

Skład - 1.230.

PRZEGLĄD WOJSKOWO TECHNICZNY

- BRONŃ PANCERNA -



GRUDZIEŃ 1928 R. |
ZESZYT 6. TOM IV. II

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED



UZBROJENIE WSZELKIEGO RODZAJU

**Techniczne wyposażenie
wojsk wszelkiego rodzaju**

**Artylerja polowa i przeciw-
lotnicza oraz przyrządy
do kierowania ich ogniem.**

Karabiny maszynowe.

**Czołgi i ich wyposażenie.
Lotnictwo, akcesorja etc.**

Biura Zarządu:

Vickers House, Broadway, London, S. W. I. England.

Generalne Przedstawicielstwo na Polskę Inżynier L. Skulski i S-ka.

Warszawa, ul. Chmielna 27 m. 1a. Tel. 114-94.



OSTRZEŻENIE.

Z okresu światowej wojny pozostała po zaborcach duża ilość gaśnic systemu „Minimax“, które po dzień dzisiejszy są używane w licznych formacjach naszego Wojska. Wobec tego, że gaśnice te znajdują się w użyciu od lat kilkunastu, podczas gdy normalna trwałość gaśnic sięga tylko lat dziesięciu, pozwalamy sobie zwrócić uwagę na konieczność poddania wszystkich starych gaśnic próbie na wodne ciśnienie do 20 atm. i wycofanie z użycia aparatów, które tego ciśnienia nie wytrzymują. Przyrząd do uskuteczenia próby na ciśnienie firma nasza oddaje bezpłatnie Instytucjom Państwowym w Warszawie na każde żądanie. Używanie niesprawdzonych starych gaśnic związane jest z niebezpieczeństwem pęknięcia zbiornika, w którym podczas normalnego działania gaśnicy wytwarza się ciśnienie kilku atmosfer kwasu węglowego.

Równocześnie ostrzegamy przed przechowywaniem użytych gaśnic w pustym stanie, lub bez przepisowego ochronnego wieszaka, albowiem w pierwszym wypadku zbiornik gaśnicy ulega przedwczesnemu zniszczeniu, w drugim zaś wypadku otwór puszczka ulec może zatkananiu.

Dla zapewnienia gaśnicy należytego działania koniecznym jest również stosowanie jedynie oryginalnych naboju i przestrzeganie przy napełnianiu gaśnicy przepisów instrukcji, dołączonej do każdego naboju.

Podając powyższe uwagi do powszechnej wiadomości, pragniemy, jako wytwórcy polscy gaśnic Minimax, przyczynić się do podniesienia w kraju bezpieczeństwa przeciwogniowego przez roztoczenie opieki nad gaśnicami tegoż systemu, pochodzącymi z dawniejszych źródeł.

Zjednoczone Wytwórnice Gaśnic

MI = RA

sp. z o. o.

Warszawa, Bracka Nr. 17

(dawo. Minimax i Mirax).

Ericsson

Polska Akcyjna Spółka Elektryczna

Warszawa — Al. Ujazdowska 47

Łódź — Ulica Piotrkowska 79

DOSTARCZA URZĄDZENIA TELEFONICZNE WSZELKICH SYSTEMÓW.
SPECJALNOŚĆ AUTOMATY.
NAJKRÓTSZY TERMIN DOSTAWY.

POLSKIE ZAKŁADY
M A R C O N I

SP. AKC.

WARSZAWA, _____

NARBUTA Nr. 29.

NAJWIĘKSZA WYTÓRNIĄ RADJOTECHNICZNA W KRAJU
P O L E C A

RADJOAPARATY, GŁOŚNIKI I CZĘŚCI SKŁADOWE.

Radjoaparaty typu MARCONI odznaczają się następującymi zaletami:
są tanie, niezawodne, selektywne, ekonomiczne, proste w obsłudze,
posiadają maximum mocy i gwarantują bezwzględną czystość odbioru.

Radjoaparaty typu MARCONI można otrzymać
we wszystkich poważniejszych firmach radjowych.

TOWARZYSTWO AKCYJNE

Przemysłu Metalurgicznego

W POLSCE
RADOMSK

WYRABIA:

Drut żelazny i stalowy ciągniony,
drut miedziany, drut kolczasty.

Gwoździe wszelkiego rodzaju, sprężyny
meblowe, nity żelazne i miedziane.

Liny z drutu stalowego o wysokiej
wytrzymałości do wszelkiego użytku.

Śruby i wkrętki do mebli, naśrubki i podkładki,
wkrętki do drzewa żelazne i mosiężne,
wkrętki kute, śruby jasne do metali.

Łopaty i szpadle wszelkich kształtów i ga-
tunków z trzonkami lub bez. Widły stalowe.

Konstrukcje żelazne, jako to: dachy,
mosty, zbiorniki, pomosty, kolejki
przenośne, zwrótnice kolejo-
we, rozjazdy i zwrótnice
tramwajowe, wago-
niki, taczki że-
lazne it. d.

Adres telegraficzny:

METAL RADOMSKO. Tel. Nr. 22

Konto Pocztovej Kasy Oszczędnościowej Nr. 100.318

Druty nawojowe i sznury telefoniczne

WYRÓB KRAJOWY POLECA:

„Krajowa Wytwórnia Przewodników i Sznurów Telefonicznych”

W A R S Z A W A,

ul. KACZA Nr. 4.

Telefony: 240-49 i 208-51

Adres telegraficzny: EMHAWU, WARSZAWA.

SPÓŁKA WYTWÓRCZA POLSKICH RYMARZY I SIODLARZY

NALEWKI 2a — WARSZAWA — TEL. 144-15

Oddziały: Lublin, Poznań, Łódź, Grudziądz

Fabryka Ekwipunku Skórzanego

S I O D Ł A
U P R Z A Ż
K U F R Y
W A L I Z Y
T O R B Y



P R Z Y B O R Y
M Y Ś L I W S K I E
P O D R Ó Ż N E
S P O R T O W E
G A L A N T E R J A

SIODŁA OFICERSKIE NA RATY

RĘKAWICZKI ang., LEJE, DERY zimowe Leszczkowskie

FABRYKA KABLI I DRUTU

w Będzinie, ul. Sielecka 1.

TELEFONY: № № 60 i 495.

Produkuje wg warunków Technicznych Ministerstwa Spraw Wojskowych Kable polowe telefoniczne i telegraficzne oraz według Norm Polskiego Komitetu Elektrotechnicznego

- 1) Drut miedziany elektrolityczny goły i ocynowany od 8 mm do 0,15 mm.
- 2) Gołe kable miedziane (linki) o przekroju 16, 25, 35, 50, 70, 95, 120 i 150 mm².
- 3) Wszelkiego rodzaju przewodniki w izolacji gumowej i bawełnie od 0,75 do 120 mm² przekroju.
- 4) Przewodniki powietrzno-odporne typu H a k e t a l.
- 5) Sznury pokojowe, zwieszakowe, warsztatowe, świecznikowe i t. p.
- 6) Druty sygnalizacyjne, dzwonkowe i telefoniczne.
- 7) Druty uzwojeniowe w oprzędach bawełnianych, jedwabnych i t. d.

FABRYKA PRZETWORÓW KAUCZUKOWYCH
„VULCANIT“

Sp. z o. o.

TURECKA 2

TELEFON 263 01

BELWEDERSKA 10

Fabryka wykonywa części precyzyjne z ebonitu i gumy, dla magnet i samochodów. Dostarcza gumy do wulkanizacji opon i kieszek, naczynia ebonitowe do akumulatorów samochodowych, oraz wszelkie artykuły z gumy i ebonitu dla celów technicznych.

„MARS“

Wytwórnia Kuchen Polowych i Sprzętu Wojskowego

w Rzeszowie — Tel. 24.

Działy produkcji: Kuźnia (z młoty mechaniczne), ślusarsko-mechaniczny (spawanie autogenowe), stolarnia i kołodziejnia (mechaniczna i ręczna), blacharnia, lakiernia i suszarnia drzewa.

Specjalność: wozy, kotły, opakowania do prochu i amunicji, zwijaki telefoniczne i inne.

STRAŻACKIE BIURO TECHNICZNE

Sp. z o. o.

Warszawa, ul. Nowogrodzka 22.

Telefon 139-37.

Kompletne wyposażenia dla straży pożarnych.

Hydranty i węże pożarne.

Wiadra i opony brezentowe.

Tarcze i płótna sygnalizacyjne.

Poleca wszelkie artykuły z działu blacharskiego i rymarskiego z własnej wytwórni.

FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH

„BIELANY“

Sp. z ogr. odp.

W WARSZAWIE, KAMEDUŁÓW 71. TEL. 284-97 i 231-30.

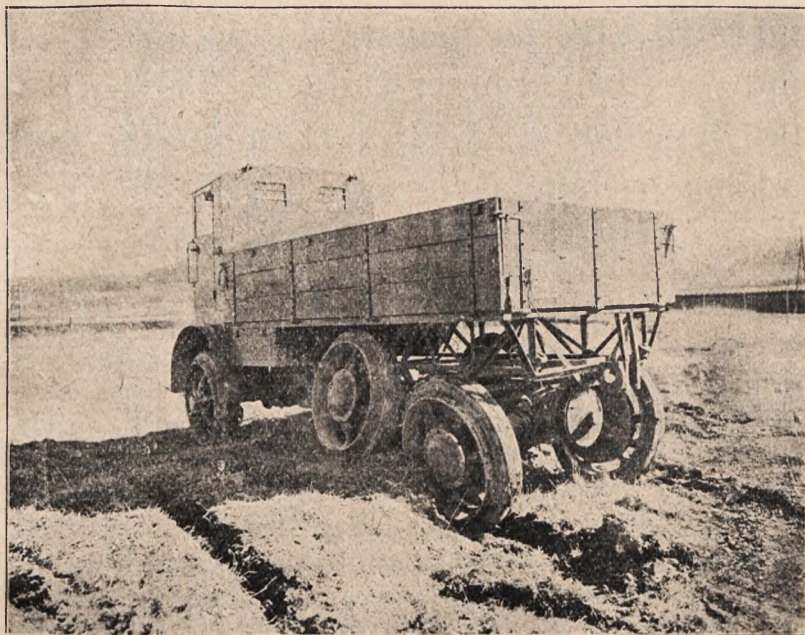
produkuje:

chłodnice samolotowe i samochodowe; pianowe przeciwpożarowe gaśnice znanej marki PERKEO oraz wszelkie masowe wyroby blacharskie i drobne mechaniczne.

Trzy-osiowy wóz ciężarowy **TATRA**

o nośności 5 — 6 ton.

Tylne osie są ruchome dla ułatwienia pokonywania trudności terenowych.



Pierwszorzędne materiały. Ruchome osie.
Samochody osobowe 2, 4 i 6 cylindrowe.
Samochody ciężarowe 2 — 5 tonowe

TATRA—AUTO

SP. z OGR. ODP.

Centrala: Warszawa, Aleja Jerozolimska № 14

Telefony: 409-22 i 213-69.

Filje: **Poznań**, ul. Kantaka 7; **Łódź**, Küster i synowie, ul. Piotrkowska 165; **Lublin**, inż. Wolski i Czerwiński; **Kraków**, „Automotor“, ul. Smoleńska 33; **Lwów**, „Automotor“, ul. Batorego; **Cieszyn**, J. Cichy, ul. Różana 1.

MAPA ADMINISTRACYJNA ROSJI EUROPEJSKIEJ

(Związku Socjalistycznych Republik Rad)

Opracowana na podstawie najnowszych danych i źródeł przez Tadeusza TESLARA i Olgierda HRYNIEWIECKIEGO pod ogólną redakcją Jerzego NIEZBRZYCKIEGO. Warszawa, 1928.

C E N A 8 Z Ł .

Mapa ta wydana w kilku kolorach w skali 1:4.000.000, uwzględnia linje kolejowe, drogi szosowe i wodne, komunikację lotniczą i sieć radjofoniczną. Opracowano ją na podstawie najnowszych oficjalnych źródeł statystycznych sowieckich. Mapa zawiera szereg dodatków pod postacią wykresów, schematów, danych statystycznych i t. p. Znajdujemy tam podział na rejony gospodarcze, linje lotnicze, sieć stacyj radjofonicznych, plan węzła moskiewskiego i leńingradzkiego, gęstość zaludnienia, schemat organizacyjny administracji, wykaz miast od 50.000, wykaz nazw miejscowości o brzmieniu starem i nowem i t. d. Zapo znaje ona dokładnie z obecnym podziałem administracyjnym Rosji sowieckiej.

Z powyższych względów, jako najlepszy i najświeższy informator o naszym sąsiedzie wschodnim, zasługuje ona na uwagę wojska tem bardziej, że na rynku księgarskim prawie wcale niema map Rosji sowieckiej w wydaniu polskiem. Mapa ta jest konieczna w oddziałach wojskowych.

Nadmieniamy, że można ją nabywać zarówno jako mapę ścienną jak i złożoną i oprawioną w okładkę. Cena w obu wypadkach ta sama.

Zamówienia prosimy kierować p. a.

Główna Księgarnia Wojskowa
Warszawa, ul. Nowy-Świat 69.

UKAZAŁ SIĘ

POŁOWY PODRĘCZNIK SAPERSKI

NIEZBĘDNY DLA KAŻDEGO
SAPERA I PIONIERA

Podręcznik ten, formatu kieszonkowego, w trwałej oprawie ceratowej, obejmujący ponad 1200 stron tekstu, z licznymi rysunkami i tablicami, zawiera następujące części:

- Cz. I. Matematyka, Mechanika, Statyka, Wytrzymałość tworzyw;
- Cz. II. Miernictwo, Terenoznawstwo, Drogi, Roboty Obozowe, Drogi Żelazne;
- Cz. III. Fortyfikacja, Miotacze ognia, Broń chemiczna;
- Cz. IV. Mosty (przeprawy, M. pontonowe, M. pont. 4 i 7 tonnowe, C. M. P. drewniane, kładki, M. polowe, M. półstałe);
- Cz. V. Minerstwo (naziemne, podziemne, skalne, roboty skalne);
- Cz. VI. Elektrotechnika, Łączność, Maszynoznawstwo;
- Cz. VII. Taktyka, Zaopatrzenie. Ewakuacja, Transporty.

W poszczególnych działach położono duży nacisk na **dane o organizacji pracy.**

CENA 24 ZŁOTE.

Do nabycia **tylko w Redakcji Przeglądu Wojskowo-Technicznego** Min. Spr. Wojsk. Nowomiejska 1/3/5.
Konto P. K. O. № 14500.

Życzący sobie mogą otrzymać podręcznik **na 3 raty miesięczne po 8 złotych**, po wpłaceniu pierwszej raty i nadesłaniu zobowiązania przez Komisję Gospodarczą na przysyłanie dwóch następnych rat.

BIBLIOTEKA WOJSKOWO-TECHNICZNA

wydana nakładem Przeglądu Wojskowo-Technicznego

DOTYCHCZAS UKAZAŁY SIĘ NASTĘPUJĄCE TOMY:

1 tom

Rola i użycie saperów w polu

Przekład z francuskiego. Regulamin ten, podający najnowsze poglądy armji francuskiej na rolę i taktyczne użycie saperów, posiada doniosłe znaczenie nie tylko dla saperów, ale również dla oficerów innych broni.

Cena dla prenumeratorów 1 zł. 80 gr., w księgarniach 3 zł.

2 tom

Przygotowanie wojskowe i techniczne inżyn.

Przekład z francuskiego. Regulamin obejmuje *całokształt francuskich wojsk inżynieryjnych* i zawiera następujące rozdziały:

Zasady ogólne

Wyszkolenie techniczne

Saperzy, sap. elektromechanicy, pontonierzy, sap. mostowi

Telegrafiści, radjotelegrafiści, gołębiarze

Saperzy kolejowi.

Cena dla prenumerat. 2 zł. 40 gr., w księgarniach 3 zł. 80 gr.

3 tom

Maskowanie

Przekład nowej instrukcji francuskiej z r. 1926 dla oficerów *wszystkich broni.*

Cena dla prenumeratorów 1 zł. 80 gr., w księgarni — 3 zł

Administracja „Przeglądu“ przyjmuje zgłoszenia na poszczególne tomy po cenie niższej,

Pieniądze należy nadsyłać przez P. K. O. konto Nr. 14500.

Na odwrocie blankietu należy napisać:

„Na Bibliotekę Wojskowo-Techniczną, Tom...“

Czy chcecie posiadać własny organ fachowy

STOJĄCY NA WYSOKIM POZIOMIE, INFORMUJĄCY
WAS O AKTUALNYCH ZAGADNIENIACH
INŻYNIERJI WOJSKOWEJ W KRAJU I ZAGRANICĄ

P R E N U M E R U J C I E

Przegląd Wojskowo-Techniczny

NIE WYSTARCZY GO TYLKO CZYTAĆ

w kasynie lub u kolegi, ale trzeba, żeby każdy

WSPIERAŁ GO FINANSOWO

PRZEZ REGULARNE OPŁACANIE PRENUMERATY.

Tylko w ten sposób pismo będzie w stanie pokryć wysokie koszty wydawnicze i utrzymać się na poziomie reprezentującym godnie naszą armję.

Pismo można nabywać jako całość, albo w oddzielnych zeszytach, obejmujących poszczególne działy:
„SAPER”, „ŁĄCZNOŚĆ” i „BRONŃ PANCERNA”.

W roku bieżącym, celem udogodnienia odbioru pisma przez p.p. oficerów i podoficerów w oddziałach i instytucjach, którym wysyłałiśmy dotąd egzemplarze zbiorowo, będziemy je wysyłać imiennie dla każdego oficera.

**Prenumerata wynosi kwartalnie zł. 9.00 za trzy działy
lub zł. 6.00 za jeden dział.**

**Adres Redakcji i Administracji: W A R S Z A W A,
Przegląd Wojskowo-Techniczny. M. S. Wojsk.**

KONTO P. K. O. 14500.

PRZETARGI

PRZETARG.

Szefostwo Łączności O. K. Nr. IX. w Brześciu n/Bagiem sprzedaje pewną ilość łomu: kabla telefonicznego i telegraficznego, drutowego, żelaznego, blaszanego, ogniwi suchych i mokrych, aparatowego i t. p. w drodze ustnego przetargu publicznego

Przetarg odbędzie się dnia 15-go stycznia 1929 roku w Okręgowych Zakładach Łączności w Brześciu n/Bagiem.

Blizsze szczegóły przetargu w Szefostwie Łączności O. K. Nr. IX. codziennie od godziny 8-mej do godziny 14-tej.

Szef Łączności O. K. Nr. IV.

KURÓWSKI major.

5 OKRĘGOWE SZEFOSTWO BUDOWNICTWA W KRAKOWIE OGŁASZA PONOWNY

PRZETARG

na następujące roboty i dostawy:

1) na remont instalacji klozetowej w koszarach: Nap. Bonapartego, w Katowicach, Jazdy Samosierskiej i Rochenbrunne'a w Tarnowskich górach.

2) na remont instalacji elektrycznej w koszarach w Tarnowskich Górach.

3) na dostawę materiału do budowy dróg w B Bielsku i Tarnowie.

4) na remont instalacji elektrycznej w koszarach gen. Kamińskiego w Zakrzówku

5) na przebudowę wozowni na magazyn w koszarach Aksamitowskiego w Krakowie.

Termin składania ofert:

ad 1) do dnia 4/I 1929 r.

ad 2) do dnia 10/I 1929 r.

ad 3) do dnia 7/I 1929 r.

ad 4) do dnia 8/I 1929 r.

ad 5) do dnia 3/I 1929 r.

do godziny 12-tej, w 5 Okr. Szef. Budownictwa w Krakowie, Plac Św. Magdaleny 2

Tamże bliźsze informacje oraz druki ofertowe. Wybór oferenta i prawo podziału robót zastrzeżone. Wadjam 3% kwoty ofertowej.

w. z. Szef Budownictwa O. K. V.

OTTO LISZKA ppułkownik.

WYSOKOWARTOŚCIOWE



i wysokowartościowe
OLEJE SAMOCHODOWE



wytwarzane z polskiej ropy
w naszej krajowej rafinerji.

VACUUM OIL COMPANY

WARSZAWA
KOPERNIKA 13.

CZECHOWICE
P. DZIEDZICE.

OGÓLNY KOMITET REDAKCYJNY:

Przewodniczący plk. SKORYNA.

plk. KOSSAKOWSKI (Z-ca Przewodniczącego), plk. DĄBKOWSKI,
plk. inż. HALLER, pplk. CIBOROWSKI, pplk. inż. KALIN-
SKI, pplk. MADEYSKI, kpt. KLECZKE, kpt. KORCZYŃSKI,
kpt. KULESZA, kpt. ZIEMBIŃSKI.

Komisja Rewizyjna: pplk. inż. KOWALSKI, mjr. PACIOREK, mjr. WISZ-
NIOWSKI.

REDAKTOR NACZELNY: plk. JAN SKORYNA.

Sekretarz Redakcji: kpt. KAROL KLECZKE.

Administrator pisma: kpt. WŁODZIMIERZ ZIEMBIŃSKI.

KOMITET REDAKCYJNY „SAPERA“:

Przewodniczący pplk. CIBOROWSKI.

plk. inż. Jastrzębski, pplk. Rewieński, mjr. inż. Gliński, mjr. Czarnecki,
mjr. inż. Glazek, mjr. Okołow, mjr. Skąpski, mjr. Spalek, kpt. Biesiekierski, kpt.
Dąbrowski, kpt. Górka.

REDAKTOR: kpt. KAROL KLECZKE.

KOMITET REDAKCYJNY „ŁĄCZNOŚCI“:

Przewodniczący pplk. inż. KALIŃSKI.

mjr. Wróblewski, kpt. Filler, kpt. inż. Hubert, por. Chamski.

REDAKTOR: kpt. inż. E. S. E. ZIEMBIŃSKI.

KOMITET REDAKCYJNY „BRONI PANCERNEJ“:

Przewodniczący pplk. MADEYSKI.

pplk. inż. Meyer, mjr. inż. Pawluć, mjr. Rahden, inż. Mackiewicz, kpt.
Brzozowski, kpt. inż. Gorzkowski, kpt. Majewski.

REDAKTORZY: kpt. ANTONI KORCZYŃSKI i kpt. JERZY KULESZA.

Rękopisów Redakcja nie zwraca.

Adres Redakcji i Administracji „Przeglądu Wojskowo-Technicznego“:
DEP. INŻYNIERJI M. S. WOJSK. UL. NOWOWIEJSKA 1/3/5.

TELEFON M. S. WOJSK. 222. — KONTO P. K. O Nr. 14500.

WARUNKI PRENUMERATY:

„PRZEGLĄD WOJSKOWO-TECHNICZNY“ (całość):		Dzi a ł y: „SAPER“, „ŁĄCZNOŚĆ“, „BRONŃ PANCERNA“	
Kwartalnie	9.— zł.	Kwartalnie	6.— zł.
Półrocznie	18.— „	Półrocznie	12.— „
Rocznie	36.— „	Rocznie	24.— „
Zagranicą rocznie	48 fr. szw.	Zagranicą rocznie	22 fr. szw.

Prenumerata i sprzedaż numerów pojedynczych w Administracji pisma,
w Głównej Księgarni Wojskowej i we wszystkich większych księgarniach.

T R E Ś Ć :

Liczby w nawiasach oznaczają numerację stron poszcz. działów podaną na dole stron.

Dział broni pancernej.

<i>Kpt. Zygmunt Madeyski.</i> Wojska samochodowe (szkie historyczny)	1157 (223)
<i>Por. Leonard Żyrkiewicz.</i> Pierwsze polskie samochody pancerne	1163 (229)
<i>Kpt. Władysław Kohutnicki.</i> Przeszłość bojowa naszych czołgów w świetle krytyki	1177 (243)
<i>Mjr. Czerepiński.</i> Powstanie i praca pierwszych polskich pociągów pancernych	1184 (250)
<i>Mjr. Rudzki, kpt. Kulesza, kpt. Jeszka i inni.</i> Krótki rys historyczny powstania i pracy formacyj samochodowych	1193 (259)
Grupy oficerów samochodowych, czołgowych, samochodów pancernych i oficerów rezerwy	1247 (313)
Z dziejów 1-go pułku czołgów	1263 (329)
<i>Ppułk. Felicjan Madeyski.</i> Wspomnienia z czynów bojowych Lwowskiego Pociągu Pancernego Nr. 3 „Petrójkki“	1271 (337)
<i>Kpt. Jerzy Kulesza.</i> Pamiętne boje kolumny samochodów pancernych pod Dzierżniowem i Drobinem	1292 (358)
<i>Kpt. Stanisław Owczarski.</i> Rys historyczny polskiego wojskowego szkolnictwa samochodowego	1301 (367)
<i>Kpt. inż. Kazimierz Groszlik.</i> Dziesięć lat pracy wojskowych warsztatów samochodowych	1312 (378)
<i>Kpt. Jerzy Kulesza.</i> Eksploatacja wojskowego taboru samochodowego	1327 (393)
<i>Major Jan Nospieński.</i> Racja bytu czołgów w świetle historii	1339 (405)
W o l n a T r y b u n a :	
Nasze wczoraj, dziś i jutro. <i>Kpt. Jerzy Kulesza</i>	1356 (422)

BRON PANCERNA

KPT. ZYGMUNT MADEYSKI.

Wojska samochodowe.

(Szkic historyczny).

Pierwsze jednostki samochodowe powstały samorzutnie, równocześnie w kilku większych miastach Rzeczypospolitej, natychmiast po rozbrojeniu wojsk okupacyjnych i zostały zaopatrzone w materiał, którego okupanci nie zdążyli ze sobą zabrać. Jednostki te posiadały najrozmaitsze nazwy i rządziły się początkowo samodzielnie.

Najwcześniej, bo już w ostatnich dniach października i pierwszych listopada 1918 roku, powstają takie jednostki w Krakowie, Lwowie, Lublinie i Poznaniu. W Krakowie jako „Zapasy Korpus Samochodowy Okręgu Generalnego w Krakowie“, „Komenda Automobilowa“ we Lwowie, „Park Samochodowy W. P.“ w Lublinie i w Poznaniu jako „Obóz Samochodowy“.

Organizacja tych pierwszych ośrodków samochodowych była najrozmaitsza, zależna od ilości posiadanych oficerów fachowców, oraz ilości i jakości odziedziczonego po okupantach materiału.

Jednocześnie, bo w dniu 7 listopada 1918 r. powstaje w Warszawie „Sekcja Automobilowa Departamentu trzeciego M. S. Wojsk. Sekcja ta zajęła się niezwłocznie organizacją jednostek Wojsk Samochodowych na terenie całego kraju, inwentaryzacją posiadanego taboru i materiału samochodowego, oraz organizacją i wysyłką na front oddziałów samochodowych.

Pierwsza jednolita organizacja Wojsk Samochodowych została ogłoszona w Dzienniku Rozkazów Nr. 14 z 1918 roku.

W każdym Okręgu Generalnym zostały powołane do życia tak zwane „Autonaczelnictwa“, składające się z referatów auto-techniki i autoruchu, kolumny lokalnej względnie garażowej (kolumn tych mogło być więcej w zależności od posiadanych materiałów i miejscowych potrzeb) Okręgowych Warsztatów i Okręgowych Składów Samochodowych.

W początkach 1919 roku została utworzona przy Autonaczelnictwie w Warszawie „Autobrygada“, której były podporządkowane trzy kolumny garażowe.

Podległość Autonaczelnictwa była podwójna. W sprawach gospodarczych i personalnych podlegały Autonaczelnictwa wprost Sekcji Automobilowej w Warszawie, w sprawach lokalnych, administracyjnych swoim D. O. Genom.

Autonaczelnictwa posiadały początkowo bardzo szeroką autonomję, a to ze względu na niemożność zcentralizowania administracji materiałem samochodowym w Sekcji Automobilowej z braku odpowiedniego personelu i zbyt różnorodnych warunków pracy poszczególnych Autonaczelnictw.

Prawie równocześnie z Autonaczelnictwami powstają w Warszawie, powołane do życia przez Sekcję Automobilową: „Autowarsztaty na Pradze i przy ul. Smolnej, przemianowane później na Centralne Warsztaty Samochodowe“ i Okręgowe Warsztaty Samochodowe oraz Centralne Składy Materiałów na Pradze i Powązkach.

Szkolnictwo samochodowe wojskowe bierze swój początek w „Tymczasowych Szkołach Kierowców“ zorganizowanych wiosną 1919 roku przy wszystkich Autonaczelnictwach. Szkoły te miały kurs 2 miesięczny i były obliczone na sto ludzi każda. Do końca 1921 roku szkoły te dały wojsku około 3000 kierowców.

W maju 1919 r. zostają uruchomione przy Autonaczelnictwie w Krakowie pierwsze, skrócone 6-cio tygodniowe kursy dla oficerów Wojsk Samochodowych, na których wyszkolonych zostało około 100 oficerów samochodowych. Kurs czwarty odbył się już w Warszawie, przedłużony do 2½ miesiąca, został jednak na skutek wypadków wojennych w lecie 1920 r. rozwiązany.

W jesieni 1920 r. zostaje zorganizowana „Szkoła Podchorążych Wojsk Samochodowych“, przeorganizowana następnie na „Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych“.

Dziennikiem Rozkazów Nr. 53, który ukazał się w maju 1919 r., nazwa „Autonaczelnictwo“ zostaje zmieniona na „Dowództwo Wojsk Automobilowych“.

W maju 1919 roku następuje rozdwojenie Sekcji Automobilowej na dwie instytucje, na: Sekcję Samochodową przy Departamencie III i Inspektorat Wojsk Samochodowych, podległy bezpośrednio II Wiceministrowi. Inspektorat ten istniał do marca 1920 roku, w którym to czasie nastąpiła reorganizacja M. S. Wojsk. i powstała Sekcja Wojsk Samochodowych przy Departamencie II.

Do zakresu pracy Sekcji Samochodowej przy Departamencie III należały: ewidencja taboru i materiału samochodowego, zaopatrywanie w tabor i materiał samochodowy formacyj frontowych i krajowych, układanie budżetu, wydawanie przepisów i instrukcyj samochodowych, oraz opracowywanie organizacji Wojsk Samochodowych. Inspektorat natomiast miał za zadanie utrzymanie należytego i jednolitego wyszkolenia Wojsk Samochodowych, oraz kontrolę czynności i gotowości bojowej jednostek samochodowych.

W marcu 1920 roku zostaje sformowana „Policja Samochodowa“ w celu kontroli ruchu i ograniczenia nadużyć. Policja ta została zlikwidowana z chwilą ograniczenia ruchu samochodów wojskowych.

Organizacja Wojsk Samochodowych zostaje ustalona ostatecznie w połowie 1921 r. Rozkazem M. S. Wojsk. Dowództwa Wojsk Samochodowych zostały przeorganizowane na Dyony Samochodowe, po jednym w każdym D. O. K. Organizacja ta z bardzo małymi zmianami zachowała się do dnia dzisiejszego.

Obok Sekcji Samochodowej M. S. Wojsk i Inspektoratu Wojsk Samochodowych istniały w roku 1919 i 1920 jeszcze dwie instytucje, stworzone celem przeprowadzenia specjalnych zadań związanych z okresem działań wojennych.

Były to: „Inspektorat Wojsk Samochodowych Frontu“ i Sekcja Samochodowa Naczelnego Dowództwa.

Inspektorat Wojsk Samochodowych Frontu zorganizowany w styczniu 1919 r. podlegał bezpośrednio kwatermistrzostwu Głównemu. Do kompetencji Inspektoratu Wojsk Samochodowych Frontu należało: 1) inspekcja formacyj samochodowych w polu, 2) kontrola eksploatacji, 3) nadzór ogólny nad taborem

i materiałem samochodowym, 4) inicjatywa w sprawie uzupełniania formacyj samochodowych w polu, 5) utrzymywanie na wymaganym poziomie personelu fachowego formacyj samochodowych i 6) wypowiadanie się co do stanu dróg.

Inspektorat ten został zlikwidowany we wrześniu 1919 r.

W styczniu 1919 roku został utworzony przy Naczelnem Dowództwie Referat samochodowy, który w pierwszych dniach marca 1919 r. przeistoczył się na Sekcję Samochodową Kwatermistrzostwa.

Głównym zadaniem Sekcji było kierowanie ruchem samochodowym na terenie Naczelnego Dowództwa, normowanie potrzeb formacyj samochodowych w polu, oraz utrzymywanie stałej łączności z organami zaopatrującymi.

Systematyczna praca organizacyjna Sekcji rozpoczęła się z chwilą utworzenia w poszczególnych Grupach Operacyjnych specjalnych referatów samochodowych. Referatów tych było początkowo pięć, 6-ty został utworzony w kwietniu 1919 r. przy Grupie Gen. Hallera.

W lipcu 1919 roku z chwilą utworzenia Dowództw Frontów, referaty samochodowe w miarę zwiększania się liczby kolumn samochodowych, przydzielanych do Dowództw Frontów, przekształcają się na Grupy Samochodowe, kierujące z ramienia Sztabu Frontu ruchem kolumn i ich zaopatrzeniem.

Od jesieni 1919 r. zaczyna Naczelne Dowództwo wysyłać coraz więcej kolumn samochodowych z kraju na front, a Centralne Składy Samochodowe biorą w swoje ręce zaopatrywanie w materiały techniczne wszystkich formacyj samochodowych.

W kwietniu 1920 roku, w związku z reorganizacją Dowództw Frontów na Armje, Grupy Samochodowe przeformowują się na Polowe Dyony Samochodowe. Dyonów takich powstało sześć, po jednym przy Dowództwie każdej Armji i w Poznaniu Park Naczelnego Dowództwa.

Każdy z Polowych Dyonów Samochodowych posiadał jedną kolumnę samochodów osobowych, dla obsługi sztabów wyższych dowództw, jedną kolumnę sanitarną i pewną ilość kolumn samochodów ciężarowych, w zależności od potrzeb przewozowych danej Armji, oraz „Ruchome Warsztaty Samochodowe“, „Składy Materiałów Pędnych i Części Zamiennych“.

Organizowaniem kolumn samochodowych dla frontu zajmowała się Sekcja Samochodowa M. S. Wojsk, która w tym celu stworzyła w grudniu 1920 r. „Centralny Park Organizacyjny“, przemianowany następnie na Centralny Park Samochodowy“. Park ten po ukończeniu wojny został zlikwidowany.

Centralny Park Samochodowy stanowi niejako stację zborną dla personelu fachowego i składnicę taboru samochodowego. Do Parku wpływał tabor z Centralnych Składow Samochodowych, z Centralnych Warsztatów Samochodowych i krajowych Dyonów Samochodowych. Z taboru tego zestawiano kolumny polowe i dysponowano według poleceń Sekcji Samochodowej Naczelnego Dowództwa.

Oprócz kolumn samochodowych zostało zorganizowanych w Centralnym Parku Samochodowym kilka kolumn i plutonów Samochodów Pancernych, zestawionych z samochodów pancernych, pochodzących bądź ze zdobyczy wojennej, bądź też przerobionych z samochodów ciężarowych. W tym też czasie oddano na usługi frontu około 20 samochodów pancernych lekkich, zmontowanych na podwoziach samochodów Ford.

O intensywności pracy Centralnego Parku Samochodowego świadczy powiększająca się ilość samochodów na froncie

W dniu 18 marca 1919 r. front posiadał zaledwie 28 samochodów osobowych, 101 samochodów ciężarowych; 5 samochodów sanitarnych, w dniu 1 stycznia 1920 roku liczba samochodów na froncie wzrosła już do 438 samochodów osobowych, 796 samochodów ciężarowych, 135 samochodów sanitarnych, 33 samochodów specjalnych i 121 motocykli. W czasie likwidacji frontu t. zn. w dniu 1 kwietnia 1921 r. Armja w polu posiadała 300 samochodów osobowych, 536 samochodów ciężarowych, 104 samochody sanitarne i 196 motocykli.

Z dniem 1.IV 1921 roku Sekcja Samochodowa Naczelnego Dowództwa zostaje wcielona do Sekcji Samochodowej Departamentu Technicznego M. S. Wojsk, a wraz z nią przechodzą Polowe Dyony Samochodowe Nr. 2, 3, 4, 6 i Dyon Samochodowy Naczelnego Dowództwa, sformowany z końcem 1920 r., dla obsługi Naczelnego Dowództwa.

Po zlikwidowaniu Sekcji Samochodowej Naczelnego Dowództwa, Sekcja Samochodowa Dep. II M. S. Wojsk, rozpoczyna systematyczną pracę pokojową, szczególnie intensywną od

czasu przeorganizowania Sekcji na Wydział Wojsk Samochodowych.

Organizacja formacyj samochodowych od roku 1921, jak już o tem wyżej wspominałem — nie uległa zasadniczej zmianie. W roku 1927 zostały jedynie przeorganizowane instytucje centralne, a mianowicie Wydział Wojsk Samochodowych na Wydział Broni Pancernej, Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych na Szkołę Czołgów i Samochodów, Centralne Warsztaty Samochodowe zostały wcielone do skomercjalizowanych obecnie Państwowych Zakładów Inżynierji, a Centralne Składy Samochodowe do Centralnych Składnic Inżynierji. Pozatem został sformowany Instytut Badań Inżynierji, obejmujący zakresem swoich prac także i potrzeby samochodów i broni pancernej.

POR. LEONARD ŻYRKIEWICZ.

Pierwsze Polskie Samochody Pancerne.

Rok 1918!...

Wypędzenie okupantów z Warszawy, rozbrajanie załóg austriackich, powstanie Wielkopolski, następują po sobie z błyskawiczną szybkością...

Po stuletniej przeszłości niewoli odradzała się Państwowość Polska, a wraz z nią powstawało, oparte o zerwane wprawdzie, lecz świetne, stare tradycje, nowoczesne Wojsko Polskie.

Ale formowało się ono w warunkach zgola nadzwyczajnych, w ogniu walk i wśród krwawych zmagania, gdyż Państwo i Niepodległość istniały dopiero w teorii, a tymczasem już wszystkie niemal granice objęte zostały pożarem wojny.

Nie dziwnego, że w tych warunkach improwizacji, gdy każdą nieledwie świeżo sformowaną kompanję czy szwadron trzeba było rzucać natychmiast na front, pod krwawiący i walczący sił ostatkiem Lwów, nie mogło być mowy o ściśle planowej akcji stworzenia broni pancernej.

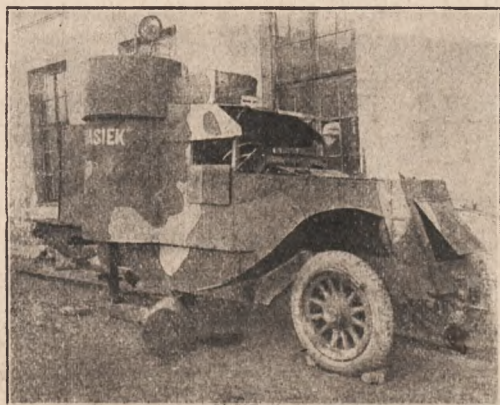
Nie było zresztą z czego, nie mieliśmy materiału technicznego.

A tymczasem wśród nieustannych walk i zmagania, noszących charakter wojny podjazdowej, gdy nieliczne nasze oddziały musiały walczyć nie tylko z przemocą wroga, lecz i trudnością obsadzenia ogromnych przestrzeni — szybkość ruchów, decydowała o zwycięstwie.

Otwierało się świetne pole popisu dla samochodów pancernych, brak których odczuwaliśmy często boleśnie.

Wówczas szereg ludzi dobrej woli obdarzonych inicjatywą przystępuje do tworzenia samochodów pancernych, drogą remontu już posiadanych i improwizowania nowych.

Samochody pancerne już posiadane, były to maszyny zdobyte podczas rozbijania okupantów oraz później w czasie walk na ukraińcach i bolszewikach. Materiał ten, bogaty był tylko



pod względem... różnorodności, pozatem przedstawiał przeważnie małą wartość użytkową; wiele samochodów wymagało nie tylko remontu, utrudnionego i tak już brakiem części zamien-



Samochód pancerny przerobiony ze zdobycznego.

nych — lecz częściowej rekonstrukcji. Jednak samochody te przydały nam się bardzo.

Gorzej nieco przedstawia się sprawa z samochodami pancernymi „zaimprovizowanymi“ w różnych formacjach i warsztatach samochodowych czy innych.

Dążąc do zaspokojenia nagłej potrzeby bardzo szczupłymi środkami lokalnymi, do opancerzenia używano z konieczności samochodów ciężarowych różnych typów; specjalnie zaś niejednolicie przedstawiał się materiał użyty do wykonania pancerza, wyciągnięty nierzadko z łomu. Były to najczęściej grube blachy stalowe lub żelazne kotłowe (do 9 mm), okopowe tarcze ochronne piechoty, tarcze od karabinów maszynowych, rzadziej zaś blacha pancerna.

To też w rezultacie powstało tyleż prawie unikatów, co zaimprovizowanych samochodów pancernych, z wyjątkiem serji Ford'ów, które omówimy niżej.

Ogromna większość tych zaimprovizowanych wozów nie mogła z natury rzeczy przedstawiać poważnej wartości bojowej. Najczęściej spotykane wady były:

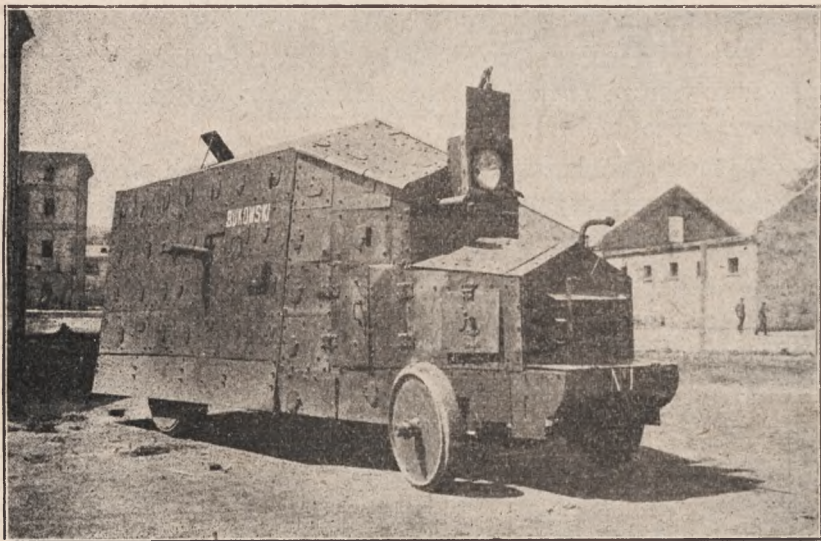
- 1) przedewszystkiem nadmierne obciążenie podwozia;
- 2) umieszczenie broni nie w ruchomych wieżyczkach, lecz w otworach ścian, co stwarzało wiele martwych kierunków;
- 3) złe warunki obserwacji, wynikające również z braku wieżyczki;
- 4) brak urządzeń pomocniczych do jazdy tyłem;
- 5) zasłaby pancerz, przebijałny niekiedy nawet zwykłym pociskiem karabinowym.

Niemożność wykonania z posiadanego materiału wieżyczki obrotowej, w której umieszczona broń posiadałaby ostrzał 360°, zmuszała do powiększania objętości kadłuba pancernego, by móc uzbroić samochód w kilka (2 — 3 — 4) karabinów maszynowych.

Pomimo tak obfitego wyposażenia samochodu w karabiny maszynowe, wartość uzbrojenia redukowałą się często do jednego tylko czynnego karabina maszynowego (i to zreszta posiadającego martwe kierunki), gdyż ognia broni umocowanej nie w wieżyczkach, lecz w wycięciach ścian nie można było skupić w jednym punkcie.

Konstruktorzy rozporządzali przy budowie pancerza materiałem lichym, dążąc zaś do zabezpieczenia załogi i maszyny, zwiększali nadmiernie ciężar pancerza, do czego przyczyniało się i to, że posiadany materiał często już był pokrajany na zbyt małe kawałki, co zmuszało do budowania wewnątrz całego rusztowania, niekiedy nawet z „podszewką“ z grubej blachy żelaznej.

Jako przykład podają fotografię samochodu pancernego zaimprovizowanego na podwoziu samochodu ciężarowego Packard. Największe dopuszczalne obciążenie tego samochodu wynosi 3.000 kg., (uwzględniając zwłaszcza, że obciążenie to bę-



dzie nie chwilowe, lecz stałe), plus ciężar zdjętego nadwozia ciężarowego, t. j. skrzyni drewnianej. W tym wypadku ciężar zaś samego pancerza (łącznie z „rusztowaniem“ i „podszewką“) miał wynosić jakoby około 4300 kg. Dodajmy do tego jeszcze wagę uzbrojenia (4 c. k. m.), załogi (minimum — 6 ludzi), amunicji, wyposażenia technicznego i materiałów pędnych! Podobne przeciążenie podwozia jeśli nawet nie powodowało łamania się od razu osi czy resorów, to w każdym bądź razie pozbawiało całkowicie samochód ruchliwości, zamieniając go w małą fortecę. Widzimy więc, że realizacje te właściwie nie miały wartości konstrukcyjnej. Muszę się tutaj zastrzec, że absolutnie daleki jestem

od stawiania komukolwiek zarzutów; przeciwnie, raz jeszcze podkreślam zapał, wiedzę, wysiłki i pracę konstruktorów w niezmiernie trudnych warunkach — lecz pragnę jedynie stwierdzić, że w dziedzinie broni pancernej improwizacja nie może dać poważnych rezultatów *).

To też wszystkie te zaimprovizowane samochody pancerne, prócz Ford'ów inż. Tańskiego, zostały bardzo szybko względnie zaraz po skończonej wojnie rozpancerzone.

Inżynier Tadeusz Tański, cywilny urzędnik sekcji samochodowej, sprawą opancerzeń interesował się jeszcze przed wojną, a lata 1915 i 1916 prawie wyłącznie poświęcił tej pracy, spę-



Inż. Tański.

dzając osiem miesięcy w zakładach firmy „L. Bordon“ w Paryżu, resztę zaś czasu pracując dla firmy Armstrong.

Dzięki nabytej w tym dziale praktyce z własnej inicjatywy opracował projekt samochodu pancernego na podwoziu marki Ford.

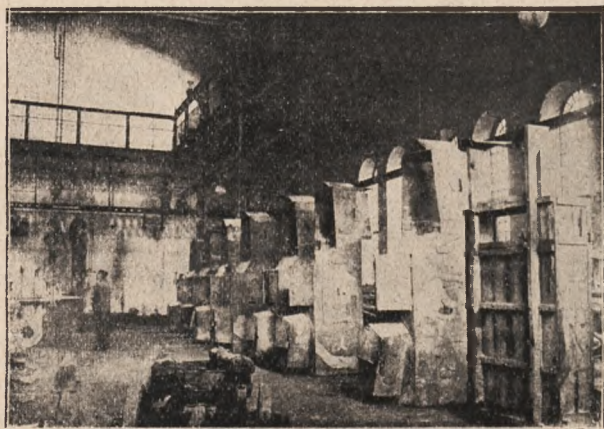
*) Regułę tą potwierdza fakt, że w Niemczech posiadających przecież potężny przemysł samochodowy, światowej sławy wytwórnie panczerzy i długoletnie doświadczenie — improwizacja zakończyła się również fiaskiem.

Podczas walk na Górnym Śląsku usiłowano w Marienfelde—Langewitz zaimprovizować budowę samochodów pancernych, wypuszczając 34 wozy bojowe (30 sztuk t. zw. „Notwagen“ i 4 — „Marienwagen“) nie przedstawiające żadnej prawie wartości bojowej, tyczy się to zwłaszcza ostatnich czterech wozów o napędzie kołowo-gąsienicowym.

Projektem tym zainteresował się Szef Sekcji Samochodowej i polecił przedstawić go Wiceministrowi Spraw Wojskowych.

Projekt został przedstawiony dnia 12.VI 1920 roku i tegoż dnia generał Gologórski wydał rozkaz (Nr. 4973) Sekcji IV Depart. II natychmiastowego rozpoczęcia robót nad sporządzeniem próbnego egzemplarza samochodu pancernego typu Ford. Kierownikiem robót wyznaczony został inż. Tański, który w krótkiej drodze co pięć dni miał informować Wiceministra o stanie robót.

Potrzebne blachy pancerne miał przekazać Departament Uzbrojenia, a podwozie samochodu Ford'a ze starterem, drogą zakupu lub rekwizycji, miała dostarczyć Sekcja Samochodowa.



Pancerze.

Jednocześnie został wydany rozkaz przygotowania materiału, tak by po wypróbowaniu pierwszego wozu, bez zwłoki można było przystąpić do budowy dalszych 4 — 5 samochodów.

W myśl powyższego rozkazu roboty były prowadzone w Zakładach „Gerlacha i Pulsta“ w Warszawie z całą energją, pracując na 3 zmiany.

Wyboru blachy pancernej znalezionej wśród pozostałości po Niemcach w Modlinie dokonał osobiście inż. Tański.

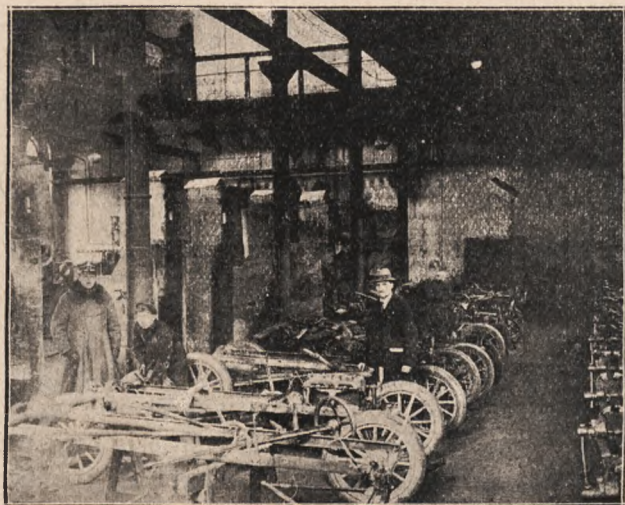
Pomimo trudnych warunków produkcji i konieczności uciekania się do zupełnie prymitywnych sposobów fabrykacji, budo-

wa pierwszego wozu została dość szybko ukończona (około 2 tygodni).

Po próbach, które wypadły korzystnie, od razu przystąpiono do dalszej, seryjnej już budowy.

Czas był gorący — toczyły się właśnie zaciekle walki z konną armją Budiennego, która posiadała, jak ustalono, 36 — 40 samochodów pancernych średniego i ciężkiego typu.

Wojsko nasze odczuwało ciągle brak samochodów pancernych, a nabyte we Francji sam. panc. Peugeot przybyły do Polski już po zawieszeniu broni, to też w miarę wypuszczania gotowych Fordów, były one natychmiast wysyłane na front. Ogółem



Podwozia.

wyprodukowano ich 16 sztuk, na więcej nie pozwolił brak blachy pancernej.

Punktem wyjścia przy opracowaniu tego projektu, było dążenie do stworzenia samochodu pancernego, który przy zachowaniu pełnej zdolności do walki ogniowej byłby możliwie lekki.

Dlatego więc wybór podwozia padł na podwozie fordowskie, jako to które ze wszystkich bodaj marek dawało najkorzystniejszy stosunek między ciężarem własnym, a siłą nośną.

Samochód Ford był też w swoim czasie najlżejszym ze wszystkich znanych samochodów pancernych.

W naszych warunkach terenowych, t. j. rzadkiej sieci szos, złych drogach bocznych i lichych mostkach skleconych z żerdzi był to atut pierwszorzędного znaczenia.

Porównyując lekki i ciężki typ samochodu pancernego, widzimy, iż zalety jednego są wadami drugiego.

Zalety cięższego typu są następujące: lepsze zabezpieczenie pancernem, wygodne pomieszczenie obsługi i duża intensywność ognia — wady zaś: ograniczone pole działania przez przywiązanie do dróg bitych (na skutek wielkiego ciężaru), duża sylwetka ostrzału i znaczny koszt samochodu. — I odwrotnie.

Wybierając typ lekki, więcej dostosowany do naszych warunków terenowych i prowadzonej wojny — należało w konsekwencji być przygotowanym na jego pewne ujemne strony.

W odniesieniu do samochodów pancernych Ford, były to przede wszystkim zbyt szczupłe pomieszczenia dla obsługi, (która musiała być dobieraną z ludzi niskiego wzrostu), brak siedzenia dla strzelca (obie te wady wynikały częściowo również z formatu znalezionych blach pancernych), oraz brak urządzeń pomocniczych do jazdy tyłem — wyrównany częściowo wielką zwrotnością Ford'ów. Tego ostatniego braku nie można byłoby usunąć bez bardzo znacznego zwiększenia wymiarów i ciężaru samochodu.

Z chwilą decyzji budowania samochodów pancernych typu lekkiego (wszystkie nasze samochody pancerne pochodzące ze zdobyczy były typu ciężkiego) wybór podwozia fordowskiego należy uznać za całkowicie słuszny. Przemawiały za nim następujące względy:

1) był to typ podwozia najbardziej rozpowszechniony w kraju, co zapewniało łatwość uzyskania części zamiennych oraz dokonywania remontu,

2) samochód ten jest prostej konstrukcji i łatwy do obsługi nawet przy niskim poziomie wyszkolenia obsługi,

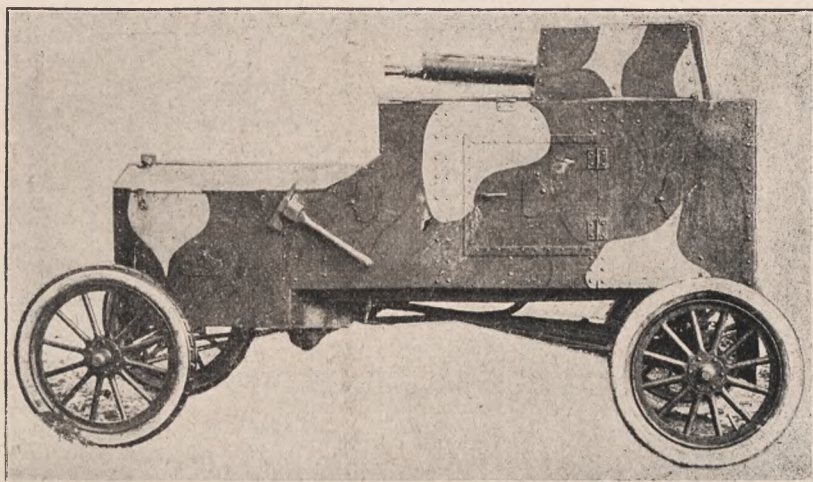
3) samochód jest „niewybredny“ w stosunku do wyboru benzyny i oliwy,

4) samochód ten w porównaniu z innymi markami był niesłychanie tani: za cenę jednego sam. panc. Peugeot otwartego z góry i uzbrojonego w 1 karabin maszynowy można było otrzymać sześć kompletnych samochodów pancernych Ford; a za cenę jednego angielskiego samochodu pancernego King Service

(uzbrojenie również 1 karabin maszynowy) — d w a d z i e ś c i a jeden samochodów pancernych Ford!

Z powodu braku miejsca nie mogę podać szczegółowego opisu tego samochodu, ograniczę się więc do najbardziej charakterystycznych danych.

Do budowy samochodu pancernego zostało użyte podwozie samochodu osobowego marki Ford, ogólnie znanego starego typu, przyczem starano się podwozie to wykorzystać tak, by możliwie uniknąć poważnych zmian. Zostały uskutecznione jedynie następujące ważniejsze zmiany: 1) wzmocnienie mostu tylnego przy pomocy ściągaczy, 2) zamiana widełek kierowniczych na peł-

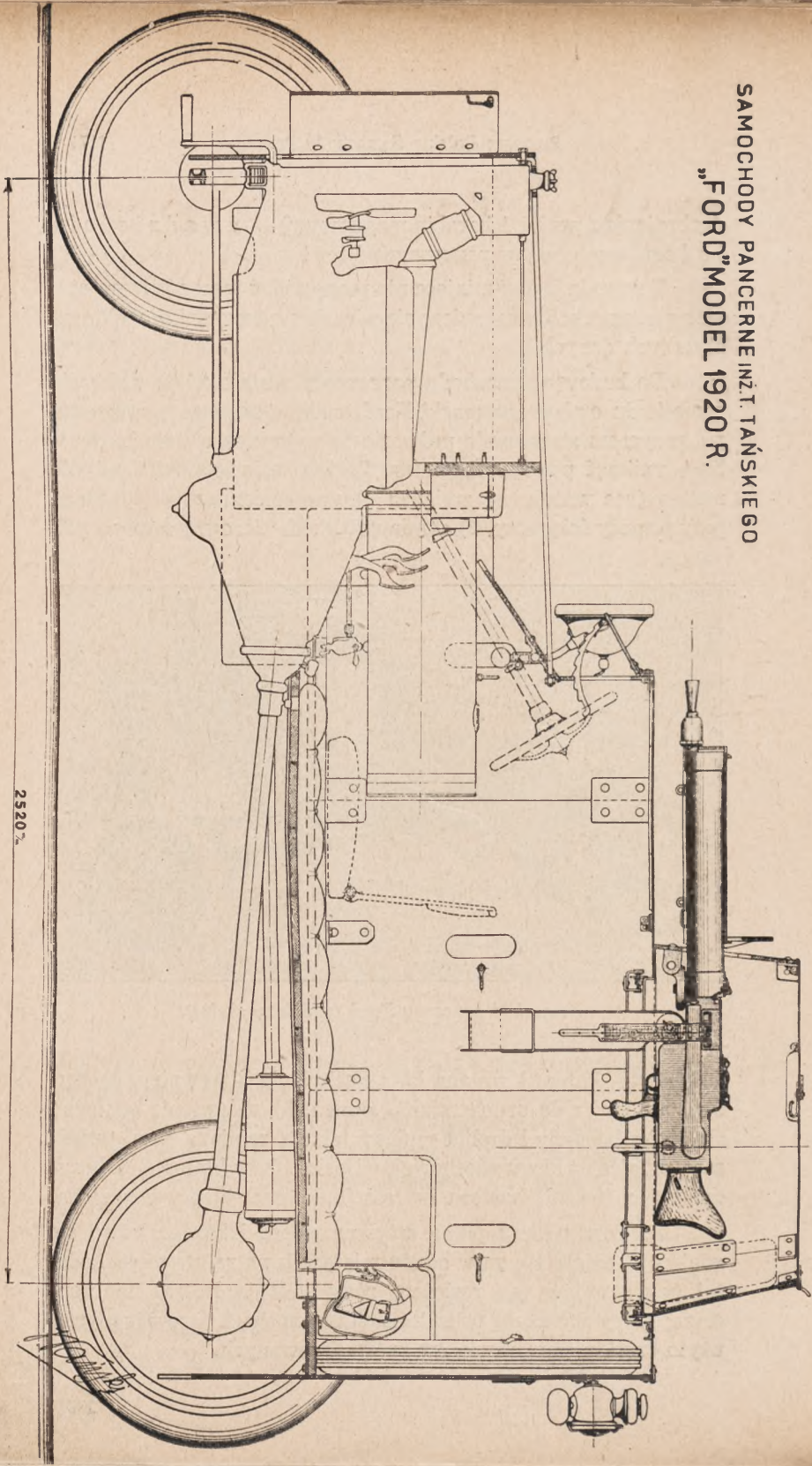


Samochód pancerny Ford (widziany z boku).

ne stalowe, kute, 3) zmiana kąta nachylenia kierownicy, 4) wydłużenie korby do uruchamiania silnika, 5) ustawienie podłużne zbiornika benzyny i drobne zmiany jak np. zamiana deski przedniej, wygięcie rury wydechowej, odjęcie boków blaszanych przyczepionych wzdłuż karteru i wreszcie dostosowanie wentylatora.

