

ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE

ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI

AUTO

Wychodzi każdego 1 i 15 w miesiącu

Pod kierownictwem

STANISŁAWA SZYDELSKIEGO

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i poprawek w nadesłanych artykułach

Wszelkie prawa przedruku, przeróbek i reprodukcji zastrzeżone

Niezamówionych rękopisów redakcja nie zwraca

AUTOMOBILIZM—LOTNICTWO—SPORTY

SKF**SZWEDZKIE ŁOŻYSKA****KULKOWE I ROLKOWE**

Normalne i koniczne

Warszawa, Kopernika 13. Tel. 12-14

Otwarte bez przerwy

19.X. 1920 — 19.X. 1924

Dnia 19 października b. r. święcił Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych czteroletnią rocznicę swego istnienia. Z małych zaczątków rozwinęła się ta jedyna w Polsce uczelnia do dzisiejszego stanu, będąc obecnie centralną szkołą samochodową dla oficerów, podoficerów zawodowych i majstrów wojskowych armji polskiej.

Chcąc uświetić tą rocznicę i zapoznać szerszy ogół ze stanem, metodami i poziomem wyszkolenia samochodowego w wojsku, Redakcja „Auta“ wydaje numer niniejszy dzięki inicjatywie dyr. nauk Obozu kpt. Stanisława Szydelskiego w nadziei, że wydawnictwo to posłuży do zacieśnienia węzłów, łączących automobilizm cywilny z wojskowym, i zapozna szerszy ogół z tą ze wszech miar godną uznania instytucją.

REDAKCJA.

○○○○

**Automobilklub Polski**Sekretariat czynny od godz. 10-ej
do 4-ej pp. Tel. 96-54

KOMUNIKAT

Na posiedzeniu Komisji Balotującej w dniu 1 października 1924 r. wybrani zostali na członków A. P.: Stanisław Janicki, minister rolnictwa, Krak.-Przedmie-

ście 67, Warszawa; Jan Jarmołowicz, komisarz Rządu na m. st. Warszawę, Trębacka 10, m. 5, Warszawa.

Na posiedzeniu zaś w dniu 8 października wybrany został na członka A. P. Jerzy Barthel de Weydental, konsul generalny Rzpltej Polskiej w Chicago U. S. of America.

Dział Urzędowy**Z warszawskiego ruchu kołowego.**

Z dniem 1 października r. b. przestał pracować jako rzeczoznawca p. Henryk Empacher, na miejsce którego został mianowany p. Witold Rychter.

F & H**ŁOŻYSKA KULKOWE I ROLKOWE oraz KULKI STALOWE**

TEL. 29-60.

WARSZAWA

BRACIA LILPOP

TEL. 29-60.

MAZOWIECKA 7

Wykaz kierowców, posiadających prawo prowadzenia pojazdów mechanicznych.

WOJEWÓDZTWO BIAŁOSTOCKIE.

Kisielewski Antoni 1—3b, Karaszewski Józef 1—1, Gałęcki Jan 1—2a, Raczyłło Władysław 1—2a, Czamański Stanisław 1—2a, Cwaliński Franciszek 1—2a, Zaborowski Kazimierz 1—1, Bułhak Klemens 1—1, Sadonowicz Michał 1—2a, Łabędzki Adolf 1—2a, Kotalla Waclaw 1—1, Jabłoński Waclaw 1—3b, Kondrat Stefan 1—2a, Pochodowicz Emil 1—3b, Mazurkiewicz Kazim. 1—3b, Kuncewicz Maciej 1—2a, Sadowski Stanisław 1—3b, Lewandowski Józef 1—2b, Borowski Piotr 1—1, Bułatow Mikołaj 1—2a, Serguczenko Jan 1—2a, Antosiewicz Aleks. 1—2a, Pawłowski Jan 1—2a, Mierzejewski Zygmunt 1—2a, Borodziuk Wincenty 1—2a, Galler Leon 1—3b, Zawisza Władysław 1—3b, Stojak Kazimierz 1—2a, Sadowski Franciszek 1—2a, Heretyk Władysław