Pancerz tworzy jedną sztywną całość i bardzo łatwo się zdejmuje, opiera się on w ośmiu miejscach na ramie samochodu, tak że ciężar jego jest rozłożony równomiernie. Do złożenia pancerza, który składa się tylko z blach prostych (t. j. wyginanych) użyto śrub, nitów; zawiasów znormalizowanych.

SAMOCHODY PANCERNE INŻ. T. TAŃSKIĘGO
„FORD” MODEL 1920 R.



Pancerz osłania wszystkie żywotne części maszyny i podwozia. Grubość pancerza: przód, tył i boki — 8 mm, zabezpiecza od kul zwykłych z każdej odległości, a przeciwpancernych do 300 mtr. Góra pancerza — 3 mm, zabezpiecza od loftek szrapnelowych i skośnych strzałów kulami karabinowymi zwykłymi.

Dalsze dane uwidoczni tabelka:

największa sylwetka ostrzału	— 3,46 m ²
„ szerokość	— 1,55 m,
„ wysokość	— 2,0 m,
ciężar bojowy około	— 1350 kg (1200) kg,
silnik	— 22 K. M.,
promień działania	— 200 klm,
największa szybkość	— 40 — 50 klm/g.,
załoga	— 2 ludzi
uzbrojenie	— k. m.,
ostrzał	— 360°
największa długość	— 3,25 m,
najbliższy strzał wprzód do powierzchni drogi może być oddany z od- ległości 5-ciu metrów.	
koła	— drewniane
ogumienie	— pneumatyki lub guzmatyki.

Dowódca I-ej lekkiej kolumny samochodów pancernych ppor. Dziegielewski oraz inż. Morsztyn w raporcie o działalności kolumny tak charakteryzują wartość samochodów pancernych Ford.

...,Z dwumiesięcznej akcji samochodów pancernych „Ford“, akcji nieprzerwanej i niezmiernie intensywnej, przy codziennych bitwach i utarczkach i po przejechaniu setek kilometrów, okazuje się, że samochody te w zupełności odpowiadają swemu zadaniu. Odpowiednio użyte oddać one mogą niezwykle usługi... Cichy chód, szybkość, łatwość zawracania, małe rozmiary, przedstawiające niewielki cel i ułatwiające ukrycie się w przydrożnych krzakach, stanowią wielkie zalety przy tego rodzaju akcjach.

Przytem w razie uszkodzenia szybkość zamiany części i reperacji, którą nieraz uskuteczniano pod działaniem nieprzyjaciela-

skiego ognia, daje temu typowi możliwość prawie nieprzerwanej akcji.

Pancerz okazał się znakomitym — ani razu nie został przebity.

Ujemną stroną Ford'ów stanowi pewna kapryśność chodu, zaoliwianie się ciągle świec wskutek nieszczelności sprężyn tłokowych, brak starteru... Szczupłość miejsca i konieczność kierowania Fordem w pozycji skulonej, stanowi też ujemną stronę. Zwąziona wieżyczka utrudnia karabinierowi celowanie — pod tym względem lepszą byłaby wieżyczka okrągła... Odnośnie do niezaopatrzenia kół w pancerne ochraniacze, to obawy, wyrażone z tego powodu przy wypuszczaniu samochodów z fabryki, okazały się płonne. Pomimo przestrzelania dosyć częstego gum, samochody pancerne Ford mogły dalej pełnić służbę w boju; n i e r a z n a w e t a t a k o w a ć, o ile były na szosie. Przestrzelenie szprych jest groźniejsze — jednak mimo kilkakrotnego takiego wypadku, nie pociągał on za sobą gorszych skutków.

W ostatecznej konkluzji — opancerzenie kół, o ileby takowe miało pociągnąć za sobą znaczniejsze powiększanie ciężaru samochodu jest niepożądane...

Pozatem pod innemi względami wóz jest znakomity; jest on mało czuły na gatunek benzyny; karboracja i zapalenie działają bez zarzutu, pomimo silnego rozgrzewania się motoru przy jeździe z zamkniętym pancerzem chłodnicy (rury wylotowe rozgrzewają się często do czerwoności)...

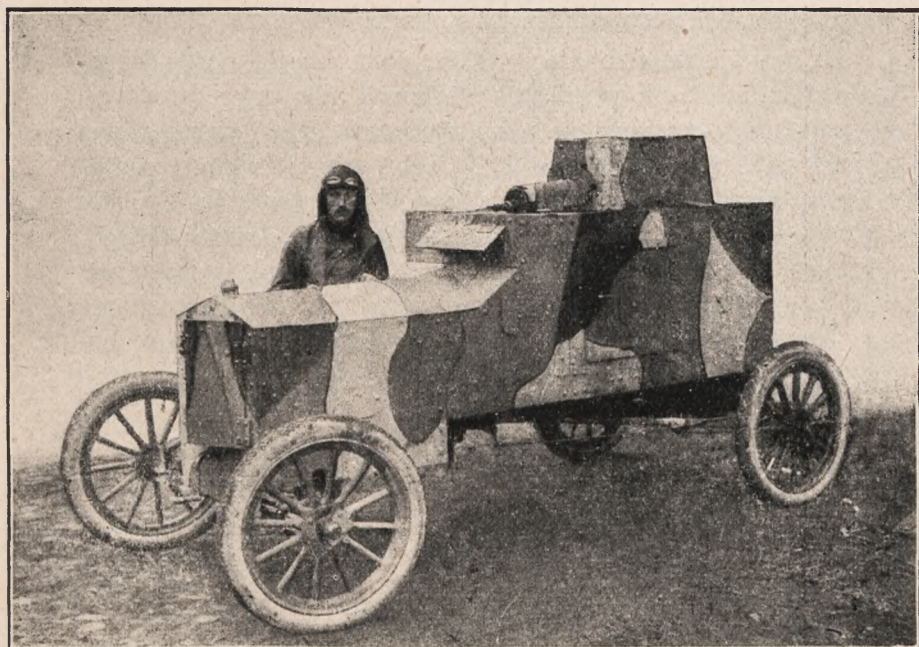
Co do możliwości pokonywania wszelkich terenów, to Ford niezupełnie odpowiedział pokładanym w nim nadziejom. Wskutek znacznego obciążenia, o ile na szosie nawet źlej pracuje bez zarzutu, to piaski i złe drogi może przebywać na przestrzeni kilku tylko kilometrów. Po dłuższej jeździe po źle drodze zagrzewa się i pracuje coraz gorzej. W błocie jest też nieudolnym. Za to, będąc pomimo pancerza znacznie lżejszym od innych samochodów, ma możliwość przebywania najslabszych i najgorszych, często zaimprowizowanych mostów.

W nocy jest bardzo trudny do kierowania z powodu małego pola widzenia (małe okienko) i dlatego pożądanym byłoby dodanie mu reflektora elektrycznego...

D o t y c h c z a s j e d n a k d z i a ł a l n o ś ć l e k k i c h s a m o c h o d ó w p a n c e r n y c h i o d d a n e

już usługi usprawiedliwiły w zupełności ich budowę“.

Pragnąłbym zaznaczyć, że przy podobnym retrospektywnym rzucie oka — jako kryterjum musimy brać ówczesny, a nie obecny stan rzeczy. W okresie tych ostatnich lat dziesięciu technika broni pancernej ogromnie posunęła się naprzód. Nie zapominajmy, że lekki czołg Renault, uważany wówczas słusznie za najdoskonalszy — w porównaniu z nowoczesnymi cicho i szybko-bieżnymi czołgami Vickers'a wydaje się śmiesznie niezaradny i bezbronny!



*Inż. Tański przy samochodzie pancernym własnej konstrukcji
(na podwoziu Ford).*

Jeśli więc dzisiaj niewątpliwie nie możemy uważać samochodów pancernych Ford za najlepsze rozwiązanie problemu lekkiego samochodu pancernego, to było ono nim wówczas w naszych warunkach.

I samochody pancerne Ford oddały wojsku naszemu poważne usługi na polu wielu bitew, dzięki nim jedynie dał się zrealizować śmiało pomyślany i świetnie wykonany zagon na Ko-

wel *), czyn któremu podobnych napróżno szukamy w dziejach samochodów pancernych innych armij i który w Złotej Księdze Broni Pancерnej pozostanie na zawsze już tem, czem szarża pod Somo-Sierrą jest w dziejach kawalerji.

Tak też widać zapatrywało się na te sprawy Naczelne Dowództwo Wojsk Polskich skoro w rozkazie Nr. 100 z dn. 21 grudnia 1920 r. czytamy:

„W krytycznym momencie, kiedy dał się odczuwać w Naszej Armji dotkliwy brak samochodów pancernych, dzięki szczęśliwemu projektowi i energicznej pracy inż. Tańskiego, stworzono 1-szą kolumnę lekkich samochodów pancernych marki „Ford“.

„Kolumna ta wchodząc w skład paru armji i grup, odznaczyła się kilkakrotnie w walkach na froncie północnym, a następnie południowo-wschodnim, gdzie, zwłaszcza dzięki wspaniałemu wypadowi, zajęto miasto Kowel. Cała obsługa tej kolumny wypełniała obowiązki z poświęceniem. Mimo uciążliwych marszów, niedostatecznego wyekwipowania, pomimo braków i trudności technicznych, z jakimi musiano walczyć, kolumna ta spełniała zawsze powierzone jej prace. Za to też wyrażam specjalne uznanie inż. Tańskiemu, jako inicjatorowi i głównemu kierownikowi budowy 1-ej kolumny lekkich samochodów pancernych, za jego energiczną i owocną pracę...“

Szef Sztabu Generalnego
(—) *Rozwadowski* m. p.
Generał - porucznik.

*) L. Żyrkiewicz por. „Samochody Pancерne“ str. 238 — 248.

Przeszłość bojowa naszych czołgów w świetle krytyki.

W szerszych sferach wojskowych dotychczas jeszcze nie ustalilo się jasnego i dostatecznie uzasadnionego poglądu co do roli naszych czołgów w wojnie polsko-sowieckiej. Przyczyną tego, zdaje się być, z jednej strony ta okoliczność, że mieliśmy na froncie bardzo niewiele czołgów (zaledwie 5 komp.), z drugiej zaś — że o nich prawie nic nie pisano. Wobec tego sądzę, że garść uwag, rzuconych niżej, nie będzie zbyteczna.

Z samą genezą czołgów, na froncie zachodnim ustalono pewne zasady użycia ich, z których przypomnę najważniejsze:

1) czołgi są bronią wybitnie ofenzywną; w obronie mogą występować tylko aktywnie, teren zdobywają, ale takowego nie utrzymują.

2) czołgów używa się wobec silnego oporu nieprzyjaciela na pozycji ufortyfikowanej.

3) czołgi działają masowo, przyczem najmniejszą i niepodzielną jednostką jest pluton.

4) czołgi są bronią pomocniczą piechoty, z którą współdziałają przy poparciu artylerji.

5) czołgi muszą mieć zapewnione na tyłach środki zaopatrzenia i naprawy, gdyż szybko wyczerpują się.

6) z ostatniego też powodu, nie mogą robić większych marszów, a muszą być podwożone jaknajbliżej do pozycji działania.

7) akcja czołgów musi być dokładnie przygotowana i rozpoczęta nagle, aby wyzyskać sukces zaskoczenia.

8) czołgi nie mogą operować na terenach błotnistych i w gęstych lasach.

A teraz przyjrzyjmy się faktom, t. j. jak wobec tych zasad w rzeczywistości używano u nas czołgów i co one zdziałały. Ze względu na znaczną ilość działań bojowych czołgów ograniczam się do wyszczególnienia tylko części ich — poważniejszych i najbardziej charakterystycznych.

Akcja 2 komp. 28 sierpnia 1919 roku pod Bobrujskiem jest pierwszym wypadkiem zastosowania czołgów w Polsce. Kompanja oddana do dyspozycji d-cy dywizji, miała za zadanie poparcie ataku dwu kompanij piechoty *na umocnioną* pozycję nad rzeką Wówczańką. Stosunek ilościowy czołgów do piechoty sprawia wrażenie, że nie czołgi były przydzielone do piechoty, lecz odwrotnie *). Z przyczyn od d-cy kompanji niezależnych rekonesansu terenu nie przeprowadzono i czołgi posuwały się, poprostu naoslep. Dlatego też cała atakująca grupa została zaskoczona silnym ogniem k. m., dział okopowych i pociągu pancernego, a przy forsowaniu bagnistej rzeki Wódczanki — 5 czołgów *ugrzęzło* i ostatni z nich po mozolnych zabiegach został wyciągnięty dopiero na drugi dzień. Brak czasu uniemożliwił d-cy komp. zorganizowania zaopatrzenia tejże, a przeszło 20 km. forsowny marsz spowodował uszkodzenie kilku czołgów i wyczerpanie się reszty. Jakkolwiek Bobrujsk zdobyto i akcję czołgów uważano za udatną, należy to przypisać przypadkowi, a jeszcze więcej niewytrwałości i dezorganizacji nieprzyjaciela, który opuścił swoje pozycje w panicznej ucieczce.

Druga akcja tejże kompanji 27 września 19 r. pod Dźwińskiem odbywa się w warunkach jeszcze gorszych.

Do miejsca wyładowania czołgi zostają podwiezione 26 o godz. 21 $\frac{1}{3}$, poczem bezzwocznie maszerują na pozycje wypadową, którą zajmują o godz. 3.30 dnia 27.IX. W dwie godziny później rozpoczyna się atak. Brak czasu nie pozwala usunąć defektów niektórych maszyn, zaś fatalny stan dróg zatrzymuje samochody z benzyną. Wobec tego zdekompletowane plutony ruszają do walki, mając w czołgach po 30 — 40 litrów benzyny, co wkrótce powoduje ich unieruchomienie. Naturalnie taki stan rzeczy nie mógł dać pożądanych rezultatów: rozmach na Dźwińsk, łatwy w ten dzień do zdobycia, ogranicza się do zajęcia Lassenberga.

*) Siła ofenzywna kompanji czołgów równa się pułkowi piechoty.

Przerwa w walce do następnego dnia umożliwia czołgom należyte przygotowanie się, a wynikiem tego jest sprawność działania kompanji na południowy fort Dźwińska, który zdobyto.

Podając powyżej pewne szczegóły natury technicznej, czy taktycznej wymienionych walk czołgowych 1919 r., chcę przez to wykazać, jak ważnem jest przestrzeganie zasad, na wstępie wyłuszczonych. Istotnie, chcąc być obiektywnym, nie można oceniać tych walk z ich ostatecznego wyniku, gdyż pewne momenty, jak ugrzęźnięcie czołgów w bagnie, lub unieruchomienie ich wskutek braku benzyny, łatwo mogły byłyby spowodować katastrofę kompanji, wobec nieprzyjaciela poważniejszego, niż takiego jakim wówczas byli bolszewicy.

Jednak 1919 rok należy uważać za pomyślny dla czołgów — przynajmniej z uwagi na samą ideję użycia ich przez D-two piechoty.

Następny, 1920 rok, staje się okresem fantastycznych eksperymentów z czołgami.

1) Używano je *do wywiadów*, jak np. 14.VI w okolicach Wapniówki (front południowy), gdzie na rozkaz odnośnego dowództwa piechoty pluton czołgów zrobił przeszło 40 km. drogi.

2) Dość często używano czołgów *do patrolowania* toru kolejowego, lub zagrożonych odcinków terenu. W pierwszym wypadku 2 — 3 czołgi wożono na platformach kolejowych, w drugim zaś pozostawały one w ciągłym ruchu na gąsienicach, jak to miało miejsce od 5 do 13/VI pod Koziatynem, 3 — 5.VII pod Równem, 1 — 3.VIII w Łomży.

3) Niemal w regułę weszło użycie czołgów, *jako pociągów pancernych*. W tym celu większa ilość ich, pozostając załadowaną na platformach, manewruje po linii kolejowej, mając wspólne z piechotą, lub często zupełnie samodzielne zadanie. — Z licznych tego rodzaju wypadków działań czołgów przytoczę kilka, w rezultacie najskuteczniejszych.

17.VII pod Lidą taki pociąg zadaje poważne straty większej masie kozaków i zdobywa jeńców z końmi. 19 i 24.VII skutecznym działaniem pod Grodnem ratuje nasze tabory i artylerję, ścigane przez nieprzyjaciela. 25.VII pod Sokołką rozbija niemal doszczętnie zaskoczony na odpoczynku pułk piechoty nieprzyjacielskiej, zdobywając jeńców, działą, karabiny maszynowe, broń ręczną i amunicję.

Jakkolwiek takie pociągi przybierają charakter organizacji stałej i wchodzą pod Ciechanowem i Mławą w skład grupy pancernej ś. p. majora Nowickiego, jednak są zaopatrzone tylko w zwykłe lokomotywy wrażliwe na ogień karabinowy, nie mówiąc już o artyleryjskim. Jak np. było pod Orłowiczami, gdzie lokomotywa dostała dwa strzały do kotła na szczęście nieszkodliwe.

4) Rolę *eskorty* względnie *przykrycia* odegrały czołgi 10. VI pod Berdyczowem i 7. VII pod Czarnym Ostrowem, zabezpieczając kompanje kolejowe przy naprawie uszkodowanych mostów.

5) Do obrony biernej angażowano czołgi 4. VIII pod Małkinią, 10. VII pod Mołodecznym, 5 — 13. VI pod Koziatynem, 23 — 30. V pod Kijowem, 21. VIII pod Ciechanowem i w wielu innych wypadkach. Zdarzało się przytem, że czołgi pozostawały w ciągu kilku dni na otwartej pozycji, nawet pojedynczo, służąc poprostu jako działa lub K. M.

6) w *wypadach* również brały udział czołgi, przyczem 5. VI pod Zarudzińcami zdobyto tabor nieprzyjacielski, 23. IX opanowano Zadwórze (front południowy).

7) Nie brak też przykładu, kiedy czołgi stawały się środkiem *łączności*, tak np. 9. VI kilkakrotnie przewożono z Koziatyna do Dzierganowa oficera z rozkazami do odciętej 25 brygady.

8) Użyto czołgów nawet do ekspedycji karnej 18. VI na Kuriłowce, w okolicy Żmerynki, pozatem przeznaczono je również *dla stłumienia ewentualnych rozruchów ulicznych*.

Zamykając na tem szereg przykładów zgruntu nieodpowiedniego użycia czołgów, wymienię też kilka akcji mniej-więcej planowych, gdzie przy aranżowaniu czołgów choć częściowo uwzględniono zasady, na wstępie przytoczone.

3. IX w walkach pod Krasnem (na froncie południowym) udaremnilo przygotowane natarcie bolszewickie na Zadwórze. Nie zważając na liczebną przewagę i zacięty opór nieprzyjaciela, czołgi umożliwiają 17 pp. zdobycie szeregu miejscowości, jak: Rusiłow, Bałuszyn, Firlejówkę i Skniłów.

2 — 3. VIII dzięki wybitnemu poparciu czołgów, 12 Dywizja Piechoty likwiduje przerwę na Serecie od Ostrowa do Mikuliniec. Szczególnie ciężkie przytem straty poniósł nieprzyjaciół pod Chatkami.

19.VII w chaotycznej obronie Grodna czołgi zabezpieczają odwrót cofającym się naszym oddziałom, a część ich samorzutnie uderza nawet na zajęte już przez nieprzyjaciela miasto, przechodząc z wielkim ryzykiem Niemen. Ta akcja czołgów, połączona z doskonałą obroną pozostałego w całości mostu, niewątpliwie mogła by przyczynić się do innego, pomyślniejszego obrotu walki, gdyby spotkała się z należytem poparciem piechoty, która przez ten czas pozostawała biernym widzem na przeciwnym brzegu Niemna.

Bardzo czynny udział przyjmują czołgi w obronie Łomży od 1 do 3.VIII. Niestety, mała ich ilość (1 pluton), wobec rozległości bronionego ośrodka, uniemożliwiła utrzymanie miasta: po kilkakrotnie zadanych ciosach przez czołgi, nieprzyjaciel pryska w tych miejscach, gdzie one zjawiają się, ale atakując w kilku różnych pnnktach naraz, ostatecznie dopina celu.

Pomijając tu szereg walk oddziałów czołgowych pod Warszawą, poczęści znanych z prasy, zwracam uwagę na znaczenie moralne czołgów, jakie wówczas miały wśród naszej piechoty, znękanej i często nieufnej we własne zwycięstwo.

Oto charakterystyczny przykład:

W pierwszy dzień ofensywy 15.VIII, w walce pod Radzyminem, nasi żołnierze w zwartych masach ciągnęli za poszczególne czołgami, trzymając się ich ogonów i jeżeli którakolwiek z maszyn stawała, wskutek chwilowego defektu, towarzyszący jej zalegali dookoła, oczekując aż ruszy naprzód. Wyrazem dużego zaufania do czołgów i porywającego ich wpływu był następny szereg skutecznych walk pod Okuniewem, Krośnicą, Kopnikami i innych.

Nie przeceniając, bynajmniej, znaczenia czołgów w wojnie polsko-sowieckiej, z całą stanowczością stwierdzam, że zrobiły wszystko, co mogły, a nawet więcej, niż mogły.

Mimo to, jeżeli chodzi o wyrobienie sobie pojęcia o potencjalnej wartości czołgów, jako nowego środka walki, to ich bilans bojowy w Polsce w żadnym razie nie może być brany w rachubę, a to dlatego, że:

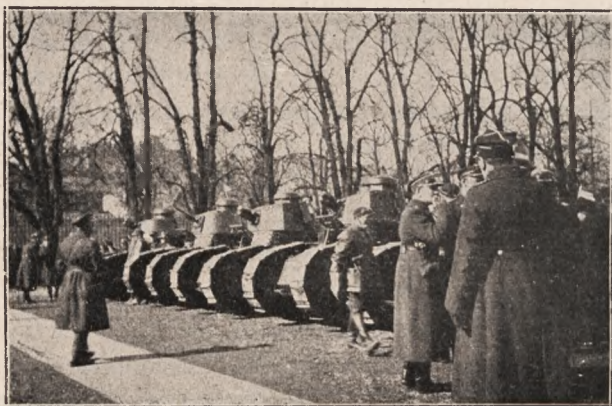
1) Typ i organizacja czołgów „Renault“ nie odpowiadały warunkom wojny polsko-bolszewickiej.

Aby wyrobić sobie pojęcie o „Renault“ jako maszynie, należy przypomnieć okoliczności, w jakich ona powstała.

Ważne zagadnienie jaknajszybszego przerwania stałego frontu niemieckiego znajduje swój wyraz w stworzeniu prowizorycznego narzędzia, odpowiadającego tylko danemu celowi. To też jak konstrukcyjnie, tak i w wykonaniu czołg „Renault“ jest tworem dość ubogim: mała chyżość, szybkie wyczerpywanie się w marszu, konieczność częstych napraw, są temi charakterystycznymi i zasadniczo-ujemnymi cechami „Renault“.

Manewrowanie nimi na dziesiątki kilometrów na naszym froncie było przedsięwzięciem ryzykownym i kosztownym, pomijając już wątpliwość korzyści bojowych.

Z masowego użycia czołgów na zachodnim froncie przeciwko umocnionym i zażarcie bronionym pozycjom niemieckim, wynikała stosowna taktyka, a zatem i organizacja zasadniczej



jednostki - kompanji czołgów, która składała się z 24 maszyn i zawsze operowała na jednym niewielkim odcinku. Należyte zaopatrzenie i tabor samochodowy w pożądaney ilości zabezpieczał pułk.

Pozostawienie francuskiej organizacji czołgów w naszej Armji, było wielkim błędem. O masowym użyciu ich na naszym froncie nie mogło być mowy, po pierwsze dlatego, że nie było ku temu istotnej potrzeby, a po drugie — ze względu na dysproporcję między rozległością naszego frontu, a ilością posiadanych czołgów. W praktyce 1920 r. operowały one przeważnie plutonami, co było by zupełnie racjonalnem, gdyby plutony te posiadały stosowną organizację i środki techniczne. W rzeczywistości, jednak kompanja, detaszując, na rozkaz, poszczególne

plutony, nieraz po kilkadziesiąt klm. od siebie, nie mogła należycie je wyposażyć z braku personelu i środków. Dlatego detaszowane jednostki stawały się igraszką losu, jak na przykład pluton 1 komp. pod Łomżą, gdzie wobec braku środków transportowo-reperacyjnych trzeba było zniszczyć 2 czołgi, które wskutek defektów nie mogły wycofać się z zagrożonej strefy.

2) Charakter walki ruchomej i wrażliwość naszego frontu w wysokim stopniu utrudniały, a bardzo często niweczyły akcję czołgów.

Zważywszy niezbędność należytego zaopatrzenia, naprawy i ewakuacji czołgów w walce, stanie się jasną konieczność zabezpieczenia im tyłów, które u nas często stawały się widownią chaosu (wycofanie się np. 24.VII — 2 komp. czołgów z pod Grodna, która straciła tam swój tabor kolejowy i była odcięta od swojej bazy zaopatrzenia, należy zawdzięczać tylko przypadkowi).

Swoboda manewrowania nieprzyjaciela, nie związanego stałą pozycją nieraz stawiała nasze czołgi w dwuznacznej sytuacji: przy ich uderzeniu nieprzyjaciel pryskał i czołgi trafiały w próżnię, tymczasem niekorzystna zmiana na sąsiednim odcinku, zmuszała je do gwałtownego cofania się. Na dowód przytoczę kilka przykładów, gdzie cofnięcie nastąpiło z pozycji wyjściowej, bezpośrednio przed zamierzonym natarciem czołgów, a więc: 31.V pod Dołhinowem i Jelnicą, 6.VIII pod Parafianowem, 13.VII pod Wilnem (front północny), 5.VI pod Skałą (front południowy).

3) Nie wszyscy dowódcy jednostek piechoty, do których czołgi przydzielano, umieli ich używać, a reklamacje D-ców czołgów w wielu wypadkach pozostawały nie uwzględnione.

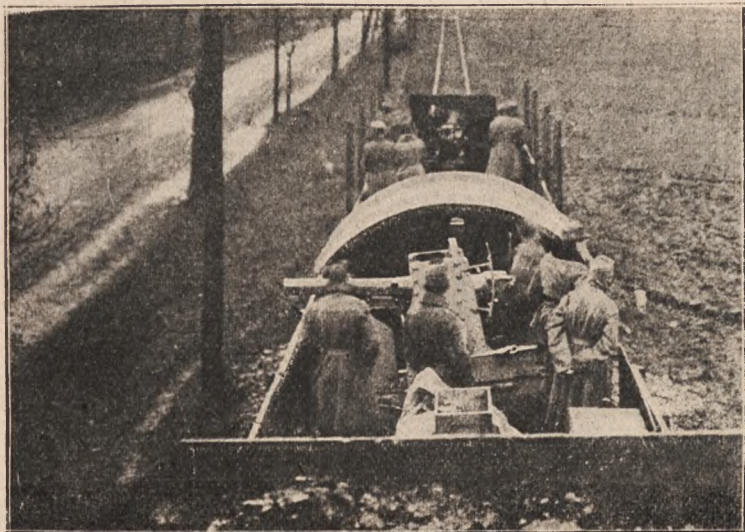


Powstanie i praca pierwszych polskich pociągów pancernych.

Polska tradycji pociągów pancernych nie miała. Po usunięciu się w 1918 roku okupantów z rdzennych ziem Polski, pozostał po nich nikły jedynie materiał w postaci kilku szematycznych rysunków pociągów, wozów pancernych systemu Szober-Popławskiego (Austria), oraz bardzo prowizoryczny wóz artylerji z działem zmontowanym na przedniej części wozu — węglarki (Niemcy), wzorować się więc przy budowie pociągów pancernych na razie nie było na czem. Nie było również specjalistów w tym kierunku. Tymczasem nieoczekiwane wojny polskie na granicach południowo-wschodnich, zachodnich i wschodnich, wymagały wobec nikłej wówczas ilości naszego żołnierza, a olbrzymiego frontu, wypuszczenia w krótkim czasie większej ilości pociągów pancernych, nawet ze szkodą dobroci ich konstrukcji i wykończenia. Na nasze szczęście zaraz na początku walk wpadł w nasze ręce w Prokoci węgierski pociąg pancerny, składający się z dwóch wozów czołowych artylerji, dwóch wozów piechoty i jednego szturmowego. Z tego to pociągu powstały natychmiast dwa pociągi „Piłsudczyk“ i „Śmiały“, które zaraz chlubnie się odznaczyły we wszystkich walkach w obronie Lwowa. Tymczasem nie tylko powstałe i pracujące w ciężkich warunkach kierownictwa budowy pociągów pancernych w Warszawie, Lwowie, Krakowie, Nowym-Sączu, Wilnie, Zdołbunowie, w Poznaniu, w Zawadzkie Kruppamühle i inne, ale i poszczególne formacje walczące w Galicji na Śląsku Cieszyńskim i Górnym, na Pomorzu, Litwie, Białorusi, Wołyniu i Podolu, odczuwając olbrzymi moralny wpływ pociągów pancernych na prowadzenie akcji, a nie mogąc ich się doczekać z kierownictw, budowały je

same. W ten sposób w rozmaitych okresach walk w roku 1918 — 1921 istniało (niejednocześnie) około 85 pociągów pancernych, z których wiele może nie tak dobrze uzbrojonych. Pewien typ popularnych pociągów pancernych nazwano ruchomymi okopami, bowiem składały się jedynie z węglarek, lub platform kolejowych, dokoła boków których ułożone były worki z piaskiem z pozostawieniem otworów na strzelnice, niezabezpieczonych od zmian atmosferycznych i bezbronych wobec ognia artylerji, lecz z mężną, wierzącą w zwycięstwo Polski i w swe siły załogą.

Nie starając się w tym krótkim artykuliku podkreślić i opisywać całości działań pociągów pancernych na rozmaitych



Pociąg pancerny z r. 1918/1919.

frontach, oraz rozwój taktyki tychże, przechodzimy do wspomnień kilku ważniejszych epizodów walk, któreby charakteryzowały ich ważną i odpowiedzialną rolę. Więc przy obronie Lwowa jedne pociągi pancerne broniły samego Lwowa, inne były stałym łącznikiem pomiędzy resztą kraju, a odciętym Lwowem. Ciężkie były nieraz chwile, gdy pociąg pancerny biorący na siebie niejednokrotnie rolę wysuniętej daleko przed linię placówki, stawał się tarczą, w którą były nieprzyjacielskie pociski. Nie zbywało jednak na humorze i na fortelach. Świeżo zdobyty pociąg pancerny „Subotnik“ ochrzczony imieniem „Gene-

rał Krajewski“ nie przemalowany, jednak zrobił nagły wypad w stronę Równego. Bolszewicy, widząc swój własny pociąg nie przypuszczali możliwości napadu z jego strony, to też swobodnie przedarł się na tyły bolszewickie i otwierając mordereczy ogień do cofających się kolumn nieprzyjacielskich, rozbił je biorąc jako zdobycz 6 dział ciężkich i 200 jeńców. Pociąg Pancerny „Piłsudczyk“ „Szereki“ zlikwidował atak nieprzyjacielski i podsunął się do miejsca, gdzie był tor zerwany. W pobliżu toru z jednej strony był las. Bolszewicy spodziewając się, że załoga opuści pociąg do naprawy toru, ukryli w lesie piechotę z karabinami masz. i działem, by w odpowiedniej chwili uderzyć na wysłaną z wozów załogę. Lecz pociąg pancerny, upewniwszy się przez



Pociąg pancerny z r. 1919-go.

swoich wywiadowców o obecności ukrytego w lesie nieprzyjaciela, po dojściu do zerwanego toru, otworzył w stronę lasu ogień ze wszystkich karabinów maszynowych i dział. Bolszewicy zaczęli wówczas atakować poszczególne wozy, które nie miały z sobą żadnego połączenia i które niby małe forteczki ruchome broniły się dzielnie i skutecznie przez dwie godziny, zmuszając w końcu bolszewików do spieszego odstąpienia z dużymi dla nich stratami.

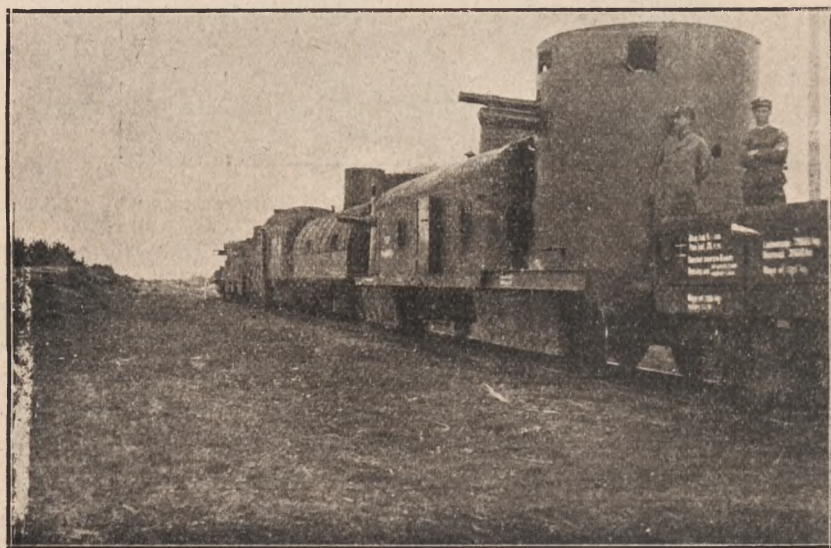
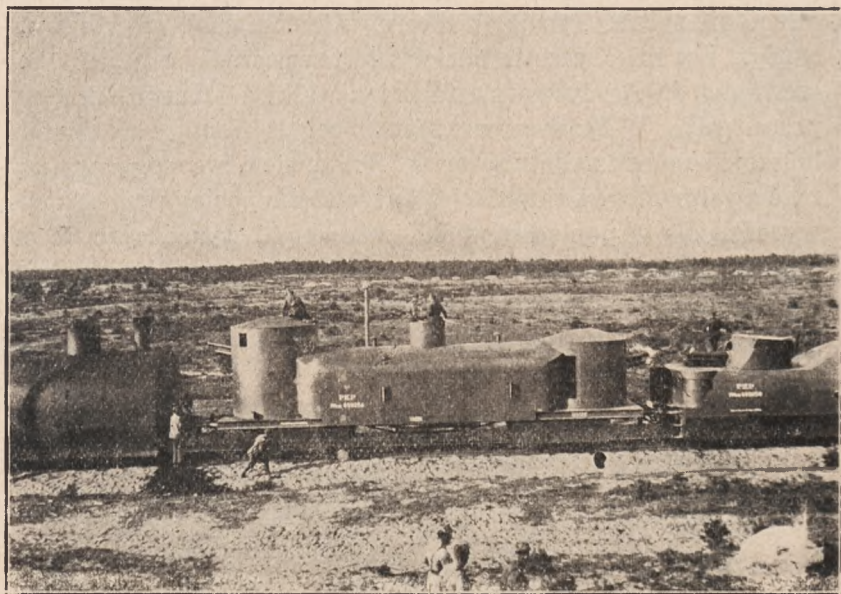
Były i takie curjozum. Ponieważ na tyły nasze przedarły się dwie dywizje jazdy bolszewickiej, 7 czerwca 1920 roku, pociąg pancerny „Pomsta“ przerzucony był na ten odcinek i operował na linii Koziatyn w kierunku Berdyczowa. Lecz nagły atak bol-

szewickiej kawalerji na Hażyn zmienił akcję, rozkazu jednak o zmianie sytuacji pociąg pancerny nie otrzymał, gdyż był wysunięty i w międzyczasie odcięty, to też poszedł on na tyły bolszewików do Berdyczowa, staczając walki z luźnymi grupami przeciwnika. W Berdyczowie zastał pociąg, broniące się przeciw bolszewikom oddziały ukraińskie. Bolszewicy, nie mogąc wytrzymać gwałtownego i niespodziewanego ataku pociągu pancernego, wycofali się w popłochu w okolice dworca, wysadzając na odchodnym składy amunicji całej swej drugiej armji i podpalając wagony z ekwipunkiem, i materiałami aptecznymi. Pociąg szczęśliwie przedarł się z powrotem, nawiązał łączność i wycofał się bez strat do swoich oddziałów.



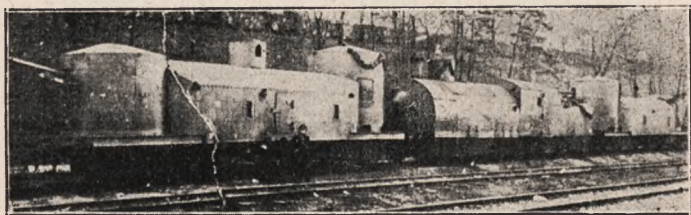
Pociąg pancerny z roku 1918/1919 (wnętrze wozu artylerji).

24 lipca 1920 roku po stwierdzeniu, że kolumny nieprzyjacielskie maszerują na Równe, pociąg pancerny „Pioner“ uprzedził 18 dywizję piechoty o grożącym jej niebezpieczeństwie i ta zaczęła się cofać ku Radziwiłłowi. O godzinie 14-ej „Pioner“ ruszył ku wsi Lipno, gdyż słychać tam było strzały armatnie. Okazało się, że bolszewicy wzięli od strony Kurpiłówki w krzyżowy ogień cofające się kolumny dywizji. Otwierając skuteczny ogień swych dział i karabinów maszynowych, pociąg pancerny zmusił do zmiany stanowisk nieprzyjacielskie baterje, umożliwiając tem dalszy przemarsz dywizji. Wkrótce jednak od wschodu



Jeden z pociągów pancernych zaopatrzonych w pancierz stalowy z ruchomymi wieżyczkami.

odezwały się działa należące do oddziału przed kilkoma godzinami, zmuszonego przez pociąg pancerny do odwrotu. Strzelały one początkowo w kierunku cofającej się dywizji, lecz gdy pociąg pancerny zwrócił ogień w ich stronę, nieprzyjaciel skierował swój ogień w stronę pociągu pancernego, zmuszając go do cofnięcia się, by potem z dwóch stron jednocześnie łącznie z 3000 jazdy uderzyć na dywizję. Wtedy zwalczenie baterji zostawiono baterjom dywizji, pociąg pancerny „Pionier“ zaś skierował swój ogień na kawalerję nieprzyjacielską, nie pozwalając się jej rozwinąć i tym samym odciąć połowę cofającą się dywizji, która dotarła do wsi Michałówki. Widząc bezskuteczność swych ataków, nieprzyjaciel rzucił swe masy w kierunku Rudni, skąd zatakował tylną straż dywizji, cofającą się początkowo w porządku, później zdeorganizowaną krzyżowem ogniem nieprzyjaciela. Pociąg pancerny „Pionier“, narażając się na pewną zgu-

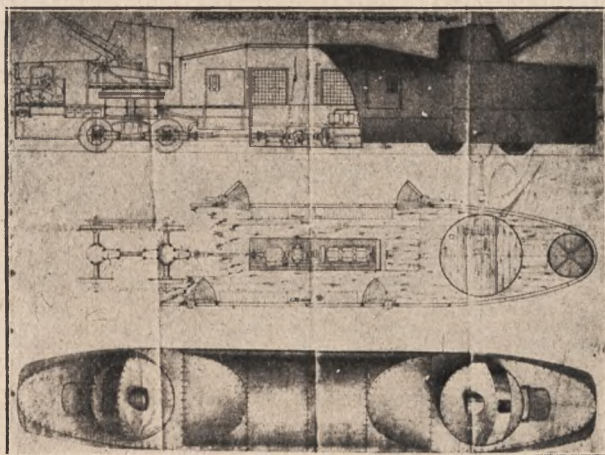


Pociąg pancerny z roku 1920 „gen. Sosnkowski“.

bę, nie bacząc na celne pociski nieprzyjacielskie, wysunął się o 2 klm. naprzód w kierunku nieprzyjaciela, zajął otwartą pozycję i wziął w ogień armatni i karabinów maszynowych nieprzyjacielską kawalerję, zmuszając ją do zaprzestania ataku i umożliwiając wycofanie się 3-ch naszych zagrożonych baterji, reszty piechoty i rannych. Tymczasem na tyłach pociągu pancernego kawalerja nieprzyjacielska schwyciła parowóz i wóz z amunicją idący dla pociągu pancernego, niszcząc jednocześnie tor na przestrzeni 100 metrów. Pociąg pancerny został więc odcięty i zdany na samego siebie, mając jedynie możliwość manewrowania na odcinku 1,5 klm. wolnego toru. Były to najcięższe chwile dla upadającej ze zmęczenia i głodu załogi. Tegoż dnia dano 90 strzałów z haubicy, 250 z polówki i 25.000 z karabinów maszynowych. Pracowano całą noc nad naprawą toru, wresz-

cie pociąg wy dostał się z ciężkiej opresji. Był to już ostatni czas dla ratowania pociągu, gdyż w parowozie pozostało tylko tyle wody w kotle, że nietrzeba było zalewać ognia, a amunicji artyleryjskiej za ledwie kilkanaście sztuk, zaś dla karabinów maszynowych kilka taśm.

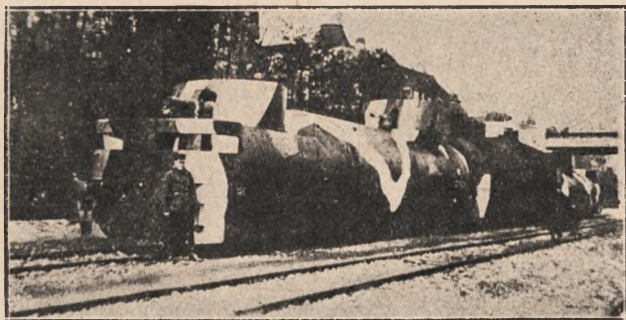
Pod Horodcem, który był bardzo silnie przez nieprzyjaciela odrutowany i okopany, we wrześniu 1920 roku pociąg pancerny „Hallerczyk“ walczył przy boku 16 dyw. piech. Odcinek ten zajmowały komunistyczne pułki bolszewickie zaopatrzone bardzo obficie w artylerję i dwa pociągi pancerne, z których jeden liczył 4 działa polowe i 16 karabinów maszynowych (typ



*Pociąg pancerny z r. 1920*21 „Pilsudczyk“.*

pociągu pancernego „Marszałek Pierwszy“), a drugi 2 ciężkie działa. Pozycja bolszewicka w porównaniu z naszym odkrytym terenem była nadzwyczaj dogodna, to też 7-dniowe ataki na Horodec bolszewicy unicestwili swym ogniem. Pociąg pancerny „Hallerczyk“ stale był zmuszany przez pancerniki przeciwnika do odwrotu. Zaczęła się walka pozycyjna na tem odcinku. 24.IX 1920 roku dywizja miała atakować Muchawiec o półtora klm. od Horodca, na której „Hallerczyk“ miał markować atak. Mimo początkowo szczęśliwie prowadzonej akcji atak się załamał i tym razem. Tegoż dnia jednak miano wykonać nowy atak, a punktem uderzenia miał być most kolejowy, który miał

być oczyszczony od nieprzyjacielskiej piechoty oraz jej okopy po drugiej stronie rzeki. 25 września o świcie „Hallerczyk“ wyjechał raptownie ze swego ukrycia za drzewami i w pełnym impecie, by jaknajprędzej przebyć niebezpieczną przestrzeń toru, w którą nazbyt dobrze była wstrzelana artylerja przeciwnika. Podczas tego szalonego biegu pancerki, ciężka artylerja bolszewicka zaczęła już pracować i jeden granat uderzył w tor pomiędzy szyny, po których mknął pociąg pancerny „Hallerczyk“ — na trzy kroki przed nim. Chwila konsternacji, bo pancerka już zasłoniła dym od granatu i zakołysawszy się, pomknęła już równo, minawszy piechotę własną, gotową na dany znak do wyjścia z okopów, zbliżyła się pod sam most i z punktu rozpoczęła gwałtowny ogień wszystkich broni. „Hallerczyk“ ukła-



Pociąg pancerny z roku 1920/21 „Poznańczyk“.

dał swe granaty w okopy nieprzyjacielskiej piechoty. Szturmówka pociągu pancernego przeskoczyła tymczasem przez most przy szosie, by z tyłu zająć dwum bolszewickim karabinom maszynowym, które tam jeszcze pracowały. Jedna rakietka pociągu pancernego podniosła piechotę dywizyjną, która przeszła wolny już most kolejowy, a wkrótce i most na szosie i szeroką tyraljerą rozlała się po stronie bolszewickiej. Artylerja pociągu torowała nadal swym ogniem drogę piechocie, wreszcie przerzuciła swój ogień na pancerki bolszewickie, które tymczasem wzięły we flankowy ogień artylerji naszą piechotę. udaremniając każdą próbę zbliżenia się jej do stacji, ale siły zmieniły się. Bo oto pancerka bolszewicka, która utraciła zakręt, mogła ostrzeliwać most z je-

dnego tylko działa czołowego, podczas gdy „Hallerczyk“ bił w nią już z dwóch — musiała się więc już cofnąć. Piechota nasza przesuwała się coraz głębiej i nic jej już nie groziło.

Podobnych operacyj każdy pociąg ma w swej historii dużo. Dostarczyły ich walki z ukraińcami i walki na wschodzie, oraz pod Warszawą. Ograniczyliśmy się jedynie do kilku wypadków, by scharakteryzować rodzaj walk prowadzonych przez pociągi i *ich zastęgę przy tworzeniu Państwa.*



Krótki rys historyczny powstania i pracy formacyj samochodowych.

(Opracowali: mjr. Rudzki, kpt. Kulesza, kpt. Jeszka i inni).

KRÓTKI HISTORYCZNY ZARYS SZEFOSTWA SAMOCHODOWEGO i I-go DYONU SAMOCHODOWEGO.

Historja Szefostwa Samochodowego jest ściśle związana z historją 1 Dyonu Samochodowego z tego względu, że cały zakres pracy organizacyjnej i administracyjnej Szefa Sam. wykonywany był zawsze przez jedną osobę piastującą stanowisko Szefa Służby i Dowódcy Dyonu. Do dnia dzisiejszego obie te funkcje są związane w rękach Dowódcy Dyonu, przy którym znajduje się referent budżetowy Szefostwa Samochod., jak również cały aparat kontrolny i wykonawczy, składający się wyłącznie z oficerów pełniących etatowe funkcje w Dyonie.

1 Dyon Samochodowy powstał w historyczne dnię listopada, kiedy część jednostek patryjotycznie nastrojonych, zupełnie samorzutnie przy pomocy całej polskiej ludności Warszawy, zaczęła formować różnorodne oddziały wojskowe, wyposażając je w broń wydartą okupantom niemieckim.

W czasie tej gorączkowej i doniosłej pracy powstała nieodzowna i życiowa konieczność formowania oddziałów samochodowych. Pierwszą taką jednostką na terenie wolnej Rzeczypospolitej był 1 Dyon Samochodowy.

Twórcą i organizatorem Wojsk Sam. na terenie O. K. I. był ś. p. pułkownik Aleksander Mroziński, który przy pomocy bardzo szczupłego grona współpracowników, podczas obalenia władzy okupantów objął wraz ze sprzętem samochodowym wszystkie budynki zajmowane jure caduco, dotychczas przez niemieckie oddziały samoch. w różnych prywatnych obiektach. Z materiału zdobytego na placówkach niemieckich powstały oddziały samochodowe przyszej Armji Polskiej. Dnia 30 listopada 1918

r. powstał 1 Dyon Samochodowy, nosząc pierwotny tytuł Autonaczelnictwo D. O. Gen. Nr. 1.

Autonaczelnictwo organizacyjnie i administracyjnie przedstawiało jednostkę zupełnie samodzielną. W zakres obowiązków Dowódcy Autonacz. wchodziły też obowiązki i czynności należące do Szefa Sł. Sam. Tak oryginalna i odrębna struktura organizacyjna łącząca dwie funkcje w jednej osobie pozostała do dnia dzisiejszego i stanowi wyjątek niezupełnie szczęśliwy w stosunku do wszystkich innych służb O. K.

Prace i obowiązki w Autonaczelnictwie podzielone były na Dowództwo i trzy zasadnicze grupy pododdziałów w sposób następujący:

1) wszystkie sprawy personalne oficerów i szeregowych, oraz całe wyszkolenie i uzupełnienie jednostek krajowych i polowych w materiał ludzki, skoncentrowane były w jednym b. dużym pododdziale, noszącym nazwę Kolumna Zapasowa.

2) Wszystkie sprawy materiałowo-techn. zostały skoncentrowane w Zakładzie Dyonowym. Zadaniem Zakładu było zaopatrzenie wszystkich jednostek samochodowych w tabor, części zamienne, akcesorja, narzędzia, gumy i mat. pędne, jak również remont całego taboru samochodowego.

3) Cały tabor eksploatacyjny wcielony został w kolumny transportowe, których pierwotnie było trzy. Każda kolumna posiadała swój mały warsztat podręczny i magazyn techniczny. Ilość samochodów w kolumnach była nie stała i wahała się od 20 samochodów zasadniczych do 50-ciu, a nawet więcej.

Autonaczelnictwo było pierwszym etapem organizacyjnym, tworzącym do pewnego stopnia tylko grunt dla więcej skoordynowanej i celowej pracy, nieusuając jednak wszystkich trudności i braków, z którymi w dalszym ciągu pierwsi organizatorzy musieli walczyć, by z ówczesnego chaotycznego stanu, stworzyć jednostkę mogącą samodzielnie pracować i swą pracę przynosić jakikolwiek pozytywny rezultat.

By uplastyczyć wielkość dokonanej pracy należy choć pobieżnie przedstawić stan taboru i materiału technicznego i ludzkiego jakim rozporządzali organizatorzy w owym czasie.

a) Tabor sam. zdobyty na okupantach składał się z najrozmaitszych marek i typów, przeważnie nieczynnych, a stopień zużycia przekraczał w większości wypadków 50%, brak zaś czę-

ści zamiennych uniemożliwił uruchomienie choćby najmniejszej ilości samochodów. Uruchomienie zdobytego taboru w jakimkolwiek cywilnym warsztacie było wykluczone, wobec znikomego rozwoju automobilizmu cywilnego przed wojną w Warszawie i zupełnego zamarcia jego i braku warsztatów samochodowych podczas wojny. Tak krytyczny stan rzeczy zmusił do natychmiastowego zorganizowania warsztatów reperacyjnych, gdzie przy pomocy kilku specjalistów i wyjątkowej zdolności polskiego robotnika w najkrótszym czasie przystąpiono do uruchomienia samochodów, dorabiania brakujących lub uszkodzonych części zamiennych, na obrabiarkach uporządkowanych po okupantach.

Do ostatecznego wyekwipowania i wyposażenia uruchomionego taboru samoch. zorganizowane zostały Okręgowe Składnice mat. technicznego, gum i mat. pędnych, skąd po rozsegregowaniu i zreperowaniu cały osprzęt wchodzący w zakres technicznego zaopatrzenia samochodów był wydawany wszystkim jednostkom posiadającym tabor samochodowy.

b) Sprawy personalne nie przedstawiały się lepiej: Korpus oficerów specjalistów samoch. był niewystarczający, co zmusiło do angażowania oficerów innych rodzajów broni, którzy nie zawsze pod względem techn. mogli stać na wysokości zadania i dopiero od 1920 r. mogli swą wiedzę gruntownie uzupełnić na 7-miesięcznym kursie w Obozie Wojsk Samoch.

Brak specjalistów i kierowców samochodowych zmusił do natychmiastowego zorganizowania szkoły kierowców, która najpierw była stworzona przy kolumnie zapasowej, a w połowie roku 1919 została wyodrębniona w samodzielny pododdział, noszący nazwę Kolumny Szkolnej, zadaniem której było wyłącznie wyszkolenie wszystkich szeregowych wcielonych do wojsk samochodowych O. K. I.

Pierwsze szkolenie wobec gwałtownego i dużego zapotrzebowania kierowców odbywało się b. pobieżnie i główną uwagę zwrócono na wyrobienie umiejętności kierowania samochodem.

W Kolumnie Szkolnej całe wyszkolenie zostało zorganizowane programowo i podzielone było na 2 — 3 mies. okresy: W pierwszym przechodziło się wyszkolenie ogólnowojskowe i wyszkolenie piechura włącznie do walki w zespołach drużynowych.

Dnia 13.VIII. 1919 r. ś. p. płk. Mroziński odszedł na stanowisko Szefa Wydz. Wojsk. Samoch. Depart. VI. M. S. Wojsk., a Dowództwo Dyonu objął major M. Sobol. W tym okresie zmieniona została nazwa Autonaczelnictwa na D-two Wojsk Samochodowych O. Gen. Warszawa.

Dnia 11.IX. 1920 r. Dowództwo Wojsk Samoch. objął major Józef Grabowski. W listopadzie 1921 r. D-two Wojsk Samochodowych zmieniono na nazwę 1 Dyon Samochodowy, jednocześnie została przeprowadzona drobna roorganizacja, przy której Okręgowy Mag. Mat. Pędnych — odszedł do Szef. Intendentury i ustalone zostały 4-ry kolumny transportowe w Dyonie: dwie kolumny ciężarowe i dwie osobowo-sanitarne.

Dnia 14.III 1922 r. D-two Dyonu objął ppłk. Wacław Sobański, który dnia 19.V. 1923 r. zdał D-two Dyonu ppłk. Erazmowi Dembowskiemu, obecnemu Dowódcy Dyonu i Szefowi służby Samoch. O. K. I.

W przeciągu ostatnich 5-ciu lat Dyon zrobił bardzo duże postępy w każdej dziedzinie życia oddziału.

Szkolnictwo zostało wzorowo zorganizowane i postawione na bardzo wysokim poziomie. Kolumna Szkolna obecnie posiada całkowity niezbędny tabor i sprzęt dla nauki, dużo dobrych podręczników i rysunków ułatwiających w wyższym stopniu łatwość uczenia się, do czego bardzo przyczynia się bogate muzeum naukowe, zaopatrzone w najrozmaitsze modele i przekroje rozpoczynając od całych samochodów, różnych silników, skrzynek biegów, deferencałów, karburatorów i kończąc na najdrobniejszych częściach wchodzących w zespół samochodowy.

Częściowa unifikacja marek samoch. i zamiana przedwojennych „gratów“ na nowsze typy samochodów pozwoliła na wprowadzenie więcej celowej i racjonalnej gospodarki w pododdziałach, a szczególnie w Okręgowych Warszt. i Mag. Technicznych Dyonu, zaopatrujących wszystkie oddziały na terenie O. K. I., posiadające etatowy tabor samochodowy.

Szczególne uwaga została zwrócona na stronę kulturalno-oświatową. W tym celu własnymi środkami zostały zorganizowane dwie biblioteki żołnierskie — jedna podoficerska i jedna oficerska, dość suto zaopatrzone w książki o charakterze tak naukowym i historycznym, jak i ogólnobeletrystycznym. Zorganizowany został własny teatr i kino z pierwszorzędnym nowoczes-

nym aparatem, dwie orkiestry — dęta i smyczkowa. Wszystkie pododdziały posiadają radjowe aparaty z głośnikami, i t. d. Strona sportowa i wychowanie fizyczne też nie zostały zaniedbane, mimo wyjątkowo ciężkich warunków lokalnych, Dyon posiada wszystkie niezbędne urządzenia i sprzęt sportowy, oraz dobry kort tenisowy.

2-GI DYON SAMOCHODOWY.

Jako datę powstania tut. Dywizjonu uważa się dzień 1 listopada 1918 r., kiedy to ostatni przedstawiciel okupacji austriackiej generał gubernator, generał Liposzczak opuścił swoje stanowisko i wyjechał z Lublina. Z tą chwilą władza wojskowa przeszła w ręce Polaków, a tem samem zapoczątkowane zostało powstanie instytucyj, urzędów i formacyj polskich.

Z austriackiej formacji technicznej, noszącej nazwę „Kraft-fartdetachment“ czyli „Detaszowany Oddział Samochodowy“ powstanie instytucyj urzędów i formacyj polskich.

Z dawnych oficerów austriackich pozostaje porucznik Wolski Mieczysław, który w myśl zarządzeń otrzymanych z G. O. Lublin zostaje tymczasowym Dowódcą całości, noszącej wówczas nazwę Parku Samochodowego, w skład którego wchodziły: warsztaty, składy i 13-tu szeregowych Polaków pozostałych z dawnej formacji austriackiej. Por. Wolski zostaje wyznaczony równocześnie Komendantem garnizonu „Bronowice“ w Lublinie. Rozkazem M. S. Wojsk. z dnia 30 grudnia 1918 r. L. 14, utworzone zostaje Autonaczelnictwo Okręgu Generalnego Lublin. Pierwszym Autonaczelnikiem wyznaczony zostaje pułkownik Gałęcki Tadeusz.

Autonaczelnictwo wysyła połowe kolumny na front, a mianowicie: Kolumnę połową „Lublin I“ przydzieloną z początkiem 1919 r. do grupy „Bug“ generała Romera oraz kolumnę połową „Chełm I“ do dyspozycji grupy generała Rydz-Śmigłego. Pierwsza kolumna „Lublin I“ stoczyła kilka ciężkich walk w Małopolsce Wschodniej, podczas pamiętnych walk o Lwów, a w walce pod Rawą Ruską i Żółkwią została rozbita i z 10-ciu wozów straciła 6.

Po pułkowniku Gałęckim d-two autonaczelnictwa obejmuje pułkownik Buczyński Bronisław, następnie major Wolski Mieczysław (ten sam, który był na początku dowódcą pułku sa-

mochodowego), następnie dowodzi Dywizjonem major Radel Aleksander i wreszcie pod koniec roku 1923 Dowództwo przechodzi w ręce ppułkownika Rudnickiego Witolda. W roku 1924 staraniem tego Dowódcy urządzony został wielki raid samochodowy do Zakopanego przez Kraków. W roku 1925, 26 i 27 jedna z kolumn dywizjonu brała udział w manewrach i zyskała we wszystkich wypadkach pochwały Władz przełożonych.

Obecnie dyonem dowodzi mjr. Suchorski.

Organizacja dyonu samochodowego i obsługa D. O. G. Lublin była bardzo utrudniona, gdyż w roku 1919-tym Lubelskie, a szczególnie sam Lublin był ogniskiem komunizmu i stałych prób szerzenia demoralizacji w wojsku, które miało wtedy charakter tylko wojska ochotniczego, czyli, że każdy szeregowiec czuł się daleko swobodniejszym niż obecnie.



Kolumna szkolna 2-go dyonu w drodze do Zakopanego.

Co pewien czas wybuchały zamieszki na mieście lub przedmieściach i oficerowie dyonu musieli formować „bojowy“ oddział ze zdemoralizowanych szoferów, którzy przeszli wojnę światową i ochotników uczni szkoły rzemieślniczej w Lublinie, których było kilkunastu i którzy pod d-twem akademików tworzyli... jedyny pewny oddział, podczas gdy na szoferów wcale liczyć nie można było.

Zaiste, trudna i przykra była rola d-cy kolumny, pod którego dozorem rozdawano ostre naboje sformowanej w szyku pieszym kolumnie na wypadek walki z... wiecującymi o kilka kroków robotnikami warsztatów samochodowych. Ponieważ jednak, dzięki wysiłkom oficerów żołnierz ściśle wykonywał swe zadanie i nie ulegał podszeptom komunistów, ci ostatni przyjęli

inną taktykę. Korzystając z tego, że skład materiałów pędnych znajdował się na ogrodzonym terenie dyonu obok warsztatów, składów samochodów i koszar, ciągle grozili napadem na dyon i wysadzeniem składu, co równało się spaleniu całego kompleksu budynków. Ponieważ słabe warty nie mogły być dostateczną gwarancją, oficerowie i pewni podoficerowie spali tygodniami w ubraniu, mając koło siebie stopy granatów ręcznych i broń palną, aby w każdej chwili stawić skuteczny opór.

Wysadzenie prochowni było najlepszym dowodem, że komuniści, o ile im będzie to na rękę, spełnią swoje groźby.

Tego rodzaju sytuacja wpływała destrukcyjnie na pracę w dyonie, tembardziej, że brak ludzi uniemożliwiał prowadzenie choćby jakiego takiego szkolenia linjowego i właściwie zamiast żołnierzy miał dyon robotników w mundurach.

Formowanie jednej za drugą i wysyłanie na front kolumn zmniejszały stopniowo zapas kierowców, i powstała konieczność utworzenia szkoły kierowców, ponieważ wiedza pomocników szoferskich była niedostateczna na to, by można im było powierzyć maszynę.

Utworzenie szkoły było tembardziej racjonalne, że był na miejscu odpowiedni element t. j. uczniowie szkoły rzemieślniczej, dla których nauka taka była uzupełnieniem ich wykształcenia fachowego.

Ponieważ jednak brak było ludzi do pełnienia wart — słuchacze szkoły dobrowolnie zaofiarowali się pełnić, co drugi dzień warty, aby ich tylko nie pozbawiać możliwości dalszego kształcenia się w swym fachu. Należy dodać, że był to jedynie pewny element, na który można było liczyć i jako curiosum — należy wspomnieć, że najlepszym magazynierem był 15-to-letni chłopiec, dla którego musiał oficer kolumny wystarać się o karabinek kawaleryjski, ponieważ normalny karabin był... dłuższy od niego.

Zrozumiałą przeto rzeczą jest, że praca w takich warunkach była nader uciążliwą, tembardziej, że i posiadany tabor pozostawiał dużo do życzenia, nie mówiąc o różnorodności marek.

Niejeden miesiąc upłynął aż rumowisko pozostawione przez okupantów zostało rozsegregowane, stojące od lat samochody oczyszczone od zielska, które je zarosło, a góry śmiecia

wywiezione późną nocą na krańce miasta, gdyż w dzień samochody były zajęte.

Nie patrząc na te trudności dywizjon z powodzeniem spełniał swą rolę, a niewyćwiczony żołnierz potrafił na pierwszej defiladzie w dniu imienin Naczelnika w 1919-tym roku wykazać taką sprawność, że wzbudził ogólny podziw, jakkolwiek każda sekcja maszerującej kolumny była inaczej ubrana, ponieważ brak mundurów uniemożliwiało zachowanie jednolitości w ubraniu.

Dalszy rozwój dyonu szedł normalnym trybem.

3-ci DYON SAMOCHODOWY O. K. III.

3-ci Dyon Samochodowy został sformowany przy D. O. Gen. Białystok w dniu 30.VI 1921 r. ze zlikwidowanych jednostek IV Polowego Dyonu Samoch. IV Polowego Dyonu Samoch. IV-tej Armji. Oficerowie wraz z Dowódcą por. Lubicz-Zaleskim Michałem w liczbie 16-tu przystąpili niezwłocznie do formowania Dyonu.

W skład 3 Dyonu Samochodowego weszły następujące jednostki samoch.: 61 pol. kol. sam. ciężar., 79: pol. kol. sam. ciężar., 4 Pol. kol. osob., oddział motocyklowy Nr. 4, pociąg warszt. sam. i pol. skł. sam. Nr. 4. Dyon sformowano w przeciągu tygodnia.

Sformowane w Słonimie jednostki przybyły drogą kołową do Białegostoku i posiadały wozy czynne w dobrym stanie. Cały Dyon liczył 80 samochodów i 25 motocykli. Jednostki Dyonu rozlokowane były w lokalach fabrycznych, bardzo wygodnych i całkowicie nadających się na postój Dyonu.

21.VIII.1921 r. cały Dyon brał udział w defiladzie przed Naczelnikiem Państwa Marszałkiem Polski Józefem Piłsudskim.

Defilowało 75 samochodów, 10 motocykli i 3 warsztaty samochodowe. Za dobry stan samochodów i wygląd szeregowców z rozkazu Naczelnego Wodza Dca Dyonu i wszyscy oficerowie otrzymali pochwałę.

W marcu 1922 roku Dyon wraz z D. O. K. III został przeniesiony z Białegostoku do Grodna.

Wobec likwidacji 2 Armji i przekazania taboru samocho-

dowego do 3 Dyonu samochodowego, M. S. Wojsk. nakazało mat. sam. zdać do Warszawy, Dyon zaś skadrować.

W ten sposób od kwietnia 1922 r. 3 Dyon Samochodowy składał się tylko:

1) Dtwo Dyonu z Komisją Gosp.,

2) Kadry Kol. Zapas. Samoch i

3) Oddziału Sztabowego Dyonu, przy którym znajdował się garaż z kilkoma samoch. dla obsługi Sztabu D. O. K. III.

W lipcu 1922 r. zaczęły przybywać do 3 Dyonu Samoch. jednostki ze zlikwidowanego 2 Polowego Dyonu Samochodowego.

W dniu 23.VI.1922 r. Dtwo Dyonu por. Lubicz-Zaleski Michał zdał mjr. Kozłowskiemu Romualdowi.

Po objęciu Dtwo Dyonu przez mjr. Kozłowskiego Romualda odbywała się reorganizacja jednostek samoch., które weszły w skład 3 Dyonu Samochodowego po przybyciu z 2 Armji kolumn ciężarowych i osobowych b. 2 Dyonu Samoch. pol. oraz Dyonu Samoch. Pancernych Nr. 3, który stacjonował w Grodnie jako jednostka samodzielna.

Powyzsze pododdziały przeformowały się w nader trudnych warunkach i były rozmieszczone w kilkunastu budynkach prywatnych po całym Grodnie.

Praca i organizacja Dyonu była i jest bardzo utrudnioną z powodu niedogodnego rozlokowania pododdziałów, gdyż Dyon stacjonuje w dwóch garnizonach, a mianowicie: kol. sam. cięż. i pfc. i warszt. samoch. w garnizonie Wileńskim, reszta zaś pododdziałów w Grodnie.

Nie bacząc na tak niedogodne warunki pracy, dzięki wyczerpanej pracy, Dyon postawiono na odpowiednim poziomie, wrazem czego są pochwały i podziękowania P. P. Szefa Departamentu VI W. W. Sam. i Dcy O. K. III.

Pierwszym Dowódcą Dyonu był: por. Lubicz-Zaleski Michał do roku 1922 meca czerwca. Następnie mjr. Kozłowski Romuald od czerwca 1922 r. do maja 1928 r. W maju 1928 r. zwolniony został ze stanowiska Dcy Dyonu wskutek niezdolności do służby wojskowej. Od maja 1928 r. pełni obowiązki Dcy Dyonu mjr. Tiunin Wiktor.

Z uwagi na stacjonowanie dyonu na kresach wschodnich ma on duże znaczenie wojskowe i wysiłki skierowane do posta-

wienia dyonu na należytych poziomie muszą być szczególnie cenione, szczególnie jeżeli wziąć pod uwagę, że służba na wschodnich rubieżach nie może być zaliczoną do przyjemności, a pobyt w Grodnie przy braku pomieszczeń jest nad wyraz ciężki.

DYWIZJON SAMOCHODOWY NR. 4 W ŁODZI.

Organizacja dywizjonu samochodowego w Łodzi rozpoczęła się przede wszystkim od zorganizowania dowództwa, które już 8 grudnia 1918 roku rozpoczęło swą pracę.

Pierwszą czynnością było objęcie pozostawionego przez Niemców materiału, wchodzącego w zakres automobilizmu. Warsztaty samochodowe, które mieściły się przy ul. Emilji, zastały zupełnie spustoszone. Okupanci, widząc, że nie zdążą wywieźć wszystkich maszyn, niektóre porzobili i części połamali, pozostałe zaś porzadzali swym zaufanym ludziom.

Dzięki energii ówczesnego dowództwa zdołano odebrać lwią część zagrabionych przedmiotów i po wyremontowaniu ich przystąpiono do kontynuowania dalszej pracy w warsztatach.

W tym okresie, t. j. po dwóch tygodniach pracy warsztaty wyremontowały pewną ilość samochodów, do których nie było jednak obsługi. Przez wydanie odezwy udało się jednak utworzyć, bardzo wprawdzie nieliczny ale sprawny, oddział szoferów-ochotników, który też natychmiast uruchomił maszyny.

Ponieważ ilość szoferów była niewystarczająca, przystąpiono do utworzenia szkoły kierowców, która rozpoczęła swą pracę w bardzo trudnych warunkach. Z braku lokalu wykłady teoretyczne odbywały się na placu ćwiczeń. Do nauki praktycznej szkoła posiadała zaledwie jedną maszynę firmy Daimler, będącą w stanie tak zużytej, że osiągnąć na niej można było zaledwie szybkość 5 klm. na godzinę przy bardzo częstem naprawianiu różnych defektów. Pomimo tych trudności kurs pierwszy zakończył się w przepisowym terminie i dyon otrzymał 18-tu kierowców.

Po ukończeniu kursu drugiego zdało egzamin 25 kierowców, po ukończeniu trzeciego — 43.

Jeżeli wziąć pod uwagę ilość rozporządzalnego materiału technicznego, kompletny brak sił fachowych, nieraz kilkotygodniowe przerwy z braku nowego kompletu uczniów, a w szczególności ciągle używanie samochodów szkolnych do innych czynno-

ści i odrywanie uczniów od zajęć szkolnych, to wydajność szkoły okaże się bardzo zadawalająca, tembardziej, że wszyscy uczniowie po egzaminie doskonale spełniali swe obowiązki.

Warsztaty w roku 1919 wyremontowały 354 samochody.

W styczniu 1919 roku została sformowana Autokolumna Zapasowa. Na początku liczyła ona zaledwie 22 ludzi; do końca 1919 roku ilość szeregowych wzrosła do 270 ludzi. Głównem zadaniem Autokolumny Zapasowej było wyszkolenie linjowe szeregowych, jak również przeszkolenie podoficerów; wykwapowanie całego stanu ludzi i rozsegregowanie do oddziałów elementu wyszkolonego.

We wrześniu 1922 roku wysłana została z Łodzi kolumna ciężarowa w celu współdziałania z armją przy zajmowaniu Górnego Śląska.

Ekwipunek, oraz dziarskość kierowców zwróciła na kolumnę uwagę i w dn. 18.IX.1922 roku w rozkazie M. S. Wojsk. ukazało się podziękowanie za dobre wyposażenie kolumny, oraz sprawne jej funkcjonowanie na Górnym Śląsku.

W roku 1925-tym zbrodnicza ręka spowodowała pożar warsztatów dyonowych, co pociągnęło za sobą dość znaczne straty i na dłuższy okres czasu uniemożliwiło normalny tok pracy. Obecnie braki zostały wyrównane i dywizjon samochodowy w Łodzi pracuje równie intensywnie jak i inne dyony, które nie przechodziły podobnej katastrofy.

Po śmierci ś. p. płk. R y c h t e r a, pierwszego d-cy, Dowództwo Wojsk Samochodowych obejmuje por. Sztencel Aleksander, który następnie we wrześniu 1920 roku oddaje D-two płk. Buczyńskiemu Henrykowi.

W grudniu 1924 roku obejmuje D-two Dywizjonu ppłk. Rzeszowski Aleksander i dowodzi nim do chwili obecnej. Z chwilą objęcia Dyonu przez ppłk. Rzeszowskiego Dyon Samochodowy mieścił się w 5 miejscach oddalonych od siebie prawie o 10 kilometrów. Pierwszem dążeniem ppłk. Rzeszowskiego było skoncentrowanie Dyonu, co udało mu się skutecznie, tak że obecnie Dyon mieści się poza warsztatami samochodowymi, oddalonymi o pół kilometra od całości, w jednym miejscu.

Prócz normalnej pracy na polu wyszkolenia i administracji przez czas swego istnienia Dyon Samochodowy osiągnął duże sukcesy na polu sportowym. W latach 1921, 1922, 1923, 1925

i 1926 urządzano na cele kulturalno-oświatowe Dyonu wyścigi motocyklowe i cyklistów, połączone z wyścigiem samochodów „Ford“. W roku 1926 atrakcją na torze w Helenowie była: gymphama, montaż zupełnie rozebranego samochodu „Ford“, który został uruchomiony przez 4. szereg. w ciągu 17 minut, oraz roboty ręczne uczni kursu kierowców — najlepsze roboty zostały wyróżnione nagrodą pieniężną. W roku 1925 w koszarach przy ul. Pomorskiej zbudowano kort tenisowy, z którego prócz Dyonu Samochodowego korzystali wojskowi z innych oddziałów garnizonu. Siatkówka, piłka nożna również były szeroko rozpowszechnione. Drużyna piłki nożnej Dyonu Samochodowego przeprowadzała kilkakrotnie z okazji święta Dyonu rozgrywki międzyklubowe. Po powstaniu w Łodzi „Łódzkiego Automobil Klubu“ Dyon przyjmuje zawsze czynny udział w organizacji imprez Automobil Klubu. W roku 1927 zakupiono radjo i szeregowi Dyonu codziennie korzystają z audycji.

Z HISTORJI 5-GO DYONU SAMOCHODOWEGO

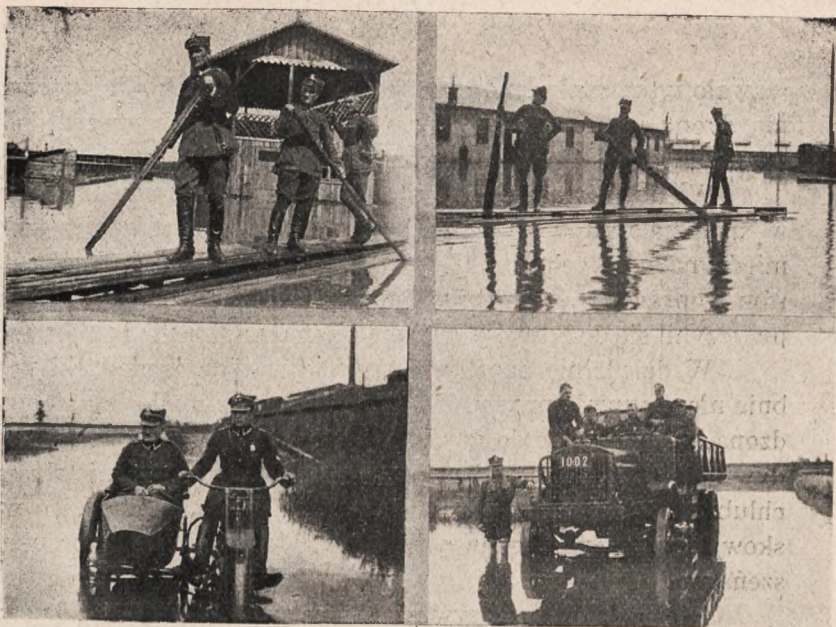
Dyon samochodowy w Krakowie znalazł się w lepszej sytuacji niż inne, gdyż po pierwsze oddziedziczył po okupantach samodzielne rozlokowanie i urządzenia, które nie wymagały gruntownych przeróbek, po drugie d-ca dyonu ppułk. dr. Tadeusz Piotrowski od początku istnienia dyonu pozostaje niezmiennie na zajmowanym stanowisku i nie tylko go utworzył ale i oświadczył do obecnego stanu.

Dywizjon krakowski w ciągu dziesięciolecia, spełniając z powodzeniem swe służbowe zadanie, wykazał dużo dobrej woli i zdolności organizacyjnych, przyjmując bardzo czynny udział w życiu krakowskich organizacyj społecznych.

Jednakże bezwzględnie największą zasługą dyonu 5-go jest zainicjowanie i zorganizowanie kursów samochodowych dla oficerów samochodowych, którzy, nie będąc z zawodu automobiliстами, chcieli uzupełnić swe skromne wiadomości z zakresu techniki samochodowej.

Czynem tym dywizjon, a właściwie jego d-ca wykazał wielkie zrozumienie potrzeb chwili i dał dowód, że przy dobrych chęciach można pokonać wielkie trudności i niezmiernie przyczynić się dla ogólnego dobra.

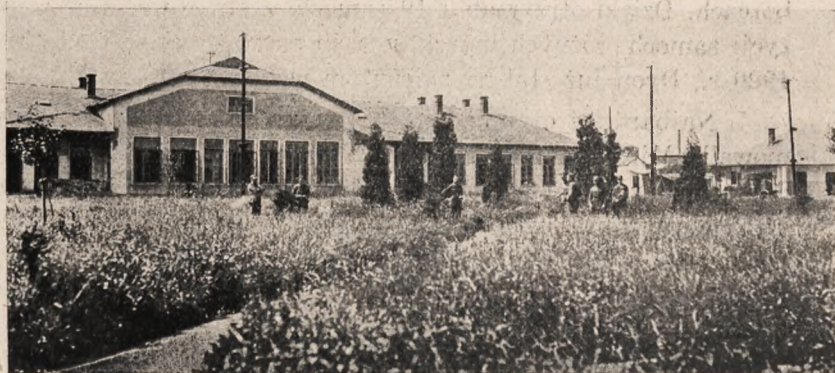
Najwyższym władzom wojskowym samochodowym pozostawiamy



Powódź w dyonie.



Stadjon sportowy dyonu.



D-two dyonu samochodowego.

stawiało tylko sankcjonować racjonalne ze wszech miar poczynania dyonu krakowskiego i na tych poczynaniach oprzeć dalsze szkolenie oficerów korpusu samochodowego.

Wielką również sprężystość wykazał dywizjon krakowski w spółdziałaniu z automobilklubami przy organizacji raidów międzynarodowych i miejscowych, a stały czynny udział oficerów w pracach automobilklubu krakowskiego bardzo dodatnio przyczynił się do rozwoju automobilizmu na terenie krakowskim.

W dziedzinie sportów innych dywizjon krakowski podobnie nie zasypiał sprawy. Na ilustracji widzimy doskonale urządzone bieżnię i plac do gry w piłkę nożną. Urządzenia sportowe dywizjon wykonał bez obcej pomocy i może się zupełnie słusznie chlubić niemi, ponieważ i w tej dziedzinie, o ile chodzi o wojskowy świat samochodowy, również należy mu się palma pierwszeństwa.

Niespodziewany wylew Wisły przed kilku laty sprawił dyonowi prawdziwą niespodziankę. Na ilustracji widzimy, w jaki sposób d-ca dyonu wraz ze swym zastępcą i adjutantem odbywał inspekcję podległych mu oddziałów.

W każdym bądź razie dyon zdobył wówczas praktykę w lądowej jeździe po wodzie.

6-TY DYON SAMOCHODOWY.

6. Dyon Samochodowy (Ówczesne Dow. Wojsk. Samoch. O. Gen. Lwów), został sformowany w początku sierpnia 1919 roku.

W okresie formowania, Dyon dysponował tylko nieznaczną ilością wyniszczzonego taboru samochodowego pozostałego po zaborcach. Dzięki otrzymaniu 10 samoch. z Krakowa, oraz rekwizycji samoch. różnych marek, u osób prywatnych, z początkiem 1920 r., Dyon już stał na należytych poziomach.

Najbardziej czynny udział w organizowaniu Dyonu przyjmowali: Mjr. Osorja Bukowski Włodzimierz, jako Dca Wojsk. Samochodowych O. Gen. Lwów, Mjr. inż. Florjański Władysław, który organizował warsztaty Okręgowe 6. — por. Skorupski Walerjan, jako D-ca Kol. Zapasowej, później Dca 61. Kol. lok. i kier. warszt. podręczn. Por. Kuźniar Jan, Ref. Samoch. przy D: O. Gen. Lwów, — st. majster wojsk. Kuzilek Józef, majster warst. podręczn. — sierż. Leśków Julian podoficer 61. kol. lok.



POŚWIĘCENIE AUTA PANCERNEGO „LWOWSKIE DZIECKO“.

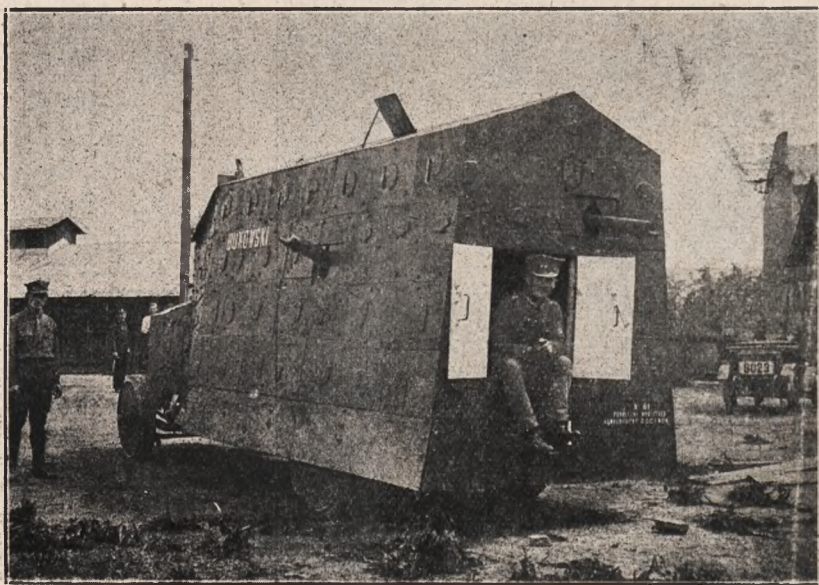
W niedzielę odbyła się w warsztatach samochodowych, przy ul. Janowskiej uroczystość poświęcenia nowego automobilu pancernego, ochrzczonego charakterystycznym i tak drogiem dla ucha Lwowianina mianem „Lwowskie Dziecko“.

O godz. 11 obszerny dziedziniec w koszarach przy ul. Janowskiej wypełnił się zaproszonymi gośćmi. Z ramienia wojskowości przybyli pułk. Mączyński, którego głównie staraniem auto zostało sporządzone, pułk. sztabu gen., Marjański, ppłk. Bogucki i inni.

Poświęcenia dokonał kapelan oddziałów ochotniczych, ks. Czartoryski, poczem w gorących słowach przemówił płk. Mączyński, wyrażając nadzieję, że nowy ten „Zotwór“ niebawem dobrze da się we znaki bolszewikom. Przy końcu wyraził płk. Mączyński uznanie i podziękowanie wszystkim robotnikom, żołnierzom i oficerom, którzy wspólnym wysiłkiem w przeciągu niespełna dwu miesięcy już trudne auto pancerne skonstruowali. Najbardziej zasłużonym konstruktorem „Lwowskiego Dziecka“ jest sierżant Kuzilek, który przy pierwszym aucie „Bukowskim“ wielkie położył zasługi. Po uroczystości poświęcenia odbyła się pod pomnikiem Mickiewicza defilada oddziału szturmowego M. O. A. O., za którym potoczyły się oba żelazne smoki „Lwowskie Dziecko“ i „Bukowski“.

W akcjach społecznych Dyon jako taki przyjmował udział w ramach obowiązujących rozkazów. Z własnej inicjatywy, jak również poparcia Brygadiera pułk. Mączyńskiego, w roku 1920, zostały stworzone warsztaty samochodowe panc., w których zbudowano 2 samochody pancerne, 1) został ochrzczonym im. ówczesnego Dowódcy „Bukowski“, 2) imieniem „Lwowskie Dziecko“.

Powyżej podajemy wyciąg z kroniki „Kurjera Lwowskiego“ Nr. 231, z dnia 22 września 1920 roku, który opisał uroczystość poświęcenia samochodu pancernego „Lwowskie Dziecko“.



Samochód pancerny „Bukowski“.

KILKA SŁÓW O DYWIZJONIE POZNAŃSKIM.

Historja powstania dywizjonu poznańskiego z powodu niedostawienia jakichkolwiek materiałów przed zamknięciem numeru nie może być podana.

Należy tylko zaznaczyć, że dyon poznański podobnie jak i dyon krakowski znalazł się pod względem rozlokowania w nie-najgorszym położeniu, co niewątpliwie wpłynęło bardzo dodatnio na pracę dyonu, która odznaczała się systematycznością i planowością.



*Grupa podoficerów dyonu poznańskiego.
(Siedzą pp. oficerowie dyonu).*



*Finał dorocznego święta dyonu.
D-ca dyonu pomiędzy oficerami rezerwy, którzy pełnili służbę w dyonie
poznańskim.*

Cały szereg projektów poznańskiego dyonu w dziedzinie administracji został przychylnie przyjęty przez wydział wojsk samochodowych w M. S. Wojsk. i wprowadzony w życie w pozostałych formacjach samochodowych.

Kolejnymi d-cami dyonu byli

por. Starczewski,

ppłk. Krzyczkowski,

kpt. Sawczyk,

ppłk. inż. Suszyński.

Dywizjon poznański bardzo się przyczynił do rozwoju automobilizmu, przyjmując czynny udział w organizowaniu wyścigów samochodowych i motocyklowych w Poznaniu.

ZARYS ORGANIZACJI 8-GO DYONU SAMOCHODOWEGO.

Ze względu na to, że dowództwo okręgu generalnego Pomorskiego organizowano przed zajęciem Pomorza, jako pierwszą siedzibę sztabu D. O. Gen. wyznaczono Włocławek, a w listopadzie 1919 przeniesiono do Inowrocławia sztab i od tej chwili datuje się początek formowania oddziałów samochodowych wspomnianego D. O. Gen.*).

W Inowrocławiu, jako niestałej rezydencji D. O. Gen., nie można było myśleć o żadnej rozbudowie dowództwa wojsk samochodowych, wobec czego sformowana została tylko mieszana kolumna samochodowa osobowo-ciężarowa, której zadaniem było obsługiwanie tworzącego się Sztabu D. O. Gen.

W skład tej kolumny wchodziły pierwotnie następujące jednostki:

7 samochodów osobowych, 10 ciężarowych i 3 motocykle, otrzymane z D. O. Gen. Poznań, a pochodzące z byłego taboru samochodowego armji niemieckiej.

5 nowych samochodów półciężarowych „Fiat“ otrzymanych, w myśl zezwolenia szefa sekcji samochodowej MSWojsk., z C. S. S.

6 samochodów ciężarowych Renault i 1 kamionetka Ford, otrzymane w myśl zezwolenia szefa sekcji samochodowej z byłej armji gen. Hallera. (Grupa we Włocławku).

*) Pod d-twem porucznika Józefa Jeszki.

Wszystkie posiadane samochody ciężarowe były w stanie bardzo zużytym i podlegały stałym remontom, które skutecznie częściowo warsztaty okręgowe w Poznaniu, częściowo zaś zakontraktowana przez te warsztaty firma Weinart w Inowrocławiu.

Koszta remontów w firmie Weinart opłacała Intendentura D. O. G. Gen. Pomorze, inne obciążały budżet D. W. S. Poznań.

Samochody otrzymane z armji gen. Hallera musiano natychmiast oddać do remontu kapitalnego i otrzymano dopiero po kilku miesiącach, tak, że ilość czynnych samochodów w kolumnie była minimalna.

Personel kolumny składał się pierwotnie z 20 szoferów otrzymanych z D. W. S. oraz 7 z armji Hallera. Materiał szoferski był wykwalifikowany, lecz ogromnie rozsprzężony i składał się przeważnie z podoficerów.

Po materiały pędne były posyłane samochody do D. W. S. Poznań, a przechowywano je w kilku otrzymanych z tego D. W. S. beczkach żelaznych.

Pobyt w Inowrocławiu stanowił pierwszy etap D. W. S. Pomorze. Kolumna nosiła wówczas miano „Kolumna samochodowa D. O. Gen. Pomorze“. Po objęciu przez Polskę Pomorza, t. j. w końcu stycznia 1920 r. przeniósł się Sztab D. O. Gen. a z nim również kolumna samochodowa do Grudziądza, dokąd czynne samochody wysłane zostały na kołach, resztę koleją.

W Grudziądzu umieszczono kolumnę pierwotnie w koszarach „Generała Hallera“. — Ze względu na brak garaży część samochodów była ulokowana pod gołym niebem na dziedzińcu wspomnianych koszar.

Organizacja D. W. S. napotkała na cały szereg trudności tak natury technicznej, jak administracyjnej, mianowicie:

Brak samochodów i materiału samochodowego, warsztatów i urządzeń warsztatowych oraz funduszków, gdyż M. S. Wojsk. nieprzydziałało, a każdy grosz trzeba było poprostu wyzebrać w Intendenturze D. O. Gen., która nie była zobowiązana do udzielania wojskom samochodowym kredytów ze swego budżetu.

Zupełny brak personelu tak oficerskiego, jak żołnierskiego, a przede wszystkim kancelaryjnego, na czem cierpiało ogro-

mnie prowadzenie księgowości, gdyż w pierwszych miesiącach wszystkie księgi musiał d-ca prowadzić osobiście, jak również załatwiać całą korespondencję dowództwa.

Podporządkowanie D. O. Gen. Pomorze dowództwu Frontu Pomorskiego, wskutek czego trzeba było wszelkie zapotrzebowania materiałowe skierowywać do wspomnianego dowództwa, które nigdy tychże nie pokrywało. Stworzony przez to biurokracizm wpłynął ujemnie na stan wojsk samochodowych D. O. Gen.

Zamiana mniej więcej w połowie 1920 r., w myśl rozkazu Oddz. I Szt. Gen. D. W. S. Pomorze na ekspozyturę D. W. S. Warszawa, z czego wyniknęły trudności, a w następstwie to, że Intendentura nie pozwoliła na wypłacenie gaż urzędnikom, gdyż dla ekspozytury nie określono żadnych etatów ani wytycznych, a etatów ogłoszonych w Dz. Rozk. Wojsk. Nr. 14 ex 18 nie można było również nadal stosować.

Na rozwój wojsk samochodowych siłą faktu wpłynęła również ujemnie częsta zmiana dowódców okręgu, oraz najazd Pomorza przez bolszewików.

Aby wymienione wyżej trudności pokonać, trzeba było starać się przedewszystkiem o stworzenie pewnej samodzielności i samowystarczalności D. W. S.

Do pierwszych czynności należało uzyskanie fachowych oficerów, większej ilości samochodów, i materiału samochodowego oraz zorganizowanie warsztatów okręgowych.

Celem powiększenia taboru samochodowego ówczesny d-ca uzyskał zgodę Inspektora wojsk samochodowych na zabranie z „trupiarni“ D. W. S. Warszawa 37 samochodów gratów, z których wyremontowano około 20 samochodów tak osobowych, jak ciężarowych.

Zarazem otrzymano z sekcji wojsk samochodowych kilka samochodów dla szkoły kierowców. Z powodu braku instruktorów nie można było w tym okresie stworzyć szkoły kierowców jako samodzielnej jednostki i przekazani rekruci byli szkoleni sposobem domowym w kolumnie.

Najważniejszym zadaniem było jednak zorganizowanie warsztatów okręgowych, w których najpierw można było uruchomić tylko kuźnię i podręczny warsztat ślusarski. Dopiero po m. w. 3-ch miesiącach uzyskano z M. S. Wojsk. samochód war-

sztat F. W. D., z którego zostały zdjęte obrabiarki i ustawione w hali montażowej gmachu, w którym mieściły się dawniej warsztaty samochodowe armji niemieckiej. W połowie 1920 r. otrzymano skonfiskowany w korytarzu pomorskim transport niemiecki, t. j. 3 samochody ciężar., 100 rowerów i przyczepkę warsztat. Obrabiarki z przyczepki ustawiono również w warsztatach okręgowych, powiększając w ten sposób ich wydajność. Równocześnie przystąpiono do zorganizowania składów okręgowych. Składy mieściły się na pierwszym piętrze w gmachu warsztatów.

Niezbędne dla składów materiały otrzymywane były na skutek zapotrzebowań z C. S. S. oraz z zakupów doraźnych uskutecznianych bądź to w kraju, bądź też zagranicą (gumy).

Wszelkie potrzebne na zakupy kwoty asygnowała Intendentura ze swoich kredytów.

Robotnicy zatrudnieni w warsztatach okręgowych rekrutowali się z elementów miejscowych, wypłaty ich uskuteczniła Intendentura z własnych kredytów. Liczba robotników doszła z czasem do około 40.

Ze względu na to, że warsztaty okręgowe, zwłaszcza w początku, nie mogły podolać swemu zadaniu, zakontraktowane zostały dla celów remontowych 2 firmy miejscowe, mianowicie Knorr & Willimzig oraz Nehring, które na zasadzie zawartych z nimi umów wykonywały pod kontrola warsztatów okręgowych remonty samochodów, na warunkach bardzo korzystnych, gdyż remont samochodów pomorskich kalkulował się w owym czasie nawet taniej od remontów poznańskich. Dla celów wulkanizacyjnych zawarto umowę z firmą Zschabraun & Nass.

W pierwszych miesiącach 1920 r. przystąpiono do rejestracji samochodów prywatnych, na zasadzie wydanego przez wojewodę pomorskiego okólnika. W drugiej połowie 1920 r. przekazano te czynności województwu.

Aby uniemożliwić po objęciu Pomorza spekulację samochodami prywatnymi i zapobiedz ogołoceniu D. O. Gen. z tych samochodów, został wydany w drodze przez województwo pomorskie okólnik, zakazujący wywozu samochodów poza obręb województwa pomorskiego. Dodatni wynik tego zarządzenia okazał się przy przeprowadzaniu rekwizycji samochodów przez międzyministerjalną komisję rekwizycyjną.

Następnie tabor samochodowy powiększył się wskutek:

- a) przekazania przez dow. fr. pomorskiego przy likwidacji kilku samochodów trupów, w tem 7 samochodów sanitarnych (trupów) z 63 kolumny sanitarnej;
- b) przekazania kilkunastu samochodów ciężarowych, 3 sanitarnych, 1 cysterny, 2 sanitarnych, oraz kilkunastu motocykli z C. S. S.;
- c) zatrzymania kilkudziesięciu samochodów uzyskanych z rekwizycji;
- d) przydzielenia do D. W. S. samochodów, uzyskanych przez poszczególne formacje D. O. Gen. bezpośrednio z M. S. Wojs. lub Sztabu Generalnego; ewidencyjnie — przez zarejestrowanie kilkunastu samochodów formacyj (między innymi Dow. Fr. Pomorskiego), które później z temi formacjami opuściły teren D. O. Gen.

Do jednej z największych trudności zaliczyć trzeba zlikwidowanie zatargów prywatno-prawnych, powstałych przez zarządzenie ówczesnego dowódcy okręgu gen. dyw. Roję, na skutek których każdy „Komendant wojskowy powiatu“ miał prawo rekwirować sobie na nieograniczony czas samochody prywatne, a to na podstawie pewnego artykułu prawa niemieckiego o świadczeniach na rzecz siły zbrojnej.

Rekwizycje te były o tyle bezprawne, że obszar województwa pomorskiego był w tym okresie wyłączony z rekwizycji. Poza to nie było żadnych kredytów na płacenie podobnych świadczeń, wskutek czego nie było możności regulować pretensyj firm. Sprawę zlikwidowano w ten sposób, że wszystkie porekwirowane uprzednio bezprawnie samochody zostały przedstawione ponownie międzyministerjalnej komisji rekwizycyjnej do zarekwirowania, nienadające się zaś samochody zwrócono właścicielom po uzyskaniu od nich uprzednio poświadczenia, że nie roszczą do Skarbu Państwa żadnych pretensyj.

W połowie 1920 r. powiększył się korpus oficerski dyonu o 2 oficerów, a podczas inwazji bolszewickiej o 3 dalszych oficerów, z tego 2, którzy wstąpili jako ochotnicy.

Wobec tego została sformowana 8 kolumna zapasowa i szkoła kierowców. Z kolumny samochodowej wydzielono wszystkie samochody ciężarowe i utworzono 2 kolumny, miano-

wicie kolumnę osobową i kolumnę ciężarową. Przeciętna ilość samochodów czynnych w kolumnie wynosiła średnio 20 samochodów.

Podczas inwazji bolszewickiej na rozkaz dowódcy wysłana została kolumna mieszana osobowo-ciężarowa z grupą generała Roji na front pod Ostrołękę. Kolumna ta wróciła po kilku tygodniach w zmniejszonym składzie do D. W. S.

W pierwszej połowie 1920 r. sformowana została rozkazem M. S. Wojsk. policja samochodowa, której siedziba mieściła się w gmachu warsztatów okręgowych.

Ze względu na to, że wojska samochodowe składały się w tym okresie z wszystkich etatowych jednostek dyonu, polecił ówczesny dowódca okręgu gen. dyw. Symon sformować z poszczególnych formacji 8 dyon samochodowy. Odnośny meldunek przesłał dowódca okręgu do M. S. Wojsk.

Równocześnie z formowaniem D. W. S. formowano również kolumnę samochodową przy 16 dyw. piechoty w Toruniu. Kolumna ta składała się pierwotnie z 2 samochodów osobowych i 5 ciężarowych, otrzymanych z D. W. S. Poznań oraz 1 samochodu osobowego zakupionego na Pomorzu. Skład jej powiększył się później o 6 samochodów ciężarowych zakupionych przez dowódcę 16 dyw. piechoty w Gdańsku oraz 6 samochodów ciężarowych, 1 cysterny i 3 motocykli Harley-Davidson — uzyskanych dla wspomnianej kolumny z C. S. S.

Kolumna ta pod nazwą „Autokolumna 16 dyw. piech.“ wyszła w połowie 1920 r. z 16 dyw. na front. Pod względem organizacyjnym i technicznym podlegała ona D. W. S. Pomorze.

4.I 1921 r. por. Jeszka zdał dowództwo 8 dyonu samoch. ppłk. Sawickiemu. i mniej więcej od tego czasu można uważać okres organizacyjny za skończony. W listopadzie 1921 roku dyon przeszedł z Grudziądza do Bydgoszczy, gdzie został odpowiednio rozlokowany i odtąd rozpoczęła się normalna praca dyonu.

POWSTANIE 9-GO DYONU SAMOCHODOWEGO.

Na podstawie rozkazu M. S. Wojsk. Dep. II. Sekcja Wojsk Samochodowych z rozwiązanego 6 Polowego Dyonu Samochodowego został z dniem 17, czerwca 1921 r. sformowany we Lwowie obecny 9. Dyon Samochodowy. W dniu tym wyszedł 1-szy

rozkaz dzienny Dyonu i w związku z tem dzień ten jest uważany za święto Dyonu.

W dniu 19. czerwca 1921 r. odjeżdża pierwszy transport ze Lwowa do Brześnia n/B., zaś w dniu 20 czerwca 1921 r. drugi transport.

Dnia 14. czerwca 1921 r. — obecne Warsztaty D. Z. S. Nr. 9. przybyłego z 3. Polowego Dyonu Samochodowego do Brześnia n/B. i w dniu 22. czerwca 1921 r. na podstawie rozkazu M. S. Wojsk. weszły w skład Dyonu Wojsk Samochodowych D. O. G. Brześć n/B.

W sierpniu 1921 r. Dyon przyjmuje nazwę 9 Dyonu Samochodowego.



Grupa podoficerów 9-go dyonu.

Funkcje dowódców począwszy od 1921 r. pełnią: Kpt. Rokicki Józef-Wacław do października 1921 r., Ppłk. Bukowski-Oso-rja Włodzimierz do 19. marca 23 r., Ppłk. Krzyczkowski Marek do 1. lutego 1928 r. Obecnie obowiązki Dowódcy pełni Mjr. Rokicki Józef-Wacław, pierwszy d-ca dyonu.

Rozlokowanie tego dyonu samochodowego na terenie fortcey nie może być uważane za szczęśliwe, gdyż kazamaty i szopy nie mogły być przez dłuższy okres czasu przystosowane do potrzeb formacji technicznej, a zasy py śnieżne pomiędzy wałami fortiecznymi w czasie surowej zimy na kresach, w znacznym stopniu utrudniają komunikację samochodową.

Jednocześnie trudne warunki mieszkaniowe zniechęcają do

pracy tembardziej, że wilgoć fortecznych kazamatów nie na jednego zdrowiu szkodliwie się odbiła.

Dywizjon ten, jako stacjonujący na kresach również ma duże znaczenie i nadanie mu należytej żywotności może być uważane za spełnienie zaszczytnego zadania.

ZARYS DO HISTORJI 10 DYONU SAMOCHODOWEGO DAWNIEJ 3 DYONU D. O. K. KIELCE.

Obecny 10 Dyon Samochodowy były trzeci Dyon Samochodowy powstał w roku 1918 w Częstochowie po rozbrojeniu Niemców. Powstał on z Warsztatów samoch. okupantów, które mieściły się w fabryce „Częstochowianka“ w Częstochowie oraz z kolumn samoch, które były stacjonowane: w Radomiu, Piotrkowie, Kielcach i Częstochowie. Kolumną w Radomiu dowodził ppor. Cybulski Henryk, kolumną w Piotrkowie por. Piątkowski, kolumną w Kielcach urz. wojsk. X rangi, Przygocki Stanisław, później por. Downarowicz Witold, w Częstochowie dowodził kolumną por. Markowski, sformowaną kolumną zapasową ppor. Ku-



Grupa urzędników cywilnych 10-go dyonu, wśród których (1) widzimy przedstawiciela zaprzyjaźnionego narodu gruzińskiego.

nicki Władysław. Kierownikiem Warsztatów został wyznaczony przez Sekcję Wojsk. Samoch. inż. Szamborski Edward.

Wielką zasługę oddał przy objęciu warsztatów od Niemców inż. Piotr Kempeżyński i robotnik, a późniejszy st. sierż. Dyonu Zieliński Stanisław, którzy to nie dopuścili do rozkradzenia materiału samoch.

Pierwszym D-cą Dyonu był pułk. artylerji Kowalewski, obecnie gen. bryg. Szef Art. O. K. X.

Drugim d-cą, który zasłużył się w organizacji Dyonu był ś. p. major Czechowski Tadeusz.

Po rozbrojeniu Niemców objęto w posiadanie około trzystu samoch. różnych typów i marek i moc materiału samochodowego.

W roku 1921 3 Dyon Samochodowy został przemianowany na 10 Dyon Samochodowy i przeniesiony do D. O. K. Nr. X. do Przemyśla, gdzie wykonuje swoje chlubne zadanie w wychowaniu żołnierzy i szkoleniu nowych zastępów kierowców.

Organizacja 10-go dyonu samochodowego natrafiała na duże trudności, ponieważ dyon ten, podobnie jak i dyon 3-ci nie mieści się w jednym miejscu: sam dyon stoi w Przemyśle, zakład zaś znajduje się w Jarosławiu, co powoduje ciągłą wędrówkę maszyn, utrudnia należytą współpracę w dyonie i stwarza istnienie jakby dwóch samodzielnych formacyj.

Drugą trudnością jest górzysty teren okoliczny, co bardzo niekorzystnie odbija się na stanie kursującego taboru samochodowego i w znacznym stopniu utrudnia eksploatację.

SZKOŁA CZOŁGÓW I SAMOCHODÓW.

(Obóz szkolny wojsk samochodowych).

Wojska samochodowe w okresie organizacji znalazły się o tyle w gorszej sytuacji od innych rodzajów broni i służb, że nie posiadały wykwalifikowanego korpusu oficerskiego z armji zaborczych ponieważ w oddziałach samochodowych tych armji służyła znikoma ilość oficerów polaków.

To też przy formowaniu korpusu oficerskiego, przynajmniej w pierwszych momentach jego powstawania, do wojsk samochodowych byli przyjmowani oficerowie innych broni, którzy posiadali techniczne wykształcenie, częstokroć nawet nie samochodowe, względnie z tych lub innych powodów mieli poprzednio do czynienia z samochodem lub motocyklem.

Nie trzeba chyba mówić, że wiadomości wielu z tych oficerów teoretyczne i praktyczne z dziedziny techniki samochodowej były bardzo niedostateczne i gruntowne uzupełnienie brakującej wiedzy stało się rzeczą w tym przypadku nieodzowną.

Pierwsze próby w tym kierunku zostały podjęte w połowie roku 1919-go na terenie autonaczelnictwa krakowskiego, którego D-ca pierwszy zrozumiał potrzeby chwili i z własnej inicjatywy i we własnym zakresie zorganizował pierwsze kursy samochodowe dla oficerów pod nazwą „Oficerska Szkoła Samochodowa“.

Pierwszy zaciąg „żądnych wiedzy“ był ochotniczy. Znużeni ciężkimi warunkami pracy i odczuwający potrzebę uzupełnienia posiadanych wiadomości oficerowie oddziałów samochodowych chętnie zgłaszali się na kurs, pokładając w nim wielką nadzieję.

Niestety, nadzieje te poniekąd zawiodły tych, którzy posiadali już znajomość techniki samochodowej, gdyż nie wiele więcej dowiedzieli się oni na kursie; natomiast laicy mieli możliwość bliżej zapoznania się ze sprzętem, którym mieli dowodzić, oraz poznać główne zasady techniki samochodowej.

Przyczyn tego należy szukać przede wszystkim w krótkotrwałości kursu, a następnie w tem, że wykładowcy nie byli wolni od innych zajęć, które ich tak absorbowwały, że o przygotowaniu się należytem do wykładów nie mogli być nawet mowy.

Ci z oficerów, którzy we własnym interesie stanęli w wolnych chwilach do pracy w warsztatach narówni z robotnikami, wynieśli duży pożytek z kursów — inni nie mogli pochwalić się wielkimi zasobami praktycznej wiedzy.

Coprawda, że „kulawo“ był prowadzony tylko kurs 1-szy, co jest zupełnie zrozumiałe ale i następne mogły być uważane tylko jako dorywcze „podszkolenie“. Na kursach tych były wykładane następujące przedmioty: a) teoria i opis silnika, b) opis podwozia, c) elektrotechnika samochodowa, d) technologia metali i materiałów pędnych i gum oraz prowadzone były zajęcia praktyczne z montażu i jazdy.

Zapewne, że były one pomocą i że pomogły nie jednemu w jego trudnem zadaniu, ale coraz to zwiększające się zapotrzebowanie oficerów na front, którzy mieli dowodzić oddziałami samochodowymi posiadającymi personel bardzo słabo przygoto-

wany pod względem fachowym pobudziły miarodajne czynniki do poważniejszego zastanowienia się nad kwestją „doszkolenia, przeszkolenia i wyszkolenia“ oficerów korpusu samochodowego i do rozpoczęcia prób w tym kierunku na większą skalę.

W rok po otwarciu kursów krakowskich, z inicjatywy ówczesnego Szefa Sekcji Wojsk Samochodowych, przy poparciu i kierownictwie Szefa Dep. II M. S. Wojsk. powstaje projekt utworzenia Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych.

Wykształcenie kandydatów na oficerów Wojsk Samochodowych miało się odbywać w kierunku ogólnowojskowym i technicznym.

Ogólne wykształcenie wojskowe otrzymywali kadeci na trzechmiesięcznym kursie w Szkole Podchorążych Piechoty. Wykształcenie techniczne trwające od 3 — 4 miesięcy odbywać się miało w Szkole Podchorążych Wojsk Samochodowych.

Uczniowie Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych po ukończeniu kursu wyszkolenia ogólnego w Szkole Podchorążych Piechoty nie awansowali, lecz odchodzili w posiadanym stopniu do Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych, gdzie otrzymywali wyszkolenie zawodowe. Po ukończeniu tego kursu z pomyślnym wynikiem, absolwenci kursu byli mianowani podchorążymi. Szarżę podporucznika otrzymywali po 4-miesięcznej nienagannej służbie w oddziale ze starszeństwem od dnia awansu ich kolegów ze Szkoły Podchorążych Piechoty.

Ci uczniowie Szkoły, którzy przy egzaminie końcowym nie wykazali dostatecznych wiadomości fachowych, odchodzili do swych macierzystych oddziałów samochodowych w stopniu podoficera, najwyżej jednak sierżanta. Nie mieli oni prawa awansowania na podchorążego, jednak w razie zgody Sekcji Wojsk Samochodowych mogli kurs powtórzyć, poczem uzyskiwali pełnię praw absolwentów Szkoły. Mogli jednak awansować na podporuczników piechoty po przesłużeniu 4 miesięcy na froncie.

Nominację absolwentów na podchorążych przeprowadzała na wniosek Dowództwa Szkoły, zarówno jak i repartycję tychże, Sekcja Wojsk Samochodowych Departamentu II M. S. Wojsk.

Do Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych mógł być przyjęty każdy z szeregowych formacji samochodowych o nieskazitelnej przeszłości, mający za sobą conajmniej półroczną służbę frontową.

Pierwszeństwo mieli kandydaci posiadający specjalne wykształcenie techniczne, oraz praktykę samochodową. Oprócz tego, wymagane były od kandydatów świadectwa z ukończenia co najmniej 6-ciu klas gimnazjalnych lub szkoły równorzędnej.

Przy uruchomianiu D-two szkoły napotkało ogromne trudności przede wszystkim ze względu na brak odpowiedniego lokalu (cała szkoła składała się tylko z kancelarji) a następnie wszelkich pomocy naukowych nie mówiac już o personelu nauczycielskim. A nie należy zapominać, że uczniowie mieli przybyć na wykłady już w październiku tegoż roku.



*Mjr. Waclaw Hryniewski.
D-ca Szkoły.*

Jednakże d-two szkoły nie ulękło się ciężkiego zadania. Po dużych trudnościach i zabiegach otrzymano wreszcie dla potrzeb szkoły część gmachu przy ul. Koszykowej Nr. 82.

Wyznaczony teren zupełnie odpowiadał celowi ponieważ sam gmach posiadał dużo użytecznego miejsca, a szereg dużych sal doskonale nadawał się na urządzenie sal wykładowych i wspólnych sypialni dla uczni.

Obok gmachu znajduje się ujeżdżalnia, która po uskutecznieniu pewnych przeróbek mogłaby z powodzeniem zastępować

garaż dla maszyn szkolnych. Tylko wewnętrzne urządzenia gmachu były zupełnie zrujnowane i wymagały gruntownego remontu i przeróbek podobnie jak i ujeżdżalnia.

Po tragicznym zgonie pierwszego d-cy szkoły w dniu 19.X 1920 roku objął obowiązki nowy d-ca, który całą swą energję, wiedzę i dobre chęci włożył w doprowadzenie gmachu szkoły do użytku i dzięki temu w początkach listopada 115-tu uczni, przybyłych do szkoły podchorążych piechoty, nowa szkoła mogła przyjąć, zakoszarować i zapewnić jakie takie wygody.

Od tej pory rozpoczyna się wytężona praca nad właściwym urządzeniem sal wykładowych, pracowni, laboratorjum i szkolnego muzeum (zbiór modeli).

W pierwszych dniach grudnia wszystko było już gotowe i rozpoczęto wykłady, które teraz było znacznie łatwiej prowadzić ponieważ zgodnie z rozkazem Pana Ministra niektórzy kadeci uzyskali prawo opuszczenia szeregów wojska o ile nie chcieli się poświęcić karierze wojskowej.

Ponieważ większość kadetów stanowili ludzie wolnych zawodów (inżynierowie, adwokaci i inni) oraz akademicy, z ogólnej liczby 115-tu pozostało zaledwie 50-ciu. Większość pozostałych wstąpiła na Politechnikę.

Uroczyste zakończenie kursu odbyło się dnia 28-go lutego 1921-go roku.

Następnie w gmachu przy ulicy Koszykowej odbył się 6-cio tygodniowy kurs doszkolenia oficerów i tem samem zadanie szkoły zostało znacznie rozszerzone.

Był to jednakże ostatni kurs na tym miejscu ponieważ od tej chwili zaczynają się naprawdę ciężkie chwile dla szkoły, bowiem grozi jej ciągle przeniesienie; mili początkowo sąsiedzi, którzy z pewną dozą politowania patrzyli się na wysiłki personelu szkolnego — obecnie postanawiają zawładnąć doskonale odnowionymi gmachami i jak tylko mogą starają się przyspieszyć przeniesienie szkoły na krańce miasta, względnie okolice (Modlin), a nawet do zupełnie innej dzielnicy Polski (Lwów, Kraków).

Wreszcie i Komenda Miasta wypowiada swe ostatnie słowo, niestety, na niekorzyść szkoły. Część gmachu szkolnego zostaje przeznaczona na ognisko oficerskie, prawie wszystkie pozostałe ubikacje otrzymuje baterja zapasowa 1-go pułku Arty-

lerji Najcięższej. Dla szkoły pozostaje dwie sale, w których z trudnością mieści się inwentarz szkoły.

Tak się kończy pierwszy okres istnienia szkoły. Od tej chwili personel szkoły bezradny, chciwie chwytą wszelkie pogłoski i z niecierpliwością oczekuje na ostateczne rozstrzygnięcie losów szkoły.

Po nieudanych próbach przeniesienia szkoły do Lwowa lub Krakowa dnia 6.VII 1921-go roku jako ostateczne locum dla szkoły wybrano fort „Wola“ tak odległy od Warszawy, że obawa chęci zawładnięcia nim przez sąsiadów wydaje się narazie wykluczona.

O nowej wytężonej pracy personelu szkoły nie trzeba chyba mówić należy tu tylko dodać, że poprzednio zabudowania fortu „Wola“ miały nader różnorodne przeznaczenia i wobec tego ulegały ciągłym przeróbkom, zupełnie nieopowiednim, jak się okazało dla potrzeb szkoły.