1—2a, Łęgowski Stanisław 1—2a, Zalewski Witold 1—2a, Szczepański Władysław 1—1, Lachowski Stefan 1—2a, Turek Władysław 1—2a, Szugański Antoni 1—2a, Antczak Antoni 1—2a, Łukasiewicz Józef 1—2a, Stelmach-Rudlewski Mikołaj 1—3c, Ajewski Benedykt 1—2a, Mazurkiewicz Aleksander 1—2a, Żelazko Jan 1—2a, Sobieszczański Zygmunt 1—3c, Korczyński Ludwik 1—2a, Kurczala Daniel 1—2a, Dojlida Władysław 1—2a, Wasilczuk Antoni 1—2a, Karczewski Józef 1—2a, Kurządkowski Edward 1—3c, Mazurkiewicz Feliks 1—2a, Marcinowicz Franciszek 1—2a, Wierzbicki Hipolit 1—1, Korlewski Józef 1—2a, Ambrożewicz Waclaw 1—2a, Janczuk Tymofej 1—2, Koep Erich 1—3c, Dobrowolski Telesfor 1—2a, Spalek Antoni 1—2a, Szulc Jan 1—2a, Raczuk Jan 1—2, Domostawski Józef 1—2a, Aleksandrowski Hipolit 1—2a, Werel Michał 1—2a, Pawłowski Marjan 1—2a, Łukasik Antoni 1—3c, Laskowski Wład. 1—2a, Omeljan Albert 1—2a, Maciejewski Antoni 1—1, Rutkowski Stan. 1—2a, Koniucki Zelig 1—2a, Ruszenik Jerzy 1—2a, Serguczenko Jan 1—2a.

Major WACLAW HRYNIEWSKI.

Szkolnictwo wojsk samochodowych

W współczesnej wojnie światowej okazało się, że zwycięstwo w bitwach odnosiła strona najbardziej zaopatrzona w najdoskonalsze narzędzia walki, zaopatrzona w środki techniczne. Jako jeden z ostatnich wynalazków wiedzy technicznej i zastosowania go na polu wojskowym należy liczyć i środki trakcji mechanicznej: samochody, samochody pancerne i czołgi — te maleńkie ruchome fortece, to zespolenie się w jedno, dwóch elementów natarcia; ognia i ruchu.

Nie da się już obecnie pomyśleć dobrze zorganizowanych transportów i łączności armji bez użycia samochodów i motocykli, nie da się pomyśleć transportu dział olbrzymów bez użycia traktorów. Jasnym jest zupełnie, że problemat trakcji najróżnorodniejszych wehikułów i przyrządów wojennych zaczął się w ostatnich czasach skłaniać do rozwiązania sposobem mechanicznym, zastępującym trakcję zwierzęcą. Duszą zaś nowoczesnej trakcji mechanicznej jest silnik spalinowy. W rozwoju swym, w rozwoju który nie jest bynajmniej zakończonym dał on możliwość zastosowania do usług armji, poczynawszy od motocykla do łączności lub wywiadu, aż do wielkiego silnika traktorów artyleryjskich. Ubrany w różne szaty pędzi on spokojny żywot w osobowych i transportowych samochodach poza frontem, lub wysuwa się naprzód na linię bojową, jako dusza samochodów pancernych i czołgów.

Każdy prawie spotykał się z zastosowaniem silnika spalinowego. Nie wszyscy jednak ci, od których zależało użycie jego w tej lub innej formie wiedzieli, że silnik spalinowy, jak zresztą i inne części naszych koni mechanicznych są mechanizmami dalekimi od doskonałości, mechanizmami bardzo skomplikowanymi, wymagającymi dużej znajomości i starannego obchodzenia się z nimi.

Niestety ignorancja co do sposobów użycia budowy i obchodzenia się z materiałem trakcji mechanicznej — wogóle, a z samochodami czy to osobowymi, czy ciężarowymi w szczególności nie była wypadkiem sporadycznym podczas ostatnich naszych kampanji. Armja odczuwała duży brak dostatecznie wyszkolonego personelu, który mógłby sprostać włożonym nań obowiązkom — utrzymania w ruchu, konserwacji i naprawy taboru samochodowego, który dodać należy, wówczas nie odznaczał się bynajmniej doskonałością, jako materiał mocno podniszczony pozostawiony przez okupantów, lub pochodzący z demobilu armji sprzymierzonych. Poniekąd, tem należy tłumaczyć wypadki niemożności wykonania zadań i obowiązków włożonych na Wojska Samochodowe.