W końcu sierpnia mieli przybyć kadeci ze Szkoły Podchorążych Piechoty w Bydgoszczy, gdzie byli na przeszkoleniu linjowem, wobec czego pracę w kierunku doprowadzenia budynków i kazamatów do porządku musiały się odbywać w iście amerykańskim tempie, lecz teraz już wszyscy pracowali z innym zapałem, gdyż widzieli że rezultaty ich pracy nie pójdą na marne.

Jednocześnie z przeniesieniem szkoły na fort wolski datuje się znaczne rozszerzenie zakresu pracy. Oprócz kursu dla kadeków powstają jako ciąg dalszy kursy przeszkolenia oficerów samochodowych i tych oficerów innych rodzajów broni, którzy zgłosili chęć wstąpienia do szeregów wojsk samochodowych.

Artykuł IV Statu Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych tak mówi o kandydatach oficerach:

Kandydatami do szkoły są również i oficerowie Wojsk Samochodowych wyznaczeni przez Wydz. Wojsk. Sam., oraz oficerowie innych rodzajów broni zakwalifikowani przez Wydz. Wojsk Samoch., jako nadający się do służby we wspomnianych wojskach.

Oficerowie pragnący uzyskać przeniesienie z innego rodzaju służby wojskowej wnoszą podanie z załączeniem własnoręcznie sporządzonego curriculum vitae do Dep. VI. M. S. Wojsk. Przełożone dowództwa dołączają szczegółową opinię.

Kandydaci muszą odpowiadać następującym warunkom:

1) Posiadać wiadomości techniczne, t. j. mieć ukończoną jakąkolwiek szkołę techniczną, lub uczęszczać na Politechnikę przed wstąpieniem do wojska.

2) Posiadać szarżę nie wyższą od porucznika.

Oficerowie zakwalifikowani przez Wydział Wojsk Samochodowych muszą odbyć przed odkomenderowaniem do Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych conajmniej 4-miesięczną praktykę w Wojskach Samochodowych.

Oficerowie uczniowie podlegają jak można sądzić z poniżej podanego regulaminu bardzo surowej dyscyplinie szkolnej bez względu na szarżę i poprzednio zajmowane stanowisko.



„Prezentuj broń“.

1. Oficerowie — uczniowie (hospitanci), przysyłani do Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych na kurs wyszkolenia, zostają wcieleni do kompanji (oddziału) wyszkolenia. Dowódcą kompanji jest wyznaczony oficer — instruktor Szkoły. Dowódców drużyn i funkcyjnych wyznacza Dowódca kompanji z pośród uczniów.
2. Oficerowie uczniowie w toku całego kursu poddawani są repetycjom z każdego przedmiotu wymienionego w programie w terminach, wyznaczonych przez Komendanta Szkoły. Sposób prowadzenia repetycji, oraz skala not według regulaminu wewnętrznego Szkoły.

Po ukończeniu kursu otrzymują zaświadczenia o ukończeniu kursu wyszkolenia. Pozatem przedkłada się Wydziałowi Wojsk Samochodowych Dep. VI. M. S. Wojsk, a również wysyła Dowództwom oddziałów, z których uczniowie pochodzą, wyciągi kwalifikacyjne. Komenda Szkoła wysyła drogą służbową do Oddziału

III. Sztabu generalnego wykaz tych absolwentów, którzy kurs ukończyli pomyślnie, wraz z podaniem lokat ogólnego postępu, kwalifikacji, opinii i charakterystyki. Wykaz zdyskwalifikowanych na konferencji ostatecznej, oraz wykaz odrzuconych w czasie kursu wraz z podaniem ogólnego postępu, opinii i charakterystyki, przekłada Komenda Szkoły Wydziałowi Wojsk Samochodowych Dep. VI. M. S. Wojsk.

3. Oficerowie — uczniowie podlegają wszystkim przepisom regulującym życie i służbę wewnętrzną Szkoły, są skoszarowani i śpią na ogólnych salach. Są oni wyposażeni w pościel na równi z kadetami.
4. W czasie trwania kursu nie mają oni żadnych praw w stosunku do oficerów — instruktorów i wykładowców, które mogłyby wypływać ze starszeństwa stopnia. Podczas pobytu w obrębie Szkoły i w czasie zajęć są oni obowiązani do bezwzględnego posłuszeństwa swoim instruktorom i wykładowcom.
5. We wzajemnym stosunku do siebie wszyscy oficerowie — uczniowie są sobie równi i przez czas trwania kursu nie korzystają z praw starszeństwa stopnia, natomiast wszyscy są obowiązani do posłuszeństwa swym kolegom, którym została powierzona jakaś specjalna funkcja dająca prawo rozdawcze (np. drużynowy, uczeń służbowy kompanji, szef, starszy oddziału i t. p.).
6. W czasie trwania kursu oficerowie — uczniowie nie mają prawa do ordynansów osobistych. Komenda Szkoły przydziela do każdej kompanji pewną ilość ordynansów, którzy zostają rozdzieleni na poszczególne drużyny, celem wykonywania drobnych posług osobistych oficerom — uczniom. Służbą ordynansów kieruje sierżant — szef kompanji. Oficerowie — uczniowie sami są odpowiedzialni za utrzymanie porządku kaszorowego i do związanych z tem czynności; na własną rękę ordynansów pociągać nie mogą.
7. Szkoła wydaje oficerom — uczniom: dreluchy, buty podkute, furażerki i rynsztunek, za który oficerowie — uczniowie są pieniężnie odpowiedzialni.
8. Oficerowie — uczniowie mają prawo do korzystania z warsztatów i zakładów Szkoły, płacąc za wykonane tamże roboty, według cennika, zatwierdzonego przez Komendanta Szkoły.
9. Oficerowie — uczniowie płacą po 500 mkp. miesięcznie za przybory szkolne, za skrypty i podręczniki płacą według cennika ustalonego w Szkole.
10. Oficerowie — uczniowie podlegają karom dyscyplinarnym w myśl przepisów dyscyplinarnych dla wojska. Ponadto na wniosek Komendanta Szkoły na mocy orzeczenia Rady Pedagogicznej oficerowie — uczniowie mogą być wydaleny z kursu.
11. Oficerowie — uczniowie mają prawo korzystania z bibliotek szkolnych — fundamentalnej (naukowej) i beletrystycznej na

równi z oficerami — etatowymi Szkoły, przestrzegając i stosując się do ustalonych przepisów.

12. W myśl Statutu Oficerskich Sądów Honorowych w Wojsku Polskim — art. 14 (Dz. Rozk. Wojsk. Nr. 67/19 poz. 2154). Oficerowie — uczniowie w czasie trwania kursu sądeni są w sprawach honorowych przez sąd honorowy oficerów. Instancją odwoławczą jest sąd oficerów sztabowych przy D. O. K. Nr. 1 Warszawa.

Kurs zasadniczo trwał 7 miesięcy jednakże w praktyce zawsze nieco dłużej.



*Nauka jazdy na motocyklu.
Naukę prowadzi kpt. Czarnecki.*

Program przeszkolenia obejmował:

Wyszkolenie techniczne — teoretyczne:

Matematyka mechanika i wytrzymałość materiałów

Części maszyn i obrabiarki.

Elektrotechnika ogólna i stosowana.

Technologia metali.

Silnik samochodowy.

Podwozie samochodowe.

Technologia gum mat. pędnych i smarów.

Utrzymanie materiału samochodowego.

Akcja samochodów pancernych.

Szkicowanie techniczne (Teorja).

Wyszkołenie techniczne — praktyczne.

Ćwiczenia praktyczne z silnika, podwozia i elektrotechniki.

Szkicowanie techniczne.

Ręczne roboty. (Ślusarskie).

Montaż i demontaż.

Obrabiarki.

Badania przyczyn i doraźna naprawa niedomagań samochodów.

Prowadzenie samochodu i motocykla.

Wyszkołenie ogólne — wojskowe.

Gimnastyka, szermierka, walka na bagnety, musztra.

Terenoznawstwo i znajomość dróg Polski.

Historja wojenna polska.

Geografja.

Prawo wojskowe.

Organizacja Armji i Wojsk Samochodowych.

Administracja.

Eksploatacja Kolumny Samochodowej.

Hygiena.

Zakres i poziom wymagań z poszczególnych przedmiotów zawarty był w szczegółowym programie wyszkolenia układanym corocznie przez Komendanta Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych, zastosowanym do rozwoju techniki i wymagań stawianych przez Wydział Wojsk Samochodowych co do wyszkolenia oficerów Wojsk Samochodowych.

Celem zachowania pewnej łączności pomiędzy absolwentami szkoły została Dz. Roz. M. . S. Wojsk Nr. 49 poz. 872 z 1921 roku zatwierdzona odznaka pamiątkowa Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych, która była wydawaną słuchaczom przy rozdawaniu dyplomów.

W dniu 1-go stycznia 1923 roku szkoła zostaje przemianowana na obóz szkolny Wojsk Samochodowych o programie znacznie rozszerzonym.

Podany poniżej statut O. S. W. Sam daje pojęcie o celu, zadaniach i organizacji obozu.

STATUT OBOZU SZKOLNEGO WOJSK SAMOCHODOWYCH.

Artykuł I.

C e l O b o z u.

1. Zgrupowanie poszczególnych kursów i Szkół Wojsk Samochodowych w jeden Obóz ma na celu uzyskanie jednolitej linii wytycznej szkolenia oficerów i szeregowych Wojsk Samochodowych.

Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych ma w szczególności na celu:

- a) doskonalenie podoficerów zawodowych,
- b) wyszkolenie podoficerów zawodowych,
- c) wyszkolenie majstrów wojskowych,
- d) doszkolenie oficerów zawodowych,
- e) doszkolenie podoficerów zawodowych,
- f) szkolenie specjalne wywołane doraźnymi potrzebami Wojsk Samochodowych.

Oprócz tego O. S. W. S. jest ośrodkiem wiedzy specjalnej Wojsk Samochodowych, rozporządzającej jako Centrum odpowiednio dobrym zespołem instruktorskim i mającej wszelkie pomoce naukowe oraz oddziały ćwiczebne.

Artykuł II.

Z w i e r z c h n i c t w o i k o n t r o l a.

2. Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych podlega Ministrowi Spraw Wojskowych według organizacyjnie obowiązującej podległości z wyjątkiem spraw, które w myśl ogólnych, obowiązujących dla tak zw. „Instytucyj Centralnych“ norm zastrzeżone są D-cy O. K.

3. Inspektorowie Armji mają w stosunku do O. S. W. S. te same uprawnienia co i w stosunku do innych oddziałów.

Artykuł III.

O r g a n i z a c j a.

4. Obsadę oficerską i szeregowych Obozu określa etat Obozu, zatwierdzony rozk. M. S. Wojsk.

Oprócz osób określonych etatem, Obóz może zatrudniać wykładowców wojskowych i cywilnych kontraktowych w ramach kredytu, określonego na ten cel w budżecie Obozu.

Wszyscy oficerowie i szeregowi Obozu prowadzeni są ewidencyjnie w oddziałach macierzystych.

5. Wszyscy słuchacze i uczniowie Obozu są zgrupowani w oddział szkolny w składzie:

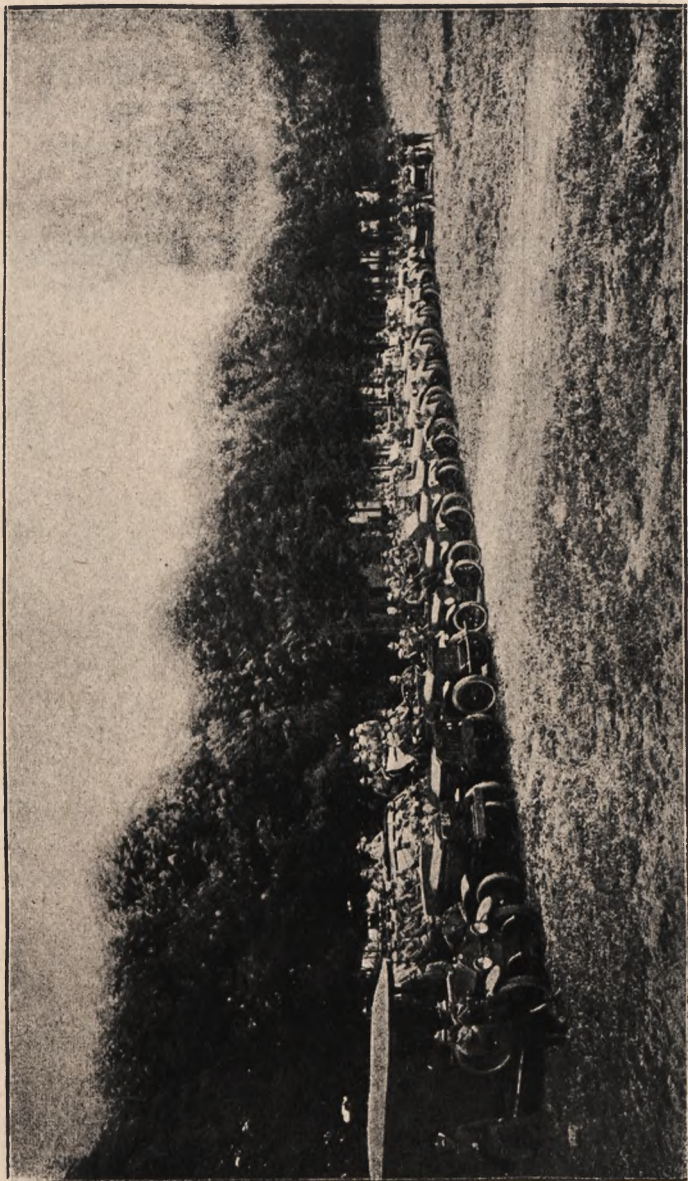
- a) Kompanja (klasa) szkolna podoficerów zawodowych,
- b) Kompanja (klasa) szkolna majstrów wojskowych,
- c) Kompanja (klasa) doszkolenia ofic. W. Sam.
- d) Klasy kursów specjalnych w myśl pkt. I. e.

Personel pomocniczy Obozu jest złączony w dziale administracyjnym.

Obóz posiada oddział ćwiczebny składający się z kolumny szkolnej samochodowej, garażu i magazynu technicznego oraz warsztaty szkolne o charakterze oddziałów ćwiczebnych dla potrzeb szkolenia.

6. Na czele O. S. W. S. stoi Komendant, posiadający prawa d-cy pułku.

Jest on odpowiedzialny za całokształt życia i pracy w Obozie,



Tabor szkolny na ćwiczeniach.

w szczególności za poziom wychowania, wyćwiczenia i wykształcenia uczniów i słuchaczy za karność i porządek wewnątrz Obozu, za ścisłe przestrze-

ganie obowiązujących przepisów i wypełnianie programów oraz za prawidłowe prowadzenie gospodarki i administracji w Obozie.

Kieruje on życiem i pracami Obozu samodzielnie w ramach obowiązujących przepisów i instrukcji.

O przebiegu życia i pracy Obozu składa M. S. Wojsk. raporty w terminach i sposobach przepisanych osobnymi przepisami.

Komendanta Obozu mianuje Minister Spraw Wojskowych.

7. Bezpośrednimi pomocnikami Komendanta Obozu są:

- a) Dyrektor Nauk,
- b) Gospodarz Obozu,
- c) D-ca Kolumny Szkolnej.

8. D y r e k t o r N a u k jest równocześnie zastępcą Komendanta Obozu. Kieruje całokształtem wyszkolenia w Obozie, będąc odpowiedzialnym za jego poziom, metodę wykładu, sposób wykonania programu, oraz ma ogólne kierownictwo inwentarza naukowego Obozu.

Dla poszczególnych kompanij i kursów sporządza programy zajęć i przedstawia je do zatwierdzenia Komendantowi Obozu. Posiada prawa d-cy niesamodzielnego bataljonu.

Dyrektorowi nauk podlegają instruktorzy, d-ca oddziałów szkolnych, oraz kierownik sal zajęć praktycznych, gabinetów i laboratorium.

Mianuje go M. S. Wojsk. na wniosek Komendanta Obozu.

9. W y k ł a d o w c y e t a t o w i są zatwierdzani przez Szefa Dep. VI. M.S. Wojsk. na wniosek Komendanta Obozu.

Komendant Obozu może angażować za każdorazową zgodą Szefa Dep. VI. M. S. Wojsk. poszczególnych oficerów lub osoby cywilne w charakterze wykładowców za osobnym wynagrodzeniem, według norm za godzinę w myśl pkt. 4.

10. D o w ó d c a o d d z i a ł ó w s z k o l n y c h (komp.) jest głównym kierownikiem wychowania i wyćwiczenia wojskowego uczniów i słuchaczy wszystkich kompanij szkolnych i kursów (pkt. 5). Odpowiada on za porządek wewnętrzny i karność w kompanjach szkolnych, oraz za wyćwiczenie wojskowe uczni. W zakresie mianowania, urlopowania i karaniania posiada prawa d-cy kompanji. D-cę oddziałów szkolnych mianuje Szef Dep. VI na wniosek Komendanta Obozu.

11. O f i c e r o w i e k o m p a n j i prowadzą wyszkolenie praktyczne odpowiednio do przepisane go programu w myśl wskazówki D-cy oddziałów szkolnych, którego są pomocnikami.

Odpowiadają za wychowanie, wyszkolenie uczniów, za karność i porządek w oddziale oddanym im w opiekę.

Posiadają prawa D-cy plutonu.

12. D o w ó d c a K o l u m n y S z k o l n e j jest na prawach dowódcy kompanji i odpowiada za gotowość samochodów do ćwiczeń, za gospodarkę i zaopatrzenie, kolumny, garażu i magazynu technicznego Obozu.

Na zapotrzebowanie stawia do dyspozycji Dyrektorowi Nauk samochody oraz urządzenia techniczne wraz z personelem.

13. **G o s p o d a r z O b o z u** zostaje wyznaczony przez Komendanta Obozu z pośród oficerów Szkoły, zajmujących inne etatowe stanowisko, kieruje wszystkimi sprawami gospodarczymi i administracyjnymi Szkoły.

Jest on pierwszym członkiem Komisji Gospodarczej i przełożonym kierownikom wszystkich gałęzi gospodarczych.

Odpowiada za prawidłowy i zgodny z przepisami bieg życia gospodarczego Szkoły.

Posiada prawa dowódcy bataljonu.

14. Sposób prowadzenia archiwum Obozu określa regulamin wewnętrzny.



Kurs samochodowy oficerów kawalerji.

Artykuł IV.

15. Programy wszelkich kursów przedkłada Komendant Obozu do zatwierdzenia Szefowi Sztabu Generalnego drogą służbową.

Artykuł V.

16. Zadania, organizację, przebieg pracy, warunki przyjęcia i sposób klasyfikacji w każdej klasie określa regulamin wewnętrzny Obozu.

Odnaka pamiątkowa S. P. W. S. została zamieniona na odznakę Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych w dwóch odnamiach: oficerska i podoficerska. Odznaki te i regulamin zostały zatwierdzone Dz. Rozk. Nr. 11 p. 158 L. 3752/24 C. M. z dnia 18.III 1924 r. Mniej więcej od tego czasu datuje się stop-

niowy rozwój Obozu. Powoli, prawie, jak to mówią, z niczego powstaje muzeum szkolne, które jak dotychczas niema konkurencji w Warszawie, a może nawet w całej Polsce.

Prawie jednocześnie powstają warsztaty szkolne z wielkim trudem zmontowane w kazamatach fortu, gdzie niejednokrotnie dla umocowania transmjsji trzeba było przebijać kilkumetrowe sklepienie kazamat fortecznych. Większa ilość uczni na różnego rodzaju kursach podoficerskich, których trzeba było zakoszarować zmusiła do wyszukiwania coraz to nowych pomieszczeń w rumowiskach fortu i obecnie niema prawie zakątka na forcie gdzieby nie mieściły się podoficerskie izby, magazyny i t. p.



Każda piędź ziemi na terenie fortu została wyzyskana: w rowach fortecznych widzimy ukryte strzelnice, wysokie wały fortu kryją place do nauki jazdy i ćwiczeń linjowych oraz sportowe boisko wreszcie uprawne grunta fortu dały możliwość gospodarzowi obozu założyć plantacje aczkolwiek nie egzotycznych ale bardzo użytecznych roślin.

Nie należy również zapominać o doskonałym garażu kolumny szkolnej, oficerskim kasynie i szeregu innych nietylko użytecznych ale wręcz nieodzownych urządzeniach i pomieszczeniach do prowadzenia takiego centrum wyszkolenia samochodowego jakim się stał Obóz w tak krótkim czasie.

Wykładowcy Obozu rekrutowali się z oficerów, którzy poprzednio zajmowali się pedagogiką lub pracami naukowymi lub też, którzy pokończyli kurs w oficerskiej szkole samochodowej we Francji.

Wobec tego, że Obóz posiadał wszelkie urządzenia do przeprowadzenia badań i prób, do czasu utworzenia Instytutu Badań Inżynieryjnych spełniał rolę tego ostatniego w zakresie techniki samochodowej.

Równoległe z kursami perjodycznymi były prowadzone kursy dorywcze dla oficerów Wyższej Szkoły Wojennej i Wyższej Szkoły Intendentury.



Wykłady na Kursach Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego.

Chcąc przyczynić się do jaknajwiększego spopularyzowania automobilizmu wśród korpusu oficerskiego D-two Obozu na prośbę Zarządu Wojskowego Klubu Samochodowego i motocyklowego zorganizowało krótkoterminowe kursy jazdy samochodowej, amatorskiej. Dzięki tym kursom szereg oficerów nawet szarż wyższych miał możliwość w nader krótkim czasie i bardzo niską opłatą zapoznać się teoretycznie i praktycznie z techniką samochodową.

W myśl regulaminu wychowania fizycznego dla wojska, że „żołnierz powinien być starannie wychowany fizycznie“ O. S. W. Sam., idąc za duchem czasu nie został w tyle i tej dziedzinie zostało poświęcone niemało uwagi.

Jesienią 1921 r. zostało zapoczątkowane życie sportowe obozu, przez urządzenie zawodów lekkoatletycznych i od tego czasu wychowanie fizyczne z dnia na dzień zdobywa coraz to większe prawa i zainteresowanie.

Każdy następny kurs coś urządzał i uzupełniał i stopniowo podoficerowie kursów w wolnych chwilach od zajęć dokończyli



urządzenie boiska, które w zupełności nadaje się do urządzenia zawodów w mniejszej skali, które też niejednokrotnie miały miejsce z korzystnym wynikiem dla drużyny piłkarskiej obozu.

W porze obiadowej, prawie codziennie oficerowie personelu szkoły i oficerowie uczniowie chętnie i z wielkim zapałem oddawali się grze w piłkę latającą i jak widać z ilustracji nie tylko młodzi stawali w zawody.

Lekcje gimnastyki, prowadzonej przez absolwenta Centralnej Szkoły Gimnastyki i Sportów w Poznaniu, należą do programu wyszkolenia, w myśl zasady „w zdrowem ciele zdrowy

duch". Projektowana reorganizacja wojsk samochodowych i zamiar utworzenia „broni pancernej“ z formacyj samochodowych i pancernych dała impuls do stworzenia centralnej Szkoły Czołgów i samochodów, gdzie odbywałoby się szkolenie nie tylko poświęcone zagadnieniom techniki ale równocześnie i taktyki.

Rozkazem Pana Generała II Wiceministra z dnia 10.I. 1927 r. — dotychczasowy Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych został zlikwidowany. W dniu 6 lutego 1927 r. w celu skoncentrowania wyszkolenia technicznego i taktycznego oficerów i podoficerów zawodowych czołgów, samochodów pancernych i samochodów transportowych, zorganizowano Szkołę Czołgów i Samochodów, umieszczając tą nową instytucję w dotychczasowych bunkrach b. Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych w Warszawie na forcie „Wola“.



Szkoła ta powstała z dwóch przedtem samodzielnych jednostek a mianowicie: Centralnej Szkoły Czołgów w Żurawicy pod Przemyślem i Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych, przejmując dotychczasowe zadanie obu tych szkół, sprowadzające się obecnie do punktów następujących:

- 1) szkolenie oficerów i podoficerów zawodowych czołgów, samochodów pancernych i samochodów transportowych,
- 2) doskonalenie oficerów i podoficerów zawodowych korpusów osobowych, jak wp. 1.,
- 3) szkolenie oficerów i podoficerów instruktorów samochodowych ze wszystkich rodzajów broni, posiadających tabor samochodowy,
- 4) szkolenie mechaników samochodowych i
- 5) prowadzenie prób i doświadczeń z nowymi czołgami, samochodami pancernymi i innymi wozami motorowymi lub ich częściami.



Wykłady na powietrzu podczas ćwiczeń z oficerami rezerwy.



Kompanja szkolna czołgów na ćwiczeniach w Biedrusku.

- 6) przeprowadzanie ćwiczeń z oficerami rezerwy podczas manewrów.

Jak widzimy z powyższego Szkoła Czołgów i Samochodów ma zadanie bardzo obszerne. Skoncentrowanie w jednym ośrodku wszystkich tych spraw niewątpliwie przyczyni się z jednej strony do ujednostajnienia wyszkolenia taktycznego i technicznego formacji, posiadających tabor samochodowy i bojowy o trakcji mechanicznej, z drugiej zaś, próby i doświadczenia prowadzone w Szkole dadzą możliwość ustalenia typów wozów pancernych bojowych i sprzętu samochodowego, najwięcej odpowiadającego naszym warunkom, co wszystko razem wzięte — stworzy mocne podstawy do przyszłej motoryzacji armji.

Po względem organizacyjnym Szkoła Czołgów i Samochodów podlega bezpośrednio II Wiceministrowi Spraw Wojskowych i jest jednostką samodzielną na prawach pułku.

CENTRALNE WARSZTATY SAMOCHODOWE.

Władze polskie objęły obecne Centralne Warsztaty Samochodowe w końcu 1918 roku po okupantach.

Warsztaty te składały się w owym czasie tylko z dawnej fabryki manometrów „Szeffera i Budenberga“ o zabudowaniach:

- 1) Hala fabryczna powierzchni używalnej 4,758 mtr².
- 2) Dom administracyjny.
- 3) Szopa drewniana z desek grubości $\frac{3}{4}$ “, powierzchni 305 mtr.².

W warsztatach tych po zupełnem ich opróżnieniu przez odstępujących Rosjan, niemieckie władze okupacyjne zorganizowały remont samochodów.

Wobec tego, że Niemcy posługiwali się wyłącznie samochodami pochodzenia niemieckiego, cały remont polegał na demontowaniu zniszczonych samochodów, zamianie części zużytych przez posiadane części na składzie, brakujące zaś części, jak również całe motory, skrzynki biegów i t. d. w razie nieposiadania takowych na składzie były stalowane w odpowiednich fabrykach w Niemczech i po paru dniach przychodziły.

Z przejętych resztek korespondencji, jak również z opowiadań podmajstrów i robotników, części te w ciągu tygodnia po zamówieniu były już na miejscu w obecnych Centralnych

Warsztatach Samochodowych, a ówczesnych autowarsztatach t. zw. „Kriwa“.

Urządzenia więc mechaniczne dla Niemców były prawie zbyteczne i przeważnie były przeznaczone do drobnych podrzędnych robót. Urządzenia te składały się z 12 obrabiarek, razem z wiertarkami i innymi.

Place (podwórza) warsztatów, za wyjątkiem samej hali i pasa szerokości $3\frac{1}{2}$ mtr. wzdłuż całej hali (wybrukowana skarpa), przedstawiały teren błonisty, zdatny do użytku tylko w czasie mrozów, lub miesięcy zupełnie suchych. W czasie śniegów



Widok zewnętrzny Centralnych Warsztatów Samochodowych.

jesiennych lub na wiosnę do wyciągnięcia samochodu trzeba było użyć kilkadziesiątu ludzi.

Zaznaczyć trzeba, że warsztaty te Niemcy traktowali jako warsztaty pomocnicze (przyfrontowe), których na terenie samej Rzeczypospolitej posiadali kilkanaście.

Po objęciu warsztatów tych przez władze polskie, charakter ich uległ zasadniczej zmianie.

Wobec braku jakichkolwiek fabryk samochodowych w kraju i wzmożonego zapotrzebowania samochodów, warsztaty te od samego początku musiały przyjąć pracę ponad siłę.

Początkowo, dopóki były w użyciu tylko samochody niemieckie przejęte po okupantach, brakujące części C. W. S. czerpały ze stosunkowo bogato zaopatrzonych magazynów przez okupantów, jednakowoż, rozumie się, brakujących części nie można było już wypisywać z Niemiec, a trzeba było przystąpić chociażby do prowizorycznego ich wyrabiania.

Sytuacja z dnia na dzień się pogarszała tak, że w końcu 1919 i początku 1920 roku była wprost katastrofalna. Otrzymanie wozów z demobilu amerykańskiego i francuskiego sytuacji nie zmieniło, a pod względem warsztatowym można powiedzieć jeszcze pogorszyło: otrzymane samochody w 80% były używane i wymagały remontu w najlepszym razie chociażby powierzchownego przeglądu i uzupełnienia braków, tymczasem otrzymanie części zamiennych do tych wozów było rzeczą niemożliwą.

To też chcąc sprostać żądaniom frontu, należało wszelkie siły wyteżyć, aby oddział mechaniczny rozwinąć w ten sposób, aby można było wyrabiać poszczególne części najkonieczniejsze, jak to: sworznie, rolki, popychacze, koła zębate etc., początkowo drobne i w małych ilościach, a potem coraz bardziej skomplikowane.

Wobec braku obrabiarek, przystąpiono do odbudowy obrabiarek zupełnie zniszczonych i przez Niemców zdewastowanych oraz zakupowano to co można było otrzymać na rynku, lub też wydostać z różnych stoków.

Równocześnie z oddziałem mechanicznym — C. W. S. zmuszone były przystąpić do organizacji racjonalnego oddziału obróbki termicznej; cementowni, hartowni, kuźni, stolarni, blacharni i t. d.

Nawał pracy był bardzo duży, szczególnie w 1920 roku, niejednokrotnie wyżej 500 samochodów oczekiwało na remont, stojąc wobec braku pomieszczeń pod gołym niebem, niejednokrotnie w wodzie i błocie.

Z dużym wysiłkiem rozwijając odpowiednie działy C. W. S. musiały zwiększyć stopniowo swoją wydajność. Przedewszystkiem, udało się to dzięki powiększeniu oddziału obrabiarek, wprowadzeniu specjalnego systemu płacy, premji godzinowych, jak również dzięki powiększeniu powierzchni użytecznej pod dachem.

Centralne Warsztaty Samochodwe po długich pertraktacjach z Wydz. Zaop. m. Warszawy zajęły w grudniu 1919 roku dawną fabrykę nieczynną „Justa“, a obecną „Pocisk“, gdzie zorganizowano już w styczniu masowy remont sanitarek i samochodów „Ford“.

Fabrykę tą, po kilku miesiącach t. j. w kwietniu 1920 r. na rozkaz ówczesnego ministra spraw wojskowych musiano oddać obecnemu zarządowi „Pocisku“.

Oddział ten początkowo przeniesiono częściowo do fabryki wyrobów ołowianych „Kemnitza“, częściowo zaś do fabryki „Drzewiecki i Jeziorański“ przy ul. Terespolskiej, którą to następnie na skutek rozkazu Min. Spr. Wojsk. oddano „Amerykańskiemu Czerwonemu Krzyżowi“.

Jednocześnie przystąpiono do organizacji oddziału „Fordów“, zużytkowując do tego celu rozwalone zupełnie i pozbawione dachu dwa magazyny na forcie Kamionkowskim.

Wobec braku kredytu użyto do tego celu cegłę z rozbieranych fortów sąsiednich, okna z różnych budowli i wydostając z różnych organizacji drobne ilości materiałów budowlanych, jak to: wapno, deski, gwoździe i t. p. — w ten sposób prawie bez żadnych kredytów wysiłkiem własnym powstał obecny oddział „Fordów“ o powierzchni użytecznej budynków fabrycznych 2600 mtr.², szop powierzchni 750 mtr., oraz dom administracyjny.

W dawnej zaś fabryce „Kemnitza“ zorganizowano oddziały; motocyklowy i rowerowy, przejmując wszelkiego rodzaju szmelc z frontu.

Następnie w listopadzie 1921 roku na skutek rozkazu M. S. Wojsk. wobec skasowania warsztatów czołgowych w Łodzi — C. W. S. musiały przejąć remont czołgów.

Nie mając innych pomieszczeń, użyto do tego celu rozwaloną i opuszczoną fabrykę wyrobów prasowanych „Szmida“, gdzie po gruntownej naprawie dachów, wstawieniu okien, dorobieniu drzwi, zorganizowano z jednej strony wykończalnię samochodów (siodlarnia, lakiernia), z drugiej zaś oddział montażowy czołgów.

Do remontu czołgów przystąpiono nie mając zupełnie rysunków, modeli, ani okazów, jednakowoż wszystkie te trudności zostają pokonane i po upływie 6 miesięcy C. W. S. już były

w stanie wypuszczać z kapitalnego remontu od 15 do 20 czołgów miesięcznie.

Po przejęciu samochodów ze stoków francuskich, armja polska posiadała dwie trzecie samochodów pochodzenia amerykańskiego. Samochody te wszystkie kursują na łożyskach rolkowych. Łożysk tych nie można było zupełnie otrzymać i groziła obawa, że cały ruch zostanie wstrzymany. Wiele samochodów w owym czasie zostało zdewastowanych przez nieumiejętny remont, a przede wszystkim przez warsztaty prywatne, które zaczęły przerabiać je przetaczając zwrotnice i obsady, zmieniając łożyska rolkowe na łożyska kulkowe europejskie.

Zmuszony więc koniecznością W. W. Sam. poleca C. W. S. przystąpić do organizacji oddziału łożysk rolkowych.

Podobnie jak z łożyskami, C. W. S. zmuszone były do energicznego wyrobu innych części zamiennych, jak to: zaworów, zwrotnic, tłoków, kół zębatych i t. d.

Zaznaczyć trzeba, że do fabrykacji części zamiennych nie tylko zmusiła niemożliwość otrzymania tychże z fabryk amerykańskich i francuskich (trudności walutowe), ale przede wszystkim zmusiła ta okoliczność, że bardzo duży procent samochodów, wskutek nieumiejętnego remontu został zdewastowany w ten sposób, że wymiary zasadnicze były zmienione i oryginalne części sprowadzane z zagranicy do samochodów nie pasowały. Pod czas inwazji bolszewickiej, kiedy Rzeczpospolita była zupełnie odcięta i izolowana, kiedy nie można było otrzymać żadnych części i trzeba było wykonywać je we własnym zakresie, a wymagania były coraz większe, kiedy szereg czołgów i to z tej niewielkiej liczby, z powodu braków motorów, a przede wszystkim bloków cylindrowych, mógł być unieruchomiony, — C. W. S. wykonało modele, lecz pomimo usiłowań i prób, żadna z odlewni w kraju nie chciała się podjąć odlewu, a te które się podjęły, wykonywały takowe źle. Już wtedy zdano sobie zupełnie sprawę z konieczności budowy silników i to typu znormalizowanego z daleko idącymi ułatwieniami dotyczącymi odlewów i obróbki.

Pierwsze silniki wykonane w C. W. S., były to silniki całkowite typu Forda, jak również częściowo typu Renault dla czołga. Jeden z silników wraz z całym samochodem wykonany

w C. W. S. za wyjątkiem ramy i karoserji, brał udział w raidzie w 1923 roku.

Ponieważ C. W. S. miały do czynienia z bardzo dużą ilością rozmaitych marek samochodów i ich typów różniących się pochodzeniem, wymiarami, sposobem wykonania, a nawet mających zupełnie inne systemy gwintów: amerykański gwint Sellers'a w kilku odmianach, gwint S. I., gwint systemu Whitwortha, oraz frezów do wykonania kół zębatach. Jeżeli weźmiemy pod uwagę, że w każdym silniku jest kilkanaście rodzajów wielkości gwintów otrzymamy obraz trudności z jakimi trzeba było walczyć przy fabrykacji, ile szablonów, ile sprawdzianów trzeba było wykonać, aby można było przystąpić do jakiegokolwiek seryjnej roboty. To też może nikt tak dobrze nie odczuwał konieczności normalizacji, jak wojska samochodowe, a w szczególności Centralne Warsztaty Samochodowe, nie tylko poszczególnych elementów, lecz całych zespołów, to też Kier. C. W. S. pracując w szeregu sekcji i podsekcji Polskiego Komitetu Normalizacyjnego, przystąpiło częściowo do pracy praktycznej.

Już w roku 1922 powstała idea jaknajdalej znormalizowanego silnika, który mógłby mieć zastosowanie do czołga, pancerki, względnie większej sanitarki, lub samochodu osobowego.

Po szeregu prób silnik taki został wykonany, a w rajdzie V-tym Automobliklubu Polski przyjął udział już samochód konstrukcji C. W. K. Nr. 2.

Samochód wykonany w Centralnych Warsztatach Samochodowych wzbudził bardzo wielkie zainteresowanie czy to podczas raidu, czy też w samym mieście, wreszcie na Targach Wschodnich we Lwowie, gdzie dziesiątki osób zwracało się z propozycją kupna, chcąc wpłacać zadatki nie tylko ze względu na to, że jest to pierwszy samochód polski, ale że jego wartość ogólna nie ustępuje w niczem wartości samochodów marek zagranicznych.

Obecnie C. W. S. weszły w skład Państwowych Zakładów Inżynierji.

CENTRALNE SKŁADY SAMOCHODOWE.

W marcu 1919 r., ówczesne Dowództwo Wojsk Samochodowych (Sekcja Samochodowa) zdecydowało się, w celu racjonalnego zorganizowania, zaopatrzenia dywizjonów samochodowych, zorganizować Centralne Składy Samochodowe.

Zadaniem tych składów miało być zaopatrywanie oddziałów samochodowych w części zamienne — samochodowe i motocyklowe, akcesorja, narzędzia i gumy, a nawet w całkiem gotowe do użycia samochody i motocykle.

W przewidywaniu szybkiego rozwoju tych składów zostały one podzielone na szereg działów, a mianowicie: dział 1-szy — magazyn wyrobów gumowych, dział 2-gi — magazyn części zamiennych, dział 3-ci — magazyn surowców i półfabrykatów, dział 3-ci b. — magazyn narzędzi i akcesorji, dział 4-ty — a. i b. magazyn samochodów zdemontowanych i dział 5-ty — magazyn samochodów czynnych oraz dział 6-ty — materiałów pędnych. Ostatni dział był tylko przez pewien okres czasu pod zarządem



To, z czego powstały Centralne Składy Samochodowe.

Centralnych Składów Samochodowych, a następnie przeszedł pod zarząd Intendentury D. O. K. Nr. 1.

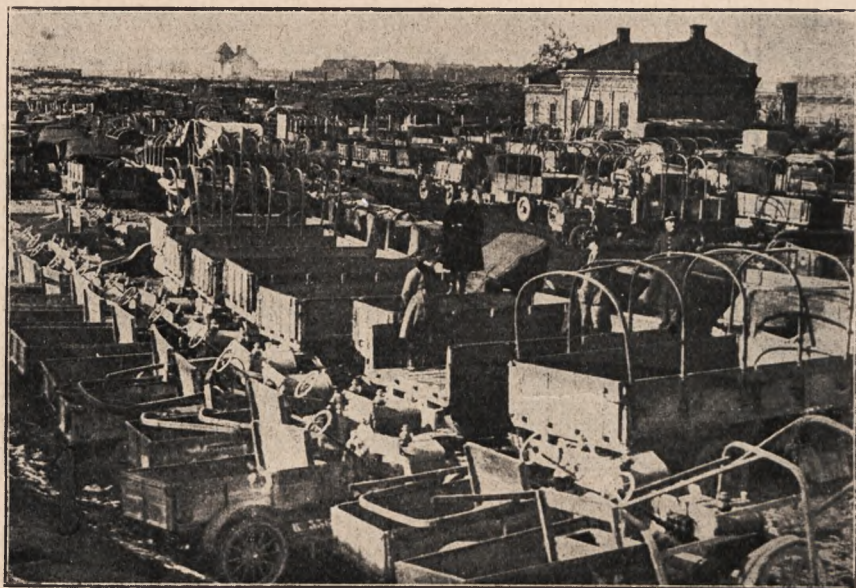
Niezależnie od tych zasadniczych działów, miały powstać na terenie Składów warsztaty montażowe, reperacyjne, wulkanizacyjne, stolarskie oraz inne jednostki gospodarczo-pomocnicze. Dla dokonywania czynności administracyjnych i służbowych powołani zostali inżynierowie i urzędnicy przeważnie cywilni, wykwalifikowani w swym fachu oraz robotnicy dniówkowi i szeregowi.

Po ukończeniu robót wstępnych i wyszukaniu terenu z odpowiednimi zabudowaniami i bocznicą kolejową przy ulicy Stalowej Nr. 40, dowództwo Składów zajęło część kilkomorgowej posesji i zabudowań, należących do Towarzystwa Wschod-

niego i definitywnie powołało do życia Centralne Składy Samochodowe, pod nazwą „Centralny Państwowy Autoskład“.

Nowopowstałe Składy Samochodowe trudno było narazie poprowadzić ściśle według zakrojonych planów z powodu braku środków materialnych i warunków lokalnych. Pozostawione bowiem, po okupantach tereny Towarz. Wschodniego, oraz zabudowania były w stanie bardzo opłakanym; przyczem niektóre budynki były zajęte przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, oraz większa część terenu — przez Magistrat st. m. Warszawy.

Obejmowanie terenów b. Towarzystwa Wschodniego i od-



Zapasy zdemontowanego taboru samochodowego.

danie ich pod Zarząd Składów Samochodowych, trwało aż do jesieni 1919 roku.

Od lipca 1919 roku zaczęły nadchodzić do Składów transporty gum z Francji i Szwajcarii, oraz transporty samochodów zdemontowanych i nadsyłanych z frontu jako zdobycz wojenna. Były to maszyny przeważnie porozbijane, to też zaledwie niektóre ich części mogły być brane w rachubę i użyte jako części zapasowe.

Z chwilą nadejścia pierwszego transportu gum i samochodów zdemontowanych, rozpoczęły funkcjonować: dział 1-szy wy-

robów gumowych, oraz dział IV-ty samochodów wymagających naprawy. Samochody te zaraz po ich nadejściu, podlegały przejrzeniu i segregacji. Lepsze z nich, a takich było bardzo mało, poddawane zostały naprawie na miejscu w warsztatach montażowych, znajdujących się przy Składach; resztę samochodów, zupełnie nie nadających się do naprawy, traktowano jako pewien zapas części zamiennych, nadających się do samochodów będących w ruchu. O zakupie bowiem części zamiennych zagranicznych, mowy być nie mogło.

Napływające w tymże okresie do Centralnych Składów Samochodowych opony i dętki samochodowe z innych formacyj, były również segregowane i lepsze, nadające się do reperacji, były wulkanizowane w specjalnie zorganizowanych warsztatach wulkanizacyjnych, a następnie przekazywane do 1-go magazynu wyrobów gumowych jako materiał nadający się do użytku.

Dział V-ty samochodów czynnych zaczął funkcjonować od lipca 1919 roku, kiedy to zaczęły nadchodzić transporty samochodów z zagranicy. Z początkiem 1920 r. przybyły do Składów znaczne transporty części zamiennych, zakupione zagranicą i z tą więc chwilą zaszła konieczność znacznego powiększenia budynków, co było uskutecznione przez zajęcie szeregu niewydzyskanych jeszcze zabudowań, oraz 44 boksów, po gruntownym ich remoncie. Wobec znacznego napływu samochodów zdemontowanych i braku wolnego miejsca na terenach Składów, w czerwcu 1920 r. dowództwo Składów, po porozumieniu się z Sekcją Samochodową, zajęło nowe tereny na Kamionku i tam zorganizowało filję Wydziału Samochodów zdemontowanych, pod kierownictwem specjalnego magazyniera.

W drugiej połowie 1920 roku, w czasie inwazji bolszewickiej na Warszawę, nastąpiła zupełna przerwa w organizacji Centralnych Składów Samochodowych, spowodowana ewakuacją tych ostatnich do Krakowa. Ewakuacja ta ujemnie odbiła się na urzeczywistnieniu dalszych planów w organizacji Składów. Po przeprowadzeniu reewakuacji Składów z Krakowa, rozpoczęła się ponowna praca przy organizacji Centralnych Składów Samochodowych ale w jeszcze cięższych warunkach, spowodowanych przebytą wojną z Sowiecami.

Dopiero od kwietnia 1921 roku, po zawarciu pokoju w Rydze, Centralne Składy wstąpiły w okres planowej organizacji,

polegającej na uporządkowaniu wszystkich terenów i budynków b. Towarzystwa Wschodniego, zajętych przez C. S. Sam., zniwelowaniu i wyrównaniu całego kilkomorgowego terenu Składow, przeprowadzeniu kapitalnego remontu ogrodzeń, budynków, doprowadzeniu wody i elektryczności, oraz zorganizowaniu rachunkowości, przez wprowadzenie do magazynu systemu kartotekowego i zaprowadzenie prawidłowej księgowości biurowej. W tymże czasie przystąpiono również do kontynuowania budowy 2-ch dużych magazynów murowanych, celem przeniesienia do nich największego działu 2-go części zamiennych. Prace połączone z wyżej wspomnianą reorganizacją Składow, trwały do roku 1922, niezależnie od funkcji tych Składow na zewnątrz.

W roku 1922, na zasadzie rozkazu Wydziału Wojsk Samochodowych, zlikwidowano wydział 4-ty a. i b., samochodów nie nadających się do użytku, przekazując te ostatnie, po oszacowaniu Ministerstwu Przemysłu i Handlu (dział sprzedaży samochodów „Demat“). Z tą chwilą zostały zlikwidowane znajdujące się do tej pory przy Centralnych Składach Samochodowych, warsztaty montażowe, oraz warsztaty wulkanizacyjne, które przekazano do Centralnych Warsztatów Samochodowych.

Po dokonaniu likwidacji magazynów 4-go a. i b. zarówno i warsztatów montażowych i wulkanizacyjnych, zmienił się podział składów w następujący sposób, a mianowicie: magazyn 1-szy został przeznaczony na gumy, magazyn 2-gi — części zamienne, magazyn 3-ci — narzędzia, akcesorja i obrabiarki, 4-ty — surowce i półfabrykaty, magazyn 5-ty — samochody czynne i magazyn 6-ty — części zużyte.

Obecnie Centralne Składy Samochodowe weszły w skład Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Inżynierji.



GRUPY OFICERÓW

SAMOCHODOWYCH, CZOŁGOWYCH,

SAMOCHODÓW PANCERNYCH

i OFICERÓW REZERWY.





I rzqd od góry. kpt. Molacz, kpt. Madeyski, kpt. Ogorzałek, mjr. Cybulski
 II rzqd: por. Korcypiński, por. Staniszcwski, por. Peters, kpt. inż. Groszlik, por. Kazimierski, por. Eymant.
 III rzqd: ppłk. Madeyski Saef Wyziału.
 IV rzqd: (kpt. Owczarski, kpt. Maiysiak, kpt. Jeszka, kpt. Lubmiecki, (niżej) por. Łaguna, por. Maculewicz, mjr. Targowski.



1-szy D Y O N.

- 1 grupa od gory: por. Modzelewski Henryk, por. Fabjanowicz Franciszek, por. Olszewski Edmund,
 kpt. Czarnecki Stefan.
- 2 grupa: mjr. dr. Raczyński Kazimierz, mjr. Filipowicz Włodzimierz, pptk. Dembowski Erasm,
 por. Piotrowski Władysław; por. Bartoszewicz Paweł.
- 3 grupa: mjr. Rudzki Protr. I
- 4 grupa: mjr. Wiszniowski Bolestaw, por. Tomkowicz Bolestaw, por. Pluta Stefan.
- grupa: kpt. Macherski Antoni, kpt. Chrościelewski Stanisław, por. Piotrowski Zygmunt, por.
 Szymański Jan, por. Iwanicki Antoni.



2-gi DYON SAMOCHODOWY.

1 rząd: mjr. Sotyiński T., por. Susakiewicz K.
 2 rząd: mjr. Suchowski W., ppłuk. Rudnicki, por. Mrosowski I.
 3 rząd: por. Cyprysowski G., mjr. Mirawński C., por. Pancorzyński.
 W dole: por. Wójciechowski Z., por. Nibalszym A.



3-ci DYON SAMOCHODOWY.

*Lewa kolumna: por. Fadaikowski K., por. Wasilowski I., por. Iwanowicz I., por. Więckowski M.
 Prawa kolumna: mjr. Tiunin W., por. Nowicki W., por. Pielawski C., kpt. Rogiński A.
 W dole: kpt. Wyrzykowski H., por. Ciszewski I.*



4-ty DYON SAMOCHODOWY

*W górze: ppłk. Rzeszowski A., kpt. Gwiazdowski S., por. Maculewicz O.
 Pośrodku: por. Gostkiewicz I.
 W dole: kpt. Leśniewski W., por. Zakrzewski L., por. Pałowski K.*



5-ty DYON SAMOCHŁOWY

*Pptk. dy. Piotrowski T., por. Makowski M., por. Wołek I., kpt. Matuszyna W., kpt. Zaleski G.,
por. Zielinski S., kpt. Zawita K., por. Sanabel J.*



Группа офицеров 6-го гвониз самолётного эскадрильи. Ланским от-ва гвониз,



7-mi DYON SAMOCHODOWY.
 Por. Kosiński S., kpt. Sieradzki K., apłtk. mł. Łuszyński W., por. Żurek I., por. Górny L., por. Łyczwiński L., por. Nowacek T. (siedzi w samochodzie), por. Włodzicki W., kpt. Atawdzę, por. Downarowicz W., por. Kossowski F., por. Rzeszowski F.



8-ty DYON SAMOCHODOWY.

Rząd górny: mjr. Wasilewski G., mjr Meyer A., mjr Kusza-Kosko A.
 Rząd środkowy: kpt. Kramor T., kpt. Iwenkowski I., kpt. Wukicsewicz-Sarap I., por. Englicht R., kpt. Maculewicz W
 Rząd dolny: por. Pozniak E., por. Wiedman R., por. Jabłoński B, por. lek. dr. Mackiewicz I., por. Grąbczewski S.



Por. Łupński, kpt. Pivoński, por. Paliwoda, mjr. Rokicki, por. Janczewski, por. Kwociński,
 por. Lober, por. Mataszewski, por. Dzięcioł, kpt. Kulossa, kpt. Poniałowski.



10-ty DYON SAMOCHODOWY.

Kpt. Żwiedzowski B., por. Młodkowski W., por. Jaworski T., por. Kwiatkowski A., mjr. Hulewicz S., mjr. Kowalski I., por. Michałowski K., por. Juchowski I., por. Juraszek F., por. Nowakowski L.





Група офіцерів резерву на тунцаріах з закресу фотографії. Білорусь 1928 р.



Grupa oficerów rezerwy no świsemach w Bierwistku.



Grupa oficerów czołgowych z ppik. dypl. Mysztańskim a-ta pułku (na foteli).

Z dziejów I pułku czołgów.

1 p. czołgów W. P., zapisany tak chlubnie w dziejach naszej armji odrodzonej, bierze swój początek organizacyjny z 505 pułku artylerji szturmowej francuskiej.

Organizacja jego, rozpoczyna się w pierwszych dniach kwietnia 1919 r. we Francji w miejscowości Martigny les Bains. Początkowo zostaje sformowanych 5 komp. czołgów (liczba odpowiadająca ilości dywizji wchodzących w skład armji gen. Hallera) niebawem jednak, bo 18.V.19 r. następuje już dalszy rozrost jednostek składowych pułku, mianowicie organizacja sztabu pułku i parku reperacyjno-transportowego.

Obsadę personalną ówczesną, tworzą z braku dostatecznej ilości wykwalifikowanego personelu polskiego, przeważnie oficerowie i szeregowi armji francuskiej. Dowódcą pułku zostaje mianowany ppłk. Maré, d-ca I baonu mjr. Marchand, d-cą III baonu mjr. Vigneron. Jako adjutant d-cy pułku został przydzielony Polak, późniejszy dowódca pułku kapitan Skibniewski Bogumił.

Praca w tym okresie organizacji pułku polegała przede wszystkim na wyszkoleniu ofic. i szereg. Polaków, którzy w niedalekiej już przeszłości mieli przejąć funkcje sprawowane przez kolegów francuskich.

Dnia 1 czerwca 1919 r. następuje tu jeden z najpiękniejszych z utęsknieniem wyczekiwany dzień w życiu tej garstki czołgowców Polaków a to, dzień wyjazdu do Ojczyzny.

1 czerwca rozpoczyna się przejazd oddziałów pułku do kraju i trwa do 16 czerwca tegoż roku.

Po przybyciu, zostaje pułk czołgów rozlokowany w Łodzi.

Praca instrukcyjna nie ustaje, utworzony przy kompanji zapasowej kurs instrukcyjny, oficerski dostarcza coraz nowych zastępów oficerów-czołgowców, odkomenderowanych już z armji krajowej.

Oficerowie francuscy wyjeżdżają na ogólne wywiady terenów, po ukończeniu którego przedkładają Naczelnemu Dowództwu meldunki, odnośnie użycia jednostek czołgowych na poszczególnych odcinkach frontu.



Czołgi na pierwszej uroczystości w kraju w 1919-tym roku.

Dnia 19 sierpnia 1919 roku już wyrusza 2 kompanja na front i 28 sierpnia bierze udział z 2 dyw. piech. leg. w ataku na Bobrujsk. Mimo ciężkich warunków terenowych atak udaje się w zupełności — Bobrujsk zostaje zdobyty z minimalnymi stratami.

Dnia tegoż żołnierz polski poraz pierwszy walczy z czołgami.

W miesiąc później ta sama kompanja bierze udział, ze znacznym sukcesem w ataku na Dźwińsk, tracąc w walce z pociągiem pancernym dwa czołgi, rozbite przez artylerję przeciwnika.

Pozostałe w Łodzi kompanje pułku pracują w dalszym ciągu nad wyszkoleniem.

W październiku 1919 roku, początkowo I baon, a następnie cały pułk, przechodzi w II stadjum organizacji. Oficerowie polscy przejmują poszczególne funkcje od oficerów francuskich.

Dowódcą pułku zostaje mianowany podpułkownik Engel, aż dnia 15 listopada dowództwo pułku obejmuje dotychczasowy dca I bataljonu, major Skibniewski.

W tym czasie personel francuski zostaje zdemobilizowany, pozostaje jedynie nieliczna grupa oficerów francuskich w charakterze instruktorów i doradców technicznych.

Zima 1919/20 przechodzi pułkowi na pracy organizacyjnej i szkoleniu się. I baon przeżywa niezapomniane chwile w Wilnie, gdzie staje się benjaminkiem.

W kraju zorganizowane kursy pracują usilnie, by wyrównać braki w wyszkoleniu personelu i przygotować do walk, które ostudzone częściowo zimą zostają wznowione wiosną 1920 r.

Następnie ofensywa kijowska, zajęcie Kijowa, osiągnięcie linii Dniepru. Po sforsowaniu Dniepru pod Kijowem przez 6 pp. leg. i zajęciu przyczółka mostowego, zostaje odkomenderowaną 3 komp. pułku dla wzięcia udziału w jego obronie.

W tym samym czasie pozostałe komp. pułku biorą udział w walkach na innych odcinkach frontu wschodniego.

Ogrom wysiłku bojowego pułku przedstawi najlepiej zestawienie poniższe akcji za 1920, w których biorą udział poszczególne kompanje:

1-a komp. — 17.VII pod Lidą, osłania odwrót 10 dyw. piechoty i wstrzymuje napór npla.

18 i 19.VII pod Grodnem, bierze udział w obronie miasta 25.VII. działając na przestrzeni Kuźnice—Sokołów — Sokółka — Orłowicze robi pieszy wypad wspólnie z komp. piech. Słuckiego pułku na Orłowicze i zdobywa armaty oraz K. M. 30.VII — 3.VIII bierze udział w obronie Łomży.

2-a komp. — 8 — 13.VII. ubezpieczenie Wilna.

20 — 24.VII. współdziała pod Ciechanowem i Mławą, wykonuje kilkakrotne wypady samą obsługą i zdobywa K. M. oraz jeńców. 17 — 18.VIII w obronie Warszawy i współdziała z 15 dyw. piech. w wypadzie na Nowo-Mińsk.

3-cia komp. — 2 — 4.VIII, 3-dniowa akcja nad Seretem, zajęcie Bumowa, Mikuliniec, Nastasowa, Konopek.

10 — 30.VIII udział w obronie Lwowa oraz wypad na Zadwórze.

4-a komp. — 4 — 15.VI. obrona Koziatyna, walki z kawalerją Budiennego.

3 — 5.VII. współdziałał w akcjach pod Zdołbunowem i Równem.

16.VIII. współdziałał w akcjach pod Okuniewem, Radzyminem, zdobycie wsi Mostrze i Dybów.

17.VIII. w walkach pod Mińskim Mazowieckim.

20 — 22.VIII. w walkach pod Konopkami.

31.VIII — 4.IX. udział w obronie Lublina.

5-a komp. — 14 — 16.VIII w obronie Warszawy, pod Radzyminem, Ziemiem i Dybowem.

To krótkie zestawienie stwierdza dobitnie, że w ciężkich chwilach naporu bolszewickiego pułk nie próżnował. że współdziałanie jego natomiast było cennem, najlepszym dowodem tego może być przyznanie przez Naczelnego Wodza pułkowi 29 krzyży „Virtuti Militari“, które stanowią najwyższe uznanie zasług bojowych położonych przez młody jeszcze zespół oficerów i szeregowych pułku.

Dnia 19.VIII. 1920 r. dowództwo pułku czołgów obejmuje pułkownik Orlick-Rückeman.

Po zawarciu pokoju z Rosją Sowiecką pułk przechodzi w stadjum pokojowej pracy organizacyjnej.



*Dekoracja oficerów i szeregowych pułku czołgów krzyżem „Virtuti Militari”
przez D-cę O. K. IV Gen. Rządtkowskiego.*



Pułkownik Orlik-Rückeman w otoczeniu oficerów pułku czołgów.

Dnia 10.IX 1921 roku, pułk jako taki, zostaje zlikwidowany i sformowane natomiast samodzielne bataljony czołgów, z których I-szy stacjonowany w Warszawie, II-gi w Żurawicy, III-ci w Poznaniu.

Organizacja ta jednak okazuje się niepraktyczną wobec czego przystąpiono do powtórnej reorganizacji jednostek czołgowych w Polsce, stwarzając na nowo pułk czołgów, stacjonowany



Ś. p. Ppułk. S. G. Bochenek zastępca d-cy pułku czołgów zmarł śmiercią tragiczną.

w całości w Żurawicy, pod Przemyślem, pod dowództwem ostatniego jego dowódcy pułkownika Orlik-Rückemana.

Oficjalnym dniem ponownego sformowania pułku był dzień 16.II 1923 r.

Odtąd rozpoczyna się choć smutna ale wdzięczna praca wyszkoleniowa pokojowa, mająca na celu przysposobienie dalszych zastępów żołnierzy czołgowych. Zostaje zorganizowana Szkoła

Czołgów, która otrzymuje zadanie szkolenia i udoskonalenia kadr zawodowych.

Rok rocznie w okresie ćwiczeń letnich wyjeżdża pułk na szereg miesięcy do obozu ćwiczeń, gdzie ma możliwość przeprowadzenia zaprawy bojowej swej obsady personalnej, poatem czynienie szeregu doświadczeń w dziedzinie taktyki i techniki czołgowej.

W II 1927 r. obejmuje d-two pułku ppłk. dypl. Rawicz-Mysłowski.

W pułku zostaje zorganizowany klub sportowy przy któ-



*Obecny d-ca pułku czołgów.
Ppuł. dypl. Rawicz-Mysłowski.*

rym utworzono sekcje: piłki nożnej, lekko atletyczną, tenisową, narciarską oraz szermierczą.

Pułk posiada w obrębie koszar kort tenisowy i boisko lekkoatletyczne, urządzone własnymi siłami.

Tak, mniejwięcej przedstawia się dorobek pułku na polu pracy, ogólnie wyszk. kulturalno-oświatowej i rozwoju wychowania fizycznego. Mimo całego szeregu trudności, dzięki wyjątkowej i niezmordowanej energii, oraz inicjatywie poszczególnych jednostek, praca ta postępuje naprzód i zbliża się dzień, w którym rezultaty tej pracy odpowiedzą zamierzeniom.

Trudne warunki dyslokacyjne pułku nie pozwalają na zespolenie i należyte rozwinięcie całego życia kulturalno-oświato-

wego. Dzięki jednak zgodnej współpracy oficerów i podoficerów zawodowych, walka z analfabetyzmem zatoczyła szerokie koła i już dziś są widoczne jej dodatnie wyniki.

Istniejące w pułku dwie biblioteki: żołnierska i oficerska, z których korzysta bardzo wielu oficerów i szeregowych, przyczyniają się również do podniesienia ogólnego poziomu intelektualnego.

Otworzone w lipcu 1923 roku kasyno podoficerów zawodowych zespala korpus podoficerów i dba o rozwój życia kulturalno-oświatowego wśród grona podoficerów.

W listopadzie 1923 roku podoficerowie zawodowi organizują „Scenkę amatorską podoficerów zawodowych 1 p. czołgów“, która od tej pory staje się ogniskiem życia kulturalnego.

Ponadto przy „Scence“ zostaje zorganizowany chór z szeregowych pułku.

W roku 1925 stworzono kasę podoficerską.

Wychowanie fizyczne w pułku, aczkolwiek rozwija się w dość wolnym tempie, z powodu braku normalnego boiska sportowego, jednak stale i wtyrwale kroczy naprzód i z każdym rokiem widać postęp i rozwój życia sportowego pułku, przez osiągnięcie coraz to lepszych wyników.



Wspomnienia z czynów bojowych Lwowskiego Pociągu Pancernego Nr. 3, „Pepetrójki”.

(Późniejszego „Ppułkownika Lis-Kuli”).

Wskutek zdrady Austrii w nocy z 31 października na 1 listopada 1918 r. rusini zawładnęli Lwowem i Wschodnią Małopolską, co wywołało natychmiastowy odruch ludności polskiej Lwowa.

Rozpoczęła się krwawa i zawzięta walka na ulicach miasta zapoczątkowana w Szkole Sienkiewicza. Wkrótce walka rozwinęła się dalej w głąb miasta; kamienica za kamienicą, ulica za ulicą były odbierane przez Lwowskie dzieci ukraińskiej tłuszczy.

Kiedy wreszcie główny dworzec kolejowy został odbity, powzięto w Polskiej Komendzie myśl zbudowania pociągu pancernego. Budowę tę rozpoczęli porucznik Zbigniew Orzechowski i porucznik Antoni Dawidowicz w warsztatach kolejowych. Gdy jednak rusini, którzy mieli jeszcze wszędzie swych szpiegów, o tem się dowiedzieli i zaczęli warsztaty ostrzeliwać, przeniesiono tę budowę do ogrzewalni kolejowej.

Pancerzono najpierw parowóz i dwa wagony dla załogi. Robotnicy kolejowi pracowali przytem na dwie zmiany, w dzień i w nocy bez przerwy, pod kierunkiem oficerów i majstrów warsztatów kolejowych.

Pierwszy wyjazd tego zaimprovizowanego pociągu nastąpił 20.XI o godz. 2 rano naprzeciw pułkownika Tokarzewskiego, zdążającego z Przemyśla na odsiecz Lwowa. Przygotowania do tego wyjazdu trwały długo, zbierano bowiem ludzi i uzbrojenie skąd się tylko dało. Jeden karabin maszynowy dała szk-

ła Sienkiewicza, dwa karabiny maszynowe lotnisko, jako załoga zaś mieli jechać starzy robotnicy warsztatów kolejowych na ochotnika. Ppułkownik Śniadowski, komendant lwowskiej artylerji dał rosyjską armatkę górską z przetoczonymi do niej pociskami austryjackimi, którą zmontowano na lorze i obłożono workami z piaskiem zamiast pancerza.

Skład pociągu nie przedstawiał się wówczas groźnie: zupełnie opancerzony parowóz, lora z armatą, 1 wóz pancerny, drugi zwykły ciężarowy, z wyciętymi strzelnicami obłożony wewnątrz workami z piaskiem.

Do Zimnej Wody dojechał pociąg bez przeszkód, dalej już trzeba było patrolować i jechać ostrożniej. Wskutek braku doświadczenia i zgrania komendy pociągu i maszynisty, wykoleił się pociąg pod Mszaną, natrafiwszy na zerwane przez rusinów tory. Zabrano się do stawiania wykolejonych wozów na tor i naprawy tegoż. Jednak obsada pociągu, składająca się ze starych warsztatowców, zaatakowana przez liczniejszego nieprzyjaciela, nie wytrzymała ognia i schroniła się do wozów, skąd się ostrzeliwała a armatka mając nieodpowiednie, bo przetaczane pociski, przy pierwszym strzale rozleciała się.

W końcu z wielkim trudem udało się wstawić wykolejone wagony na tor i pociąg wrócił do Lwowa, by uzbrojenie pociągu uzupełnić i zmienić załogę, z którą możnaby się w dalszą drogę puścić.

Dnia następnego wyjechał pociąg bez lory z armatką i już z inną załogą do Sichowa, gdzie został zaatakowany przez półtora sotni rusinów z dwoma karabinami maszynowymi. Załoga śmiałym wypadem, wspierana ogniem k. m. z pociągu, rozbiła rusinów, biorąc do niewoli 15 jeńców, 20 karabinów, kuchnię polową i wiele amunicji. Nieprzyjaciel, poniosłszy wielkie straty, cofnął się w stronę Bóbrki. Z naszej strony ranny był jeden oficer. Wieczorem ruszył pociąg do Lwowa, a następnego dnia zajął stację Dawidów.

Po każdym takim wyjeździe wracał pociąg do Lwowa, gdzie podlegał dalszemu opancerzeniu.

Dnia 24.XI. organizuje załoga pociągu w Dawidowie oddział złożony z 150 chłopów polskich pod komendą porucznika Strykowskiego, dojeżdża następnie pod kościół wsi Stare Siolo, gdzie zaatakowana przez 3 sotnie rusinów i ostrzeliwana celnie

przez dwie armaty nieprzyjacielskie zmuszona jest wycofać się wśród walki, tracąc przy tem jednego zabitego.

Ponieważ na odsiecz Lwowa przyszły dwa pociągi pancerne z Krakowa, pociąg nasz otrzymał numerację „Pociąg pancerny Nr. 3“ wobec czego nazwaliśmy go „P. P. 3“ czyli „Pepe-trójka“. Komendantem pociągu od pierwszej chwili jego budowy jest porucznik Orzechowski Zbigniew, zastępcą jego por. Dawidowicz Antoni, komendantem oddziału k. m. porucznik Ma-
 żeyski Felicjan.

Dnia 26 listopada otrzymujemy pierwszą dobrą armatę, 8 cmt. austriacką połówkę M 5/8, która pod nadzwyczaj dzielnem kierownictwem porucznika Rudnickiego Mieczysława oddaje pociągowi bardzo wielkie usługi. Armata ta została zmontowana na przodzie lory, której boki i tył były pancerzone kamieniem i piaskiem umieszczonym pomiędzy dwoma ścianami z drzewa, odstęp ścian około 15 cm. Na tyle lory znajdował się mały skład amunicji i pomieszczenie dla załogi, kryte zgóry blachą.

W dniach następnych odbywa pociąg cały szereg wypadów i jazd patrolowych do Dawidowa, Winnik etc.

Dnia 4 grudnia pod Glinną Nawarją w lesie zostaje pociąg otoczony przez nieprzyjaciela, w bitwie tej przy wypadzie traci jednego zabitego i 6-ciu rannych, zadając jednocześnie nieprzyjacielowi znaczne straty.

Dalej patrolujemy linję Lwów — Przemyśl. Dnia 20.XII. po bardzo długiej i zaciętej walce pomimo, że mieliśmy kilkakrotnie wysadzony tor, który przejechaliśmy z wielką szybkością, zdobyliśmy stację Brzuchowice, biorąc jeden k. m. 11 karabinów, wiele amunicji dwóch jeńców, i uwalniając wziętych przez nieprzyjaciela rano własnych żołnierzy. Równocześnie odbijamy pociąg z pomordowanymi przez rusinów kolejarzami, którzy dwa dni przedtem pojechali do Brzuchowic po drzewka na święta.

Od dnia wigilji patrolujemy Lwów-Przemyśl, staczając często walki z nieprzyjacielem, który ostrzeliwuje pociągi, oraz stara się zniszczyć tor lub zawładnąć stacjami kolejowemi, znajdującymi się w rękach naszych, podczas gdy cała przestrzeń wzdłuż toru jest ustawicznie zagrożana przez nieprzyjaciela.

W dniach 20.XII 18 i 1.I.19 mamy większe utarczki pod

Mszaną, i pod Sądową Wisznią gdzie przeszkadzamy nieprzyjacielowi w wysadzeniu mostu i drugiego toru kolejowego oraz zdążamy z odsieczą stacji zaatakowanej przez rusinów w sile 600 ludzi i pół baterji chaubic, przyczem zadajemy nieprzyjacielowi znaczne straty, sami zaś tracimy przy wypadzie jednego oficera i kilku żołnierzy.

W międzyczasie dostaje pociąg dwa wozy pancerne dla załogi, jeden z nich przerobiony z tw. wapniarki, z bardzo niskim pancierzem zewnętrznym oraz ze strzelnicami dla karabinów, po jednym na k. m. na obie strony i jedną strzelnicą na tył, gdyż wóz ten szedł jako ostatni. Drugi wóz cały opancerzony blachą, z budką na dachu na k. m. strzelający jednak tylko wprost w stosunkowo małym promieniu obstrzału. Budka ta do której wchodziło się z wewnątrz wagonu, była równocześnie używana jako miejsce obserwacyjne dla komendanta pociągu lub oficera prowadzącego pociąg. Prócz tego po obu stronach wozu było wiele strzelnic na karabiny i po dwie na k. m. z każdej strony.

Odtąd więc nasz pociąg jechał do akcji bojowej w następującym składzie bojowym: na przedzie lora z zapasowemi szynami i narzędziami kolejowymi, dalej wóz z armatą, wóz z wierzyczką, parowóz, wóz mały z jednym k. m. zwróconym na tył pociągu i lora z szynami i skrzynią z narzędziami do naprawy torów kolejowych. Komendant pociągu lub prowadzący pociąg znajdował się w czasie jazdy przy armacie lub w budce z k. m. gdy pociąg jechał wstecz prowadził go oficer znajdujący się w małym wagonie.

W parowozie było zrazu opancerzone tylko miejsce dla maszynisty, palacza i telefonisty, z czasem zaś opancerzono cały parowóz. Wejścia do wagonów pancernych były po bokach, wagony pomiędzy sobą nie miały żadnego bezpośredniego przejścia, a były tylko połączone telefoniczne, jeden aparat był na lorze z armatą, drugi na parowozie, trzeci na ostatnim wozie.

Tak więc pociąg do działania wprzód miał jedną armatę i jeden k. m., na każdy bok po trzy k. m. i wiele strzelnic na karabiny, na tył zaś również tylko jeden k. m. Tak zbudowany pociąg pancerny miał tę wielką wadę, że zależnie od tego, w którym kierunku wyjeżdżał ze stacji węzłowej do akcji, trzeba było każdy pojedynczy wagon ustawiać na obrotnicę kolejową.

wą i stosownie do kierunku jazdy obracać wagony i zestawiać cały pociąg.

Patrolując 4.I pociąg wspiera załogę stacji Mszany zatakowaną przez 5 sotni rusinów z artylerją. Dnia 7.I zderzył się pociąg z parowozem, przyczem została uszkodzona lora z armatą i resztą wozów, tak że musiał wrócić do Lwowa do remontu, w tym to czasie otrzymał wóz pancerny z dwoma armatami przywiezionymi z Kazamat Krakowskich, bardzo starego systemu, z których jedna była zmontowana w wozie z obstrzałem na jedną, druga na drugą stronę pociągu. Armaty te były tak starego systemu, że potrafił je obsługiwać tylko oficer prowiantowy pociągu pporucznik Kempner Marjan, który przed 40 laty służył przy tego rodzaju armatach.

Od dnia 13 stycznia patrolujemy w stronę Basiówki i Gródka Jagiellońskiego, ostrzeliwując pozycje i miejscowości zajęte przez nieprzyjaciela, urządzając tam z własnej inicjatywy wypadu na Wrocław, Karaczynów i Wielkopole i t. p. Dnia 4 lutego jedziemy przez Przemyśl do grupy Chyrowskiej gdzie zabezpieczamy linję Chyrów — Sanok, robiąc przytem liczne wypadu. Dnia 6 lutego atakujemy na własną rękę wieś Terło, gdzie rozbijamy silniejszy oddział nieprzyjacielski biorąc do niewoli 22 jeńców jeden k .m. 17 karabinów, 3 konie juczne z siodłami pod k. m. i wiele amunicji, przyczem nieprzyjaciel zostawił na pobojowisku przeszło 20-tu zabitych i wielu ciężko rannych; u nas był jeden żołnierz ciężko ranny. Następnego dnia planowaliśmy wypad, mający na celu zdobycie baterji nieprzyjacielskiej, jednak nie przyszło to do skutku, gdyż pociąg został odwołany do Lwowa skąd patrolował linję do Przemyśla.

18 lutego eskortujemy misję koalicyjną z Przemyśla do Lwowa w dwa dni potem wieziemy ze Lwowa do Przemyśla posłów na sejm w Warszawie. W dwa dni później bierze pociąg udział w ofensywie naszej pod Bratkowicami koło Gródka Jagiellońskiego. Tu pociąg wspierał atak dwoma armatami, oddział zaś szturmowy pociągu pod d-twem pporucznika Wudkiewicza przy śmiałym ataku na wzgórze 294 traci w zabitych swego dowódcę i 3-ch szeregowych, w rannych zaś 1 oficera i por. lekarza Jaklińskiego Leszka, który z karabinem w ręku szedł do szturm, strzelał i opatrywał rannych oraz 8 szeregowych,

utrzymując przytem krwawo zdobyte pozycje, aż do przybycia oddziałów piechoty.

Dalej patroluje pociąg linię Przemysł Chyrów i Przemysł Medyka. Na tej ostatniej jest często ostrzeliwany z fortu Siedliska, będącego w ręku rusinów, to też i artylerja pociągu ostrzeliwuje Siedliska z widocznym nieraz skutkiem.

13.III eskortuje pociąg z Przemysła do Sądowej Wiszni transporty wojsk generała Aleksandrowicza, gdzie współdziała w bitwie, oddając z jednej tylko połówki 53 strzałów, przyczem tak armata jak i parowóz zostały uszkodzone. Przed Sądową Wisznią załoga pociągu buduje rampę kolejową w lesie, służącą do wywagonowania transportów wojskowych.

W międzyczasie otrzymujemy trzeci wagon artyleryjski z trzycalówką rosyjską, dzięki czemu pociąg ma możność dzia-
łania tak wprzód jak i wstecz, bez przestawiania i obracania wagonów.

2. IV wyrusza pociąg do Ustrzysk gdzie mieliśmy bardzo uciążliwą pracę ponieważ rusini zawzięcie na tę linię następowali tak, że kilkakrotnie musieliśmy dzielić pociąg na dwie i więcej części, korzystając przytem z parowozów nie opancerzonych. Pojedyncze armaty nasze oddawały w ciągu kilku godzin po kilkadziesiąt strzałów, a raz połówka chłodzona mokremi szmatami, w ciągu trzech godzin oddała na Jałowe, kotę 587 i Jasień 280 strzałów w serjach po cztery, imitując w ten sposób baterję. Oddział szturmowy pociągu pancernego w sile 40 szeregowych, wspierany przez własną artylerję oczyszczał okolice toru kolejowego w odległości kilku kilometrów od toru, wyrzucał nieprzyjacielskie placówki z zajętych pozycji i sam je obsadzał, podczas gdy pociąg rozcłonkowany na kilka części był ustawicznie w ruchu, ostrzeliwując nieprzyjacielskie pozycje coraz to w innych miejscach.

Załoga pociągu wspierana artylerją pociągu brała również bardzo czynny udział w akcji bojowej baonu Rzeszowskiego, zajmując swoją piechotą wsie Jałowe i Hoszów. W czasie tej akcji był bardzo czynny oddział telefoniczny pociągu, zakładając linię i robiąc połączenia do 10 nieraz kilometrów.

Dnia 8.IV. pociąg patroluje drogę do Łupkowa nad granicą czeską, następnie zaś powraca pod Posadę Chyrowską, do gru-

py pułkownika Lindego, gdzie utrzymuje swą piechotę placówkę.

W tym czasie otrzymuje pociąg dwa wozy pancerne dla piechoty, opancerzone blachą stalową, z których każdy ma po dwa karabiny maszynowe na obie strony i ewentualnie po jednym k. m. na tył oraz po jednej armatce dla piechoty. Do wozów tych wchodzi się drzwiczkami z przodu względnie z tyłu wozu, tak że miały one między sobą połączenie.

Dnia 28.IV została „Pepetrójka“ odwołana do Lwowa z cze-



Oficerowie „Pepetrójki“.

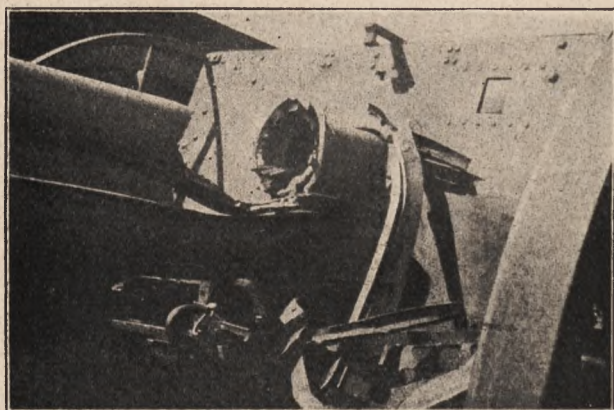
go cała załoga była bardzo zadowolona, gdyż składała się przeważnie z ochotników lwowian.

Załoga miała swego poetę w osobie pporucznika Belochlawka d-cy oddziału piechoty pociągu, piszącego pod pseudonimem „Orwicz“. Miała więc pancerka i swoją pieśń, opiewającą jej wesołe i ciężkie chwile, „zaczynającą się od wiersza“.

„Zawsze naprzód jako czujka,
Jedzie nasza pepetrójka“.

Dnia 29.IV o 2-ej 30 m. wyjechała Pepetrójka na dworzec Podzamecze do dyspozycji grupy pułkownika Mączyńskiego, gdzie otrzymała rozkaz jazdy w stronę Malechowa dla współdziałania w akcji rozpoczynającej się ofensywy. Pociąg ruszył natychmiast, ale już na pierwszym kilometrze za blokiem dostał się pod silny ogień nieprzyjacielskiej artylerji i utknął z powodu uszkodzonego granatem nasypu kolejowego. Wrócono więc na dworzec Podzamecze po lorę z żużlem, którym podsypano wiszące w powietrzu progi (podkłady) z szynami i naprawiwszy w ten sposób tor ruszyła „Pepetrójka“ naprzód.

Po minięciu drugiego mostu wszedł znów pociąg w bezpośrednią łączność z nieprzyjacielem, biorąc baterję ruską sto-



Rozerwana lufa armaty pod Malechowem 29..IV.19.

jącą w Malechowie pod skuteczny ogień swej polówki, tak że zmusił ją do zmiany pozycji. Ogniem zaś z kazamatki i k. m. ostrzeliwał pozycję nieprzyjacielskiej piechoty. To spowodowało natychmiastowy odwet ze strony nieprzyjaciela: pociąg, operujący na nasypie w zupełnie otwartej dolinie, dostał się pod bardzo silny ogień nieprzyjacielskiej artylerji, z którego jednak szczęśliwie wyszedł zmieniając ustawicznie swe stanowisko na torze kolejowym, dzięki czemu nieprzyjacielskie pociski grzęzły przeważnie w mokradłach, na których znajdował się nasyp z torem kolejowym. Tor ten kilkakrotnie uszkodzony pociskami nieprzyjacielskimi był natychmiast naprawiany pod ogniem artylerji i piechoty przez pluton pionierów pociągu pod dowództwem dziei-

nego porucznika Branka de Groo, wraz z przydzieloną partją z drugiej kompanji kolejowej.

Po 48-mym strzale z czołowej polówki nastąpiło rozsądzenie lufy, przyczem jeden oficer i jeden ogniomistrz zostali zranieni odłamkami lufy. Ponieważ nieprzyjaciel był już w odwrocie i tylko armatniami pociskami mogliśmy go osiągnąć, zostaliśmy zmuszeni po wypadku natychmiast wrócić do stacji kolejowej by na obrotnicy przestawić wagon z tyłową armatą naprzód, podczas gdy nasi pionierzy pracowali nad naprawieniem znów wysadzonego przed nami toru.

Zabrawszy silniejszą partję kompanji kolejowej i dalsze zapasowe szyny, powróciliśmy natychmiast i po naprawieniu toru w czterech miejscach dojechaliśmy na jeden kilometr od Malechowa. Ponieważ nieprzyjaciel zupełnie się cofnął, a my nie mając szyn łukowych i stwierdziwszy, że na następnym kilometrze most łukowy kamienny jest wysadzony, musieliśmy wstrzymać dalszy pościg i powrócić do stacji, meldując o sytuacji dowódcy grupy.

Bitwa pod Malechowem w której rusini zostali ostatecznie odparci z pod Lwowa, była ostatnią bitwą Lwowskiej „Pepe-trójki“, gdyż dnia 30 kwietnia 1919 r. nadszedł rozkaz Naczelnika Państwa mocą którego pociąg ten jako pociąg pancerny Nr. 3 dostał nazwę „Pociąg Pancerny Ppułkownik Lis — Kula“.

Od 1 do 19 maja 1919 r. wyjeżdża pociąg pancerny, Ppułk. Lis — Kula“ co noc pod stację kolejową Glinna Nawarja na linię Lwów-stryj, dla wspierania tam naszych pozycyj, ostrzeliwując podjeżdżający, i atakujący często ruski pociąg pancerny.

Dnia 17 maja jedziemy do Sichowa na linii Lwów - Stanisławów. Tutaj udało się patrolowi naszych pionierów ostatecznie wysadzić most kolejowy, uszkodzony już poprzednio przez rusinów pomimo, że mieli oni placówkę przy samym moście. Tymczasem zaś pociąg wraca do Lwowa po nowe przewidywania mostowe, które następnie, po odparciu rusinów, zostało 21 maja w przeciągu kilku godzin ustawione własnymi siłami. W tymże czasie patrol szturmowy pociągu z 1 k. m. dochodzi do Starego Siola, tracąc w walce jednego zabitego i 1 rannego.

Od 22 do 25 maja równolegle z prowadzoną ofensywą posuwa się pociąg przez Staresieło, Chlebowice, Borynicze do Chodorowa, naprawiając po drodze tor w bardzo wielu miejscach

zniszczony i kilka mostków zniszczonych przez rusinów, ostrzelując przytem cofającego się nieprzyjaciela. Uciążliwa praca trwała dnie i noce bez wytchnienia, gdyż tuż za nami postępował pociąg amunicyjny i sanitarny dla naszej posuwającej się armji. Po nawiązaniu łączności z grupą operacyjną, posuwającą się od Stryja do Choderowa, powrócił pociąg do Lwowa, skąd został natychmiast wysłany pod Baszczowice.

Po powrocie otrzymujemy rozkaz odjazdu przez Kraków do granicy i dalej do Warszawy, dokąd przybył dnia 29 maja



Poc. Panc. „Pptk. Lis-Kula“.

i pozostał do 8 sierpnia. Dnia tego objąłem d-two pociągu, mając dotychczas d-two kompanji k. m. w tym pociągu.

Zaraz też nastąpił odjazd pociągu do Częstochowy gdzie pozostaje on do 20 września, patrolując linię kolejową Częstochowa Herby w zmniejszonym składzie, a mianowicie parowozem półpancernym i dwoma wozami zwykłymi, 25 czerwca był pociąg ostrzeliwany w Herbach przez aeroplan niemiecki.

Mając teraz więcej wolnego czasu, zużyto go na wyszkolenie wojskowe żołnierza i prace oświatowe, została założona

w pociągu szkoła analfabetów, biblioteka żołnierska, chór, teatr żołnierski i drużyna piłki nożnej.

Dnia 1 października 1919 r. zmieniony przez pociąg pancerny „Paderewski“, wyjeżdża „Lis Kula“ do Lwowa, celem remontu obu parowozów, wozów pancernych i taborowych, gdzie pozostaje do 19 grudnia 1919 r., w którym to dniu odchodzi do Krakowa, zaś 17 lutego 20 r. przez Warszawę, Grodno przybywa do Wilna, do dyspozycji d-cy frontu litewsko - białoruskiego generała Szeptyckiego.

Dnia 3 kwietnia 20 r. odchodzi pociąg przez Wilno, Mołdeczno do Królewsczyny, do dyspozycji I-szej armji. W czasie tych dłuższych postojów odbywała się codziennie rano 3-godzinną wspólna musztra i ćwiczenia całej załogi, popołudniu zaś szkoła ćwiczenia poszczególnych rodzajów broni t. j. artylerji, piechoty, k. m. plutonu saperów i plutonu telefonicznego.

Dnia 15.V. wyjeżdżamy do Ziabek gdzie zostajemy przydzieleni do 8-ej dywizji piechoty. Tu otrzymujemy rozkaz krycia odwrotu własnych wojsk i zabezpieczenia ewakuacji stacji przed zbliżającym się nieprzyjacielem. Ponieważ nieprzyjaciel się nie ukazywał, wyjechał pociąg następnego dnia nad ranem celem nawiązania kontaktu z bolszewikami. Przed stacją Zachacie natknęliśmy się na silniejsze oddziały bolszewickie posuwające się wzdłuż toru. Ażeby nieprzyjaciela w marszu powstrzymać, otworzyła artylerja pociągu i k. m. ogień, zmuszając nieprzyjacielskie kolumny do rozwinięcia się w tyraljerę. Aby dostać języka, oddział szturmowy pociągu wykonał wypad do sąsiednich chałup, w których skryła się przednia straż nieprzyjacielska. Pporucznik Lasota, d-ca oddziału szturmowego, został wśród chałup zaatakowany przez 3-ch bolszewików równocześnie, nie tracąc jednak zimnej krwi położył pierwszego pchnięciem bagnetu, drugiego zastrzelił z karabinu, trzeciego zaś wziął do niewoli i przyprowadził do pociągu.

Po krótkiej walce, w której bolszewicy stracili kilkunastu zabitych i rannych, pociąg zagrożony na tyłach przez kawalerję, starającą się zniszczyć tor, musiał się cofnąć do Ziabek, zmuszając ogniem k. m. nieprzyjacielską kawalerję, do ucieczki.

Według zeznań jeńca pociąg miał do czynienia z 31 pułkiem bolszewickim w sile około 1500 ludzi. W ciągu tegoż dnia pociąg ponawiał wypad, powstrzymując zbliżającego się nieprzyjaciela

i ułatwiając w ten sposób własnej piechocie umocnienie się pomiędzy jeziorami Dołgoje i Świda. W czasie strzelaniny armata pociągu zdemontowała się ostatecznie i trzeba ją było naprawiać w ruchomych warsztatach artyleryjskich w Królewshyzynie, dokąd pociąg musiał odjechać po wodę i węgiel.

Następnie pociąg kryje odwrót 8 dywizji piechoty i 7 p. legjonów na Głębokie, ostrzeliwując następującego nieprzyjaciela, zabrawszy po drodze bagaż 68 p. Wielkopolskiej, którego tabory ugrzęzły w błocie. Przez palącą się Królewshyzynę cofnął się, kryjąc odwrót do Parafianowa, następnie wyjeżdża kilkakrotnie do Królewshyzyny skąd ostrzeliwuje zbliżającego się nieprzyjaciela, przyczem przednia armata została tak uszkodzona, że musiano tyłową armatę przesunąć naprzód.

Dnia 20 maja przybywa pociąg do linii piechoty w chwili ataku bolszewickiego na prawe skrzydło 68 p. p. Wielkopolskiej i załamywania się naszej linii. Przez natychmiastowy śmiały wyjazd przed własne pozycje, flankowym ogniem kartaczy artylerji i k. m. pociągu, załamuje rozwijający się pomyślnie atak bolszewicki i zmusza nieprzyjaciela do bezładnej ucieczki, przez co ułatwia 68 p. p. Wielkopolskiej nietylko uzyskanie z powrotem straconych pozycji, ale nawet i przejście do kontrataku. W czasie tej walki prócz zadania bardzo ciężkich strat piechocie nieprzyjacielskiej, celnym ogniem artylerji pociągu kierowanym nadzwyczaj dzielnie i sprawnie przez porucznika Władysława de Filipi zmuszono do wycofania się nieprzyjacielską baterję niszcząc jej jedno działo.

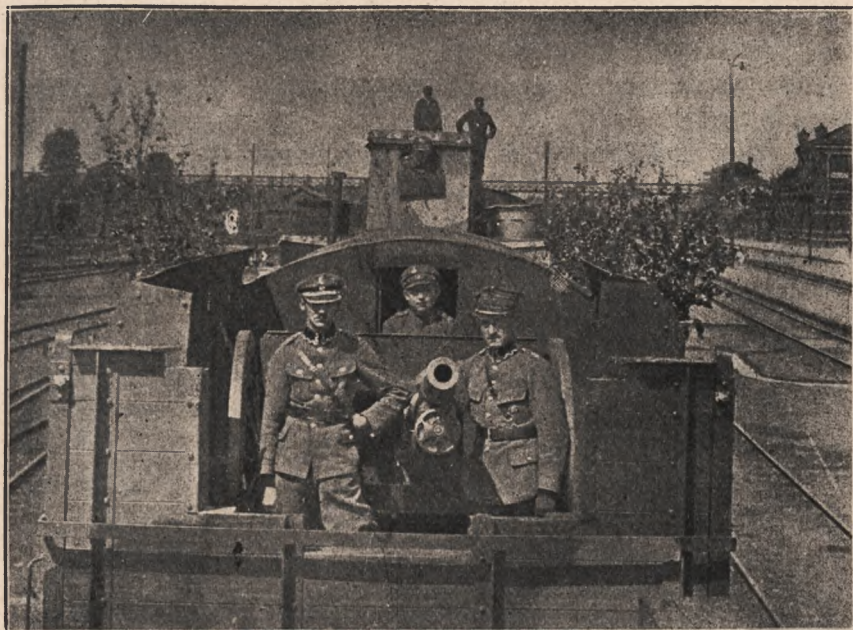
Wycofując się po skończonej akcji, pociąg ostrzeliwany celnym ogniem artylerji nieprzyjacielskiej, będąc już dwa km. poza naszym frontem, zostaje trafiony w parowóz, tym strzałem zniszczony kocioł nie daje możności dalszego korzystania z parowozu. Następne pociski zniszczyły wozy k. m. i załogi. W czasie tego ostrzeliwania ginie śmiercią bohaterską pierwszy oficer pociągu i d-ca artylerji pociągu porucznik Władysław de Filippi, pochowany później na cmentarzu Obrońców Lwowa. W kilka godzin potem zostaje pociąg wyciągnięty z linii bojowej przez pociąg pancerny Nr. 13. „Boruta“

Następnie odjeżdżamy do Wilna do remontu, 21 czerwca zaś wracamy z powrotem na front do Bobrujska, do dyspozycji

d-cy 14 dyw. piech. generała Konarzewskiego i patrolujemy linię kolejową Bobrujsk — Radmirowicze, której zagrażają ukryte po lasach bandy chłopskie prowadzone przez bolszewików, uzbrojone w kb. ręczne i maszynowe.

Dnia 3 lipca odchodzi pociąg przez Mołodeczno do Parafianowa, którą to stację odbiera bolszewikom, wspólnie z pociągiem pancernym „Boruta“ i dwoma kompanjami 47 p. p.

Odtąd zaczyna się dla pociągu znów bardzo ciężkie i żmudne zadanie, krycia odwrotu naszych wojsk pod bardzo silnym



Dowódca Poc. Panc. „Pplk. Lis - Kula“ Kpt. Madeyski Felicjan i Dowódca Art. Poc. Por. Stypal Zdzisław pod Mińskiem w czerwcu 1920 r.

naporem bolszewików. Oddawano niebrzyjacielowi most za mostem, stację za stacją, tylko po zaciętej walce z napierającymi i bardzo często odcinającymi na tyłach pociąg bolszewikami, po uprzednim wysadzeniu i zniszczeniu mostów, wież wodnych, stacji kolejowych, zwrotnic i sieci telefonicznych.

Niszczenie te przeprowadzał pociąg czasem sam, czasem z pomocą kompanji kolejowych. Równocześnie pomagaliśmy w ewakuacji ważniejszego materiału wojskowego i kolejowego.

Pierwszy most zniszczono pomiędzy Parafianowem a Bud-sławiem. Dnia 8 lipca po zniszczeniu 5 mostów i obiektów kolejowych wycofujemy się na nową linię obronną Niewiarę, gdzie, oddając 70 strzałów armatnich, odpieramy atak kawalerji bolszewickiej na 70 p. p. a następnie ostrzeliwani silnie na tyłach przez bolszewicką artylerję, zmuszeni jesteřmy cofnąć się do Krzywicz, skąd po zniszczeniu stacji i mostów w Krzywiczach i Wilejce wraz z całą armją cofamy się aż nad Wilję.

Dnia 10.VII po wysadzeniu mostu na Wilji i zniszczeniu wraz z kompanją kolejową stacji Mołodeczno „Lis Kula“ patroluje linię Mołodeczno — Połoczany — Horodźki, którą to stację niszczy trzecia kompanja kolejowa. Następnie patroluje odcinek Wojgiany-Listopady, odpierając nieprzyjaciela i ukazujące się na tyłach pociągu jego patrole konne z dwoma armatami, usiłujące przez wysadzenie toru odciąć nam odwrót. Wojgiany utrzymywał pociąg przez kilka godzin, stojąc na równej linii z tyralerją naszej piechoty i robiąc wciąż wypad, wstrzymał atakujących bolszewików ogniem własnej artylerji i k. m. Pod Bogdanowem zniszczył pociąg prócz mostów kolejowych również trzy mosty drogowe.

Dnia 15.VIII.20 osłaniamy odwrót 11 dyw. piech. cofającej się na Gawje, która następnego dnia obsadza odcinek Kiwry-Lipniszki, dokąd pociąg dostarcza jej amunicję z Lidy. Robiąc dnia następnego wypad, załoga pociągu zmusza silniejsze oddziały bolszewickie do wycofania się w stronę Berezowicy.

Dowiedziawszy się, że w tej wsi znajduje się sztab bolszewickiej brygady robimy na własną rękę śmiały wypad do Berezowicy, gdzie ogniem artylerji i k. m. oraz wypadem własnego oddziału szturmowego zmuszamy bolszewicki sztab wraz z całą brygadą do ucieczki w panicznym popłochu, zadając im przytem znaczne straty. Podczas tego wypadu, inne oddziały bolszewickie zajmują wieś Koprowicze, znajdującą się na tyłach pociągu, celem odcięcia odwrotu pancerce i usiłują w lesie zniszczyć tor, wysyłając potrol. Jednakże „Lis Kula“ przebija się szczęśliwie do stacji Gawja z powrotem, gdzie odpiera posuwającą się pod stację nieprzyjacielską piechotę, zabezpieczając w ten sposób odwrót własnych pułków cofających się wzdłuż północnej strony toru. Zniszczywszy stację i most kolejowy na rzece Gawji, a na-

stępnie na Rzywie, napierany przez kawalerję i artylerję bolszewicką ostrzeliwując się, wycofuje się do pozycji własnych nad tą rzeką.

Dnia 17 lipca kryje odwrót 11 i 17 dyw. piechoty. Na rozkaz 24 brygady oddział pionierów poc. panc. prowadzony przez por. Branka de Groo, który pełni równocześnie funkcję lekarza poc., niszczy most na Lebjodzie i cofa się do Lidy. Wieczorem dnia tego, gdy kawalerja bolszewicka atakuje Lidę, otrzymuje rozkaz jazdy w stronę Wilna, by cofające się oddziały dyw. generała Żeligowskiego skierować na zachód z ominięciem Lidy. Tymczasem zaś pociąg z czołgami miał utrzymać stację Lidę aż do powrotu „Lis Kuli“. Podawszy otrzymany rozkaz 29 p. p. znajdującemu się na 6 km. od Lidy, bojąc się odcięcia, musiał pociąg natychmiast wracać, gdyż strzelanina na tyłach w Lidzie coraz bardziej się wzmagala, następnie przycichła. Rzeczywiście, wracając, został pociąg pancerny obrzucony granatami ręcznymi przez bolszewików z mostu nad torem Wileńskim, a sama stacja Lida, do której pociąg musiał jechać, by po zmianieniu zwrotnic wyjechać na Zachód, była już w ręku bolszewików. Ostrzeliwując się na wszystkie strony, udało się załodze pociągu nastawić właściwy tor i wydostać się szczęśliwie ze stacji, będąc przez nieprzyjacielską piechotę mocno ostrzeliwaną.

Za stacją spotkano oddział nieprzyjacielski pracujący nad zniszczeniem mostu i toru, który to oddział zdołano jednak zawczasu zmusić do ucieczki. Na dwa kilometry za stacją rozbił pociąg swym ogniem dwie sotnie kozaków. Spotkawszy pociąg z czołgami, zatrzymuje się do wieczora. Wciąż przez nieprzyjacielskie podjazdy na tyłach zagrożane, musiały obydwie pociągi cofnąć się do stacji Skrzybowce. Dnia 18 lipca z rozkazu 1-szej armji wysadza most na Lebjodzie, a następnie stację Skrzybowce. Następnego dnia patrolujemy linię Skrzybowce Różanka i dowozimy amunicję i prowiant oddziałom 17 dyw. piechoty, następnie zaś kryjemy odwrót tej dywizji na nową linię obronną pod Różanką i Jelne, robiąc często wypadki dla powstrzymania następującego nieprzyjaciela. Trzeciego dnia po zniszczeniu stacji Różanka przy pomocy oddziałów 13 komp. kolejowej kryje pociąg dalszy odwrót 17 dyw. piechoty i 1-szej dyw. litw.-biał. przez Niemen, niszcząc po drodze 6 mostów ko-

lejowych, kilka drogowych i rozbijając następujące dwie kompanie bolszewickiej piechoty i sotnię kozaków.

21 lipca wyjeżdża pociąg do stacji Mosty, gdzie zmusza do ucieczki kawalerję bolszewicka. Przez drugim takim wypadzie dostaje się pod bardzo celny ogień artylerji nieprzyjacielskiej, którym został tor na tyłach naszych tak uszkodzony, że tylko z wielką trudnością zdołaliśmy się wycofać po uprzednim przepędzeniu nieprzyjaciela, poczem wielki most na Niemnie został przez kompanję kolejową zniszczony.

Przez dwa następne dni pozostawał pociąg w linii obronnej nad Niemnem, trzeciego zaś dnia dla krwicia odwrotu oddziałów 17 dyw. piechoty i 1-szej dyw. lit.-biał. na Brzostowice Wielkie i powstrzymania naciskającego nieprzviaciela zaatakował pociąg wieś Deńkowce, następnie zaś w myśl rozkazu wycofał się do stacji Wołkowysk, a stamtąd do Walił. 21 lipca patroluje „Lis Kula“ do Brzostowic, szukając łączności z oddziałami 4-tej armji, a następnego dnia z rozkazu d-cv grupy generała Jędrzejewicza, patroluje linję Kurjanv Jewje, trzeciego zaś dnia Białystok — Kurjany, staczając kilkakrotną walkę z atakującym nieprzyjacielem.

Dnia 28.VII.20 r. jedziemy wraz z pociągiem czołgów po wodę i węgiel do stacji Białystok, w godzinę zaś potem został Białystok przez bolszewików po zaciętej walce zajęty. Gdyby więc nie to przypadkowe cofnięcie się naszych po węgiel, byłyby oba pociągi odcięte, gdyż stojąc pod Kurjanami, nie wiedzieliśmy, że węzłowa stacja na naszych tyłach została przez nieprzyjaciela zajęta. Następnego dnia patroluje pociąg linję Białystok — Łapy, przechodząc pod rozkazy armji ochotniczej generała Hallera. Kiedy bolszewicy zaatakowali trzeciego dnia pozycje naszej piechoty pod Łapami, pociąg ukryty pomiędzy wałami, nie mógł w akcji z piechotą współdziałać. Wyjechał więc znacznie naprzód przez własną linję poza wały i gdy bolszewicy odparci przez naszą piechotę, cofając się doszli do wysokości pociągu pancernego, otworzył na nich ogień dwóch armat, 7 k. m. i karabinów piechoty, rozbijając zupełnie nieprzyjaciela, który zostawił w polu około 40 zabitych, jeden k. m., wiele karabinów i jeńców. Przez dni następne na rozkaz pułkownika Zagórskiego bronił pociąg przeprawę przez Narew. Dnia 1.VIII kryje „Lis Kula“ odwrót dyw. ochotniczej od Łap do Racibory.

Następnego dnia, szukając w nocy łączności pomiędzy 4-tym p. leg., a innymi naszymi oddziałami, wpadł pociąg na tyły bolszewickie we wsi Jabłonie, rozbijając ogniem własnej artylerji, prowadzonym bardzo sprawnie przez por. Stypała Zdzisława, i k. m. piechotę i tabory bolszewickie, zmuszając ich do odwrotu w popłochu. W wypadzie tym zdobyliśmy jeden k. m.

Wskutek przerwania przez bolszewików naszych linii i zagrożenia na tyłach, musiał pociąg pancerny „Lis Kula“ wraz z pociągiem pancernym „Mściciel“ cofnąć się do stacji Szepietowo, gdzie wywiązała się dłuższa walka pomiędzy tymi pociągami, a znajdującą się już na naszych tyłach artylerją i kawalerją bolszewicką. Nocy tej patrolujemy linię Szepietowo — Czyżew; następnego dnia rozpędzamy ogniem k. m. patrol bolszewicki i przerywamy telefoniczne połączenia kolejowe, ponieważ za pomocą tychże bolszewicy podsłuchiwali nasze rozkazy. Pociąg też miał sposobność często podsłuchiwania w ten sposób bolszewików, jak i rozmawiania z nimi. Ja sam miałem możność rozmawiać w ten sposób telefonicznie z d-cą brygady bolszewickiej Niemcem, który mię poprosił, bym dla niego zamówił pokój w hotelu Bristol w Warszawie, dokąd za tydzień miał przybyć, licząc na zdobycie Warszawy.

Następnie osłania pociąg własny odwrót pod Czyżewem. Poszukując łączności z oddziałami znajdującymi się na północ od toru, które pod wpływem silnego nacisku bolszewików już przedtem się cofnęły, dostał się pociąg na 9 km. za Czyżewem koło wsi Wśródborz w ogień nieprzyjacielskiej artylerji z odległości 500 metrów od toru. Był to wypad sotni kozaków z jedną armatą, dokonany specjalnie celem odcięcia odwrotu naszej pancerce, co dowiedzieliśmy się później od jeńców. Pomimo, że jeden z granatów trafił w tor przed pociągiem jadącym pełną parą, udało się pociągowi przedostać szczęśliwie przez wysadzony tor, a następnie ogniem własnej artylerji i k. m. zmusić oddział bolszewicki do panicznej ucieczki w stronę Czyżewa.

Dnia 4.VIII w czasie wypadu ze stacji Małkinia pociąg zmusza do cofnięcia się oddziały piechoty i kawalerji bolszewickiej. To samo stało się dnia następnego pod Zawistami, z której to wsi pociąg własnym ogniem i wypadem oddziału szturmowe-

go wyrzucił bolszewików, zdobywając przytem jeden k. m. i ułatwiając tem własnej piechocie zajecie utraconej pozycji.

Dnia 7.VIII wykonano znów wypad z pomyślnym skutkiem, zmuszając artylerję nieprzyjacielską do opuszczenia pozycji w lesie koło obozu Gąsiorowo. Następnie kryje pociąg odwrót własnych oddziałów z przyczulka mostowego Małkinia, broniąc mostu Warszawskiego do następnego dnia rano, pomimo, że bolszewicy sforsowali most Siedlecki i zajęli wieś Trębowce i sąsiednie i dopiero na rozkaz cofa się do Zieleńca, nawiązując łączność z 1 dyw. litew.-biał.

Dnia 9.VIII otrzymuje „Lis Kula“ rozkaz z Nacz. Dowództwa odjazdu przez Warszawę do Modlina, zaś w dniu następnym wyjechał przez Gąsocin w stronę Ciechanowa, wioząc rozkaz 8 br. kawalerji, by 203 pułk kawalerji cofnął się do Łopocina, pociąg z czołgami do Nasielska, pociąg pancerny „Lis Kula“ i pociąg pancerny „Hallerczyk“ do Gąsocina, skąd ostatnie patrolowały aż do Świercza i, będąc często ostrzeliwane przez artylerję nieprzyjacielską, rozpraszały wciąż grupujące się oddziały bolszewickie.

Dnia 12.VIII kryje pociąg odwrót wojsk naszych od Świercza do Modlina, gdzie stoi na linii fortów przy forcie 15, skąd robi częste wypadki i ostrzeliwuje swą artylerją Nasielsk i ukazującego się nieprzyjaciela, będąc przytem silnie ostrzeliwany przez bolszewicką artylerję.

Od dnia 16.VIII wspomaga pociąg akcję wypadową 17 dyw. piech. i, naprawiając po drodze tor kolejowy, psuty ustawicznie przez bolszewików, dojeżdża po ciężkich walkach do Nasielska.

Posuwając się powoli dalej, strzelając i będąc ostrzeliwanym i naprawiając równocześnie wysadzone tory i mostki, dojeżdża pociąg z trudem do Gąsocina w chwili cofania się własnych oddziałów piechoty pod przeważającym naciskiem 2-ch pułków piechoty bolszewickiej. Następnie śmiałym wypadem, popartym ogniem własnym pociągu z 3-ch dział artyleryjskich, 2-ch działek piechoty i 1 k. m., zmusza nieprzyjaciela do ucieczki, zajmując stację Gąsocin. Patrolując dalej, zajmuje stację

Świercz i dalej na wysokości wsi Busk natrafia na zupełnie zniszczony most i tor. Przez cały dzień 18.VIII trwa naprawa mostu przez załogę pociągu, ponieważ nieprzyjaciel, skoro tylko pancierka się zbliżała, tak celnie ją ostrzeliwał, że zmuszał ją kilkakrotnie do wycofania się. W nocy dopiero udało się tor wykończyć w tym i kilkunastu dalszych miejscach, i dopiero rano dociera „Lis Kula“ do Ciechanowa.

W ciągu dnia 20.VIII nadjechały tu pociągi pancerne „Hallerczyk“ i „Danuta“, oraz pociąg z czołgami i jako samodzielna grupa pociągów pancernych forsujemy linię Ciechanów — Mława. Droga była bardzo ciężka z powodu licznych uszkodzeń torów, które musiano wśród nocy szybko naprawiać. Na przejeździe kolejowym we wsi Krośnicy przerwano w nocy kolumnę taborów bolszewickich przechodzącą właśnie przez tor, która ogniem artylerji i k. m. 2-ch pancerek została zniszczona. Na stacji Konopki schwytano kilku jeńców, oraz kilka wozów z amunicją. Tutaj dostały się pociągi pancerne pod ogień artylerji nieprzyjacielskiej, a po zachodniej stronie toru widać było zdala długie kolumny taborów bolszewickich zdążające ku Mławie, którym jednakże pancierki zdołały odwrót odciąć. Wjeżdżając około południa do Mławy, przecięto po raz drugi nieprzyjacielskie kolumny taborowe, wzbudzając u bolszewików szalony popłoch, którzy, wysadziwszy po drodze tyle mostów kolejowych i torów, i mając wiadomości, że nasze wojska są dopiero pod Nasielskiem, zupełnie się nas w tej okolicy niespodziewali.

Wkrótce jednakże dostały się pancierki pod ogień baterji bolszewickich z trzech stron. Silny ogień naszych 3-ch pancerek i kilku czołgów zmusił te baterje w bardzo krótkim czasie do zaprzestania strzelaniny. Potem ostrzeliwał pociąg pancerny „Lis Kula“ wieś znajdującą się po lewej stronie toru kolejowego, z której wysuwały się oddziały nieprzyjacielskie w stronę toru, następnie zaś oddział szturmowy pociągu przeszedł do szturm, biorąc do niewoli około 100 bolszewików, zdobywając 8 k. m., wiele karabinów, materiał telefoniczny i sztandar bolszewicki.

Następnie dla zbadania sytuacji wyrusza pociąg do stacji kolejowej Mława i dalej w stronę Iłowo celem przeszkodzenia oddziałom bolszewickim w przebiciu się przez tor kolejowy, co się po dłuższej walce udało. Następnie wraca pociąg przez Mławę w stronę Wyszyny, w międzyczasie naprawia zniszczony tor kolejowy i patroluje linię, przez którą usiłowała się przebić dywizja bolszewicka w stronę Mławy. Przy odpieraniu tej dywizji został trafiony pociskiem artylerji bolszewickiej pociąg pancerny „Danuta“, przyczem zginął śmiercią bohaterską major Nowicki dowódca naszej grupy pancernej. Po odparciu nieprzyjacielskiej dywizji jedziemy przez Iłowo do Działdowa celem ściągnięcia pociągu pancernego „Wilk“, skąd wracamy do Ciechanowa i przez następne dni patrolujemy linię aż do Działdowa.

Następnie „Lis Kula“ jedzie do Warszawy, a stamtąd na rozkaz Szefa Kolejnictwa Naczelnego Dowództwa odchodzi do Lwowa dokąd przybywa 5.IX.20 r. W dwa dni potem ruszamy pod Krasne, skąd ostrzeliwujemy bolszewików we wsi Stronibaby przy torze kolejowym w kierunku na Złoczów. Na linii kolejowej od strony Brodów ukazuje się pociąg pancerny bolszewicki. „Lis Kula“ zwalcza go ogniem swej artylerji, oddając na niego 50 strzałów polówki, podczas czego wybucha nabój w lufie, raniąc jednego oficera i 3-ch żołnierzy poczem oddaje pociąg jeszcze 15 strzałów z drugiej polówki, czem zmusza pancerkę bolszewicką do ucieczki. Dnia następnego znów próbuje pancerka bolszewicka zbliżyć się pod stację Krasne, lecz zostaje ogniem naszego pociągu wstrzymaną.

Dnia 10.IX.20 r. nieprzyjacielskie baterje ciężka i polowa zmuszają nasz pociąg do chwilowego wycofania się ze stacji Krasne w stronę Kutkorza, niszcząc przytem w kilku miejscach tor kolejowy. Dnia następnego znów sie to samo powtarza. gdyż na noc wracał pociąg do Krasnego, rano zaś ostrzeliwany przez baterję nieprzyjacielską, musiał sie wycofać. Dnia 13.IX.20 r. zwalcza „Lis Kula“ nieprzyjacielskie pancerki i broni stację Krasne. W dnie następne robi kilka pomyślnych wypadów i wspiera posuwające się naprzód oddziały 5-ej i 6-ej dywizji piechoty. Dnia 16.IX cofają się bolszewicy za Bug, niszcząc za sobą mosty. Po naprawieniu mostów i toru dojeżdżamy do Zło-

czewa. Dalej na Tarnopol działać nie możemy, ponieważ bolszewicy przerobili tor na szerokotorowy.

Wobec tego wraca „Lis Kula“ do Lwowa, w listopadzie odchodzi na miesiąc do Równa, skąd znów wraca do Lwowa celem naprawy i przerobienia całego pociągu.

W marcu 1921 r. odchodzi pociąg pancerny „Lis Kula“ do dyspozycji Inspektora Armji generała Szeptyckiego w Krakowie, z postojem w Granicy, potem w Olkusz. Dzielna załoga pociągu wpisała do historii pociągu jeszcze niejedyn chlubny czyn w ustaleniu zachodnich granic kraju, aż 12 sierpnia 1921 roku odchodzi pociąg do Krakowa celem zupełnej likwidacji w 1-szym pułku kolejowym.



Pamiętne boje kolumny samochodów pancernych pod Dzierżniowem i Drobinem 15 i 16 sierpnia 1920 r.

(Spisane ze słów uczestnika).

Trzynastego sierpnia ostatni przegląd maszyn i wymarsz „na front“, niestety bardzo bliski. Czternasty sierpień przybycie do Płońska, połączenie się z pierwszym plutonem, jakie takie zorjentowanie się w sytuacji, krótki odpoczynek i pierwszy rozkaz bojowy. „Kolumna samochodów pancernych pod d-twem por. Karkoza w składzie 8-miu samochodów Ford, 2-ch samochodów White, Packard z armatą i sam. Fiat, jako pomocniczy, wykona samodzielny wypad bez osłony w kierunku na miejscowość Górę. Cel wywiadu — przeszukanie terenu pomiędzy Dzierżniowem i Drobinem“.

Dla orientacji należy zaznaczyć, że samochody Ford posiadały całkowite opancerzenie i ciężkie karabiny maszynowe; Whit'y były to samochody półpancerne i miały obsługę (pluton) składającą się z marynarzy uzbrojonych w karabiny i granaty ręczne. Uzbrojenie każdego samochodu stanowiło 4 c. k. m. Na samochodzie Packard mieliśmy ustawioną połowę armatki, samochód Fiat półciężarowy typu 15-Ter z obsługą 5 żołnierzy spełniał rolę wozu amunicyjnego i zaopatrzenia.

Niechętna ale stanowcza pobudka już o trzeciej rano postawiła nas na nogi, a śpieszne przygotowania do wymarszu nie dały możliwości zagłębić się w filozoficzne rozmyślenia na temat możliwych ewentualności. A zresztą czy żołnierz kiedy myśli nad tem, co go czeka. Przeczucia niespodzianek i zrozumienie swej roli pobudzały żołnierzy do wyteżonej pracy. „Wielkie polowanie“ miało się niedługo zacząć.

Godzina 4-ta zastała nas już w szczerym polu: kolumna w szyku marszowym sprawnie posuwała się w kierunku nieprzyjaciela. Wyteżony wzrok d-cy i żołnierzy starał się dojrzeć ukrytego wroga. Ręka karabiniera kurczowo zacisnęła się na kolbie cekaemu — kierowca zdawał się stanowić jedną całość z maszyną, starał się wyczuć każde jej technienie, bojąc się ją nadwyreżyć, by w decydującej chwili nie zawiodła w swej odpowiedzialnej pracy.