Jakkolwiek, wysoki gatunek materiału samochodowego, odgrywa pierwszorzędną rolę, jednak jednym

z najgłówniejszych warunków należytego funkcjonowania transportu samochodowego jest jednolite i fachowe wyszkolenie personelu. Zrozumiałem jest, że przy ogólnej gorączce tworzenia wojsk samochodowych, zawdzięczając kolosalnemu pośpiechowi i zapotrzebowaniu na personel obsługi, szkolenie musiało być ograniczonym do minimum, stwarzało typ kierowcy, który zaledwie dawał sobie radę z maszyną, powodując szybkie niszczenie materiału.

Fakty te w zupełności oceniane przez Wyższe D-two powodują z chwilą możliwości spokojniejszej pracy zwrócenie bacznej uwagi na szkolnictwo samochodowe, wywołując jego usystematyzowanie i pogłębienie.

Szkolnictwo samochodowe podzielić możemy na dwie kategorie — szkolnictwo szeregowych i szkolnictwo oficerów. O ile w czasach wojennych zwracano większą uwagę na szkolenie szeregowych, o tyle szkolenie oficerów było prawie zupełnie nie możliwym i ograniczało się do organizowania dorywczych kursów parotygodniowych, nie dających prawie żadnego rezultatu konkretnego.

Z chwilą zaś przejścia do pokojowej spokojniejszej i głębszej pracy, został całokształt szkolnictwa zreformowany, zostały opracowane szersze, obszerniejsze programy, zostały rozszerzone i powiększone instalacje szkolne, została stworzona możliwość dostarczenia armji wykwalifikowanego personelu obsługi.

Szkolenie szeregowych — rekrutów odbywa się w poszczególnych Dyonach Samochodowych w kolumnach szkolnych, szkolenie zaś oficerów odbywało się w b. Szkole Podchorążych Wojsk Samochodowych, obecnie zaś w Obozie Szkolnym. Jednak, zadanie postawienia na należytych poziomach kolumn szkolnych, dających obecnie całe zastępy wykwalifikowanych fachowców, a w pierwszym rzędzie szeregowych — kierowców samochodowych, oraz postawienia na należytych poziomach wyszkolenia oficerskiego — nie było rzeczą łatwą.

Przedewszystkiem, podczas akcji wojennej szkolenie to spotykało się z nadzwyczajnymi trudnościami, jak zupełny brak wykwalifikowanych oficerów instruktorów, którzy mogliby być oderwani od służby linjowej, brak środków technicznych potrzebnych do zorganizowania Szkoły, niemożność oderwania chociażby na krótki przeciąg czasu już mniej więcej wyszkolonych oficerów od służby linjowej celem lepszego ich wyszkolenia.

Pomimo zorganizowania w r. 1919 kilkotygodniowych kursów, które wypuszczają zastęp oficerów, mogących narazie wypełnić luki i odpowiadać na stanowiskach oficerów eksploatacyjnych, sytuacja nie po-

prawia się jednakowoż i okazuje się konieczna potrzeba stworzenia centralnej instytucji szkolnej, któraby mogła w większym zakresie objąć akcję dostarczania wojskom samochodowym — dostatecznie przygotowanego i wyszkolonego personelu oficerskiego. W tym celu w r. 1920 powstaje Szkoła Podchorążych Wojsk Samochodowych, wychowująca cały zastęp kadetów — podchorążych i doszkalając oficerów Wojsk Samochodowych. W końcu r. 1922 szkoła ta przeformowuje się w Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych, a z dniem 1.I 1923 r. — obowiązuje nowy etat i program znacznie rozszerzony.