Napróżno jednak baczne oczy żołnierzy siliły się wysledzić nieprzyjaciela: cisza i spokój dookoła. Po jakimś czasie d-ca zatrzymuje kolumnę na rozstaju dróg, z których jedna bieży do wioski Góry, druga zawraca do Dzierżniowa. Po kolumnie przebiega dreszcz oczekiwania: wiadomości zdobyte od przechodzącego chłopka elektryzują obsługę wozów: w pobliskim folwarku bolszewicy młóca zboże, najwidoczniej nie spodziewają się zupełnie jakiegokolwiek napadu. Takiej gratki wypuścić nie można: krótki rozkaz i cztery Fordy jeden za drugim pobiegły w stronę zabudowań folwarcznych na krótką rozprawę z najeźdźcami. Reszta kolumny ustawiona na skrzyżowaniu dróg w kierunku na Dzierżniowo ma oczekiwać na załatwienie krótkich porachunków.

Zaskoczony zniemacka nieprzyjaciel (około 50 bolszewików) stawia słaby opór: komisarz z papierami i „gotowizną“ po chwili zajmuje miejsce na jednej z maszyn w smutnej roli jeńca - pasażera, reszta nie dokończy już rozpoczętej młócki. Połączona kolumna rozpoczyna dalszy marsz w kierunku Dzierżniowa.

Przed samym Dzierżniowem szosa jakby umyślnie zapada w jar, tworząc wymarzone naturalne ukrycia dla skradającej się cicho kolumny. Ostatnie wiadomości o nieprzyjacielu brzmią bardzo pomyślnie: w folwarku sztab 18-tej dywizji bolszewickiej, zaraz za zakrętem, na otwartym polu długie kolejki zgłodniałych niedoszłych pogromców „burżuazyjnej Polski“ z niecierpliwością oczekują chwili, gdy „powaria“ hojną ręką rozpoczną rozdawać gorące „szczy“.

I znów krótki rozkaz: dwie pancerki cicho odłączają się od kolumny by wykonać wypad na Drobin: ich strzały mają być sygnałem do rozpoczęcia krwawych zapasów.

Chwila naprężonego oczekiwania. Kolumna zdaje się zamarła w bezruchu, lecz wyczuwa się, że w każdej chwili goto-

wa jest do skoku by zgranym ogniem karabinów maszynowych zdzięsiętkować znieawidzonego wroga.

Suchy trzask cekaemu. To sygnał do walki. Kolumna jak wąż zwija się do ataku, kłęby silnego dymu dają znać o pewnej dozie zdenerwowania kierowców.

Szybko wypada kolumna z zakrętu. Przed lufami karabinów niezliczona ilość celów.

Nieprzyjaciel w dalszym ciągu jest zajęty myślą o strawie. Kolumna podsuwa się na odległość 600 — 800 metrów. Jeszcze chwila i zgodny chór tenorów - cekaemów pokrywa krótki, urywany bas — armatki z Packarda.



Obłędne wycia dziesiętkowanego nieprzyjaciela zlewają się z miarowym warkotem silników i straszną w swej bezwzględności kanonadą cekaemów, które jak łany zboża kładą szeregi oszalałych ze strachu „krasnoarmiejców“. Pociski armatnie rwą w strzępy, ustawione w szereg kuchnie, rozlewając nierozdaną strawę na wijących się w przedśmiertnych drgawkach bolszewików. Niedawna idylla przemieniła się w piekło na ziemi. Śmierć ma bogate żniwo. Obóz, przed chwilą kipiący życiem, staje się ponurem cmentarzyskiem. Lecz oto cekaemy zdają się być syte; nie mają więcej celów; kanonada powoli cichnie; kto

został żywy, ratuje się ucieczką, szukając osłony za każdym wzniesieniem terenu.

Za chwilę kanonada zupełnie ucicha. Jedna z pancerek wraca z Droбина, wzywając kolumnę w tamtym kierunku, ponieważ teraz walka przeniosła się na rynek, gdzie zbudzeni ze snu „towariszczy“ prawie w neglizżu bronią się zaciekle. Zamilkły na chwilę cekaemy; zato silniki odezwały się głośniej, teraz na nich przyszła kolej i kolumna po chwili dopada nieprzyjaciela w rynku.

Tu już cekaemy schodzą na plan drugi, obsługa opuszcza pancerki i granatami toruje sobie drogę wśród chmury bolszewików broniących siedliska sztabu. Lecz granaty robią swoje: po chwili czerwony komisarz z rewolwerem w rękę i z teką pod pachą, chce ratować się ucieczką przez okno; ogłuszony pada; ważne dokumenty i zagrabiona gotówka staje się zdobyczą zwycięzców. Komisarz dzieli los swego poprzednika — dalej będzie podróżował na Fiacie.

Opór przeciwnika słabnie. Wierna sojuszniczka wszelkich niepowodzeń — panika i tu znajduje odpowiednie pole do działania: „towariszczy“ zapomnieli o walce z wrogiem, teraz walczą między sobą o konie i furmanki, by ratować się ucieczką; walka zamienia się w pościg uchodzącego nieprzyjaciela. Karabiny maszynowe strącają z koni i furmanek przerażonych bolszewików; kto może szuka ucieczki w polu. Tu pancerki nie mają co robić, ich rola skończona: nieprzyjaciel nie prędko będzie zdolny do dalszej akcji. Okoliczne lasy długo będą gościć rozproszone szeregi 18-ej dywizji.

Upojona zwycięstwem załoga pancerek nie myśli spocząć na laurach i rusza w dalszą drogę, będąc już teraz sama przygotowana na zaczepkę. Prawdopodobnie stojące w okolicy bolszewickie oddziały zechcą pomścić niezbyt bohaterską śmierć swych kamratów i dać dobrą nauczkę „polaczkom“. Kolumna porusza się wolno, odległość pomiędzy samochodami 50 — 60 metrów; karabiny i armatka gotowe do strzału; nieprzyjaciela jednak nie widać.

Na krótkim marszu meldunek do d-cy: jeden z załogi zauważył za poblizkim lasem tumany kurzu — być może są to oddziały nieprzyjacielskiej kolumny. D-ca por. Karkoz wchodzi na samochód i przy pomocy lornetki bada okolicę. Lecz już po

chwili opuszcza stanowisko. Padają rozkazy; szybko zwracają się lufy w kierunku skłębionych tumanów kurzu. To trzy sotnie kozaków stara się galopem dojechać do szosy by przeciąć drogę kolumnie.

Odwieczna taktyka oddziałów kozackich nakazuje im walczyć łąwą. Na tą chwilę czeka por. Karkoz. Jeszcze nie milknie krótka komenda, a już smugi ognia i dymu z luf karabinowych i armatniej sieją śmierć i zniszczenie w szeregach nieprzyjaciela. Komisarze bolszewicy muszą być mimowolnymi świadkami pogromu nadeszłej pomocy. Morderczy ogień karabinów maszynowych sieje spustoszenie nie do opisania w szeregach kozackich. Chyba sam Lucyfer zgromadził tak pewne cele dla równo odbijających swój takt cekaemów. Artylerzyści z Packarda też mają żniwo: zdaje się, że żaden z odłamków kartaczy nie idzie na marne, każdy znajduje swe przeznaczenie, czy to grążąc w skłębionych cielskach koni, czy to siejąc śmierć wśród kozackiej starszozny.

Już dalsze szeregi ratują się ucieczką, karabinierzy pancerek nie są mściwi, nie posyłają już więcej śmiercionośnych pocisków w zwały koni i ludzi, budzi się w nich żyłka myśliwska, teraz na muszki luf karabinowych starają się chwycić poszczególnych jeźdźców, oszczędzając konie, które uzupełnią zdo-
bycz z Drobina.

Lecz przecie jeszcze nie koniec epopei, wszak tu w nieprzyjacielskim terenie nie można liczyć na dostawę amunicji, każdy nabój powinien być oszczędzany. To też d-ca nakazuje przerwać „polowanie“ i kolumna, ponownie uszykowana, znowu jest gotowa do przyjęcia walki.

Lecz rozbity nieprzyjaciel nie zdradzał w ciągu tego dnia chęci do dalszej zaczepki. Obladowani chlebem, którego brakowało i innymi zapasami, cofnęliśmy się na Płońsk, dostarczając naszej kawalerji nowy „remont“ z kozackich koni, a jednemu z wyższych d-ców bryczkę angielską prawdopodobnie zrabowaną przez bolszewików w jednym z majątków spotkanych na drodze.

Noc minęła spokojnie. Znużona walką i zdawaniem relacji z przebiegu wydarzeń, załoga spała snem twardym podczas gdy d-two opracowywało nowe śmiałe plany na najbliższą przyszłość. Niestety, dzień następny nie dał już takich sukcesów:

wróg, nauczony gorzkim doświadczeniem, stał się bardziej ostrożnym i przezornym na wszelkie niemiłe niespodzianki z naszej strony.

Tym razem kolumna otrzymuje rozkaz wyruszenia również w kierunku na wioskę Górę i zajechania od tyłu bolszewików, skąd, jak należało przypuszczać, nie mogli się oni spodziewać napadu.

Zebrane wiadomości o stanowiskach nieprzyjaciela zmuszają nas do wykonania pętli i nadrobienia z górą 30-tu kilometrów szosą w kierunku na Płock.

Pod miejscowością Góra natrafiamy na dwie drogi: jedna bagnista, a więc niemożliwa do przejazdu dla naszych ciężkich maszyn, druga prowadzi przez pola i kartofliska. Tu Fordy dostają szkołę, ale zdają egzamin doskonale: góra objechana; jesteśmy na szosie 6 kilometrów za wioską Górą.

Naraz niespodzianka: ogień karabinów maszynowych przegradza nam drogę. Walka na niewidzianego nie jest naszą metodą, cofamy się więc 1 — 1½ km. i wysyłamy patrol złożony z wyborowych żołnierzy celem zrobienia wywiadu skąd padły strzały. Umówiony znak, wybuch granatu miał być dla nas sygnałem wymarszu w kierunku słyszanego huku.

Wysłany patrol pod d-twem poznańskiego rzeźnika, który czuł się nieswojo jeżeli codzień nie miał możliwości przyjąć udziału w walce, nie kazał długo na siebie czekać: trzy kolejne wybuchy granatów ręcznych głośnym echem odbiły się po okolicznych lasach. Po chwili warczały już silniki Fordów; lufy karabinów maszynowych zdawały się wypatrywać nieprzyjaciela; kolumna szybko posuwała się w kierunku skąd było słycać odgłosy wybuchów.

Meldunek żołnierza, który się ukazał z przydrożnego rowu rozwiął wszelkie domniemania: bolszewicy byli na pobliskim folwarku, górującym nad szosą; oni to byli sprawcami niedawnych strzałów.

Kolumna „ruszyła z kopyta“ na folwark. Błyskawiczny zajazd pokrzyżował plany i szyki nieprzyjaciela. Bolszewicy, porzuciwszy furmanki z rzeczami, do których jeszcze nie zdążyli wprzódz koni, ukryli się za pobliskim murem i rozpoczęli ostrzeliwać pancerkę. Krótka i nierówna walka zakończyła się, jak należało przypuszczać, naszym zwycięstwem; czterech zabitych i jeden ranny — oto rezultaty kilkuminutowej strzelaniny.

Dalej nie było co tu robić. Kolumna wycofała się na szosę Płońsk — Płock i miała zamiar uderzyć na wioskę Górę. Jednakże wiadomości uzyskane od wypadkowo spotkanego na drodze chłopka zasadniczo wpłynęły na zmianę naszych zamierzeń: otwarta walka z całym pułkiem bolszewików, który stanął dnia poprzedniego na kwaterę za Górą, byłaby zupełnym bezsenssem.

Krótką naradą d-ców. Zapada postanowienie ominąć Górę bocznymi drogami i chwilowo nie wdawać się w walkę z nieprzyjacielem od strony, z której może oczekiwać. Znowu krótka próba dla Fordów; Góra ominięta; jesteśmy ponownie na szosie w okolicy Gumowa. Tu, przy moście, pozostawiamy dwa Fordy, mające osłonić odwrót, a kolumna rusza w dalszą drogę.

Obecnie jesteśmy na tyłach bolszewików; d-two decyduje się na zaskoczenie nieprzyjaciela i po chwili kolumna rusza w szyku bojowym w kierunku wioski Góry.

Niestety nowa niespodzianka: na zadrzewionym zakręcie szosy wyłania się barykada ze ściętych drzew przydrożnych. Widocznie nieprzyjaciel został już poinformowany o naszej bytności w tych okolicach i zawczasu przygotował się na godne przyjęcie.

Samej wioski Góry nie widać z zakrętu, jedynie wieża kościelna może służyć punktem orientacyjnym. Por. Karkoz wysiada z samochodu i z kilkoma żołnierzami udaje się na zbadanie barykady.

Krótkie zorjentowanie się w sytuacji upewnia go, że objazd jest możliwy i po chwili kilku z załogi toporami i łopatami stara się umożliwić przejazd kolumnie obok barykady po zboczu szosy.

Ponieważ od czasu do czasu padały strzały karabinowe ze strony bolszewików, my zaś posiadaliśmy mały zapas amunicji karabinowej, załoga Packarda otrzymuje rozkaz ostrzelania wioski, aby zdemoralizować znajdujących się tam bolszewików. Padają pierwsze strzały „naszej artylerji“, lecz po chwili stwierdzamy, że pociski lecą zbyt nisko, strącając liście i gałęzie tuż nad naszymi głowami. Załoga armatki otrzymuje rozkaz strzelania wyżej, lecz w tejże chwili kilka pocisków, rozrywających się za nami na szosie, przekonywa nas, że to nieprzyjaciel w ten sposób daje nam znać o sobie.

Sytuacja staje się groźna, ponieważ niema najmniejszej wątpliwości, że widziana przez nas wieża kościelna jest dosko-

nałym punktem obserwacyjnym nieprzyjacielskiej artylerji i że bolszewicy widzą nas jak na dłoni.

D-ca nakazuje odwrót. Kolumna zawraca i wycofuje się z ostrzeliwanego terenu.

Wtem pod celnymi pociskami nieprzyjaciela zostaje uszkodzony mechanizm kierowniczy jednego z Fordów. Gdy pod działaniem ognia cekaemów naszej kolumny ogień nieprzyjacielski zaczyna słabnąć, udaje się samochód zawrócić; niestety celne strzały, znajdującej się w pobliżu, baterji bolszewickiej, zmuszają kolumnę do szybkiego odrotu, a uszkodzony samochód po uruchomieniu silnika stacza się do rowu.

Teraz nieprzyjaciel cały swój morderczy ogień skierowuje na niezdolną do walki pancerkę. Pierwszym pociskiem zostaje ciężko ranny por. Karkoz w chwili, gdy z obsadą samochodu stara się go wydobyć z rowu.

Dalsze dwa pociski z prawej i lewej strony maszyny rozrywają częściowo pancierz i uszkodzają koło, jednakże załoga samochodu ukryta za samochodem wychodzi bez szwanku.

Nie widząc nikogo z żołnierzy naszych, bolszewicy uznają samochód za ostatecznie rozbity i skierowują swój ogień na uchodzącą kolumnę lecz bezskutecznie.

Ten korzystny obrót sprawy dla załogi rozbitego Forda daje możliwość tej ostatniej zastanowienia się nad sytuacją.

Por. Karkoz namawia inż. Morsztyna do opuszczenia go i dogonienia kolumny, która pozostała bez d-cy i prosi aby po odejściu bolszewików wrócić po niego.

Nie widząc innego wyjścia z sytuacji, inż. Morsztyn zgadza się na propozycję por. Karkoza, przy którym pozostaje karabinier Bieleśza, nie chcąc pozostawić za nic swego d-cy. Przedtem jednak przeciągają rannego do rury odpływowej pod szosą.

Po odejściu inż. Morsztyna Bieleśza postanawia zbadać sytuację i pełnie na górę skąd padały strzały karabinowe, a ostatnio ścichły. Tu natrafia na tyraljerę bolszewicką, wstrzymaną zapewne widokiem, sterczącej z pancerki lufy karabinu maszynowego. Wraca więc do kryjówki postanawiając sprowadzić furmankę by dowieść por. Karkoza do naszych linii.

Długą chwilę oczekiwania por. Karkoz skraca sobie rozmyślaniami nad obroną i budową barykad od tej strony, która wychodzi na bagnistą łąkę. Po niejakiś czasie słyszy płaczliwe

zawodzenia kobiety, która rozpacza nad tem, że zamordowali żołnierzyka polskiego i obiecuje, że zaraz przyjedzie mąż z furmanką. Rzeczywiście po jakimś czasie słychać turkot kół i w otworze rury ukazuje się Bieleśza.

Niełatwe zadanie ma teraz dzielny karabinier. Ranny przeciągany przez całą długość rury każdą zmianę pozycji odczuwa boleśnie, aż wreszcie ułożony na furmance zdaje się być znacznie uspokojony.

Po drodze spotykają maszerującego inż. Morsztyna, który nie dogonił uchodzącej kolumny, ponieważ ta ostatnia nie wracała, uważając, że cała załoga rozbitego samochodu zginęła.

Zresztą tylko dzięki pozostawionym pancerkom na szosie pod Gumowem, które ostatnimi nabojami broniły mostu i szosy od nacierającego nieprzyjaciela, zdołała ujść cała. Dalsza droga również była zajęta przez bolszewików i kolumna przedzierała się przez tereny ostrzeliwane z nieprzyjacielskich cekaemów ustawionych też nad szosą.

W dalszej swej podróży nieszczęśni uciekinierzy widzą zdaleka patrol konny. W przekonaniu, że są to kozacy, gotują się do walki i niechybnej śmierci jednakże ich obawy są na szczęście płonne: domniemani kozacy okazują się szwoleżerami i odtąd już, ranny por. Karkoz ma zapewnioną przynajmniej silną eskortę. Pewność, że w niedługim czasie znajdzie i należyłą opiekę dodaje mu sił do przetrzymania spokojnie strasznego bólu. Niestety dłuższy pobyt w szpitalu nie daje możności dalszemu poświęcaniu się dla dobra Ojczyzny. Czyn karabiniera Bieleśzy, zadokumentowany przedstawieniem go do krzyża *Virtuti Military* będzie zawsze przykładem dla naszych pancerystów i samochodzistów, jak należy rozumieć spełnienie swych obowiązków i powinności żołnierskich.

Rys historyczny polskiego wojskowego szkolnictwa samochodowego.

W początkach wojny polsko-bolszewickiej, pierwsze organizujące się formacje samochodowe obsadzone zostały fachowym personelem z armji zaborczych.

Zapasy te jednak wyczerpały się wkrótce, szczególnie ołnośnie oficerów, tak, że już w początku 1919 roku musiano uruchomić pierwsze, skrócone 6-cio tygodniowe kursy oficerskie przy Autonaczelnictwie w Krakowie.

Kursów takich odbyło się 3, przyczem ilość przeszkolonych oficerów przekroczyła cyfrę 100. Był to poważny dorobek w tej dziedzinie na owe czasy, kiedy autonaczelnictwa pracowały w anormalnych warunkach nad zaspokojeniem żądań frontu.

Gorzej trochę przedstawiało się wyszkolenie personelu szeregowych, wobec stale wzrastających potrzeb frontu i kraju.

Należało jaknajszybciej uruchomić t. zw. szkoły kierowców wojskowych, któreby pokryły wszystkie zapotrzebowania.

By zaradzić potrzebie, przy każdym autonaczelnictwie organizowano takie szkoły w kolumnach zapasowych.

Program obejmował przeważnie zajęcia praktyczne, a szczególny nacisk był położony na naukę jazdy z minimalną ilością godzin teoretycznych. Oczywiście, jak każda szkoła typu wojennego, tak i szkoły kierowców dostarczały bardzo często pewną część kierowców ze słabą znajomością swego fachu.

Ale nie było właściwie czasu na projekty i ulepszanie idealne, gdy praca szła z nadzwyczajnym wysiłkiem.

Co miał robić dowódca takiej szkoły, gdy po 2 względnie 4 tygodniach otrzymywał rozkaz wysłania tej lub innej ilości kierowców.

Wybierał naturalnie najzdolniejszych z pośród uczniów i w ten sposób zaspakajał stawiane żądania. A trzeba nie zapominać i o tem, że tabor w tym czasie również nie był nadzwyczajny.

Któż z nas nie pamięta jak młody i niedoświadczony kierowca siadał do kierownicy samochodu, który częstokroć na razie nie mógł iść o własnej sile, bo potrzebował jeszcze małych poprawek, a nawet nieraz i dość dużego remontu. Samochód jednak z braku innego musiał odejść na front, a kierowca jego na tak zw. „lorze“ starał się po drodze usunąć niedomagania, jak mógł i kiedy mógł.

Sprawność maszyny zależała wówczas wyłącznie od stopnia uzdolnienia i chęci danego kierowcy.

Pomimo to widzieliśmy kolumny samochodowe w różnych warunkach funkcjonujące bez zarzutu. Pewnie, że jak wszędzie, tak i tam musiały być drobne usterki, ale zasadnicze braki były o ile możności usuwane z powodzeniem.

Dopiero po wojnie szkolnictwo rozpoczęło swój żywot mniej lub więcej normalny.

Aby zrozumieć co w tej dziedzinie zrobiono, rozpatrzmy kolejno warunki, w jakich poszczególne dyony samochodowe rozpoczęły organizowanie kolumn szkolnych.

I Dyon Samochodowy nie posiadał zbyt dobrych warunków lokalnych, jednakże kolumna szkolna zakwaterowana oddzielnie znalazła się w lepszym położeniu i dlatego dzięki sprężystości jej dowódcy została uruchomiona bardzo szybko. Naturalnie znalazły się i poważne bolączki między innymi:

- 1) tabor szkolny wynosił wówczas 25% stanu etatowego,
- 2) brak odpowiedniego pomieszczenia nie pozwolił na zorganizowanie warsztatu szkolnego.

Po za temi brakami były i inne, które mniejwięcej odbijały się na innych formacjach, jak na przykład, brak odpowiednich materiałów, narzędzi, właściwego wyekwipowania szeregowych i t. p.

Zaznaczyć należy, że szkolenie pod względem technicznym zupełnie surowego elementu ludzkiego, który przydzielano do Kolumn Szkolnych, bez żadnego doboru według specjalności i pewnego wykształcenia, trafiało zawsze na wielkie trudności i uniemożliwiała wypuszczanie w terminie dostatecznej ilości wykwalifikowanych kierowców.

2 Dyon Samochodowy również nie posiadał odpowiednich pomieszczeń dla kolumny szkolnej. Wszystkie budynki były drewniane, pozostałe po okupantach austriackich. Kolumna musiała stare baraki doprowadzić do stanu używalności własnymi siłami.

Drugą przyczyną nienormalnego funkcjonowania szkoły był opłakany stan dróg w rejonie kolumny. Drogi były niebrukowane o gładzie gliniastej.

Samochodów stan bardzo mały i w razie zepsucia wymiana uniemożliwiona. Pierwszymi uczniami byli szeregowi-ochotnicy b. uczniowie szkoły rzemieślniczej w Lublinie, którzy jednego dnia słuchali wykładów, a drugiego pełnili wartę i inne funkcje w kolumnach i warsztatach. Gdy d-two ówczesnej kolumny zapasowej widząc ich przemęczenie chciało przerwać naukę uprosili aby im tej krzywdy nie robić i jeszcze bardziej garnęli się do osiągnięcia technicznej wiedzy.

3) Dyon Samochodowy nie zgłosił w czasie reorganizacji żadnych braków i usterek w stosunku do uruchomienia kolumny szkolnej.

To samo dotyczy 4 Dyonu.

Dla przykładu pozwolę sobie przytoczyć sprawozdanie d-cy 5-go dyonu, który po reorganizacji pisze:

„Stan oficerów w kolumnie szkolnej w 1922 r. naogół nie osiągnął nigdy 50% stanu przewidzianego etatem, więc pod tym względem kolumna pracowała w warunkach anormalnych.

Kolumna rozporządza: salą wykładową zaopatrzoną do-
tecznie w potrzebne do szkolenia modele, tablice. Garaż mieści 10 samochodów i 4 motocykle, podręczny warsztat z działem ślusarskim, tokarskim i kowalskim. Warsztat ten wraz z instalacją elektryczną urządziła kolumna własnymi siłami.

W warsztacie znajdują się 3 samochody, służące do nauki montażu i demontażu.

Kursów prowadzono w 1922 r.: dwa z tych pierwszy rozpoczęty w grudniu 1921 r. trwał do 1 maja 1922 r. t. j. do dnia otwarcia kursu dla szeregowych rocznika 1901, przybyłych z poboru.

Stan zmienny uczniów 60, z pomiędzy których 32 ukończyło kurs z wynikiem pomyślnym i jako tacy zostali przydzieleni do uzupełnienia innych pododdziałów, względnie, zdemobilizo-

wani z rocznikiem 1899. Pozostałych 28 szereg., w części nienadających się do służby w wojskach samochodowych, w przeważnej zaś części nieodpowiadających dostatecznie wymaganiom, wcielono na kurs następny, który rozpoczął się w dniu 1 maja i trwał do końca roku.

Stan zmienny uczniów na tym kursie w początkach: 95 szeregowych, z której to liczby 30 oddano do kolumny szkolnej samochodów pancernych, przy formowaniu tejże z dawnego plutonu pancernego „Dziadek“. W pozostałej liczbie 65 uczniów było 8-miu szeregowych z 4 baonu aerostaticznego i 5 — z 2-go pułku lotniczego.

Po odliczeniu z wyżej podanych 65 szeregowych kilku, nienadających się na kierowców, kurs ten ukończyło z pomyślnym wynikiem 39 szeregowych, z pomiędzy których zdolniejsi, już w czasie trwania kursu, zostali odkomenderowani do poszczególnych kolumn celem uzupełnienia luk w szeregach kierowców, pozostałych po demobilizacji.

Dalej wysłano ze stanu uczniów tego kursu 3 kierowców do Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych i 1 motocyklistę do Centr. Składow Samochodowych.

Z samochodów kolumny w liczbie 10 było przeciętnie nieczynnych 25%, z tego kolumna we własnym zakresie przeprowadziła w swoim podręcznym warsztacie 30 drobnych remontów.

Poza krótkotrwałymi, kilkogodzinnymi wyjazdami szkolnymi zorganizowała kolumna w ciągu roku II jazd szkolnych dwu do cztero dniowych.

Podczas tych jazd szkolnych przeprowadzono z szeregowymi ćwiczenia w zakresie piechoty do kompanji włącznie, zaś w zakresie fachowym ćwiczenia kolumny przewozowej i bojowej jak np. przewożenie piechoty, dowożenie materjałów, obrona transportu i t. p.

Analogicznie do wyżej przedstawionego planu nauki, miało miejsce szkolenie szeregowych w kolumnie szkolnej samochodów pancernych z tem, że wszelkie wykłady i ćwiczenia fachowe odbywały kolumny wspólnie z jazdą. Kolumna szkol. sam. panc. ćwiczyła swój personel oddzielnie od kol. szkol. samoch., w kierunku wyszkolenia specjalnego, przy użyciu samochodów pancernych oraz uzbrojenia, którym rozporządzała“.

Oto obraz przeciętnej pracy kolumny szkolnej w czasach powojennych, ale i w warunkach pomyślnych, czy to z powodu odpowiedniego zakwaterowania, czy też dzięki należytemu zainteresowaniu się ze strony d-cy dyonu, rozumiejącego potrzebę i rozwój szkolnictwa.

Kolumny szkolne dyonów 6, 7, i 8 nie zgłaszały swych bolączek po reorganizacji, wobec czego należałoby uważać, że praca odbywała się tam w bardziej normalnych warunkach.

Kolumna 9 dyonu otrzymała budynek w twierdzy bez drzwi i okien i pieców, musiała więc zająć się wyremontowaniem i doprowadzeniem go do stanu umożliwiającego zakwaterowanie i prowadzenie wykładów.

Nie dość na tem; kolumna musiała po kilku miesiącach przenieść się na nowe miejsce postoju w odległości 8 klm. od miasta i twierdzy, gdzie budynki były jeszcze więcej zniszczone.

W tych warunkach kolumna nie mogła racjonalnie pracować jednakże robiła co mogła i nie przerywała szkolenia.

Wobec braku światła, urządzono we własnym zakresie stację elektryczną, sieć i instalację.

Kwestję braku garażu, rozwiązano postanowieniem prowizorycznej szopy z desek.

10 Dyon Samochodowy nie zgłaszał bolączek odnośnie swego szkolnictwa, jakkolwiek one bezwarunkowo były, gdyż następne lata wykazały dużą poprawę warunków, umożliwiającą właściwą pracę.

Jak było postawione szkolenie kierowców w wojsku świadczy o tem najlepiej popyt na b. kierowców wojskowych.

Kierowca po zwolnieniu z wojska był bardzo chętnie przyjmowany na posady cywilne.

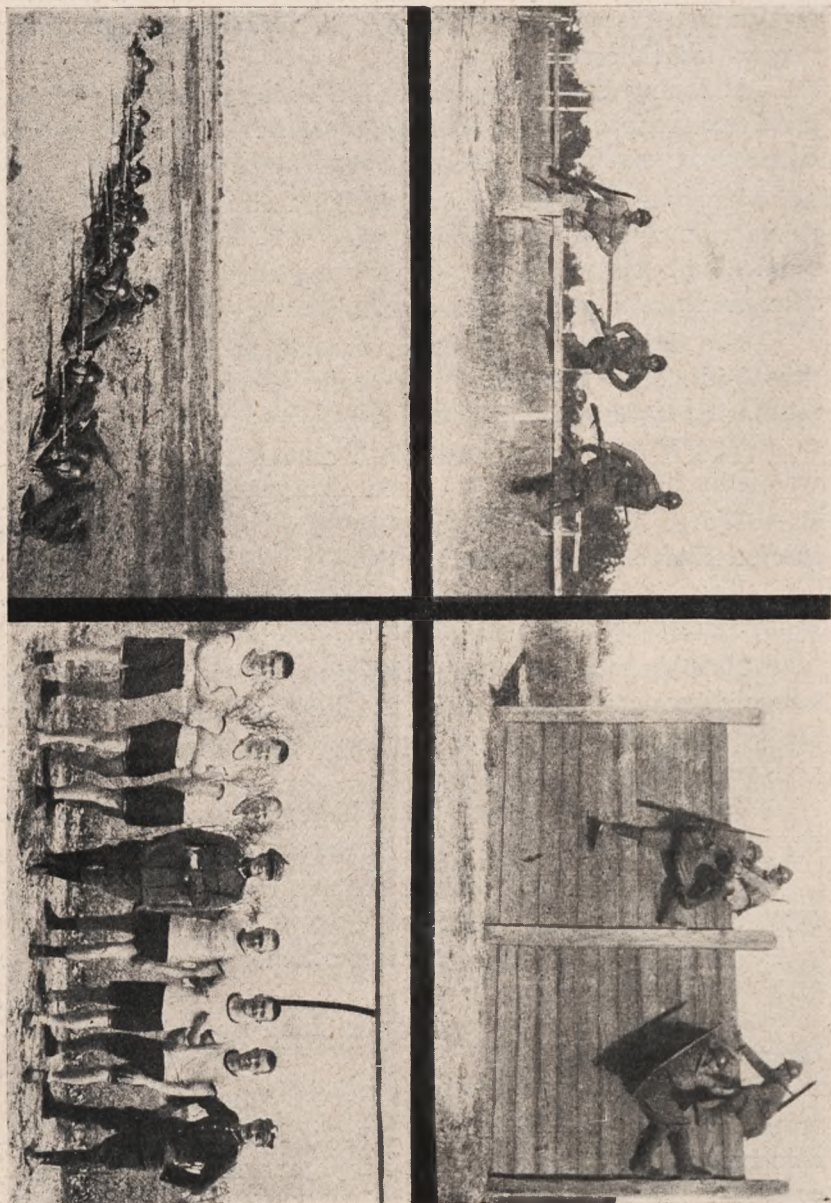
Nie znamy wypadku, by który z nich garnący się do pracy poszukiwał jej długo.

A teraz kilka słów o ogólnym stanie i warunkach szkolnictwa wojskowego.

Pomijając braki techniczne i setki różnych niedomagań, trzeba było naprawdę włożyć dużo pracy i poświęcenia, by młodzieńca od pługa, biurka, kopyta i t. p. przekształcić na kierowcę pojazdu mechanicznego.

Ile lat upłynęło zanim władze państwowe doprowadziły aparat podziału rekruta do obecnego stanu rzeczy?

Wyszkolenie linjowe i wychowanie fizyczne prowadzone w kolumnach szkolnych.

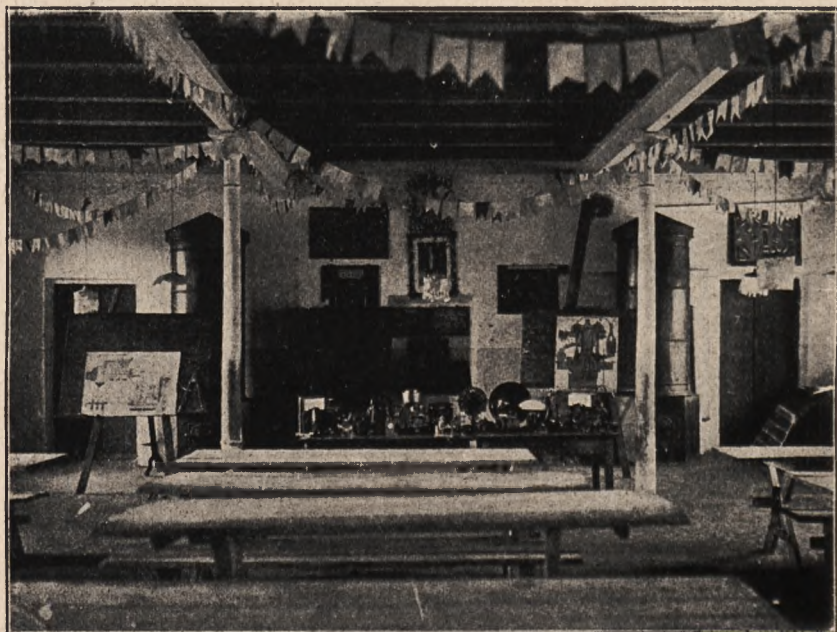




Warsztaty i muzeum szkolne.



Sala modelowa (muzeum) kolumny szkolnej.



Sala wykładowa kolumny szkolnej.

Jaki procent dostawały kolumny szkolne analfabetów, których trzeba było uczyć przede wszystkim czytać, pisać i rachować?

Czy dowódca kolumny dysponował odpowiednio przygotowanym personelem, aby podołać tej żmudnej pracy? Kadra instruktorska była prawie wszędzie nieliczna.

Pamiętamy, jak instruktor pracował od rana do nocy, nie mając do dyspozycji ani chwili wolnego czasu.

A że praca szła i dawała jaknajlepsze wyniki tego specjalnie dowodzić nie trzeba, bo kto pamięta sezonowy rozwój szkół cywilnych kierowców, ten najlepiej może ocenić pracę wojska, bowiem jakkolwiek do szkół cywilnych szedł przeważnie element technicznie mniejwięcej przygotowany, pomimo to nie można było porównać absolwentów szkół wojskowych i cywilnych w znajomości swego fachu.

Jeżeli wojsko nosiłoby się z zamiarem przerwienia wykształcenia fachowego na szkoły cywilne, to najprzód musi mieć gwarancję, że otrzyma element gruntownie przygotowany w tym kierunku.

Niestety, w dzisiejszym stanie rzeczy, liczyć na to niepodobna, gdyż szkolnictwo cywilne nie jest dostatecznie przygotowane do podjęcia tej pracy.

Dla charakterystyki i lepszego zorientowania czytelników pozwolę sobie przytoczyć historję powstania i rozwoju jednej z wojskowych szkół prowincjonalnych.

W roku 1919 podczas powstania wielkopolskiego, ze zdobytego materiału samochodowego sformowano naprędce w Poznaniu, w obozie na Jeżycach kolumny samochodowe. Jedną z tych kolumn została przydzielona do współdziałania i obsługi oddziałów powstańczych, operujących w kierunku Gniezno — Inowrocław, poczem przeszła na miejsce stałego postoju do Inowrocławia.

Dnia 10.XII. w myśl rozkazu Insp. Wojsk Samochod. zostaje przemianowana na dowództwo wojsk samochodowych O. S. Pomorze. Dowódcą pozostaje dotychczasowy d-ca kolumny.

Po objęciu przez oddziały nasze m. Grudziądza przeniesione zostaje tam d-wo O. E. Pomorze a jednocześnie i d-wo wojsk sam. D-ca ma tu za zadanie zorganizowania jednostek samochodowych, warsztatu i składnicy, któraby pokrywała zapotrzebo-

wania, wynikające z obsługi oddziałów. W międzyczasie powstają formacje samochodowe, przeznaczone do współdziałania z 16 d. p., grupami operacyjnymi i wyruszają na front bolszewicki. W ślad za tym powstaje park wykwalifikowanych szoferów, co powoduje konieczność otworzenia szkoły kierowców przy kolumnie zapasowej. Żadnych wskazówek ani programów wyszkolenia szkoła nie otrzymała. Dopiero w rok później ukazały się pierwsze etaty i wskazówki o sposobie nauczania. W tym stanie rzeczy nie mogły istnieć jeszcze jakieś, modele, tablice, podręczniki i pomoce szkolne.



Przemarsz kolumny szkolnej na defiladzie wojskowej w Kielcach.

Dnia 13.X 1921 r. zostało zapoczątkowane muzeum szkolne, następnie przystąpiono do uruchomienia warsztatu podręcznego. W roku 1923 zostają wprowadzone do programu nauczania dalsze jazdy szkolne jak do: Poznania, Pucka i t. p. W tym okresie przypada reorganizacja kolumny w myśl wskazówek M. S. Wojsk, jak również zostaje zaprowadzona normalna gospodarka materiałowa.

Stopniowo zostaje rozszerzona i dokompletowana częściami i przekrojami samochodowymi. Wkrótce zjawia się: przekrój kompletnego samochodu „Ford“, celem udostępnienia uczniom zrozumienia współdziałania wszystkich części pracujących

w ruchu. Pozatem uruchomiono dla uczniów sale robót ślusarskich, sale montażu i demontażu.

Wobec ukazania się instrukcji o wyszkoleniu kontyngensu wojsk samochodowych kolumna planowo rozpoczęła pracę i w r. 1924 uruchomiła pierwszy kurs szkoły podoficerskiej. Niezależnie od normalnego wyszkolenia, kolumna przeskalała w miesiącach letnich szeregowych rezerwy, powoływanych na ćwiczenia. W każdym roku urządza się dalsze jazdy szkolne o charakterze krajoznawczym i jednocześnie transportowym.

Trzeba dodać, że kolumna szkolna nie ogranicza się jedynie do pracy nakazanej instrukcjami ale idzie na rękę tym wszystkim, którzy mają zamiłowanie do automobilizmu.

I tak np. w roku 1925 odbywały się tam kursy zorganizowane dla oficerów innych rodzajów broni i służb, których przeszło 60 ukończyło kurs z wynikiem pomyślnym.

Nie zaniedbano również i działu sportowego, dzięki czemu na wyścigach motocyklowych, urządzanych w r. 1925 przez Bydgoski Klub Motocyklowy, pierwszą nagrodę otrzymał instruktor szkoły sierżant Kuczwański Bernard.

W ten mniej więcej sposób i w podobnych warunkach pracowały i pracują kolumny szkolne, znajdujące się w każdym Okręgu Korp.



Dziesięć lat pracy wojskowych warsztatów samochodowych.

Wojskowe warsztaty samochodowe powstały równocześnie z innymi formacjami samochodowymi, a niejednokrotnie nawet przed nimi, przez objęcie warsztatów, pozostawionych przez władze okupacyjne.

W listopadzie 1918 roku Wojsko Polskie posiadało sześć warsztatów: dwa w Warszawie: „Praga“ i „Smolna“, cztery pozostałe w Lublinie, Częstochowie, Krakowie i Łodzi. Ogłoszenie w grudniu tegoż roku etatów oraz uregulowanie stanu prawnego i podległości jako „Autowarsztatów Okręgowych“ — przyczyniło się do skierowania ich pracy na normalne tory. W miarę stopniowego uwalniania od okupacji, powstawały warsztaty Poznańskie, Lwowskie i Brzeskie, które, jako położone w sąsiedztwie frontu, podlegały odnośnym dowództwom wojsk w polu. Dalsze warsztaty tworzyły się w miarę zdobywania sprzętu i wzrostu liczby samochodów wojskowych. Organizacja warsztatów polowych została unormowana przez ogłoszenie w marcu 1919 r. etatu „pomocniczych warsztatów samochodowych“. Jakkolwiek ogłoszona we wrześniu tegoż roku, organizacja wojsk samochodowych usiłowała ograniczyć naprawy w polu do robót drobnych, wykonywanych przez personel warsztatu podręcznego kolumny (samochodu-warsztatu), jednak już w grudniu rzeczywistość zwyciężyła i ponownie ulegalizowano pociągi-warsztaty oraz pomocnicze warsztaty samochodowe.

Początek roku 1920 zastaje organizację warsztatów już zakończoną i oto poniżej widzimy wyposażenie wojska w przededniu wzmózonych działań wojennych.

A u t o w a r s z t a t y P r a g a, mieszczące się w posesji fabrycznej przy ul. Terespolskiej, otrzymały własny etat,

jako Centralne Warsztaty Samochodowe. Historia ich biegnie odrębnym torem, niż innych warsztatów i musi stanowić przedmiot osobnego studjum.

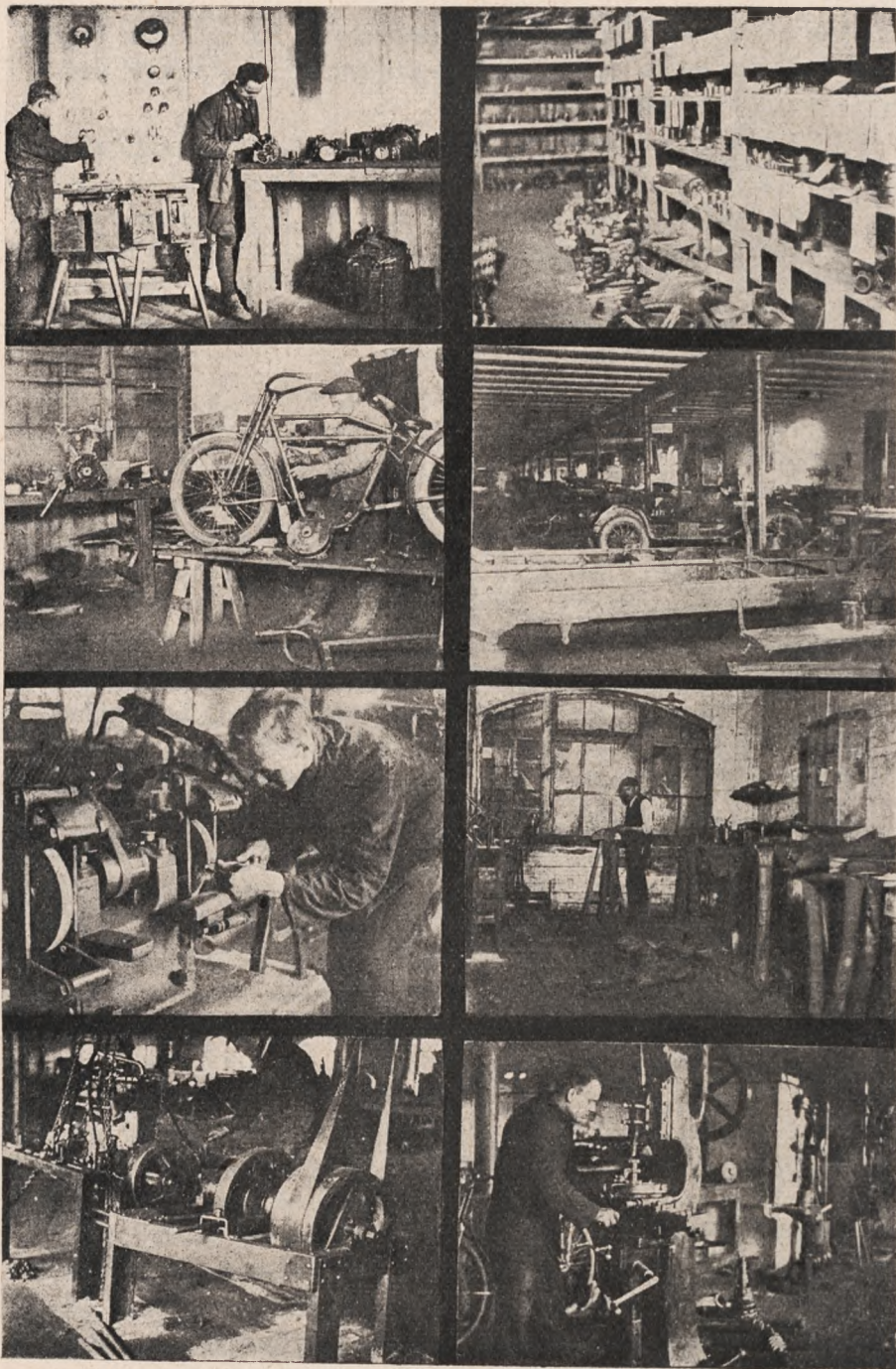
Autowarsztaty Smolna uruchomione zostały 14 listopada 1918 r. w lokalu fabryki „Lilpop, Rau i Loewenstein“, w którym mieszczą się do chwili obecnej. Do końca r. 1919 wykonały one 752 remonty samochodów — od kapitalnych do drobnych. Podlegały one Dowództwu 1-go Dyonu samochodowego i zaspakajały przeważnie potrzeby kolumn garażowych Okręgu Generalnego Warszawskiego.

Okręgowe Warsztaty w Łodzi były uruchomione 13 listopada przez prowizoryczną administrację, wyznaczoną przez Dowódcę ówczesnego 8-go Okręgu Wojskowego, a dopiero 10/XII przeszły pod zarząd „Autonaczelnictwa“. W ciągu r. 1919 warsztaty odremontowały 269 samochodów (remonty kapitalne i średnie), oraz wykonały 773 roboty — przeważnie naprawy drobne. Stan ilościowy robotników wynosił ok. 200, wahając się w niewielkich granicach. Warsztat mieścił się w fabr. Scheiblera w Łodzi. Zajmując bielnik, stanowił przeszkodę w uruchomieniu fabryki włókienniczej. To też od połowy r. 1919 zaczęto zwalniać poszczególne lokale fabryczne, licząc się z zapotrzebowaniem Intendentury. Na warsztaty został zarekwirowany pusty budynek fabryczny Kellera w Rokiciu pod Łodzią i od jesieni 1919 r. przystąpiono do urządzania go, jako warsztatu samochodowego.

Warsztaty Okręgowe w Częstochowie początkowo były prowadzone przez zarząd prowizoryczny, a dopiero 14/XII przeszły pod kompetencję „Autonaczelnictwa“ w Kielcach. Liczyły one narazie 150 robotników, potem liczba ta się nieco zwiększyła.

Mieściły się one w fabryce „Częstochowianka“, lecz wskutek starań właścicieli wyłoniła się konieczność przeniesienia ich do innego lokalu — do fabryki „Myszków“ pod Częstochową.

Warsztaty Okręgowe w Krakowie powstały w Dąbiu z warsztatów austriackiego Autoersatz Depot i już w 3 dni po objęciu władzy w Okręgu przez gen. Roję — pracowały z całą intensywnością. Bowiem zażądano od nich przede wszystkim pancernienia samochodów ciężarowych dla wojsk walczących pod Przemyślem.



Fragmety z warsztatów dyonu poznańskiego.

Warsztaty Okręgowe w Poznaniu były to objęte przez powstańców wielkopolskich warsztaty niemieckiego parku samochodowego. Gdy przestał istnieć front oraz odrębny zarząd wojskowy Wielkopolski — warsztaty te otrzymały organizację, jak i inne warsztaty Okręgowe.

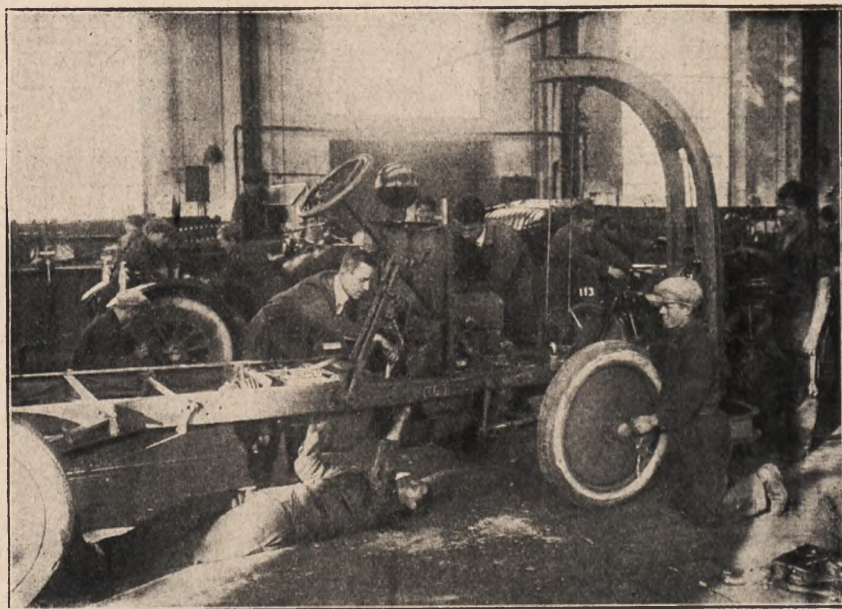
We Lwowie powstały początkowo warsztaty przy ul. Polnej, a po 22 listopada 1918 r. — warsztaty przy ul. Na Błonie 3. Były to dawne austriackie warsztaty armji, b. dobrze wyekwipowane w obrabiarki o napędzie indywidualnym (silniki elektryczne wbudowane w obrabiarki). Uruchomiono je po wyparciu Ukraińców z miasta, i to pozwoliło na zlikwidowanie prowizorycznego warsztatu przy ul. Polnej. Warsztat przy ul. Na Błonie był pod względem organizacyjnym przynależny do Dowództwa Armji, jako warsztat połowy Nr. 6. Liczył on do 300 robotników i pozostawał pod kierownictwem wybitnych sił technicznych.

Warsztat Okręgowy we Lwowie przy ul. Janowskiej 120, został zorganizowany po zdobyciu t. zw. „Składów Żytomierskich“ przez wojska polskie w czerwcu 1919 r. — z materiału zdobycznego. Uruchomienie warsztatu nastąpiło już w lipcu, a przejęcie go przez DOG — w październiku.

Warsztaty podręczne były uruchamiane dla przeprowadzania mniejszych napraw, by uniknąć obciążania niemi warsztatów armji i okręgowych. Były to: podręczny warsztat we Lwowie — ul. Kordeckiego 6 (od 15 maja do 15 grudnia przebywał on czasowo w Przemyśle), podręczny warsztat w Czortkowie (od sierpnia 1919 r.) oraz warsztat w Kamieńcu Podolskim od grudnia 1919 roku.

Pociągi warsztatowe zostały zdobyte w „Składach Żytomierskich“ i przesunięte do Borszczowic koło Lwowa jedynie dzięki przerobieniu linii kolejowej na szerokotorową. Pierwszy pociąg-warsztat został szybko doprowadzony do stanu gotowości i odjechał w listopadzie 1919 r. do Mińska dla obsługi frontu litewsko-białoruskiego. Dwa pozostałe — przebywały w Borszczowicach w celu uzupełnienia ekwipunku i należytego zorganizowania do pierwszych miesięcy r. 1920.

Warsztaty w Brześciu nad Bugiem zatrudniały kilkudziesięciu ludzi i posiadały kilka lekkich obra-



Hala montażowa warsztatów dyonu krakowskiego.



Hala obrabiarek warsztatów dyonu warszawskiego.

biarek. Zostały uruchomione przez Autonaczelnictwo DOG Warszawa dla potrzeb frontu.

Warsztaty polowe Nr. 3 zostały sformowane w lutym 1919 r. z kolumny samoch. ciężarowych, w której czynny był zaledwie jeden samochód. Miejscem postoju warsztatu był Białystok, lokalem fabr. Nowika przy ul. Brzeskiej. Początkowo używano obrabiarek i materiałów fabryki, następnie z urzędu zdobyczy wojennej i z rekwizycji uzyskano pierwsze obrabiarki własne. Przyjmowanie samochodów do naprawy z innych formacyj zaczęło się 20/III 1919 r. W miarę napływu obrabiarek i samochodów do remontu warsztat rozszerzał się, i w lipcu 1919 r. przeniósł się do obszerniejszego lokalu — nieczynnej odlewni Bernadzikiewicza naprzeciwko dworca osobowego w Białymstoku. Personal wzrósł do 50 wojskowych oraz kilku cywilnych; liczba czynnych tokarek do końca roku nie przekroczyła 4.

W Wilnie powstał zaczątek warsztatów przez przekazanie 1 agregatu, 2 tokarek i 1 wiertarki z liczby nieuruchomionych w warsztacie polowym Nr. 3.

*

*

*

Konieczny pośpiech w organizowaniu warsztatów obciążył je dotkliwymi bolączkami. Były to: brak instrukcji o prowadzeniu gospodarki i rachunkowości, wadliwy stosunek organizacyjny warsztatu do Dowództwa, oraz nieuregulowana sprawa własności urzędzeń, maszyn i budynków.

Pierwsza z tych bolączek znikąła stopniowo, dzięki pracy w wojsku szeregu fachowców z b. wojsk zaborczych oraz instytucyj cywilnych, i stopniowo nawiązywanemu kontaktowi pomiędzy poszczególnymi warsztatami.

Druga bolączka była rezultatem sprzeczności etatów z instrukcjami organizacyjnymi: etat przewidywał, jako odrębne pododdziały, warsztat i składnicę okręgową, oraz odrębne biuro techniczne (kierownictwo autotechniki), wchodzące w skład Dowództwa Wojsk Samochodowych Okręgu. Logicznie z tego wynikałoby, że wszystkie sprawy techniczne warsztatów i składów powinnyby być załatwiane w drodze przez kierownictwo autotechniki, które miałoby za zadanie referować te sprawy dowódcy i być organem kontroli nad pracą warsztatów. Tymczasem wszystkie wskazówki organizacyjne podkreślały zasadę wręcz

przeciwną — że dowódca pododdziału podlega bezpośrednio dowódcy formacji, i nie może być podporządkowany żadnemu z fachowych pomocników dowódcy. Oczywiście tej zasadzie odpowiada organizacja t. zw. parkowa, wprowadzona dopiero po wojnie: kierownik parku jest dowódcą pododdziału, i on referuje dowódcy wszystkie potrzeby warsztatu i składu, zaś przy dowództwie nikogo innego referującego te sprawy być nie powinno. Sprzeczność pomiędzy etatami a organizacją dawała się dotkliwie we znaki, powodując wewnętrzne tarcia wobec których dowódcy byli przeważnie bezradni, jako w większości swej nie specjaliści. warsztatowcy, nie mogący należycie ocenić, po której stronie jest słuszność. Zwykle wzajemne stosunki układały się tak, że kierownictwo autotechniki załatwiała sprawy zaopatrzenia — oceniając celowość zapotrzebowań (t. j. redukując je, gdy były nadmierne) i przeprowadzało zakup — w ten sposób jeden i ten sam organ był w stosunku do warsztatów kontrolą (t. j. władzą) i wykonawcą (t. j. podwładnym).

Trzecia bolączka występowała zwłaszcza dotkliwie w związku z uruchamianiem przemysłu cywilnego: nad wielu warsztatami zawisła ewentualność oddania posiadanych lokali, co zmuszało do powstrzymania wszelkich adoptacji, nawet takich, które amortyzowałyby się w krótkim czasie przez zwiększenie wydajności pracy. Równocześnie z lokalami podlegały zwrotowi maszyny prywatne — a zatrzymywanie ich było nieraz konieczne, wbrew rozkazom, dla zachowania ciągłości pracy — aż do chwili otrzymania maszyn zastępczych.

Zaopatrzenie warsztatów w r. 1919 przeważnie było bardzo utrudnione wskutek braku wszelkiej produkcji materiałów podstawowych w kraju. Natomiast w zakresie części zamiennych i niektórych surowców sytuacja była o tyle pomyślna, że w warsztatach znajdowały się przeważnie wielkie zapasy, pozostałe po okupantach lub ze zdobyczy wojennej.

*

*

*

Rok 1920 zaznaczył się znacznym wzrostem produkcji warsztatów, powiększeniem personelu oraz w wielu wypadkach zmianą miejsca postoju, bądź z przyczyn operacyj wojennych (przesuwanie się frontu) bądź w związku z uruchamianiem przemy-

ślu cywilnego. Po zakończeniu wojny w r. 1921, personel ulega redukcji.

Okręgowe warsztaty w Warszawie przez cały rok 1920 były czynne przy maksymalnej liczbie robotników dwustu kilkudziesięciu. W ciągu r. 1921, po demobilizacji, liczba ta spadła do 162 (stan z sierpnia 1921 r.), a następnie do 127 (stan z września). Praca warsztatach przebiegała normalnie, gdyż miejsce postoju pozostawało bez zmiany przez cały czas.