Konieczność zgrupowania poszczególnych kursów i szkół wojsk samochodowych w jeden obóz, miało na celu uzyskanie jednolitej linii wytycznej — szkolenia oficerów i szeregowych wojsk samochodowych. Zadania, tak b. Szkoły Podchorążych, jak i Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych są: 1) dać uczniom wzorowe wychowanie żołnierskie, szkoląc z zakresu wiedzy ogólnowojskowej i technicznej, dając gruntowne teoretyczne i praktyczne wiadomości z zakresu służby w wojskach samochodowych i 2) wpoić w nich jednolite zasady w zakresie obsługi, eksploatacji i utrzymania materiału i taboru samochodowego.

Kpt. STANISŁAW SZYDELSKI

Szkic do historii Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych

W każdym rodzaju wojsk technicznych nadzwyczaj ważną rzeczą jest ustalenie jednolitych zasad używania i konserwacji sprzętu, a cóż dopiero w wojskach samochodowych, posiadających jako materiał mechanizmy tak skomplikowane i tak czułe, jakimi są samochody.

To też nic dziwnego, że już od początku ich istnienia zaczęły się też usiłowania stworzenia kursów centralnych, mających na celu jakie takie bodaj przygotowanie oficerów do służby w wojskach samochodowych. Pierwszy zrozumiał i odczuł tą nagłą potrzebę ówczesny inspektor wojsk samochodowych kpt. Kazimierz Kristman - Dobrzański, stwarzając w Krakowie kursa informacyjne dla oficerów wojsk samochodowych w roku 1919. Kursa, jakkolwiek z powodu wojny bardzo krótkie i niewystarczające, dały jednak armii polskiej pierwszym dowódców kolumn samochodowych i pozwoliły podołać zadaniom, jakie wówczas na wojskach samochodowych ciążyły.

Kursa te uważać można jako pierwszy zaczątek obecnego Obozu. Z czasem personel instruktorski przeniesiono częściowo do Warszawy, tworząc szkołę samochodową dla oficerów przy 1-szym dywizjonie wojsk samochodowych. Dopiero w r. 1920, dzięki inicjatywie ówczesnego szefa wydziału wojsk samochod. p. ppułk. Franciszka Podgurskiego, stworzono Szkołę Podchorążych wojsk samochodowych, która miała na celu dawać wyszkolenie tylko samochodowe tym absolwentom Szkoły Podchorążych piechoty, którzy wysłani tam byli przez wojska samochodowe dla wyszkolenia linjowego.

Szkoła zaczęła istnieć dnia 19 października 1920 r. Jako pomieszczenie przydzielono szkole gmach przy ul. Koszykowej l. 82, który zajmuje obecnie wyższa szkoła wojenna. Pierwszym dowódcą szkoły został

Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych ma w szczególności na celu:

- a) doskonalenie oficerów zawodowych,
- b) wyszkolenie majstrów wojskowych,
- 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, jako centrum rozporządzające odpowiednio zebrany zespół instruktor-skim, mające wszelkie pomoce naukowe oraz oddziały ćwiczebne.

Wysokie i głębokie zrozumienie, oraz poparcie szkolnictwa samochodowego przez Wyższe Władze Wojskowe wogóle, a wojsk technicznych i samochodowych w szczególności — w znacznej mierze przyczyniły się do stworzenia i rozwoju, tak ważnej i potrzebnej placówki szkolnej, jaką jest Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych.



Rys. 281.

Pułkownik Aleksander Mroziński,
szef wydziału wojsk samochodowych
Dep. VI Min. Spraw Wojsk.

mianowany major Popławski Antoni, który w kilka dni po mianowaniu uległ nieszczęśliwemu wypadkowi na samochodzie i poniósł śmierć na miejscu. Tymczasowo objął po nim dowództwo szkoły kpt. Hryniewski Wacław Wiaczesław, jako najstarszy rangą oficer szkoły. Na razie było w szkole tylko czterech oficerów i jeden urzędnik wojskowy, jako kadra, mająca przygotować szkołę na przyjęcie wychowanków, którzy w niedługim czasie mieli przybyć ze Szkoły Podchorążych Piechoty. Byli to: kpt. Hryniewski Wacław, por. Czarniecki Stefan, ppor. Kraczkiewicz Przemysław, urz. wojskowy IX r. inż. Kuczyński Eugeniusz i pchor. Dutkiewicz. Przy tak małym zespole wzięto się rażno do pracy, przygotowano kancelarię, sale sypialne, salę wykładową i sale robót praktycznych, oraz zamieniono starą ujeżdżalnię na garaż dla kolumny samochodowej tak, że na przyjęcie pierwszych uczniów wszystko na czas było gotowe. Po pierwszym kursie do grona oficerów etatowych przybyli ppor. Wolski Tadeusz i por. Wojtowicz Marcin.

Bolączką szkoły był w tym czasie brak odpowiednich pomieszczeń, gdyż budynek oddano szkole tylko częściowo do dyspozycji, a pozatem ciągle groziło szkole przeniesienie. Komisja dla odciążenia Warszawy, dowódca pułku artylerji najcięższej i t. d. starali się szkołę z Koszykowej wyrzucić, pierwsza dla odciążenia Warszawy, drugi dlatego, iż lokal szkoły, a szczególnie jej garaż bardzo mu się podobały. Taka niepewność jutra, gdyż raz mówiono, że szkoła pójdzie do Lwowa, drugi raz do Krakowa, a nawet do Pomiechówka, odbijała się fatalnie na rozwoju szkoły. Rozmaite instytucje nie chciały szkole niczego dawać, twierdząc, że i tak wobec bliskiego przeniesienia nie warto, a także i oficerowie kadrowi tracili ochotę do roboty, uznając sami daremność wysiłków wobec ewen-

tualnych przenosin. W tym czasie przydzieleni zostali do szkoły dwaj pierwsi absolwenci francuskiej szkoły samochodowej w Fontainebleau por. Szydelski Stanisław i ppor. Gnoiński Stanisław.

Trafili na czas bezrobocia, gdyż kursu wtedy w szkole nie było, — był więc czas na snucie różnych projektów, jak to się zrobi jak już będziemy na miejscu stałem, na opowiadanie o muzeach i salach demonstracyjnych w Fontainebleau i t. p.

Nareszcie dnia 6/VII 1921 przyszedł rozkaz o przeniesieniu szkoły na fort wolski, położony 3 kilometry od ostatniego przystanku tramwajowego. Fort i budynki forteczne były w opłakanym stanie. Budynki zaniedbane, pokoje bez podłóg i okien, kazematy, w których miały być muzea, sale wykładowe i sale robót ręcznych były dotychczas składami kapusty i kartofli. Trzeba było wziąć się rażno do dzieła, by cośkolwiek z tego zrobić. Po sporządzeniu planu robót zdołano w ciągu trzech lat przekształcić wszystko do niepoznania tak, że obecnie już możemy pokazać się z dumą nawet i cywilom.

Szkoła Podchorążych spełniła swe zadanie podczas wojny, dając szereg wychowanków, trzeba było jednak zabrać się do pokojowego już doszkalania oficerów, podoficerów i majstrów wojskowych, by uzyskać jednolity materiał, dobrze wyszkolony i zaznajomiony z obowiązującymi instrukcjami i przepisami. W tym celu przekształcono została Szkoła podchorążych na Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych, instytucję, mającą znacznie szerszy zakres działania. Szkoła podchorążych przygotowywała podczas krótkich kursów tylko oficerów wzgl. podchorążych do służby w wojskach samochodowych, Obóz szkolny zaś doszkała obecnie kolejno wszystkich oficerów wojsk samochodowych na kursach 7-miesięcznych, podoficerów zawodowych wojsk samochodowych na kursach 5-miesięcznych i majstrów wojskowych na kursach 6-miesięcznych. Także oficerowie innych broni i służb, chcący przenieść się do wojsk samochodowych, muszą po pewnej praktyce w dywizjonach przejść kurs w Obozie, by móc zostać oficerami wojsk samochodowych. Dla zachowania pewnej łączności pomiędzy oficerami absolwentami Obozu stworzono odznakę pamiątkową

Szkoły podchorążych, którą potem przekształcono na odznakę Obozu szkolnego. Odznaka i regulamin zatwierdzone zostały przez pana ministra spraw wojskowych.