Okręgowe warsztaty w Łodzi przechodziły w r. 1920 okres zmniejszonej wydajności, trwający około miesiąca, w związku z ich przeniesieniem z fabr. Scheiblera do budynków fabrycznych Kellera w Rokiciu pod Łodzią. Nawiązując do opisanego wyżej rozdziału kompetencyj zaznaczyć trzeba, że przygotowanie nowego budynku warsztatowego, uruchomienie instalacyj i uzyskanie przydziału obrabiarek wchodziło w zakres kierownictwa „autotechniki“, a dopiero bezpośrednio przed oddaniem do użytku, lokal został objęty przez kierownictwo warsztatu. (Analogicznie rzecz się miała i w innych Okręgach, gdzie warsztaty zmieniły miejsce postoju). Warsztat w Łodzi był największym z warsztatów Okręgowych; w czasie inwazji zatrudniał trzystu kilkudziesięciu ludzi, co było możliwe, dzięki lokalom warsztatowym o powierzchni użytecznej ok. 6000 m² podłogi i znacznej liczbie obrabiarek: samych tokarek warsztat liczył 30, pomimo że pozostawił w fabryce Scheiblera wszystkie maszyny, stanowiące własność tej firmy. W tym czasie został ewakuowany do Łodzi warsztat Brzeski (5 tokarek). Nadto ok. 10 tokarek udało się wynająć w prywatnych warsztatach rzemieślniczych, — wszystko to, zainstalowano w warsztacie Okręgowym i zwiększono liczbę remontów kapitalnych do 50 miesięcznie przy 11-godzinnyim dniu pracy. Po wojnie liczba robotników spadła do 201 w sierpniu 1921 r. i 120 w październiku tegoż roku.

Okręgowe warsztaty w Częstochowie przeniesione zostały do Myszkowa pod Częstochową, pozostawiając w „Częstochowiance“ część użytkowanego przez nie sprzętu. Personel warsztatów w czasie największego natężenia pracy wynosił ponad 200 robotników, po wojnie — 190, spadając

w październiku 1921 r. do 120 W r. 1922 warsztat został przeniesiony do Jarosławia.

Okręgowy warsztat w Krakowie na Dąbiu liczył po skończonej wojnie 180 robotników (20 tokarek), obniżając tę liczbę w październiku 1921 r. do 100.

Okręgowc warsztaty w Poznaniu, Lublinie i Grudziądzu (ten ostatni zorganizowany w r. 1920, po objęciu Pomorza przez wojsko polskie) nie dorównały w swym rozwoju warsztatom wyżej wymienionym, licząc po wojnie 74, 60 wzgl. 90 ludzi, a po redukcjach — 60, 36 i 60.

Okręgowe warsztaty we Lwowie przekroczyły liczbę 200 ludzi, a po wojnie spadły w sierpniu 1921 r., do stu kilkudziesięciu (łącznie z warsztatem polowym Nr. 6-288) i kilkudziesięciu w październiku (łącznie z warszt. polowym Nr. 6-130).

Ogólną bolączką warsztatów Okręgowych w owym okresie, poza bolączkami odziedziczonymi po okresie poprzednim, było utrudnione zaopatrzenie: niezliczona ilość marek samochodowych, pochodzących ze stoków demobilizacyjnych we Francji, z zakupów po fabrykach, z rekwizycyj prywatnego taboru w r. 1920 i ze zdobyczy wojennej powiększyła poprzednio już istniejącą pstrokaczną marek niemieckich, austriackich i francuskich (z armji gen. Hallera). Pomimo tego, dzięki względnie lepszemu stanowi wozów napływających, naprawy mogły być skuteczniejsze więcej sprawnie. Nie zapobiegło to oczywiście powstawaniu „trupiarni“ — z coraz liczniejszych wozów, których naprawa była wogóle niemożliwa. Trafiały tam samochody odziedziczone po okupantach — przeważnie już w chwili objęcia bliskie kresu swej egzystencji, oraz samochody ewakuowane z frontu w stanie niekompletnym.

Jakkolwiek front posiadał swoje warsztaty, lecz rozmiały ich nie stały w żadnym stosunku do coraz wzrastających potrzeb, a nadmiar złego, częste zmiany miejsca postoju utrudniały pracę. Poszczególne więc kolumny samochodowe, pułki, szpitale i sztaby posiadające tabor samochodowy, wysyłały uszkodzone maszyny do warsztatów okręgowych. Maszyny przeznaczone do ponownej wysyłki na front, wprost do rąk użytkowników, miały pierwszeństwo przed innymi, przeznaczonymi do

Okręgów, nie wyłączając własnego. Pierwszeństwo to było przestrzegane samorzutnie, gdyż personel zarówno kierowniczy jak i wykonawczy uważał pracę dla frontu jako swe główne zadanie. Zwłaszcza gorliwie odnosiły się warsztaty do samochodów, nadsyłanych przez „swoją“ połowę dyon — t. j. ten, który nadsyłał samochody z powołaniem się na chwilową tożsamość numeracji z dyonem krajowym. Nastroje te, tak skutecznie wykorzystywane we wszystkich wojskach przez pułki broni, przemawiają w sposób bardzo przekonujący o konieczności stałego wiązania formacyj frontowych z krajowemi pod względem przynależności macierzystej.

Duży napływ samochodów z frontu zmusił do zwiększenia wydajności pracy warsztatów przez przedłużenie dnia roboczego do 11 godzin. Zarządzenie to nie spotkało się z żadną opozycją ze strony robotników, można nawet powiedzieć, że przyszło ono zbyt późno, aby mieć istotny wpływ na zwiększenie liczby samochodów na froncie w okresie decydujących walk. Gdy niebezpieczeństwo na froncie minęło, zmęczenie personelu robotniczego przeważało i wydajność zaczęła się obniżać. Czyli powrót do 8-godzinnego dnia pracy był również zarządzony zbyt późno, gdyż natężenie psychiczne dawno minęło, więc pożytek z przedłużonego czasu był więcej, niż problematyczny.

Jeszcze jeden środek powiększenia ilości napraw dla frontu dał wyniki skromne w stosunku do pokładanych w nim nadziei: było to oddawanie naprawy samochodów do fabryk prywatnych. Impreza ta w warunkach roku 1920 była mylna w samym założeniu. Zmierzała ona do wykorzystania na rzecz wojska fachowości, wyekwipowania i ruchliwości handlowej przemysłu cywilnego. Niestety jednak fachowość reprezentowało kilka niewielkich warsztatów remontowych, wyekwipowanie — kilka większych fabryk przemysłu metalowego, zupełnie z automobilizmem nie obeznanych, a ruchliwość handlowa nie miała wogóle zastosowania, gdyż fabryki zaopatrywane były w części zamienne przez wojsko. W sumie więc efekt pracy wszystkich fabryk prywatnych był w ciągu wojny mniejszy, niż jednego dużego warsztatu dyonowego, a dał rezultaty dopiero po rozejmie. W r. 1921 zaczęła się likwidacja stosunków wojska z prywatnemi naprawniami, i zakończyła się w r. 1922.

Tak wielkie i różnorodne wysiłki w celu uzyskania należy-

tej ilości napraw dla frontu w warsztatach krajowych bynajmniej nie mogą być tłumaczone, jako oskarżenie pod adresem warsztatów polowych. Przeciwnie, te ostatnie przeważnie robiły co mogły, by sprostać swoim zadaniom.

Największy z nich warsztat polowy Nr. 6, zatrudniał w maju 1920 roku 191 robotników cywilnych i 74 szeregowych personelu warsztatowego i pomocniczego, przy administracji 5 oficerów, 1 urzędnika wojskowego i 3 urzędn. cywilnych. Warsztat ten został przeniesiony w r. 1920 do Jarosławia, gdzie dotrwał aż do swej likwidacji, t. j. do połączenia z warsztatem Okręgowym, przeniesionym z Częstochowy do Jarosławia.

Pociąg-warsztat Nr. 2, obsługiwał 6-tą armję, łącznie z warsztatem polowym. W maju 1920 r. liczył on 54 robotników cywilnych i 8-miu szeregowych, pod kierownictwem 2 oficerów.

Warsztat polowy Nr. 3, został przeniesiony z Białegostoku, kolejno najpierw do Mińska Litewskiego (marzec 1920 r.), gdzie zajmował remizę kolejową, początkowo na dworcu Aleksandrowskim, następnie na Wileńskim; potem do Baranowicz (czerwiec), gdzie zajmował lokal dawnego punktu wyżywienia i dalej do Białegostoku, Łochowa, Pruszkowa, Tarnowa, Okocima i Rejowca. W każdej z tych miejscowości postój trwał zbyt krótko, by praca mogła odbywać się normalnie, to też z tego okresu datują się narzekania jednostek, zmuszonych do czekania zbyt długo na naprawę. Dopiero w Rejowcu (we wrześniu 1920 r.), warsztat mógł zatrzymać się dłużej, zajmując składy tamtejszej cukrowni. W kwietniu 1921 r. został skierowany do Myszkowa, gdzie cały swój sprzęt przekazał warsztatowi Okręgowemu.

W czasie postoju w Mińsku Litewskim warsztat był przydzielony do 4-go polowego dyonu i nosił nazwę warsztatu Nr. 4, następnie — w czasie pobytu w Pruszkowie — Nr. 1, w Rejowcu Nr. 2 i wreszcie Nr. 3.

Wyekwipowanie warsztatu zwiększyło się do 5 czynnych tokarek, jak również zarekwirowana została i uruchomiona prasa hydrauliczna (w czasie postoju w Mińsku Litewskim). Poza tem warsztat posiadał 2 strugarki, 2 wiertarki, 1 gryzarkę, 1 szlifierkę dwutarczową, aparat do spawania samorodnego, własną

centralę do światła i stanowiska ślusarskie, stolarskie, kowalskie i t. p.

Personel warsztatu w maju 1920 r. wynosił 19 robotników cywilnych i 75 szeregowych, z czego 80 osób było zatrudnionych przy produkcji. Kierownictwo stanowiło 2 oficerów. Przez cały czas istnienia warsztatu wykonano 303 naprawy, licząc w tem główne i średnie.

P o c i ą g w a r s z t a t Nr. 1, obsługiwał 4-tą armję na wiosnę 1920 r. W maju personel składał się z 33 ludzi (12 cywilnych i 21 szeregowych) i pozostawał pod kierunkiem 1 oficera i 1 urzędnika wojskowego. Koniec wojny zastaje go w Brześciu nad Bugiem, gdzie instaluje się jako warsztat 9-go Dyonu samochodowego.

W a r s z t a t s t a ł y Nr. 2, przy armji rezerwowej został stworzony z warsztatów podręcznych z Czortkowa i Równego.

W a r s z t a t s t a ł y Nr. 7, którego zaczątkiem były obrabiarki wysłane do Wilna z warsztatu polowego Nr. 3 w r. 1919, rozwinął się w maju r. 1920 do liczby 180 robotników cywilnych i 7 szeregowych, przy 2 oficerach, 1 urzędniku wojsk. i 3 urzęd. cywilnych.

Po odparciu inwazji bolszewickiej warsztat ten znajduje się w Lidzie, jako obsługujący 2-gą Armję, skąd przechodzi następnie do Wilna. Po przejściu wojska na stopę pokojową, wchodzi w skład 3-go Dyonu samochodowego, jako warsztat dyonowy.

R u c h o m y w a r s z t a t s a m o c h. Nr. 1, został zapoczątkowany z wiosną 1920 r., narazie miał wyznaczony postój w Lidzie, następnie w Mołodecznie.

W a r s z t a t 3-e j A r m j i zaczęto formować w Kijowie, a potem ponownie w Pruszkowie, lecz z końcem roku 1920 zlikwidowano go.

P o c i ą g w a r s z t a t Nr. 3 został skierowany ze Lwowa do Poznania celem naprawy i dokompletowania sprzętu, a już we Lwowie przerobiono go z szerokotorowego na normalnotorowy. W Poznaniu, gdzie pociąg przebywał od 1 czerwca do 16 września, doprowadzono go do stanu należytej sprawności i skierowano do 2-jej armji. Stacjonował kolejno w Białymstoku, Starielcach, Lidzie, Lidzie-Lotnisku, aż do dnia 18 maja 1921 r. gdy został odesłany do Dyonu krajowego.

Naprawę samochodów zaczęto w nim 14/VIII i 20 i zakończono 20/IV 21. W tym okresie warsztat był czynny 185 dni i uskutečnił 177 napraw samochodów, w tem 72 naprawy główne i 105 średnich.

Liczba zatrudnionych robotników wynosiła 100 — 160, pod kierunkiem 2 — 3 oficerów.

K o m p a n j a w a r s z t a t o w a N a c z e l n e g o D o w ó d z t w a, stacjonująca w Poznaniu, liczyła w maju 1920 roku 101 szeregowych, pod kierunkiem 1 oficera i 1 urzędnika cywilnego. Likwidacja jej nastąpiła wraz z likwidacją parku N. D.

*

*

*

W roku 1922 warsztaty krajowe otrzymują swą obecną numerację i osiadają na czas dłuższy w swoich garnizonach: warsztat z Częstochowy zostaje przeniesiony do Jarosławia, jako przynależny do OK X, warsztat z Grudziądz do Bydgoszczy. Pierwszy z nich, przez wchłonięcie połowych warsztatów Nr. 3 i Nr. 6, wzrasta pod względem wyekwipowania ponad potrzebę, to też część jego obrabiarek zostaje przesunięta do Bydgoszczy, gdzie główną część wyekwipowania stanowiły samochody-warsztaty F. W. D.

W roku 1922 zaczęły napływać do warsztatów obrabiarki z Aleksandrowa Kujawskiego (zakupione we Francji składy Romorantin), a niebawem zakupy z dotacyj budżetowych i dorywcze przydziały z różnych źródeł powiększają wyekwipowanie i pozwalają zaprzestać posługiwania się maszynami prywatnymi. Tą drogą powstaje ponownie warsztat 1-go Pułku Człogów. Warsztat ten utworzony po raz pierwszy w Łodzi w r. 1920, i wyekwipowany przez 4-ty Dyon samochodowy, przestaje istnieć w r. 1921, po rozformowaniu Pułku, gdy całe wyekwipowanie zostaje przekazane do CWS. Po ponownym sformowaniu Pułku w Żurawicy warsztat musiał być ponownie wyposażony w maszyny. Przy sformowaniu składał się on z 2 odrębnych warsztatów — Pułku i Centr. Szkoły Człogów, zaś po przeniesieniu tej ostatniej do Warszawy i złączeniu z Obozem Szkolnym Wojsk Samoch. — warsztaty Szkoły i Pułku zlały się w jedną całość.

Dyonowe warsztaty samochodowe od r. 1921 ulegają stop-

niowej redukcji, w miarę wyczerpywania sprzętu, nadającego się do naprawy.

Najsilniej dotknęła redukcja warsztaty 2-go dyonu, które w r. 1922 liczą powyżej przeciętnej ilości robotników, a w r. 1926 spadają na ostatnie miejsce. Obok nich — warsztaty 4-go dyonu spadają z 1-go miejsca na 8-me. Redukcja objaśnia się przeważnie dostosowaniem zatrudnienia warsztatów do liczby samochodów kursujących w danym Okręgu. Na zredukowanie 4-go dyonu wpłynął pożar w r. 1924, po którym opuściły one dotychczasowy obszerny lokal w Rokiciu i przeniosły się do małego w Łodzi, w sąsiedztwo kolumny transportowej.

W następnych latach, w związku z wycofywaniem taboru starego, niezdatnego do naprawy, i zakupywaniem nowego, liczba robotników spada w dalszym ciągu, zwłaszcza w dyonach 2-gim, 3-cim, 4-tym i 10-tym, które przypominają raczej dawne podręczne warsztaty przy kolumnach, aniżeli dawne Okręgowe.

Natomiast warsztat 1-go Pułku Czołgów wzrasta silnie, przejmując wszystkie naprawy zarówno czołgów (uskuteczniانة przez pewien czas w CWS), jak i naprawy samochodów Pułku, uniezależniając się od warsztatów 10-go Dyonu.

Obok redukcji personelu warsztaty długo cierpiały na redukcję ilości godzin pracy. Częściowe bezrobocie spowodowane było zmniejszaniem się kredytów na robociznę w stosunku do średniej stawki godzinowej, i dążeniem do uniknięcia w miarę możliwości redukcji personelu w nadziei, że w roku następnym konjunktura się polepszy i postęp motoryzacji wojska da warształom zatrudnienie. Trudno też było zdecydować się na pozbawienie pracy robotników od szeregu lat z warształami związanymi w okresie bezrobocia. Polepszenie na rynku pracy przyszło z rozwojem automobilizmu cywilnego i dziś warształy są zatrudnione wprawdzie na małą skalę, lecz przez pełny tydzień.

Pod względem organizacyjnym sytuacja warształów dyonowych w okresie powojennym poprawiła się, gdyż skasowany został nienaturalny ich rozdział od składów i organów zaopatrujących. Zakłady samochodowe, łączące w sobie warształ, skład i dawne „kierownictwo autotechniki“, obejmują całokształt pracy. Niestety, odrębna indywidualność złączonych organizmów ustępuje bardzo powoli, i nawet obecnie nie znikła zupełnie.

Nie można też pominąć, że odrębność ta była podtrzymy-

wana przez zbyt skomplikowaną rachunkowość. Jeśli obecnie będą rozesłane nowe wzory, uproszczone, będzie to dla warsztatów mile widzianem zadokumentowaniem zaufania, jakie sobie zdobyły przez swą wyteżoną pracę, w miarę swych możliwości przyczyniając się do rozwoju Państwa, którego powstanie święcimy w uroczystą 10-tą rocznicę.



Samochód terenowy.
(Ilustracja do następnego artykułu).

Eksploatacja wojskowego taboru samochodowego.

Mówiąc o eksploatacji taboru samochodowego, musimy tę kwestję podzielić na dwa zagadnienia a mianowicie: koniecznym jest oddzielnie omówić warunki eksploatacji na froncie i oddzielnie pracę samochodów wojskowych w kraju.

Teren, na którym odbywały się działania wojenne, za wyjątkiem kilku szos, łączących między sobą większe ośrodki, nie przedstawia warunków odpowiednich do należytego zastosowania trakcji samochodowej.

Tak zwane „trakty“ czyli mniej lub więcej wyjeżdżone drogi gruntowe, nieraz pełne wbojów lub pokryte potokami spływającej wody, prawie, że zupełnie nie nadają się do komunikacji samochodowej wiosną i jesienią. Pozostałe drogi gruntowe, wązkie i na wielu dłuższych odcinkach piaszczyste również nie mogą być traktowane jako drogi samochodowe. Niejednokrotnie, jazda wprost na przełaj, po rżysku jest pewniejsza niż po takiej drodze.

Tego rodzaju drogi wymagają odpowiednio zbudowanych samochodów, tak zwanych „terenowych“, o których, niestety, podczas wojny polsko-sowieckiej nikt jeszcze nie słyszał, a ciągniki na gościńcach były jeszcze zbyt powolne by mogły się nadawać do tego celu zresztą Polska armja zupełnie ich nie posiadała.

Zwykle samochody ciężarowe i półciężarowe popularnych marek francuskich i amerykańskich zupełnie nieprzystosowane do jazdy w podobnych warunkach — oto czem dysponowaliśmy w tym czasie. Jednakże przy dobrych chęciach i umiejętnym wykorzystaniu tego materiału możnaby osiągnąć daleko lepsze wyniki niż de facto zostały osiągnięte.

Co było tego przyczyną?

Po pierwsze brak odpowiednio wyszkolonej obsługi.

Pracujące samochody posiadały albo kierowców, którzy przybyli z armją gen. Hallera i byli przyzwyczajeni do świetnych szos francuskich albo dorywczo fabrykowanych kierowców wojskowych w nowopowstających kolumnach szkolnych, samochodowych, gdzie zdążyli oni zaledwie dowiedzieć się co to jest samochód i jak się wogóle nim manipuluje aby przejechać z jednego miejsca na drugie. Czy można było od takich kierowców wymagać umiejętnej jazdy i samodzielnego dawania sobie rady w trudnych sytuacjach drogowych, które powtarzały się tam na każdym kroku. Wszak jazda po równej szosie i po gruntowej, wyboistej, gliniastej drodze, w której koła samochodu grzęzną po same osie — innej wymaga szkoły i innego długoletniego doświadczenia.

Ostatecznie ze wszystkim można się oswoić i w niedługim czasie pokonywanie tego rodzaju trudności nie było największym nieszczęściem.

Gorzej daleko przedstawiała się sprawa zaopatrzenia i remontu. W nader krótkim czasie wiele maszyn zostało wycofane z użycia z powodu braku odpowiednich części zamiennych. Posyłane do naprawy w głąb kraju maszyny nie zawsze wracały na front, a przeważnie zajmowały kolejne miejsca na cmentarzyskach samochodowych, powiększając coraz to bardziej popularne, wojenne „trupiarnie samochodowe“. Tego rodzaju „zaopatrzenie“ coraz bardziej uszczuplało tabor samochodowy na froncie i d-cy kolumn samochodowych woleli raczej we własnym zakresie skutecznie najcięższe remonty uszkodzonych maszyn niż odsyłać je do warsztatów krajowych. Jakkolwiek transporty samochodów zakupionych zagranicą i maszyny odremontowane z pozostałości po okupantach pozwalały co pewien czas wysłać kilka kolumn na zapelnienie powstających luk, jednakże potrzeby frontu były tak znaczne, że i te kolumny były kroplą w morzu.

Ale czy tylko strona techniczna była przyczyną niemożliwości całkowitego i należytego wykorzystania taboru samochodowego na froncie. Niestety, nie. Główną i najważniejszą przyczyną była nieodpowiednia ocena przez władze wojskowe możliwości transportu samochodowego. Nowopowstająca Armja

Polska miała bitnych żołnierzy i doskonałych bojowych dowódców, ale zamało ludzi obeznanych z techniką, zdających sobie sprawę z różnicy, jaka istnieje pomiędzy koniem i chłopskim wozem, a tak skomplikowaną maszyną jak samochód.

Ma się rozumieć, że nie żołnierz jest dla sprzętu, a sprzęt dla żołnierza, jednakże ta niezawodna maksyma znalazła się w istniejących warunkach w pewnej sprzeczności z nakazem chwili, ponieważ żołnierza mieliśmy poddostatkiem, gdy tymczasem środki lokomocji, mające za zadanie zapewnić temu żołnierzowi jakie takie warunki bytowania — były nad wyraz skromne.

Rola transportu samochodowego, to przedłużenie transportu kolejowego, to pośredniczenie, poniekąd, pomiędzy tym ostatnim, a transportem konnym czyli taborami dywizyjnymi i pułkowymi.

Zgoła inaczej na tą kwestję zapatrywały się niektóre nasze sztaby, uważając, że samochód z powodzeniem może zastąpić obydwie te środki lokomocji. Nie przeczę, że tam, gdzie nie ma kolei, samochód siłą rzeczy musi przejąć jej funkcje i w takich wypadkach jest rzeczą zupełnie racjonalną, dostawa przy pomocy samochodów żywności, amunicji i wyekwipowania na odległość 200 i wyżej kilometrów, ale wysyłanie samochodów wprost do Warszawy szosami wzdłuż kolei, to może być zakwalifikowane jeżeli nie do kategorii przestępstwa, to w każdym razie lekkomyślności, a nawet nadużycia władzy lub przejawu złej woli.

Użycie samochodów tam, gdzie ich jest ilość niewystarczająca, musi być bardzo rozważną i nie można na nich przewozić „co się da“, bo tak jest wygodniej, ale należy je wykorzystywać tam, gdzie użycie ich może być najbardziej celowo wykorzystane.

Niestety, tego rodzaju rozumowania rzadko były brane pod uwagę i zbieranie rannych wzdłuż okopów na zapadający się po osie trzytonowy Packard lub „uwożenie“ zdobyczy wojennej nieraz o charakterze prywatnym, po niemożliwych drogach i walących się mostach też miało miejsce.

Magiczne „musi“, będące podstawą każdego rozkazu, miało tu miejsce na każdym kroku, nie patrząc na wywody d-ców

kolumn samochodowych, którzy wszelkimi sposobami starali się udowodnić, że te lub inne przedsięwzięcie nie będzie mogło być wykonane przez oddział samochodowy i spowoduje całkowite zniszczenie i tak zrujnowanego taboru samochodowego.

Jeszcze jednym z ważnych czynników, które spowodowały nieracjonalne lub niedostateczne wykorzystanie, taboru samochodowego na froncie, był brak łączności i z tego powodu jedne z kolumn przepracowały się podczas, gdy inne stały bezczynnie lub „błądziły“, chcąc komukolwiek zaofiarować swoje usługi lub oddać się do czyjejkolwiek dyspozycji.

Należy podkreślić, że kolumny samochodowe, z powodu walki ruchomej, pracowały przeważnie bez wszelkiej osłony i niejednokrotnie kierowcy kolumny byli zmuszeni staczać ciężkie walki z grasującymi bandami kozaków i oddziałów bolszewickich. Z walk takich tabor samochodowy nie zawsze wychodził obronną ręką. Oprócz tego samochód dla większości był nowością, to też, gdy trafiał w posiadanie osobnika ceniącego wyżej prywatę niż dobro ogólne, „długotrwałe raidy“ z frontu do miast bardziej odległych, a nawet stolicy, nie były rzadkością. Zdemoralizowany kierowca, rekrutowany przeważnie z niezbyt ciekawego pod względem moralnym elementu, znając sprawki swych przełożonych, panoszył się niepomiernie, nie dając posłuchu swym bezpośrednim d-com.

Rozbicie maszyny uchodziło przeważnie bezkarnie, a przygodna nauka jazdy samochodowej może zaliczać ten okres do swego rozkwitu. Nic też dziwnego, że rola oficera samochodowego była nie do pozazdroszczenia, jeżeli chciał swje obowiązki wypełniać z należytem zrozumieniem i pewną dozą ofiarności, co nakazywał czas walki o niepodległość ojczyzny, a rezultaty transportu samochodowego wypadły inne, niż tego możnaby było się spodziewać, wychodząc z teoretycznych rozważań.

Nieco pomyślniej przedstawiała się sprawa eksploatacji samochodów wojskowych w kraju, ponieważ były tu one pod większą opieką ze strony d-twa samochodowego, rzadko otrzymywały przydziały długoterminowe, a jeszcze rzadziej stale.

Jednakże i tu wygoda, jaką daje korzystanie z samochodu mogącego jednocześnie zabrać większy ładunek oraz umożliwiającego załatwienie szeregu spraw i załadowań w ciągu nader krótkiego czasu, przyczyniała się do tego, że każdy używał

wszelkich dostępnych środków protekcyjnych, aby raczej uzyskać samochód niż nawet dwukonną platformę, nie mówiąc o wozach taborowych.

Nie obeszło się i tu również bez prywaty i samochodu nie raz były używane zamiast węglarek lub popularnych „syren“. Fakt ten tłumaczy poniekąd brak dostatecznej ilości pojazdów konnych i wysokie koszty wynajęcia tychże, jednakże w zasadzie przy znikomej ilości taboru samochodowego, przeważnie nadszarpniętego uciążliwymi warunkami pracy podczas wojny światowej, i ta dodatkowa „służba“ była nie bardzo pożądana. Ponieważ gros zaopatrzenia frontu przyjęła na siebie stolica, praca samochodów na prowincji, jakkolwiek nawet intensywna, dawała możliwość choć od czasu do czasu pozostawić jeden z samochodów w kolumnie celem przeglądu, względnie niektóre z samochodów kończyły pracę wcześniej i kierowcy mieli możliwość przejrzeć maszyny jeszcze tego samego dnia.

Co do samego rodzaju pracy, to D-twa samochodowe musiały wyjednywać w D. O. G.-enach jeden rozkaz za drugim zabraniający używania samochodów do wywozu śmieci, do przewozu nieprasowanej słomy lub siana, ciężkich przedmiotów niszczących nadwozie, bezcelowego kursowania samochodów i t. p., którymi to rozkazami w ten lub inny starano się unormować kosztowną eksploatację wojskowego taboru samochodowego.

Lecz tego rodzaju rozkazy normowały korzystanie nie tylko z samochodów ciężarowych lub półciężarowych: bardziej srogie były one w stosunku do samochodów osobowych, na których w owym czasie przewóz nadobnej lub nawet mniej nadobnej przedstawicielki płci pięknej równał się omal, że nie najgorszemu przestępstwu.

Niestety! wiemy aż nadto dobrze, że niema takiej rzeczy na świecie, na którąby się nie ważył mężczyzna o ile go o to poprosi... piękna w jego pojęciu kobieta. Nic też dziwnego, że niejeden z tego powodu miał mniej lub więcej przykry konflikt z władzą.

A ciągle zatargi o przeładowanie samochodów! Czy mogliśmy na to patrzeć spokojnie, gdy komisja składająca się z przewodniczącego i pięciu członków chciała się koniecznie ulokować się na czteroosobowej maszynie, o słabych resorach? Ile trudu kosztowało, aby przekonać chętnych przejażdżki, o nie-

możliwości jazdy w takich warunkach, a ile było przykrych następstw dla interpelującego oficera samochodowego.

A ciągle niezadowolenia z przydzielonych maszyn? Trochę lepszy wygląd jednej maszyny od drugiej, a d-ca dyonu samochodowego wpadał w niełaszkę. Małe spóźnienie samochodu, któremu „nawaliła“ po drodze guma, na wszystkie strony przewulkanizowana, a d-ca dyonu w towarzystwie oficera ruchu, d-cy kolumny i... szofera z pomocnikiem nieraz długie godziny musiał wyczekiwać w poczekalni D. O. G. enu, aż spadły na niego niezasłużone gromy.

Co było najprzykrzejsze dla oficerów samochodowych, to fakt, że ze zdaniem oficera samochodowego mało kto się liczył, jeżeli było one niezgodne z „wysokim orzeczeniem“ przybocznego szofera.

Coprawda i ci ostatni też nie „zawsze mieli rację“. Jako curiosum zachowała się legenda o jednym z b. naszych dostojników wojskowych b. armji zaborczej, który, często bywając w Morskim Oku (w Tatrach), za każdym razem kazał pompować górskie powietrze do gum samochodowych, gdyż miało ono dodatnio wpływać na ich długowieczność.

Słabe wiadomości z dziedziny techniki samochodowej spowodowały słynny rozkaz jednego również z b. wyższych d-ców, który to rozkaz głosił: „Wczoraj zauważyłem w rowie obok szosy pudło od samochodu. Niezwłocznie dorobić do tego pudła samochód i przysłać mi jutro na godzinę dwunastą“. Komentarze chyba zbyteczne. A „dostojnik“, który kazał ukarać szofera za to, że ten nie potrafił omijać gwoździ na szosie.

W takich oto warunkach odbywała się praca oddziałów samochodowych na prowincji.

W stolicy sytuacja, jak już wspomniałem wyżej, przedstawiała się znacznie gorzej, ponieważ tu przeważnie były skoncentrowane wytwórnie i składy, a słaba organizacja zaopatrzenia i stosunkowa bliskość frontu sprawiały, że d-twa oddziałów walczących wysyłały swych odbiorców wprost do Warszawy. Nic też dziwnego, że zapotrzebowania na środki przewozowe były olbrzymie, a nieliczny tabor warszawskiego dywizjonu samochodowego nie mógł w żadnym wypadku zaspokoić wszystkich wymagań.

Sytuacja stawała się bez wyjścia tembardziej, że szereg

bardziej ustosunkowanych d-ców zdobywał rozkazy pana wiceministra, nakazujące bezwzględny przydział żądanych maszyn. Ponieważ jednak ilość maszyn była niewystarczająca, rozkazy Pana Wiceministra nie mogły być wykonane, co godziło w pojęcie dyscypliny wojskowej.

W rezultacie samochody musiał przydzielać według swego uznania d-ca dyonu przez wyznaczanego codziennie w tym celu oficera inspekcyjnego, ściągając na siebie pretensje i gniew tych wszystkich, którym zostało odmówione. „Zdobycwca“ samochodu mało się interesował losem swych współzawodników i, otrzymawszy ciężarowy samochód, „woził“ się nim po mieście, załatwiając różne drobne sprawy w licznych urzędach, a samochód cierpliwie wyczekiwał przed gmachami na właściwe przeznaczenie.

Oprócz tego trudność zdobycia, w owym czasie, takich środków przewozu zachęciła przedstawicieli mniejszości narodowej do nawiązania ściślejszego kontaktu z kierowcami wojskowymi, którzy, ulegając „wartościowym“ namowom nieraz zbaczali z drogi i z własnej inicjatywy starali się aby nośność samochodu była należycie wykorzystana.

Tego rodzaju usłużność kierowców z wozów ciężarowych, jak również pewna lekkomyślność ze strony posiadających przydzielone samochody osobowe (wożenie pań na spacer), która wywoływała głosy oburzenia ze strony społeczeństwa cywilnego, pobudziły władze samochodowe do zorganizowania samodzielnej policji samochodowej.

Zadaniem tej policji była kontrola przejeżdżających samochodów tak w centrum miasta jak i na rogatek oraz areztowanie kierowców popełniających nadużycia.

Przeprowadzona mobilizacja samochodów osobowych, wraz z ich właścicielami, którzy nie chcieli pozostawiać maszyny bez opieki, jeszcze bardziej rozluźniła więzy dyscypliny wojskowej tembardziej, że utworzona z tych samochodów osobowa kolumna ministerjalna nie zawsze służyła wyłącznie celom służbowym.

Oficerowie samochodowi stali się zupełnie bezsilni i, mając dobry przykład zgóry, sami również nieraz odstępowali od przyjętych zasad na korzyść osobistych wygód.

Niedoświadczenie młodych kierowców i brawurowa jazda starych - frontowych powodowały codziennie liczne wypadki samochodowe, wrogo usposabiając cywilnych mieszkańców do wojskowych samochodzistów.

Niejeden wypadek kończył się śmiercią, wywołując głosy zgorznienia. Pan Minister Spraw Wojskowych, chcąc w jakikolwiek sposób ukrócić samowolę, wydawał ostre rozkazy, czyniące odpowiedzialnymi za wypadki również i osoby korzystające, a nawet nakazywał kilkudniowe wstrzymanie ruchu samochodów osobowych. Zbliżenie się frontu do stolicy podczas pamiętnej inwazji bolszewickiej na Warszawę wtłoczyło olbrzymią ilość samochodów w ulice miasta. Kierowcy tych maszyn przyzwyczajeni do pewnej dozy swobody w warunkach bojowych, nie chcieli się podporządkować istniejącym przepisom i utrudniali ruch stołeczny w niemożliwy sposób. Policja państwowa i policja samochodowa okazały się niewystarczające i bezradne.

Stałe przydziały maszyn zdemoralizowały ostatecznie kierowców, którzy nie obawiali się represji ze strony d-twa samochodowego, ponieważ wiedzieli, że zawsze będą wzięci w obronę przez osoby, których obsługiwały.

Stosowanie jako kary zmiany przydziałów również nie mogło mieć miejsca, ponieważ przyzwyczajenie do kierowców, którzy poznali już wszystkie wymagania korzystających, wywoływało radykalny sprzeciw ze strony tej lub innej wpływowej osobistości, kierowca czuł się „nietykalnym“ i w zupełności zabezpieczonym od niemiłych dla niego niespodzianek. Jednakże d-two samochodowe nie dawało za wygrane i wszędzie tam, gdzie mogło mieć większy autorytet od korzystającego z maszyny, kierowca był karany, a wrazie stwierdzenia nadużycia ze strony korzystającego, ten ostatni był stawiany do raportu Szefa Sztabu D. O. G. w myśl odnośnych rozkazów.

Dla przeprowadzenia ścisłej kontroli na ulicach miasta, jak również wstrzymywania ruchu z rozkazu Pana Ministra, policja samochodowa posiadała za mało autorytetu, gdyż patrol składała się w najlepszym razie z podoficera i kilku szeregowych. Żeby jakoś złemu zaradzić, autonaczelnictwo (obecny szef samochodowy) użyło do przeprowadzenia doraźnych kontroli oficerów-ochotników, którzy zgłosili się do służby.

Oficerowie ci otrzymywali do pomocy lotne patrole i kon-

trolowali samochody w granicach miasta, jak również kolejno pełnili dyżury w wydziale transportowym dyonu, który to wydział prowadził sprawy transportowe i doraźnych kontroli. Dzięki takiej organizacji ruch został opanowany i samowola kierowców oraz niestety... niektórych osób, posiadających dorywczo przydzielone samochody, została zdecydowanie ukręcona.

Po odparciu nawały bolszewickiej sytuacja „ruchowa“ w mieście znacznie się polepszyła, natomiast transportowa uległa zmianie na niekorzyść. Przyczyną tego było forsowne organizowanie nowych kolumn samochodowych dla potrzeb frontu, oraz zatrzymywanie przez d-ców linjowych samochodów, na których dostarczoną im była amunicja, żywność i ekwipunek.

Samochody te najczęściej pozostawały czas dłuższy przy d-twie dywizji lub pułku i były używane nawet do dowożenia piechoty do pierwszych linii podczas boju.

Ponieważ ciągłość frontu nie była wszędzie zachowana, niejednokrotnie oddziały kozackie przedostawały się poza linje frontu i grasowały po okolicy, a napotykając przejeżdżające samochody, zmuszały kierowców do demolowania maszyn czy też zjeżdżania do przydrożnych rowów.

Nie trzeba chyba dodawać, że w ten sposób stan liczebny kursujących maszyn zmniejszał się niepomierne i obsługa stała się coraz to trudniejsza.

Chcąc zaradzić złemu, odnośne władze powołały do świadczeń na rzecz wojska pojazdy konne prywatne, aby odciążyć samochody wojskowe od nadmiernej pracy.

Jakkolwiek to zarządzenie zdawało się jaknajbardziej racjonalne, jednakże w praktyce nie dało oczekiwanych rezultatów, ponieważ odbiorcy przybywający z frontu wszelkimi drogami starali się uzyskać samochód, który był zawsze bardziej dogodny od furmanek, a nawet platform konnych.

To, co mógł zabrać jeden samochód, trzeba było ładować na kilka furmanek, a brak konwoju uniemożliwiał należyte pilnowanie otrzymanego sprzętu lub materiału, tembardziej, że psychoza wojny pobudzała najbardziej uczciwych ludzi do zapatrzenia się w „...woreczek mąki lub tylko kawałeczek skóry na podeszwy“, o którą, jak wiemy, było bardzo trudno. Nadomiar złego z punktu widzenia transportu samochodowego, organizacje społeczne i osoby prywatne zajęły się wysyłaniem poda-

runków na front dla „walczących“ żołnierzy. I od tej chwili wydział transportowy autonaczelnictwa był stale w obłożeniu. Nieukończony kolejni pań, „o dobrem sercu“ starały się prośbą lub też nawet groźbą przekonać oficera dysponującego samochodami o konieczności wysłania samochodu, którego nie było.

Nie pomagały dane statystyczne, że na 10 zapotrzebowań wypada jeden samochód: oburzenie, że rozkazy Pana Wiceministra lub polecenia gen. Hallera nie są wykonywane — nie miało granic.

Żeby możliwie wykorzystać kursujące na mieście samochody, zostało wydane zarządzenie, nakazujące kierowcom samochodów, które wykonały otrzymane zadanie, meldować o tem telefonicznie do d-twa dyonu i czekać dalszych rozkazów, a nie wracać odrazu do kolumny.

Jeżeli kierowca nie mógł osiągnąć połączenia telefonicznego z powodu wielkiej frekwencji (dwóch telefonistów wydziału transportowego nie odejmowało słuchawek przez cały dzień), wówczas, mijając w pewnej odległości d-two dyonu, obowiązany był dojeżdżać do d-twa po otrzymaniu dalszych zadań. Do kolumny bezpośrednio mógł wracać tylko w tym wypadku, o ile było bliżej do kolumny niż do d-twa. Lecz i te zarządzenia okazały się niewystarczające. Coraz to więcej samochodów odchodziło na front, coraz to mniejszy tabor pozostawał do obsługi stolicy.

Trzeba było szukać nowych środków. Postanowiono przeprowadzić powołanie do świadczeń dla celów wojskowych prywatnych samochodów ciężarowych. Ponieważ wydane wezwanie pozostało bez echa, na mocy wywiadu zaczęto zabierać maszyny nieraz bardzo starannie pochowane i sformowano „kolumnę obsługi miasta Warszawy“.

Samochody tej kolumny częściowo obsługiwane przez kierowców cywilnych z trudnością wykonywały swe zadanie i przeważnie połowa kolumny była nieczynną, ponieważ brak odpowiednich części zamiennych, które uległy uszkodzeniom, uniemożliwiał doraźną naprawę, a na gruntowną nie było czasu, materiału i pracowników.

To też kolumna ta w niedługim czasie zakończyła swój żywot, natomiast sprawy sądowe, związane z „dobrowolnem po-

wołaniem tych samochodów do służby wojskowej“ ciągnęły się długie lata w imię zasady, że „patriotyzm jest patriotyzm, a interes jest interes“.

Dopiero zakończenie działań wojennych położyło kres tym racjonalnym czy też nieudanym częściowo wysiłkom i eksploatacja wojskowego taboru samochodowego powoli zostaje ujęta w należyte karby.

Szereg rozkazów normujących korzystanie z samochodów ciężarowych i osobowych dokładnie określa prawa i obowiązki korzystającego i kierowcy; samochód przestaje być zabawką i może być używany tylko do właściwych celów.

Długo jeszcze walczą szefowie samochodowi z zabieraniem dla celów administracyjnych maszyn szkolnych, aż zapewnienie dostatecznej ilości taboru samochodowego odciąża te wozy od nieprzewidzianej dla nich pracy.

Ostatnie zarządzenia o wprowadzeniu ryczałtów na samochody osobowe, mające stały przydział, nader korzystnie wpływają na unormowanie kwestji samochodowej, ponieważ wprowadzenie ryczałtów jest jednocześnie konkretnym rozstrzygnięciem sporów wynikających z nadmiernego zużycia materiałów pędnych oraz korzystania z samochodów wojskowych celem dojazdu do miejscowości, do których dochodzi kolej.

Również tem samem została rozstrzygnięta sprawa o tem, kto może korzystać z samochodu wojskowego. Dzisiaj już nikogo nie razi samochód wojskowy prowadzony przez cywilnego kierowcę (z kolumny G. I. S. Z.), w którym tylnie miejsca zajmują panie i dzieci.

Szerokie stosowanie ryczałtów w gospodarce wojskowej odciążyło częściowo od pracy również samochody ciężarowe etatowe, ponieważ szereg formacyj otrzymał samochody przeznaczone do wyeliminowania, które ma eksploatować we własnym zakresie jak również prawo zakupu nowych samochodów ciężarowych i półciężarowych.

Dzięki takim zarządzeniom kolumny samochodowe mogą nareszcie spełniać swą rolę przedłużenia kolei i służyć wyłącznie do transportów większych, a nie jak dotychczas, przeważnie drobnicowych. Oprócz tego kolumny mogą być używane nie tylko do przewozu i wywozu materiału, a mogą przyjmować

częstszy udział w ćwiczeniach, tak, aby inne rodzaje broni mogły się oswajać z takimi zastosowaniami samochodu.

Występowanie kolumny jako całość daje możliwość szkolenia kierowcy wojskowego w jeździe grupowej, czem on się najbardziej różni od kierowcy cywilnego, który bynajmniej nie jest zobowiązany do utrzymywania przepisowych odległości lub też utrzymywania łączności pomiędzy jadącymi jeden za drugim samochodami.



Dzięki wysoko postawionemu wojskowemu szkolnictwu samochodowemu, kronika dzisiejsza nie notuje prawie wypadków z samochodami wojskowymi, jak również zatargi z policją też nie mają miejsca. Wojskowa policja samochodowa dawno już przestała istnieć, gdyż obecnie przy minimalnym ruchu samochodów wojskowych w porównaniu do samochodów cywilnych, jej rola byłaby sprowadzona do zera.

Reasumując powyższe, dochodzimy do wniosku, że kwestję eksploatacji wojskowego taboru samochodowego w okresie wojennym nie można bynajmniej bagatelizować, gdyż w tej dziedzinie pole do nadużyć jest bardzo znaczne, a element, z którego będą się rekrutować kierowcy na zmobilizowane samochody, będzie nie do pozazdroszczenia.

Dziś my jeszcze zupełnie nie mamy pojęcia o operowaniu dużymi masami samochodów, jak to miało miejsce na zachodnim froncie i w wypadku ponownej wojny europejskiej będziemy zmuszeni korzystać z usług oficerów armij sojuszniczych, którzy już mieli w tym kierunku praktykę względnie zostali odpowiednio przeszkoleni.

Racja bytu czołgów w świetle historji.

„Pobił nas nie genjusz marszałka Foch'a, ale general
tank w połączeniu z wybitną pomocą Amerykanów“.

v. Zwehl. *)

Kwestja czołgów w ogólnych zbrojeniach zachodu zdobyła jedno z poczytniejszych miejsc — i jeśli pragniemy poruszać sprawę czołgów i w świetle historycznych faktów uzasadniać ich rację, czynimy to dlatego, iż za mało się u nas mówi a jeszcze mniej pisze na temat czołgów, zaś kadry przeciwników względnie tych, którzy wątpią w wartość nowoczesnej broni nieomal z każdym dniem stają się liczniejsze.

Volkheim w studjum swoim p. t. „Niemieckie czołgi w wojnie światowej“ mówi: „Sposoby prowadzenia wojny w ciągu wojny światowej uległy takiemu przeobrażeniu i tak się rozwinęły, jak tego nikt przedtem, ani oczekiwać, ani przewidzieć nie mógł. Tak jak statki powietrzne i aeroplany stworzyły nowe teatry wojny, tak jak łodzie podwodne morze pod jego powierzchnią uczyniły terenem bitew, tak w ciągu wojny na lądzie ukazały się czołgi, jako jakieś nadzwyczajne zjawisko o nieoczekiwanem wprost działaniu“.

Podczas wojny światowej, niezależnie od olbrzymiego rozwoju gazów, lotnictwa oraz łodzi podwodnych — ukazały się na lądzie czołgi, w których inicjatorzy i ich zwolennicy pokładali wiele nadziei. Był jednak moment, że egzystencja czołgów była zagrożoną a nawet poczęto niedowierzać ich wartości z powodu

*) General der Infanterie von Zwehl: „Die Schlachten im Sommer 1918 an der Westfront“.

niewpowodzeń na terenach bitew. Na niepowodzenia złożyły się trzy warunki:

- a) niedoskonałość sprzętu,
- b) nieumiejętność używania, brak zasad taktycznego użycia, oraz
- c) niedostatecznie wyszkolona obsługa — nic więc dziwnego, że w opinii władz kompetentnych rodziło się zwątpienie w wartość czołgów oraz przekonanie, że zawiodą oczekiwane nadzieje. Pogląd ten, jak przyszłość wykazała, był niesłuszny.

Po stronie angielskiej użyto po raz pierwszy czołgów w dniu 15 września 1916 r., po stronie francuskiej w dniu 16 kwietnia 1917 roku. Czołgi od tych dat historycznych biorą coraz częstszy udział w projektowanych ofensywach dzięki ich zaletom. Począwszy od drugiej połowy 1917 roku przez cały rok 1918 — żadne większe natarcie angielskie i francuskie nie odbyło się bez wybitnego udziału czołgów i gdy z początkiem używano czołgów w ograniczonych ilościach, w miarę przedłużania się wojny, ilość czołgów wzrastała niewspółmiernie. Około 7500 czołgów, w tym 4000 francuskich i 3500 angielskich wzięło udział w bitwach wojny światowej — oto ich niewspółmierny wzrost i czyżby on miał miejsce dlatego, iż zawiodły one oczekiwania? — przeciwnie, już od bitwy pod Cambrai, która miała miejsce w dniu 20 listopada 1917 r., a która zarazem była najklasyczniejszą z bitew, jeśli chodzi o użycie czołgów, zaufanie piechoty, której czołgi towarzyszyły było oczywiste, a każdy dzień następny powiększał zaufanie jej do tej przepotężnej w skutkach broni... wszak czołgi były tym narzędziem, które przerwały i przebyły dotychczas nieznanne fortyfikacje polowe słynnej pozycji obronnej Hindenburga, czołgi nie tylko przerwały i przebyły owe niezliczone ilości pasm drutów kolczastych, gniazd karabinów maszynowych osłoniętych pancernymi schronami, lecz zniszczyły, raczej zmiażdżyły je, aby tym sposobem ułatwić wdarcie się piechoty do wspomnianych okopów, by walką wręcz dokonać: ich zdobycia, zajęcia i ubezpieczenia. I jeśli dziś na zachodzie, czołgi posiadają nie tylko należyte uznanie, lecz i zapewniony rozwój — zdecydowała o tem wojna światowa oraz ci, którzy nimi dowodzili i z nimi współpracowali. Troszczą się dziś o czołgi przede wszystkim ci, którzy wartość czołgów poznali i ocenili na placu boju. Jeśli chodzi o doświadczenia w tej dziedzinie, jak dotychczas nikt dorów-

nać nie może Anglii i Francji, bowiem nikt nie potrafił własności i wartości czołgów należycie ocenić, dlatego też tam właśnie, w okresie powojennym wre gorączkowa praca nad budową coraz to doskonalszych modeli, bowiem niewiadomo czy, jak pancernik, panuje do dziś niepodzielnie na wodzie, aeroplan w powietrzu— czy w przyszłej wojnie czołg nie zapanuje niepodzielnie na lądzie.

Już podczas wojny światowej utarło się mniemanie, iż czołgi mogą być używane tylko w działaniach walki pozycyjnej, że są bronią zaczepną, w walce pozycyjnej, dlatego, iż mało było okazji do stosowania czołgów w czystym polu, pościgu i t. p. Jeśli czołg, dzięki swym własnościom był zdolny nacierać w odpowiednim czasie, zaś piechota z wielkimi trudnościami mogła towarzyszyć, dziwnem wydaje się, dlaczego czołgów nie można użyć np. w pościgu. Ponieważ pościg jest koroną natarcia i wymaga świeżej i wypoczętej piechoty, świeże i wypoczęte czołgi mogą w tej fazie oddać niewątpliwie duże usługi, a ponieważ w pościgu czołgów nie używano, a tylko dla przedzierania silnie umocnionych stref obronnych, dlatego też urobił się fałszywy pogląd, że czołgów należy używać tylko dla natarć o charakterze walk pozycyjnych. Czołgi Renault'a z okresu walk pozycyjnych brały przecież udział w wojnie polsko-bolszewickiej i marokańskiej, wszak były to te same wozy, o których twierdzono, że mogą brać udział tylko w walkach pozycyjnych — i czyż we wspomnianych wojnach o charakterze wojen wybitnie ruchomych nie spełniły swych zadań? — Tak, wypełniły je, przez co wydatnie powiększyły swój zakres działania. Dziś byłoby błędem nie do pożałowania, gdyby ktoś chciał używać czołgów tylko w walkach pozycyjnych, pogląd dzisiejszy na czołgi zmienił się zasadniczo, zrobił bowiem z czołga wiernego towarzysza piechoty we wszystkich niemal momentach boju, począwszy od nawiązania kontaktu z nieprzyjacielem aż do wykorzystania powodzenia, w obronie zaś — we wszystkich momentach, które mają charakter działań zaczepnych: przeciwnatarcie i przeciwuderzenie. Na ten nowoczesny pogląd na czołgi wpłynęły dwie ostatnie wojny, a to: polsko-bolszewicka i marokańska.

Na zachodzie, szczególnie Anglja i Francja poświęcają najwięcej pracy i pieniędzy—czołgom, względnie broniom pancernym oraz motoryzacji armji. Prace te zakrojone na wielką skalę są

prowadzone równolegle i dziś nie trudno stwierdzić olbrzymie postępy w poszczególnych dziedzinach. My, którzy nieomal we wszystkich swoich poczynaniach wiele przeszczepiamy z zachodu na rodzimy grunt — za wyjątkiem lotnictwa, które w naszych dość ciężkich warunkach finansowych zostało pchnięte naprzód z dużym rozmachem na właściwe tory — w kierunku czołgów i wogóle broni pancernych oraz motoryzacji armji w swych poczynaniach nie postąpiliśmy naprzód, a te nieliczne kadry broni pancernych wegetują po dzień dzisiejszy zasyczone materiałem francuskim, względnie zdobytym podczas wojny polsko-bolszewickiej. Materiały, któremi po dzień dzisiejszy operujemy wobec szalonego rozwoju wspomnianych gatunków broni pancernych na zachodzie, gdzie dzięki intensywnej pracy doszło się do nieomal doskonałych modeli — tworzą już sprzęt przestarzały. Wszak nie jest dla nikogo tajemnicą, że Anglja i Francja posiadają szybkobieżne czołgi, znakomicie uzbrojone i, że od kilku lat przeprowadza się w tych krajach szeregi ćwiczeń doświadczalnych w kierunku stworzenia najdoskonalszych zasad użycia tychże. A u nas? — jak po dzień dzisiejszy, nie wiele się zrobiło w kierunkach: udoskonalenia oraz zapewnienia normalnego rozwoju, tak broniom pancernym, jak i motoryzacji armji. Z tyłu doświadczeń zachodu korzystamy, co krok przeffancowujemy wiele sadzonek na nasz grunt — w kwestjach: czołgów, broni pancernych i motoryzacji armji, czyli w sprawach, które na zachodzie znalazły najwłaściwsze kierunki rozwoju — nie pragniemy zaczerpnąć wzorów, by bodaj krok ruszyć naprzód, a co więcej, czyż wyraziliśmy bodaj swoje zapatrywania na powyżej wyluszczone kwestje? — Nie. Stale rozwijające się nasze piśmiennictwo wojskowe, które ma obecnie wiele innych i może więcej aktualnych spraw, tych kwestyj nie porusza, nikt nie dyskutuje, a czas szybko mija, nadążyć za czasem, będzie bardzo trudne. Jeśli chodzi o egzystencję czołgów, broni pancernych i wogóle motoryzacji armji, można niejeden tom wypisać za i przeciw. My będziemy się starali na podstawie historycznych faktów uzasadnić ich rację bytu.

Nasze społeczeństwo wojskowe poza zdecydowaniami wrogami wszelkich inowacyj, jeśli chodzi o czołgi da się podzielić na dwie kategorie: wątpiących i zwolenników. W niniejszym artykule będziemy mówili o wątpiących i przeciwnikach. Przeciwnicy czołgów zasłaniają się argumentami:

1) uważają, że Polska powinna przerzucić punkt ciężkości raczej na obronę przeciwczołgową, oraz

2) że czołgi są sprzętem ogromnie kosztownym, zaś nas nie stać na zakup maszyn, względnie rodzimą produkcję.

Tych, którzy chętniejby poszli za rozwojem obrony przeciwczołgowej w miejsce budowy i rozwoju czołgów — jest bardzo wielu, co zaś wpłynęło na ten właśnie pogląd — nie wiadomo, w każdym razie nie przebogate doświadczenia minionych wojen. Może nikt więcej jak właśnie armja niemiecka odporniej nie przyjęła pojawienia się czołgów na terenie działań jesiennej ofensywy sprzymierzonych nad Somme — jednak skapitulowała i gdy niemieckie naczelne dowództwo zmieniło pogląd na czołgi, było już zapóźno.

Generał Balck w studjum swoim p. t. „Rozwój taktyki w ciągu wielkiej wojny“, mówi na str. 121: „W pierwszym rzędzie wozy były bronią nacierającą, przez Niemców początkowo niedoceniane, tembardziej, że można się było z nimi wówczas prędko załatwić, bo używano ich w ilości niewielkiej; w końcu wojny środki obrony nie wystarczały do przeciwdziałania wielkim ilościom czołgów, rzucanym do boju. Środki zaradcze, stosowane przez Niemców, nie mogły dotrzymać kroku po zwiększeniu środków walki, chociaż przemysł niemiecki zdziałał bardzo dużo“.

Niemcy początkowo nietylko niedoceniali wartości czołgów, twierdzili, że zawiodły pokładane nadzieje sprzymierzonych, nadto byli przekonani, że niemiecka artylerja potrafi unieszkodliwić działania czołgów czego klasycznym przykładem było natarcie francuskie nad Aisne w dniu 16 kwietnia 1917 roku. Wysłany wniosek przez wyższych dowódców artylerji niemieckiej, który się następnie udzielił naczelnemu dowództwu, „że artylerja potrafi unieszkodliwić działania czołgów“, był słuszny i logiczny po wspomnianej bitwie, w której około 50% czołgów zostało zniszczonych jedynie i wyłącznie przez artylerję.

Że wniosek był słuszny, złożyły się na to następujące warunki:

- 1) czołgów używano w małych ilościach,
- 2) nie znano zasad taktycznego użycia.