Z przybyciem nowych sił, wyszkolonych we Francji, Obóz samą siłą rzeczy musiał zacząć nieco wzorować się na centrum wyszkolenia we Fontainebleau. Własnymi siłami zaczęto rozwijać muzeum, tworząc przekroje i modele ze starych części samochodowych, zdobytych na cmentarzu samochodowym na Pradze, rozpoczęto wydawnictwo skrybtów, stworzono kreślarnię, wykonywującą tablice poglądowe, oraz rysunki do skrybtów.



Rys. 232. Oficerowie etatowi Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych.

kpt. Stanisław Szydelski
dyrektor nauk Obozu
por. Jerzy Peplowski
wykładowca
por. Jan Jesionek
kierownik warsztatów

mjr. Wacław Hryniewski
komendant Obozu
kpt. Stefan Czarnecki
dca kolumny szkolnej samoch.
por. Włodzisław Chojnacki
oficer ordynansowy i instruktor
wychowania fizycznego

kpt. Tadeusz Wolski
d-ca kompanii szkolnej
por. Bronisław Jabłoński
instruktor
por. Czesław Rybiński
d-ca garażu

Brak fotografii por. Przemysława Kraczkiewicza, kierownika gabinetów, laboratorjów i sal demonstracyjnych, por. Kazimierza Wallmodena, kierownika robót praktycznych, i ppor. Stefana Pawłowskiego, oficera gospodarczego.

Sala modeli ruchoomych zawiera już sporą ilość modeli, przy których kolejno szczyć się swymi pomysłami, wykazując ich zalety, następujący oficerowie Obozu: kpt. Szydelski pokazuje z dumą ekshaustor szklany (p. rys. 233) swego pomysłu, wykonany przez por. Peplowskiego, oraz karburator z szklaną szybką i wewnętrznym oświetleniem tak, że widać dokładnie rozpylanie benzyny w dyszy i porywające działanie wysanego powietrza; por. Kraczkiewicz dowodzi o nadzwyczajnych zaletach pedagogicznych szklanych okienek w cylindrze, przez które zdumiony obserwator widzi kolor wybuchającej mieszanki i wnioskuje z niego o jej składzie. Obok stoi tam model instalacji samochodu Dodge pomysłu por. Wallmodena, w drugiej, upięk-

szonzonej przez por. Jesionka, edycji. Dalej jeszcze widzimy chlubę por. Jesionka — cały przekrojony samochód Pierce-Arrow (rys. 233), z którego nawet analfabeta techniczny skombinuje szybko istotę samochodu. Oprócz tego stoją jeszcze w sali następujące modele: przekrój silnika N. A. G., przekrój silnika samochodu ciężarowego Packard, model przegubu Kardana i agregat Boscha. Z przodu przy oknach mamy dwa silniki na pomostach probierczych, służące do badania usterek w działaniu samochodu. Modele te są owocem wielu doświadczeń i ulepszeń. Dla przykładu przytoczę historję opisanego już karburatora ze szklaną szybką i żarówką wewnątrz. Pierwsze wykonanie pomysłu kpt. Szydelskiego składało się tylko z szybki na okrywie przewodu ssącego tak, że trzeba było dobrze się