Powyższy pogląd na czołgi nie trwał długo, bowiem już w drugiej połowie 17 roku niemieckie naczelne dowództwo prze-

konało się, iż jest w błędzie, a gdy przeważył pogląd budowania własnych czołgów, okazało się, że wielki przemysł niemiecki był nastawiony na fabrykację: pocisków, armat, aparatów lotniczych, a przede wszystkim łodzi podwodnych — budowa zaś czołgów mogła być dokonana jedynie kosztem zaniechania fabrykacji jednego z powyższych sprzętów wojennych. Generał Balck oceniając działania czołgów ze stanowiska obrońcy, mówi na str. 96. *) „Nie można zaprzeczyć, że czołgi początkowo silnie niedoceniane okazały się bardzo skutecznym środkiem zaczepnym. Powodzenie należy przypisać nie nowej taktyce samej w sobie, lecz zmianie metody natarcia i połączeniem z nią zaskoczeniem“ — tenże sam autor przed bitwą pod Cambrai twierdził, że „czołgi nie zrobiły tego, czego się po nich spodziewano“, po bitwie pod Cambrai przyznaje, że Niemcy niedoceniali działań czołgów, bowiem: „czołgi mogą wprawdzie opanować pozycje, ale nie utrzymają jej, zastępują one rolę zaprzężonych baterij towarzyszących, i działają przede wszystkim moralnie na obrońców, których chwilowo ogarnia poczucie bezradności“. Owo chwilowe poczucie bezradności jeśli chodzi o skutki — objawiało się w armji niemieckiej do końca wojny pomimo, że po bitwie pod Cambrai, specjalną uwagę zwrócono na zwalczanie czołgów, a tem samym na obronę przeciwczołgową. Tak więc bitwa pod Cambrai, w której po raz pierwszy użyto „masy“ czołgów, bo około 450 maszyn — była zwrotem w opinji niemieckiego naczelnego dowództwa na wartość i skuteczność czołgów. Niemcy, pomimo swej wysoce sprawnej artylerji, czuli się bezradni na widok nacierających mas czołgów — i nic dziwnego, bowiem w bitwie pod Cambrai użyto czołgów, według nowych zasad: m a s y u s z y k o w a n e j w s z e r z i w g ł ą b, p o d o s ł o n ą d y m u, z w y k o r z y s t a n i e m m o m e n t u z a s k o c z e n i a. Z chwilą stosowania nowych zasad użycia czołgów, rozpoczęły się dla tych ostatnich nowe sukcesy, które w całej pełni uwydatniły się w ciągu bitew 18 roku. W wielkich działaniach zaczepnych sprzymierzonych w ciągu 18 roku stale przewidywano użycie czołgów w masach, a natarcia stawały się postrachem dla Niemców, na słowo „tank“, niemiecka linja obrońców była owiana dreszczem. Owo złowróżbne słowo tank stale powtarzały wszystkie niemieckie

*) Balck: „Rozwój taktyki w ciągu wielkiej wojny“.

komunikaty wojenne, a nazwisko szeregowca, który zniszczył czołg, obiegało radjotelegramem cały świat. Ludendorff pisał: „zatrzymać czołgi, znaczy złamać atak“.

Najlepszą i zarazem najwymowniejszą oceną działań czołgów, a zarazem chlubą dla nich jest słynny rozkaz naczelnego wodza wojsk francuskich marszałka Petain'a, Nr. 114, z dnia 30 lipca 1918 r., który brzmi:

„Od początku kwietnia, artylerja szturmowa dowiodła w 30 walkach i dwóch bitwach swej wysokiej wartości ofenzywnej. Solidaryzując się z powszechnym głosem piechoty, która od pierwszych dni istnienia artylerji szturmowej, odstąpiła część swej sławy nowym towarzyszom broni, Naczelný wódz wyraża swe uznanie: załodze czołgów, która wydatnie pomagała podczas wstrzymania ofenzywy nieprzyjacielskiej, a następnie przerwania frontu w dniach: 11 czerwca i 18 lipca; inżynierom, którzy opracowali plany tych narzędzi zwycięstwa; robotnikom fabrycznym, którzy plany zrealizowali; robotnikom frontu, którzy je utrzymali w ruchu.

Zasłużyliście się dobrze Ojczyźnie“.

Od sierpnia do listopada 18 r., czołgi stale biorą udział we zwycięskich sukcesach sprzymierzonych... na stalowych pancerzach czołgów łamały się i kruszyły nie tylko bagnety, złamał się i duch obrońcy. Ludendorff twierdził, iż „najlepszą bronią przeciw czołgom były silne nerwy, karność i nieustraszeność. Dopiero z upadkiem karności i osłabieniem bojowej sprawności naszej piechoty, czołgi stosowane masowo w łączności ze sztuczną mgłą wywarły nieszczesny wpływ na przebieg wypadków wojennych“. Generał Ludendorff charakteryzuje udział czołgów w wiosennej ofenzywie 18 r. następująco: „W czasie wielkiej ofenzywy między Marne i Vesle, zdołali Francuzi zyskać jeden tylko początkowy sukces taktyczny, dzięki zaskoczeniu, a mianowicie w dniu 18 lipca. Sukces ten zawdzięcza nieprzyjaciel czołgom“, a dalej ten sam autor dzień 8 sierpnia nazywa „dniem żałoby Niemiec“.

Generał Weisberg zastępując ministra wojny oświadczył w Reichstagu, co następuje: „Ofenzywa 8 sierpnia między Avre i Ancre nie była nieoczekiwaną przez nasze dowództwo i je-

śli mimo to Anglicy osiągnęli wielki sukces, to przyczyna jego leży w masowym użyciu czołgów pod osłoną dymu. Armje amerykańskie nie straszą nas wcale i damy sobie także z nimi radę. Bardziej natomiast doniosłą jest dla nas sprawa czołgów, ale jesteśmy już przeciw nim wystarczająco uzbrojeni, tak, że obrona przeciw czołgom jest obecnie kwestją raczej nerwów, niż materjału“. Deklaracja generała Weisberga była spowodowaną faktem pojawienia się coraz większych mas czołgów na polach bitew. Generał Ludendorff do końca odwrotu podawał w urzędowych komunikatach na swoją obronę, że „używano czołgów bez'liku“, tłumaczył się nadto, iż „nie można było utrzymać obrony, wobec masy i rozczłonkowania czołgów w głąb“.

Major v. Buche, jako delegat niemieckiej kwatery głównej na zebraniu konwentu Reichstagu w dniu 2 października 1918 r. składając oficjalną deklarację, oświadczył między innymi: „iż pierwszym czynnikiem, który zdecydował klęskę były czołgi, użyte w ogromnej i nieoczekiwanej ilości. Oddziały nie miały dosyć silnych nerwów żeby je zwyciężyć. Przecięły wysunięte linje, otworzyły drogę piechocie, posunęły się aż na tyły wywołując panikę, zmieniając fizjognomię bitwy“. W dniu 23 października 1918 r., niemiecki minister wojny Scheuch oświadczył: „Niemcy nigdy nie będą zmuszeni do zawarcia pokoju z powodu braku materjału wojennego. Obecną przewagę zawdzięcza nieprzyjacieli głównie użyciu czołgów. My natomiast zajęci jesteśmy od dłuższego czasu produkcją tej broni w dostatecznej liczbie. Będziemy więc mieli dodatkowe środki do dalszego prowadzenia wojny, jeśli będziemy do tego zmuszeni“.

Niemcy zbyt późno zorjentowali się w ocenie działań wspieranych czołgami, naczelne dowództwo zrobiło zarzut ministerstwu wojny dlaczego nie zrobiono czołgów, które zostały zamówione przez naczelne dowództwo wiosną 18 roku.

Ostatnim i najpoważniejszym argumentem, jeśli chodzi o czołgi, a który świadczy o wybitnej wartości czołgów w natarciu — to list Ludendorffa do Rządu Rzeszy, w którym radzi zawiesić działania wojenne z powodu olbrzymiej ilości czołgów. Na skutek publicznych deklaracji: ministra wojny, przedstawiciela niemieckiego naczelnego dowództwa na sprawę przegranej z powodu „olbrzymich ilości“ czołgów — sejm pruski żądał od naczelnego dowództwa kategorycznego wyjaśnienia: dlaczego nie użyto

czołgów oraz dlaczego nie zamówiono, Ludendorff uzasadniał przegraną tem, iż duch w armji niemieckiej był za słaby.

Aby w całej pełni uwydatnić wartość czołgów, przedstawimy poniżej (patrz str. 1348 i 1349) tablicę zestawioną przez kapitana armji francuskiej Perré, która w poglądowy sposób podaje: ilości używanych czołgów przez armję francuską w poszczególnych bitwach, efektywne posunięcia w terenie oraz ilości zniszczonych czołgów przez artylerję niemiecką:

Z powyższego zestawienia wynika, iż czołgi na froncie zachodnim nieomal z każdym dniem nabierały rozgłosu, nadto, jak mówi K. F. Nowak: *) „czołgi dały nie tylko przewagę, one przyniosły rozstrzygnięcie“. Faktem więc historycznym jest to, że czołgi przechyliły szalę zwycięstwa na korzyść sprzymierzonych, wszak nawet przepotężne linje obronne Hindenburga nie wytrzymały naporu stalowych rycerzy... zaś armja niemiecka na swojej linii odwrotu, nie była w stanie zatrzymać się.

Te same czołgi Renault, które odegrały historyczną rolę podczas wojny światowej, brały następnie udział w wojnach: polsko-bolszewickiej i marokańskiej, czyli, w wojnach, których charakter był zasadniczo różny — i cóż się okazało, że są zdolne nie tylko przebywać i miażdżyć silnie umocnione fortyfikacje polowe, były one zdolne z równym skutkiem wspierać polską piechotę pod: Bobrujskiem, Łomżą, Mikulińcami, Radzyminem... oraz piechotę francuską w wojnie marokańskiej. Ostatnie dwie wojny przekonały, że czołgi znakomicie nadają się do działań w wojnie ruchowej — zaś nowoczesne szybkobieżne czołgi (Vickers), będą niewątpliwie zdolne i do działań „s a m o d z i e l n y c h“, tak, że oderwanie się czołgów od organicznego związku z piechotą, jest blizkie urzeczywistnienia.

Na podstawie tego, co powyżej powiedzieliśmy, wypada się nam zapytać, czy czołgi mają rację bytu? — Odpowiedź prosta — czołgi mają rację bytu, jak również i obrona przeciwczołgowa. Gdybyśmy jednak kosztem rozbudowy czołgów pragnęli wyposażać się w kierunku obrony przeciwczołgowej, któremu to systemowi Niemcy byli wierni do końca wojny światowej — czyżby ten

*) Karl Friedrich Nowak: „Der Sturz der Mittelmächte“.

B I T W Y	Ilość użytych czołgów	Efektywne posunięcia w terenie	Ilość znisz- czon. przez art.	%	U w a g i
16 kwietnia 1917 r.	132 S.	4 km.	57	43,1	
Pod Laffaux 5 i 6 maja 1917 r.	31 S. i S. Ch.	3 "	32	3,2	
Pod Malmaison 23 października 1917 r.	52 S. i S. Ch.	7 "	2	3,8	
Nad L'Avre 5.IV—28 (szereg drob. natarc 5—12 czołg.)	35 S.	1—2 ¹ / ₉ "	2	5,7	
Obrońca lasku Retz 31.V—18. VI serja natarc w których bierze udział od 5—20 czołg.	126 R.	1 ¹ / ₉ —2 "	5	3,9	S. Ch. R.
Przeciwnaderzenie na Méry-Belloy 11 czerwca 18 r.	162 S. i S. Ch	9 "	73	44	S. czołg Schneider S. Ch. Sł. Chamond R. Renault
Na półn.-wschód Gournay-sur-Aronde na cechę 105 w dniu 13 czerwca 18 r.	8 S. Ch.	1 "	3	37,4	
Pod ferma Porte 9 lipca	16 S.	3 "	3	18,7	
Bitwy na połud. Marny: pod ferma Jeauvier 15—17 lip. " Sacconay 15—17 lipca.	30 R. 50 R.	2 " 1 "	6	7,5	
Przeciwnatarcie X i VI Armji od 18—23 lipca:					
X Armja:					
18 lipca — natarcie ogólne	223 S. S. Ch. R	13 "	62	27,8	
19 " — natarcie poszczegól. dywizyj	105 S. S. Ch. R.	1 ¹ / ₉ —3 "	50	47,6	W przeciwnatar- ciu bierze udział
20—22 lipca — natarcie drobne odosobnione	172 S. S. Ch. R.	1 ¹ / ₂ —2 "	11	6,4	w sumie 855 czoł- gów, na froncie
23 lipca — natarcie ogólne	82 S. S. Ch. R.	7 "	48	58	25 km., zniszczo- nych 229 czoł- gów, % 26,7.
VI Armja:					
Natarcie ogólne w dniu 18 i 19 lipca i wykorzystanie natarcia	273 S. Ch. R.	13 "	58	21,1	
Natarcie celem zlikwidowania worka Château-Thierry złożone z licznych drobnych natarc od plutonu do komp. włącznie	90 R.	1 ¹ / ₉ —2 "	Niewiadomo	—	

Grand-Rozoy 1 sierpnia	45 R.	2 km.	10	22,2
Hangest-en-Santerre 8 — 9 sierpnia	80 R.	2½ "	5	6,2
Resson-sur-Matz 10 sierpnia	30 R.	4 "	1	3,3
Filloloy-Roye od 17 — 18 sierpnia (dwa natarcia na odcinkach dywizyj)	102 S. i R.	3 około	5	5
Nouvron 20 sierpnia	12 S.	2 km.	4	33,3
Nampcel 20 — 22 sierpnia	58 S. Ch. i R.	½ "	6	10
Na północ S. issons 28 VII do 16 VIII serje bitw w tem jedno natarcie batalionu na froncie około 3 km.	390 R.	½—3 "	39	10
Pod St. Miniel 12—13 VIII	232 S., S. Ch. i R.	8 "	3	1,3
Pod Montfaucon 26 VIII — 9 IX serja drobnych natarć	411 S., S. Ch., R.	½—2 "	25	6
IV armji 26 VIII—8 IX o serji drobnych natarć i dwu natarć większych	653 S., R.	½—3 "	56	8,5
Miedzy Vestle i Aisne 30. IX.	34 S., R.	4 "	4	1,7
Las d'Hautmond 16. X.	15 R.	1 "	2	13,3
We Flandrii od 30. IX. — 19 X. jedno natarcie wielkie, później wykorzystanie sukcesu	233 R., S. Ch.	—	19	8,1
Petit-Verly 17—19. X.	75 R.	2 "	6	8
Marsz na Guise 26—30. X. kilka działań	210 R.	4 "	17	8,1
Natarcie na okopy Hunding 23 — 30. X. dwie serje natarć na froncie 4—5 km.	145 R.	4—5 "	23	15,8
Pod l'Escant 31. X.—2. XI. serja natarć i wykorzystanie	135 R.	½—2 "	10	7,4

pogląd nie mógł przynieść w konsekwencji fatalnych skutków tak, jak przyniósł Niemcom.

*

*

*

Z kolei słów parę w odpowiedzi tym, którzy uważają, że czołgi są sprzętem zbyt kosztownym, nas zaś nie stać na zakup czy rodzimą produkcję. Zapewne, że czołgi są sprzętem dość kosztownym, lecz czyż nie kosztowniejszą jest marynarka wojenna, lotnictwo, artylerja... a jednak kupuje się: okręty, armaty, aparaty lotnicze... dlaczegóż specjalnie, jeśli chodzi o czołgi, mówi się, że są zbyt kosztowne nie widząc, względnie nie kalkulując innych rodzaj broni, które jeśli nie więcej — to przynajmniej kosztują to samo. Zresztą czyż argument „ceny“ może być brany pod uwagę, gdy chodzi o szybki i niezawodny sukces, o zaoszczędzenie niepotrzebnie przelanej krwi własnego żołnierza? Czyż pieniądz na jednej, zaś przelana krew młodych obrońców może być ważona na szali drugiej? Nie zawsze pieniądz stanowi podstawę, jeśli zaś chodzi o życie ludzkie, jest ono bezcenne, bowiem za pieniądze kupić się nie da, gdy natomiast: okręty, aparaty lotnicze, czołgi, armaty — są do nabycia na rynkach handlowych na równi z innymi artykułami. Państwo, które troską musi otaczać każdego obywatela, naczelny wódz, który nie może bezcelowo wysyłać mas wojsk na żer artylerji i dziesiątek eskadr czołgów — nie może zapominać o kardynalnej zasadzie: ekonomji energii ludzkiej. I mimowoli wypływa pytanie: czyż może być mowa o ekonomji ludzi, żołnierzy, gdy pragnie się ich wysyłać z otwartą piersią uzbrojonych li tylko w bagnety — na stalowe pancerze, których ani pocisk broni osobistej żołnierza, a tem mniej, bagnet przebić nie potrafi? Powie ktoś „duch“! Zgoda, duch zwycięża wtedy, gdy poza równymi siłami obydwoj przeciwnicy są jednakowo uzbrojeni. W wojnie przyszłej władanie: bagnetem, lancą i armatą nie wystarczy, wystarczało to za Napoleona, obecnie czasy się zmieniły, a wojna się przeobraziła i uprzemysłowała.

Aby wykazać złudzenie, że czołgi są zbyt kosztownym sprzętem, poniżej podamy ciekawy przykład: przyjmujemy, że na odcinku, na którym jest projektowane natarcie, potrzeba wykonać 60 luk w zasiekach drucianych; porównajmy koszta luk

zrobionych przez artylerję i czołgi. Rachunek buchalteryjny przedstawia się następująco:

a) artylerja:

Przyjmujemy, że na jedną lukę potrzeba 800 pocisków 75 mm.; koszt pocisku wynosi 100 fr. franc.; armata, która zużywa się po oddaniu 10.000 pocisków, kosztuje 10.000 fr.

$$60 \text{ luk} \times 800 \text{ pocisków} \times \text{fr.} = 4.800.000 \text{ fr.}$$

$$5 \text{ dział zużytych} \times 10.000 \text{ fr.} = \underline{50.000 \text{ „}}$$

$$4.850.000 \text{ fr.}$$

b) czołgi:

Przyjmujemy, że jeden czołg robi 2 luki, czyli na 60 luk potrzeby 30 czołgów; straty czołgów liczymy 50%; nowy czołg kosztuje 120.000 fr.

$$30 \text{ czołgów} \times 120.000 \text{ fr.} = 3.600.000 \text{ fr.}$$

$$\text{w tem 50\% zniszczonych (należy odjąć)} - \underline{1.800.000 \text{ „}}$$

$$1.800.000 \text{ fr.}$$

Z powyżej przytoczonego rachunku wynika, że gdy zrobienie 60 luk przez artylerję kosztuje 4.850.000 fr., te same luki wykonane przez czołgi przy ogromnym przyjętym procencie zniszczonych (50%, co nigdy w przyszłości nie może mieć miejsca), kosztują zaledwie 1.800.000 franków. a gdy doda się, że używając czołgów potrzeba tylko 2 kompanje, że luki mogą być zrobione w ciągu niespełna 1/2 godziny, że używając czołgów korzystamy z momentu zaskoczenia, któremu towarzyszy zmniejszenie własnych strat, że czołgi wywierają deprymujący wpływ na obronę, podnosząc równocześnie ducha własnej piechoty — oto zalety czołgów, wiemy jednak, że tych wszystkich cech artylerja nie posiada, dlatego też do robienia luk w zasięgach drucianych należy używać przedewszystkiem i jedynie czołgów — nie artylerji.

*

*

*

Maszyna zastąpiła ludzi w przemyśle, czemóżby nie mogła jeśli nie zupełnie zastąpić to przynajmniej zredukować ilość żołnierzy walczących. Motor z każdym dniem opanowuje coraz więcej dziedzin życia, czy kompletnie opanuje i zmechanizuje teren walki na lądzie — jak to uczynił na wodzie i w powietrzu —

przyszłość okaże. Jednak niezależnie od motoru, na polu walki pozostanie jego dzielny i nieustraszony kierowca... i kto wie czy nie będzie to przyszły i jedyny walczący żołnierz. Nowoczesnego żołnierza nie należy rozumieć, iż jest on tylko silny na duchu i uzbrojony w bagnet i lancę. Aby żołnierz mógł zwyciężyć, poza walorami moralnymi, musi być wyposażony w broń nowoczesną, do której czołgi zaliczyć się musi.

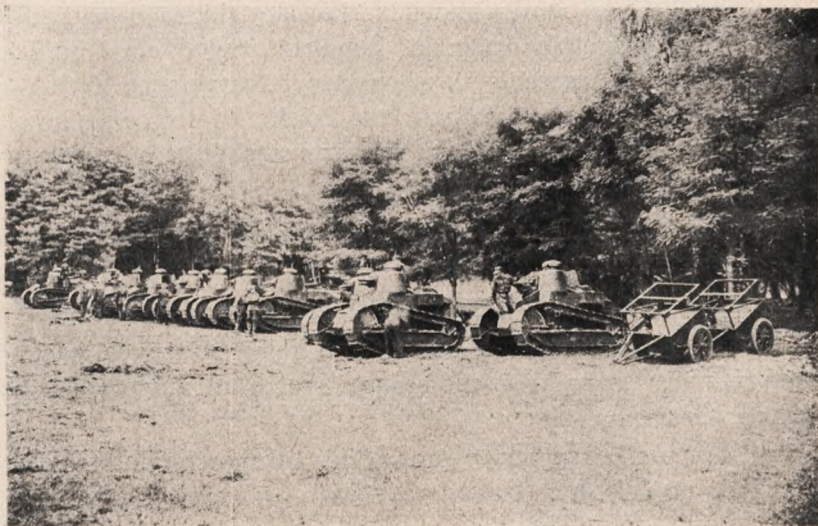
Krwawienie piechoty przez rozwój karabinów maszynowych jest olbrzymie, czołg jest niczem innym, jak opancerzonym piechurkiem, który dzięki szybkości ruchu pozwalającej mu na swobodne poruszanie się w ogniu artylerji — może się poruszać w najgroźniejszym dla piechoty ogniu, t. j. karabinów maszynowych i jak długo na terenach działań wojennych będą rozsiane w niezliczonych ilościach stale ziejące ogniem karabiny maszynowe, tak długo będzie istniała opancerzona piechota, t. j. czołgi, które nacierającą piechotę potrafią dzięki własnościom materialnym — ochronić od strat zbędnych.

Niezależnie od ochrony piechura — czołg jest bronią, która walczy, bowiem obok gnienienia i miażdżenia wszelakiego rodzaju przeszkód polowych, ogniem własnej broni niszczy gniazda karabinów maszynowych, oraz broni towarzyszących; strzelec osłonięty pancerzem, posiadający łatwość ruchu, czyli swobodnego poruszania się w ogniu karabinów maszynowych oraz artylerji, w tym ostatnim wypadku, dzięki swej szybkości i możliwości zmiany kierunków marszu — wyposażony w broń, staje się niczem innym, jak tylko nowoczesnym opancerzonym piechurkiem.

I dziś, gdy robimy rachunek sumienia z dziesięcioletniej naszej pracy nad budową armji narodowej, z czystym sumieniem przyznać się trzeba, iż są dziedziny, których nie zgłębiliśmy i których jeszcze nie tknęliśmy, nie znalazły się one na naszych warsztatach pracy, bowiem inne i ważniejsze zagadnienia trzeba było postawić na plan pierwszy, jednak nie ulega żadnym wątpliwościom, że w następnym dziesięcioleciu zarówno sprawa czołgów, czy wogóle broni pancernych oraz motoryzacji armji ruszy śmiało naprzód. Dewiza kto spooczywa — ten cofa się wstecz — jest bardzo na czasie.

Nie mogę się uchylić od tego, by na tem miejscu nie przytoczyć końcowych słów z wykładów ppłk. armji francuskiej, Maré, pierwszego dowódcy 1. pułku czołgów polskich, który od-

nośnie przyszłości czołgów mówił: „czy czołg po swoich wspaniałych i gwałtownych bojach ma paść w zapomnienie, podobnie jak jego poprzednicy ciągnięci przez zwierzęta. Nie sądzę. Przeciwnie, mniemam, że będzie on zajmował stopniowo coraz to ważniejsze miejsce w uzbrojeniu narodów nie chcących zginąć, ponieważ rozbrojenie ogólne przewidziane przez Ligę Narodów nie nastąpi, niestety, ani jutro, ani pojutrze. Nie jestem jedynym człowiekiem przekonannym o ważności czołgów. Wszyscy dowódcy francuscy i angielscy, którzy widzieli ten przyrząd w działaniu i zrozumieli sposób jego użycia, sądzą, że w wojnach przyszłych wystąpią czołgi w znacznie większych ilościach. Mar-



szalek Petain posuwa się aż do osobnego wozu dla pojedynczego piechura.

Czołg musi w zupełności zmienić nowoczesną taktykę i strategię.

Pierwszym czynnikiem zwycięstwa była zawsze ruchliwość. Jutro, dzięki czołgom i wozom ciężarowym na gąsienicach, ruchliwość ta w każdym terenie przybierze takie rozmiary, jakie jeszcze wczoraj uważano za niemożliwe.

Nowe czołgi dochodzą już do 48 km. szybkości na godzinę, o promieniu działania dochodzącego do 400 km.; zostaną one jeszcze ulepszone.

Specjalne czołgi ziemnowodne nie będą się potrzebowały troszczyć o mosty i rzeki, będą je przekraczać idąc pod wodą.

Myśli się o czołgach gazowych i noszących miny. Artylerja będzie na czołgach, dowódz żywności będzie się również na nich odbywał. Wkrótce będzie można wyobrazić sobie armję ze 100.000 ludzi, przeniesioną w ciągu jednej nocy na oległość 80 km. od punktu wyjścia i bezwłocznie wchodzącą w akcję. Dzięki bowiem gąsienicom ta masa będzie maszerowała w formacji bojowej nie w kolumnie marszowej. A po odniesieniu zwycięstwa, po zgnieceniu przeciwnika, ta masa uda się dnia następnego znowu o 100 km. dalej. Znajdą się potem sposoby obrony, to pewne. Może znów ujrzymy stary mur chiński. Ale tymczasem, co za ogromna korzyść strategiczna dla dowódcy, który będzie posiadał pierwszy środek działania. Zdaniem wielu, koń i jeździec przeżyli się. Wkraczamy w erę maszyn i szalonych szybkości. Więcej niż każdy inny kraj powinna Polska skierować się ku motorom gąsienicowym, dającym się przekształcić w narzędzia wojenne, a to dlatego by:

- 1) dziesięciokrotnie zwiększyć produktywność kraju, zasadniczo rolniczego;
- 2) ekonomicznie eksploatować swoje bogactwa leśne;
- 3) z braku dobrych gościńców i kolei żelaznych, zastąpić je przez przyrządy, które nie będą potrzebowały ani gościńca, ani drogi żelaznej,
- 4) móc bez przerwy prowadzić transporty automobilowe w zimie po śniegu“.

Takie credo pozostawił odchodząc do swej Ojczyzny — ppłk. Maré.

*
* *

Angielski pułkownik Fuller, zastępca szefa sztabu generalnego, jeden z najgorętszych zwolenników i protektorów zarówno czołgów, jak i motoryzacji armji, omawiając w artykule p. t. „Wpływ szybkobieżnych czołgów na walkę spotkaniową“, na zakończeniu wniosków mówi: „Żyjąc terażniejszością, trzeba się z nią liczyć. Nie może nas to jednak zwalniać od liczenia się z przyszłością. Nie liczyć się z przyszłością znaczy stać na stanowisku, że terażniejszość jest niezmienną. Otóż „d z i s“ zmieni

się i to w zależności od naszej ignorancji, albo stopnia przewidywania“.

Zarówno ze stanem współczesnego, jakoteż przyszłego uzbrojenia liczyć się nam trzeba i należy, dlategoż tak doniosłe sprawy, jak: broni pancernych oraz motoryzacji armji ściśle łączących się z sobą, nie mogą ująć naszej bacznej uwagi i możliwie najprędzej muszą ujrzeć światło dzienne. Ponieważ podstawą wszelkiej pracy jest organizacja „góry“ i „dołów“, dlategoż jej należy poświęcić najwięcej studjów i pracy bowiem w tym kierunku posiadamy bardzo skąpe doświadczenie a od dobrej organizacji zależy rozwój omawianych zagadnień. Aby te zagadnienia mogły się należycie rozwijać, muszą być złączone w jeden organiczny związek w formie departamentu broni pancernych, w skład którego weszłyby wydziały: czołgów, samochodów pancernych, pociągów pancernych oraz motoryzacji i doświadczeń. Jedynie samodzielna komórka w formie departamentu, będzie zdolną do nadania aktualnym sprawom właściwego biegu. Wspomniany departament winien ściśle współpracować z zainteresowanymi wydziałami i tak z wydziałem przemysłu wojennego; wydziałem wojskowym w Ministerstwie przemysłu i handlu — w sprawie mobilizacji samochodów cywilnych i organizacji zaopatrzenia w materiały pędne na wypadek wojny; wydziałem wojskowym w Ministerstwie rolnictwa — w sprawie mobilizacji traktorów rolnych dla potrzeb wojska.

WOLNA TRYBUNA.

*Na schyłku dziesięciolecia
„przyjaciółom naszym“ poświęcam.*

Nasze wczoraj, dziś i jutro.

Smutnem jest zaiste, że wówczas, gdy wszystkie prawie bronie i służby mogą mieć jaknajlepsze horoskopy na przyszłość i poważnie myśleć o rozbudowie osiągniętego dorobku w ciągu dziesięciolecia, o wojskach samochodowych trzeba pisać omal że nie... nekrolog. Tak, nekrolog, bo już od kilku lat lekarze naszej medycyny organizacyjnej wydali biuletyn ujemny o stanie zdrowia chorego i... nie mogą doczekać się katastrofy.

Nie będzie to jednak zupełny nekrolog, ponieważ nie tylko będę mówił o zaletach i chwalebnych czynach, a pozwolę sobie przeprowadzić bezstronny rachunek sumienia i jakie takie wyprowadzić możliwości na przyszłość, jeżeli wogóle o przyszłości wojsk samochodowych mówić można.

A więc postawmy sobie pytanie, co zdziałały wojska samochodowe w ciągu ubiegłego dziesięciolecia i czy daje im to prawa do dalszej wegetacji.

O tem, że wyniki były duże, o tem, że mało było tych, których należało batem zapędzać do pracy, o tem, że dużo trzeba było tworzyć z niczego, o tem pisać nie będę, bo i w innych rodzajach broni i służb wszystko to miało miejsce. Ja chciałbym się zastanowić, czy wojska samochodowe spełniły swe zadanie i czy w danej chwili dlatego należy pisać o nich nekrolog, że nie są zdolne do życia czy też dlatego, że powinny ustąpić miejsca innym konstelacjom, ponieważ automobilizm rodzimy osiągnął znaczny rozwój.

Podsumujmy pożyteczną działalność wojsk samochodowych. Należy tu rozróżnić dwa rodzaje pożytecznej działalności, a mianowicie bezpośrednią i pośrednią, gdzie wojska samochodowe grały drugie skrzypce. Trudno chyba zaprzeczyć, że zgromadzenie i doprowadzenie do stanu używalności całego materiału samochodowego pozostawionego przez okupantów można śmiało uważać za wielki wysiłek podyktowany w więk-

szości wypadków nie koniecznością służbową, a należytem zrozumieniem swych obowiązków obywatelskich w stosunku do Ojczyzny.

A ile żmudnej pracy i zabiegów wymagało zorganizowanie szkolenia kierowców, których brak odczuwał się na każdym kroku i gdy warunki wojenne wrywały kierowców... jeszcze... „niedopieczonych“, którzy nieraz tuż za garażem wykazywali całą swą bezradność i musieli iść na „dokszałcenie“ do szkoły. A jednak wozy otrzymywały kierowców i kolumny stawały do pracy na froncie. I czy trzeba podkreślać ten fakt, że gdyby nie wyteżona praca kolumn samochodowych, niejeden oddział pozostałby bez żywności i amunicji i nie byłby zdolny do jakiegokolwiek pracy.

Najgłówniejsze swe zadanie: obsługę transportową na froncie i w kraju wojska samochodowe wykonały tak jak na to pozwoliły środki i jak tego wymagały okoliczności i jeżeli były jakiegokolwiek utyskiwania, to należy zaznaczyć, iż spowodowane one były raczej brakiem odpowiedniego taboru niż niechęcią ze strony wojskowego personelu samochodowego.

Usilna praca warsztatów dyonów samochodowych po zakończeniu działań wojennych również okazała się nie bezużyteczną: zapas wojenny zgodnie z wymaganiami Sztabu Generalnego zajął mniej lub więcej dostosowane magazyny. w terminie wyznaczonym przez władze.

Jednak wszystkie te czynności wypływały z zadań wojsk samochodowych i nie mogą być uważane za rewelacje, natomiast budowa pierwszych pancerek i sformowanie oddziałów samochodów pancernych, które okazały takie usługi wojskom walczącym na froncie, naprawdę zasługuje na uznanie i wojska samochodowe, dziś ukryte w cieniu, mogą być dumne, że ich poczynania i zamierzenia są obecnie tematem niejednych debat i dysput na radach wojennych.

Wszak i w obronie Lwowa i w „Cudzie nad Wisłą“ samochody pancerne swoje zrobiły i dziwną się trochę może wydawać rzeczą, że nikt wówczas nie zadawał sobie tego głębokiego zapytania, czy można wypuścić do boju pancerkę z obsługą, która ze względu na swą przynależność do wojsk samochodowych nie może rzekomo znać „zasad taktycznych walki piechoty lub kawalerji“.

Dziś wielu zapomniało o tych faktach i oficer automobiliści nie może, niech to będzie z pewną przesadą, zbliżyć się do pancerkę, bo... rzekomo nie jest w stanie pojąć głębokich tajemnic taktyki broni pancernej.

Pośrednie zasługi wojsk samochodowych mają znaczenie nie tylko dla wojska, a również i dla rozwoju rodzimego automobilizmu.

Wszak nie można chyba zapominać, że w łonie wojsk samochodowych powstała myśl wyprodukowania pierwszego polskiego samochodu i jakkolwiek pierwsze próby, jak zwykle zresztą, nie dały świetnych rezultatów, to jednakże dały one impuls do poczynań w tym kierunku i oswoiły miarodajne czynniki z myślą, że istnieje możliwość rozwoju polskiego przemysłu samochodowego.

Następne próby, jak wiemy, zostały uwieńczone doskonałymi wynikami, a udział samochodu C. W. S. w raidach przekonał zagranicę, że i Polska potrafi na coś się zdobyć i w tej dziedzinie.

Jednakże zbudowanie doskonałego samochodu osobowego może być raczej uważane za sukces moralny, który tylko pośrednio przyczynił się do rozwoju automobilizmu, podczas gdy rozpoczęta przez Wojskowe Centralne Warsztaty Samochodowe produkcja części zamiennych, których sprowadzanie z zagranicy natrafiało na wielkie trudności lub nie opłacało się, może być uważana za jeden z ważniejszych czynników sprzyjających rozwojowi rodzimego automobilizmu.

Jeszcze nie tak dawno samochody marki Buick i innych były sprzedawane za $\frac{1}{4}$ i mniej ceny, ponieważ nigdzie nie można było nabyć trybów, które były wyrabiane w Polsce jedynie przez wojskowe warsztaty.

Z dalszych wysiłków wojsk samochodowych uwieńczonych dobrymi wynikami, należy wymienić współdziałanie z wojskowymi organizacjami samochodowymi (W. K. S. i M.) w przygotowaniu zastępu wojskowych automobilistów amatorów i krzewieniu w ten sposób zamiłowania do automobilizmu, a co jeszcze ważniejsza, utworzenie w świecie wojskowym kadry ludzi, którzy, mając osobiste doświadczenie, mogą dla swego najbliższego otoczenia być przedstawicielami technicznej wiedzy samochodowej i pouczać, korzystających z wojskowego sprzętu samochodowego o „możliwościach“ samochodu jako maszyny, i tem samem zabezpieczać tabor wojskowy od zniszczenia.

Niemalą również zasługą wojsk samochodowych jest współdziałanie w rozwoju automobilizmu rodzimego przez okazywanie wydatnej pomocy Automobilklubom w organizowaniu raidów i wyścigów, a nawet wystawianie zawodników ze swego grona na te imprezy.

Nie należy również zapominać, że „masowa produkcja“ kierowców na samochody cywilne, szczególnie taksówki, zawdzięcza swe powstanie też współpracy oficerów samochodowych i byłaby niemożliwa do pomyślenia bez ich czynnego współdziałania, gdyż o ile obecnie można w ten lub inny sposób uzyskać siły pedagogiczne cywilne w tej dziedzinie, to wówczas

nie mogło być o tem nawet mowy: tu korpus oficerów samochodowych był właściwie pionierem.

To byłaby dobra strona medalu, pomówimy teraz i o odwrotnej stronie t. j. o tych błędach, któreśmy porobili i dzięki którym obecnie znaleźliśmy się na szarym końcu, skazani na zagładę w roli „niepotrzebnego człowieka“ z pamiętnego filmu.

Pierwszym najważniejszym błędem był brak odwagi śmiałego postawienia kwestji kalkulacji, gdy sytuacja finansowa Państwa uległa poprawie i otworzenie oczu miarodajnym czynnikom na ówczesny fatalny stan powojennego taboru samochodowego przez jasne postawienie kwestji: jeżeli chcecie, aby wojska samochodowe dobrze funkcjonowały, a Armja Polska miała odpowiednie samochody na czas wojny — przestańcie darzyć drobnymi datkami na remont, a dajcie środki na zakup nowego taboru samochodowego.

Podliczenie dzisiaj na zimno sum wydanych na remont samochodów-gratów nawet zwyktemu laikowi da możność wyprowadzenia słusznych wniosków o nieracjonalności takiej polityki samochodowej, podyktowanej zresztą wówczas najlepszymi intencjami, a mianowicie rzekomą oszczędnością.

A rezultaty? O tem, że były trudności w masowem sprowadzeniu dostatecznej ilości taboru samochodowego z zagranicy lub otworzeniu fabryki w kraju, o tem, że dziś mamy prawie wszystek nowy tabor, o tem nikt nie pamięta, a sumy wydane na remont starych maszyn zawsze będą bronią w ręku osób nam niezyczliwych.

Również oszczędnościowa polityka, polegająca na obronie taboru samochodowego przez ograniczenie użytkowania tegoż do minimum, stworzyła nam niemało wrogów wśród osób, które, nie mogąc otrzymać samochodu, urabiały nam nieprzychylną opinię wyższych władz wojskowych. Nieugięta wola, tak nieoceniająca, tam, gdzie należało walczyć o jaknajbardziej szerokie kredyty na odnowienie taboru — tu nie dała żadnych korzystnych rezultatów, a naodwrot, systematycznie gromadziła niechęć do wojsk samochodowych, utrudniając nam i tak uciążliwą, nieraz ponad siły pracę.

Ta walka w obronie taboru samochodowego, która pochłaniała masę energji i czasu, nie dała możności zainteresowania się należytego innemi sprawami, a przede wszystkim patrzenia w przyszłość i przyczyniła się do oddania niepotrzebnych, jak się zdawało pancerek i składów materiałów pędnych — oraz co najważniejsza, do usunięcia się od właściwych zadań wojsk samochodowych, zadań wojennych, do których ich należało przygotowywać jeszcze w czasie pokoju i walczyć o możność przeprowadzania tego rodzaju ćwiczeń.

Przełęcz taktyczny batalionu piechoty.



Atakowani ze wszystkich stron o samochody, pełniliśmy tylko „służbę“, nie mając możliwości z powodu braku czasu, ludzi i taboru, szkolić się w wykonywaniu przewozów samochodowych na większą skalę.

Myśmy byli tylko „do obsługi“, tylko po to, aby ten lub inny dostojnik miał samochód podany na czas, a ten lub inny oddział dowieziony prowiant lub furaz w dostatecznej ilości.

Myśmy dotychczas szkolili właściwie tylko kierowców, a nie kierowców wojskowych, a z oficerów robiliśmy techników lub rachunkowców zamiast d-ców oddziałów samochodowych, przeznaczonych do innej roli niż prowadzenie garażu taksówek.

Dziś zbieramy plony tej polityki samochodowej. Dziś nam mówią, że jesteśmy niepotrzebni, ponieważ naszą rolę z powodzeniem wykonają wyłącznie siły cywilne.

Tak, słusznie „wozić“ po mieście w czasie pokoju cywilny kierowca może jeszcze lepiej od wojskowego, ale czy tak samo sprawnie wykona on swe zadanie w kolumnie pod gradem pocisków i bomb nieprzyjacielskiej artylerji lub lotników.

Wszak niedawne manewry wykazały dobitnie, że nawet kierowca wojskowy, o ile nie jest odpowiednio przeszkolony, nie potrafi sprawnie wykonywać swojej roli przy przewozach taktycznych i strategicznych i że potrzebna jest duża praktyka w tym wypadku, jeżeli wojska samochodowe mają dobrze wywiązać się ze swych zadań w czasie wojny.

Ale trudno, o tem myśmy sami nigdy nie mówili głośno, dlategoż *inni nie związani z techniką wojskową* mają o tem pamiętać.

To jednak jeszcze nie wszystko. My, twórcy pierwszych oddziałów samochodów pancernych, my tak czynny udział przyjmujący w „Cudzie nad Wisłą“, my... teraz, podobno, nie nadajemy się do „broni pancernej“, staliśmy się niezdolni do czynów bojowych.

Zaiste, dziwnem może się wydawać, że obecny automobilista, były oficer piechoty, kawalerji, artylerji lub nawet d-ca oddziału pancernego, posiadający szereg odznaczeń bojowych, jest uważany za bardziej nieudolnego pancernika, niż jego kolega z tego samego rodzaju broni, który uprzykrzył sobie służbę w swoim zawodzie i chce znaleźć ciekawsze zajęcie, względnie zapoznać się z nową dziedziną wiedzy.

Dla tego ostatniego kilkumiesięczny kurs w szkole czołgów i samochodów ma z powodzeniem zastąpić wieloletnią praktykę samochodową i doświadczenie wojenne pierwszego.

Lecz to jeszcze nie wszystko. Od kilku lat mówi się ciągle o reorganizacji wojsk samochodowych i dzięki temu wszystko jest w zawieszeniu i omal że nie co tydzień nowa plotka obiega wyczekujących zmiany na lepsze lub gorsze automobilistów wojskowych.

Czy może być w takich warunkach mowa o jakiegokolwiek planowej pracy, przewidzianej na dalszą metę. Czy znajdują się

ludzie, którzy zechcą pracować z całym zapalem, jeżeli są przekonani, że cały ich wysiłek w najbliższym czasie pójdzie na marne.

Podobny chaos najbardziej odczuwają ci, którzy napróżno nie mogą się doczekać awansu, jakkolwiek przekroczona trzydziestka lub czterdziestka nie pozwala im paradować swobodnie z dwoma lub trzema gwiazdkami, a nieustalona organizacja nie daje możności stawiać bardziej pomyślnych horoskopów.

Bardziej nam życzliwi poddają myśl, żebyśmy się sami „zlikwidowali“ w myśl zasady, że „murzyn zrobił swoje, murzyn może odejść“. Jakkolwiek taka propozycja, podyktowana prawdopodobnie chęcią ulżenia naszej doli, jest może nawet w gruncie rzeczy bardzo humanitarna, gdyż lepszą jest najgorsza wiadoma od najlepszego niewiadomego, ale zbyt „pachnie“ to średniowieczem i przypomina przesyłanie sztyletu lub trucizny tym, których uważało się za „zbytecznych“, a chyba za takich wojska samochodowe nie mogą być poważnie uważane.

O ile, mam wrażenie, twórcy tego wzniesłego projektu sami nie zdecydowaliby się jednakże na całkowitą likwidację wojsk samochodowych, jeżeliby to od nich wyłącznie zależało, gdyż „podobno“ istnieją jeszcze potrzeby wojenne, mobilizacyjne, z którymi liczyć się przecież trzeba i dla których przecie, a właściwie jedynie dla których wojsko istnieje podczas pokoju.

Jeżeli naszych wysokich dostojników i nasze „jednostki administracyjne“ mogą z powodzeniem obsługiwać cywilne samochody kierowane przez cywilnych kierowców, to przecież „dzień mobilizacji“, który jednakże zawsze może nadejść niespodziewanie, będzie wymagał innego stanu rzeczy.

Wojna przyszłości, to wojna, jak to się mówi obecnie, wojna techniki, wojna, w której ten zwycięży, kto łatwiej zdoła mieć odpowiednie rezerwy w odpowiednim czasie i miejscu, inaczej — kto będzie miał lepiej zorganizowane środki lokomocji, kto będzie ich miał przedewszystkiem więcej.

A kto przeprowadzi mobilizację tych środków lokomocji, doprowadzi ich do porządku, obsadzi dobrymi kierowcami, obeznanymi z warunkami pracy na froncie. Czy zrobią to ci cywilni kierowcy, którzy będą wozić pasażerów i materiał wojskowy w czasie pokoju?

A dalej czy kierowcy taksówek i posiadający dyplomy jazdy nieraz na jednym tylko typie samochodu osobowego będą się odrazu nadawać do kierowania ciężkimi samochodami ciężarowymi. Ile samochodów ciężarowych stanie po kilku dniach, a ile z nich zdoła sprawnie wykonać swą pracę w terenie, na

naszych wschodnich bezdrożach. Czy kierowca „X“ lat jeżdżący po ulicach stolicy potrafi bez zatrzymania, i bez uszkodzenia maszyny przebyć nasze piaski i polne drogi?

Dziś głośno się o tem mówi, że bez wojskowego szkolenia można się właściwie obejść, gdyż kierowców dadzą cywilne szkoły samochodowe.

O nauce w tych szkołach pisałem już w artykule pod tytułem „Czynniki hamujące rozwój automobilizmu“, wiemy również, że szkoły te dają znikomą ilość motocyklistów-amatorów, którzy podczas wojny będą powołani do zupełnie innej pracy, wiemy również, że nie dają one kierowców na wozy ciężarowe i że zmusić ich do tego nie można, ponieważ trudno wymagać, aby ktoś, kto chce się uczyć jeździć na lekkim samochodzie osobowym, musiał „tyrać“ przy ciężarowej maszynie. Wszak nauka kierowania samochodem nie może być zaliczoną do kategorii nauk takich jak nauka pisania i czytania, tembardziej, że za tę naukę słono się płaci pp. Prylińskiemu, Tuszyńskiemu, Fromowi i innym.

A więc kim obsadzimy w dniu mobilizacji prawdopodobnie znaczną ilość samochodów ciężarowych i motocykli, jeżeli mamy zamknąć szkoły wojskowe? „Życzliwi nam“ powiedzą, że przecież skoro nie mamy szkolić wojskowych kolejarzy, to poco mamy wyszkalać kierowców samochodowych. Nie jest to jednak zupełnie to samo, ponieważ kolejarz będzie spełniał te same funkcje w czasie wojny, co i w czasie pokoju, jeżeli chodzi o eksploatację, a wszak tylko te rodzaje służby możemy porównywać.

Tak więc przy takim założeniu możemy się znaleźć bez odpowiednich kierowców w dniu mobilizacji. A dalej czy w okresie wojennym też cywilne szkoły, będą dawać kierowców na samochody wojskowe? Wszak wojna światowa dowiodła, że w okresie wojennym ilość środków lokomocji musi ciągle, wzrastać, a przecież nie każdy kierowca zdoła przebyć cały okres na froncie. Tak więc koncepcja szkolenia kierowców dla wojska w prywatnych szkołach wydaje się nieco ryzykowną i będzie możliwa o ile szkoły te będą przez wojsko subsydjowane, opłata za naukę zniżona do minimum, a wymagania znacznie zwiększone, o ile na to pozwolą międzynarodowe ustawy.

Jeżeli jednak zdecydować się na przeprowadzenie takiej reformy, to czyż nie bardziej racjonalnem jest pozostawienie obecnego stanu rzeczy względnie jeżeli chodzi o zmianę systemu, to należałoby zdecydować się na skomercjonalizowanie obecnych wojskowych szkół samochodowych, t. j. oddanie sali wykładowej, muzeum i warsztatu nawet bez samochodów szkolnych wybranym oficerom, którzy poprowadzą szkoły na zasadach samowystarczalności i mogą wprowadzić obowiązkową naukę według wymagań wojskowych.

Tego rodzaju szkoły mogą być nawet nie subsydjowane, jedynie odkomenderowani (na okres zgóry ustalony i niezmien-

Szkolenie w jeździe grupowej i w przewozie wojsk.



ny) oficerowie powinni zachować otrzymywane pobory, przynajmniej w mniejszych miastach, w stolicy, natomiast, i innych

większych ośrodkach prawdopodobnie przejście na całkowitą samowystarczalność byłoby zupełnie możliwe. Jednakże należałoby uważać taki system poniekąd za ostateczność i szkoły wojskowe powinny pozostać jako te instytucje, gdzie powinno się odbywać „doszkalanie“ kierowców, którzy otrzymali wstępne wykształcenie na kursach prywatnych, będąc jeszcze „w cywilu“. W szkołach wojskowych zapoznawaliby się oni z wojskowymi maszynami ciężarowymi i motocyklami oraz z przepisową jazdą grupową i współpracą z innymi rodzajami broni i służb.

Przy takim założeniu ilość kolumn szkolnych mogłaby być znacznie zmniejszoną, natomiast tabor szkolny dzięki temu powiększony i umożliwione przeprowadzenie ćwiczeń o charakterze wybitnie wojskowym, ćwiczeń określających właściwe zadanie wojsk samochodowych.

To byłyby główne uwagi dotyczące szkolenia, nasuwające się w związku z nowymi poglądami na zagadnienie fachowego szkolenia w wojsku.

Powyżej mówiliśmy, że przy mobilizacji cywilnego taboru samochodowego wymagane będzie przejrzenie zarekwirowanych maszyn, a nawet przeprowadzenie większego lub mniejszego remontu.

Zachodzi zupełnie poważne pytanie, kto ma przeprowadzić taki remont jeźli, idąc po linii projektowanej likwidacji wojsk samochodowych, o której szeroko i głośno się mówi od kilku lat, skasować, względnie zamknąć obecnie istniejące warsztaty samochodowe. Jeżeli nawet przypuścimy, że może mieć miejsce tylko drugi wypadek, to przecież chwila poważnego zastanowienia się nad tą sprawą przekona nas niezawodnie, że zajdą wielkie trudności podczas mobilizacji, ponieważ uruchomienie warsztatów będzie mogło być uskutecznione tylko po kilkunastu dniach w najlepszym razie, gdyż zebranie odpowiedniego zgranego zespołu pracowników-specjalistów nie jest znów tak łatwą rzeczą, jak to się wydaje wszystkim tym, którzy chcą się zapatrywać na tę sprawę tylko z teoretycznego punktu widzenia. I tu więc nasuwa się myśl, czy nie należy raczej dążyć również do skomercjonalizowania warsztatów na wzór szkół kierowców i posiadać je pracujące w dniu mobilizacji „na pełnym gazie“, przygotowane do wzmoczenia swej wydajności względnie do rozwinięcia zakresu swej dotychczasowej działalności niż przedstawiające składy obrabiarek i narzędzi.

Próby przejścia na samowystarczalność lwowskiego warsztatu dyonowego dają świetne wyniki i tylko, obecnie już przysłowiowe, oczekiwanie na reorganizację nie daje możliwości postawić „interesu“ na należytej stopie. A co jeszcze zasługuje na specjalną uwagę, to fakt, że lwowskie wojskowe warsztaty samochodowe wprowadziły u siebie system pracy oparty na re-

zultatami ostatnich dociekań o organizacji pracy i mimo tej próby osiągnęły wprost wspaniałe, jak na wojskowe warsztaty, rezultaty. Ma się rozumieć, że zarząd i personel musi być tu dobrany odpowiednio i składać się z ludzi, którzy umieją i chcą pracować i którzy nie tylko są poto, aby brać co miesiąc gażę, względnie, którzy, nie mając żadnych kwalifikacji na kierowników, bądź nie bądź przedsiębiorstwa przemysłowego, zostaną wyznaczeni bo... tak się podoba ich d-cy.

Taką „likwidację“ wojsk samochodowych prawdopodobnie sami z przyjemnością przeprowadzimy z tem przekonaniem, że dobro sprawy na tem nic nie ucierpi i wojsko nie straci swych dobrych techników i specjalistów, bo w przeciwnym razie jeszcze pół roku takiej niepewności, a przy dzisiejszem zapotrzebowaniu rynku i pozostali prawdziwi specjaliści zrezygnują ze świetnej kariery w wojskach samochodowych i zdecydują się być pierwszymi w cywilu niż ostatnimi w wojsku. Jeżeli jednak potrafimy oderwać się na chwilę od „rodzimej sytuacji“ jak również zdołamy na chwilę przestać hołdować zasadom przyjętym na południu i więcej uwagi zwrócimy na bliski zachód, to przekonamy się, że tam nieco inaczej zapatrują się na zagadnienie istnienia wojskowych formacyj samochodowych. Powiększenie budżetu na rozwój formacyj samochodowych o 1.200 tysięcy marek w kraju, gdzie zasadniczo mówi się tylko o rozbrojeniu, w kraju, gdzie automobilizm jest tak rozwinięty i gdzie ilość fabryk samochodowych i to potężnych jest tak znaczna — naprawdę zasługuje na większą uwagę.

A u nas? U nas mówi się wszędzie głośno o konieczności likwidacji wojsk samochodowych — ponieważ rozwój automobilizmu cywilnego jest tak znaczny, że istnienie automobilowych formacyj wojskowych w czasie pokoju jest anachronizmem. Rozbrojone Niemcy, kraj o wybitnie silnym przemyśle samochodowym, kraj o ludności przemysłowej, powiększa budżet na formacje samochodowe, a my, nie mający naprawdę nawet jednej, jak się należy postawionej, fabryki samochodowej, my, których cały tabor samochodowy równa się pod względem liczebności kilkudniowej produkcji Forda, my... z całym spokojem chcemy zlikwidować formacje samochodowe, bo... automobilizm rzekomo przestał już być u nas specjalnością i oficer samochodowy za specjalistę uważany być nie powinien.

Czy rozsiewanie nedorzecznych pogłosek o rzekomej całkowitej likwidacji wojsk samochodowych nie należy uważać za wysoce niepożądane, czy nie szkodzi to opinii oficerów samochodowych, którzy przy takim ujęciu sprawy mogą być uważa-

ni za pasorzytów, jakkolwiek na to bynajmniej nie zasługują i czy nie należałoby jaknajprędzej przeprowadzić gruntowną reformę zgodnie z duchem czasu i prawdziwym pożytkiem dla wojska i raz wreszcie skończyć ze zbyt już popularną „kwestją samochodową“.

Jerzy Kulesza kpt.

*Od Redakcji. Artykuł
charakteryzuje stan rzeczy
w końcu 1928 roku.*



1368

: : : GÓRNOŚLĄSKIE : : : TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE

(dawniej TOWARZYSTWO DLA PRZEMYSŁU ROLNEGO)

Sp. z ogr. odp.

Warszawa, Sewerynow 3. Telefony: 221-44, 247-54, 247-66.

Skrót telegr.: GEIPEE, Warszawa.

PRZEDSTAWICIELSTWO

Górnośląskich Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury

Sp. Akc. Górnico-Hutniczej.

A. Warsztaty Królewskiej Huty wykonują:

1. **Konstrukcje żelazne wszelkiego rodzaju:** więzary dachowe, szkielety żelazne dla hangarów, hal fabrycznych i magazynów.
2. **Mosty żelazne:** kolejowe, szosowe, specjalne wojskowe i pontonowe.
3. **Cysterny kolejowe** do przewożenia ropy, nafty, benzolu, smoły, kwasów, spirytusu i t. p.
4. **Dla fabryk samochodów:** części tłoczone i kute, ramy do podwozi, osie, sprężyny i t. p.

B. Huta Laura wykonuje:

1. **Budynki z blachy falistej,** czarnej i ocynkowanej do największych rozmiarów i dla różnych potrzeb.
2. **Blachę ocynkowaną** specjalną do krycia dachów.
3. **Wyroby z blachy ocynkowanej:** beczki, zbiorniki naftowe i t. d.
4. **Rury i łączniki.**

C. Huta Zgoda wykonuje:

1. **Urządzenia dla przemysłu rolnego i fermentacyjnego:** cukrownie, gorzelnie, rektyfikacje, browary, płatkarnie; dla rzeźni, chłodni, piekarni mechanicznych; dla hut i walcowni żelaza; dla kopalń i t. p.
2. **Kotły i maszyny parowe.** Paleniska ruchome systemu „Płaczek” Urządzenia do mechanicznego zasilania kotłów węglem. Odwadniacze, pompy, kompresory tłokowe.
3. **Żurawie i suwnice mostowe z napędem ręcznym i elektrycznym.** Mostownice przeładunkowe. Wieże wyciągowe. Kołowroty parowe i elektryczne. Tarcze obrotowe i przesuwnice. Zbiorniki i tanki do wody, olejów, nafty, smoły, benzyny i t. d.
4. **Stacje płynów łatwopalnych.**
5. **Aparaty i urządzenia dla przemysłu naftowego.**
6. **Tłoczarki korbowe i mimośrodowe.** patentowane, systemu „F. Johna” wysokiej sprawności.
7. **Urządzenia do transportowania i spalania trocin i odpadków drzewnych.** Przenośniki (transportery) taśmowe i kubłowe do wszelkich celów. Przenośniki pneumatyczne do słomy, siewki i siana. Urządzenia do odkurzania, zwilżania, ogrzewania powietrza, do odciągania dymu i wytwarzania sztucznego ciągu. Suszarnie do drzewa, do klepek i den beczek cementowych. Suszarnie do tektury. Ekshaustory i wentylatory.
8. **Prze-rody rurowe** dla instal. parowych, wodnych, gazowych i t. p.
9. **Pędnie (transmisje).**
10. **Odlewy stalowe i żeliwne.**

Towarzystwo Przemysłowe

KABEL

Spółka Akcyjna
W WARSZAWIE

PIERWSZA W POLSCE
FABRYKA KABLI

ZARZĄD
Królewska 41
Telefony 81-06, 281-20

FABRYKA
Kacza II
Telefony 91-32, 294-23, 309-25

ADRES TELEGRAFICZNY:
„WARKABEL“, Warszawa

—(0)—
P o l e c a :

- 1) kable polowe telegraficzne i telefoniczne,
- 2) kable ziemne wszelkich przekrojów i napięć,
- 3) przewodniki izolowane,
- 4) sznury i druty nawojowe oraz sygnalizacyjne,
- 5) przewodniki napowietrzne „Hackethal“,
- 6) kabelki obołowione,
- 7) miedź gołą.

BIURA SPRZEDAŻY WE WSZYSTKICH
WIĘKSZYCH MIASTACH RZPLITEJ.