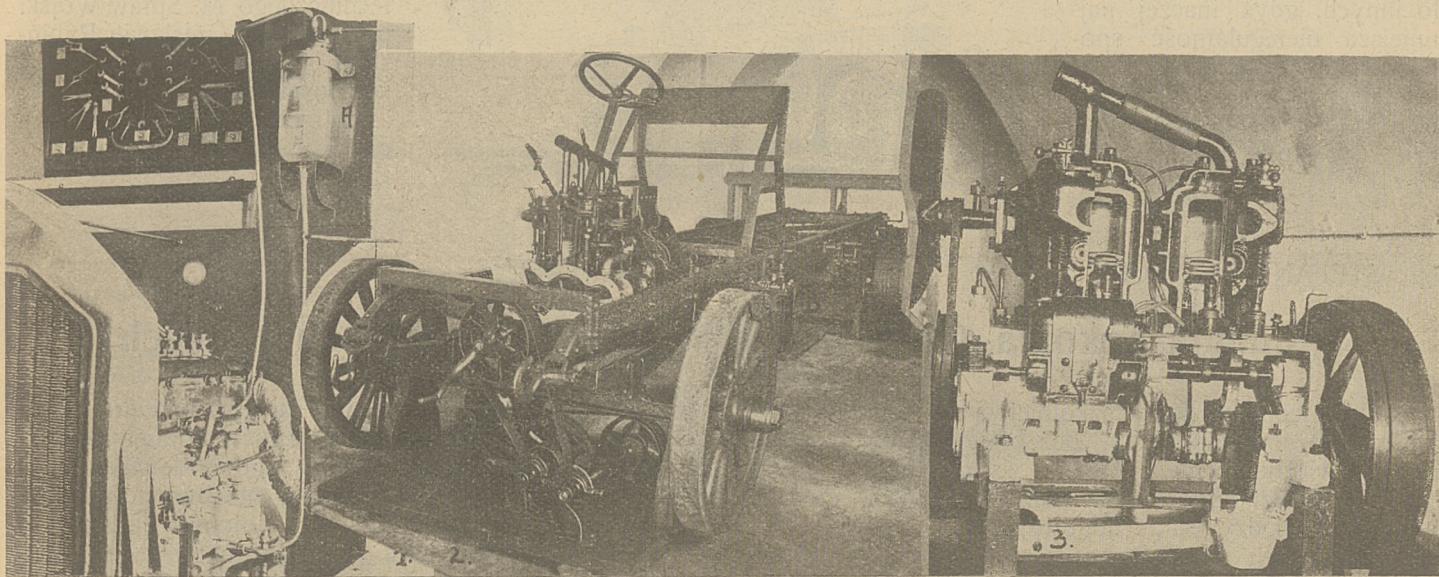
wpatrzeć, by zobaczyć strumień benzyny. Po jakimś czasie por. Kraczkiewicz wpadł na pomysł, by wewnątrz rury ssącej umocować żarówkę dla lepszego uwidocznienia tego strumienia. W jakiś czas potem kpt. Szydelski zaproponował jeszcze przekrojenie basenu pomocniczego dla uwidocznienia działania dyszy pomocniczej. Jak z tego przykładu widzimy, każdy model wymaga długich prób i studjów, zanim dojdzie do stanu, w jakim się obecnie znajduje. Zato też Obóz może się poszczycić jedynymi w Polsce tego rodzaju zbiorami, a nawet zagranicą zapewne niewiele jest uczelni, posiadających tego rodzaju i tak obfite zbiory. Także i program poszczególnych kursów ulegał stopniowej ewolucji, a programy obecnie obowiązujące, ułożone przez komendanta Obozu i dyrektora nauk, zatwierdzone są przez oddział III-ci sztabu generalnego bez zmian.

Oprocz szkolenia swoich uczniów, ma Obóz także i inne zadania. Wykładowcy Obozu wykładają też przedmioty fachowe w wyższej szkole wojennej, w wyższej szkole intendencji i t. p., a naukę prowadzenia samochodu odbywa w Obozie każdy rocznik wyższej

szkoły wojennej, a także od czasu do czasu i uczniowie innych kursów.

Obóz jest jedyną instytucją, powołaną do wydawania świadectw na prawo prowadzenia samochodów wojskowych oficerom armii polskiej. Egzamina odbywają się w obecności zaprzysiężonego rzeczoznawcy samochodowego z komisariatu Rządu. Jest nim obecnie kpt. Szydelski.

Obecny skład Obozu jest następujący: komendant Obozu mjr. Hryniewski Wacław Waczesław, dyr. nauk Obozu kpt. Szydelski Stanisław, d-ca oddziałów szkoln. kpt. Wolski Tadeusz, d-ca kolumny szk. kpt. Czarnecki Stefan, kier. gabinetów, laboratorjów i sal demonstr. por. Wallmoden Kazimierz, kierownik warsztatów szkolnych por. Jesionek Jan, pomocnik kier. gab., lab. i sal dem. urz. cyw. Brzosko Eugenjusz, wykładowca por. Pełowski Jerzy, adjutant por. Chojnacki Wienczysław, d-ca garażu por. Rybiński Czesław, oficer kompanijny por. Jabłoński Bronisław i oficer gospodarczy ppor. Pawłowski Stefan. Oczywiście, że wobec tak małego grona oficerów etatowych każdy z nich spełnia kilka funkcji, a prawie wszyscy wykładają przedmioty w za-



Rys. 233. Kilka modeli z sali demonstracyjnej modeli ruchomych.

1. Silnik marki „Unic“ ze szklanym ekshaustorem (A). Podczas ruchu silnika ekshaustor szklany działa, dzięki czemu łatwo pojąć można zasadę działania.
2. Podwozie samochodu Pierce-Arrow, w którym przekrojony jest silnik, skrzynka biegów i napęd. Silnik tego modelu daje się poruszać zapomocą motoru elektrycznego, widocznego na rycinie, i porusza cały samochód, którego koła są podniesione. Model ten służy do demonstracji i działania, oraz ćwiczeń w przełączaniu biegów.
3. Silnik N. A. G. przekrojony. Na kole rozpedowym widać pas od motoru elektrycznego. Podczas ruchu silnika, dzięki specjalnemu urządzeniu, zapalają się żarówki, umieszczone w komorach wybuchowych zamiast świec.

kres ich specjalności wchodzące. Obóz, nie mogąc posiadać własnymi oficerami ciężącym nań obowiązkiem, zaprasza z poza swego grona oficerów specjalistów do wykładania pewnych przedmiotów. Od początku istnienia Obozu wykładali lub wykładają jeszcze następujący oficerowie z poza Obozu: mjr. K. S. Rybicki Tomasz Marjan, mjr. szt. gen. Müller Stanisław, mjr. szt. gen. Borawski Zygmunt, kpt. szt. gen. Starzyński Roman, kpt. Lipiński Franciszek, kpt. Cygler Stanisław, por. Siewierski Roman, por. Matyczko Roman, kpt. Kulesza Albin, kpt. Cianciara Józef, por. Krzymuski Ludwik, por. Modzelewski Wiesław, por. Augustowski Józef, por. Filipowicz i wykładowca cywilny Tuszyński Adam, nie szczędząc wysiłków, ani drogiego czasu, byle tylko podzielić się swym zasobem wiedzy z kolegami. Trzeba zaznaczyć, że ranna podróż prosto z łóżka na wykłady do Obozu w deszcz lub mróz nie należy do zbyt przyjemności, gdyż od tramwaju trzeba jeszcze jechać śmieciarką—Fordem 3—4 kilometry, zależnie od stanu budowy przejazdu na ulicy Wolskiej, którego od lat trzech nie mogą nasi czcigodni władcy miasta doprowadzić do końca. Nareszcie może na początku roku

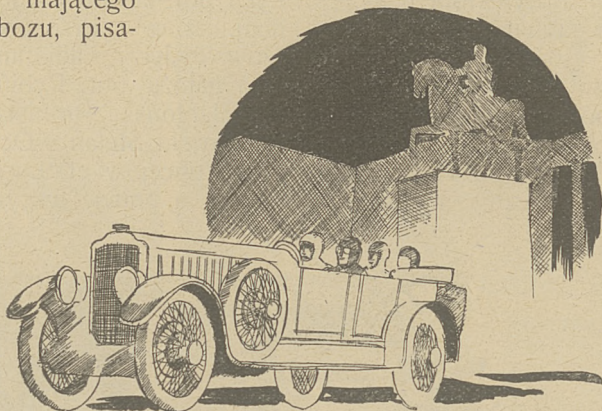
przyszłego doczekamy się tramwaju, przez co te tak trudne warunki ustaną.

Mimo trudnych warunków, w jakich się Obóz rozwija, zajmuje on dzisiaj przeszło 60 ubikacji w 12 obiektach i może jednocześnie szkolić około 200 uczniów, dając im odpowiednie wykształcenie teoretyczne i praktyczne. W naszym Obozie mamy dwie sale wykładowe stałe, z których każda może pomieścić po 70 uczniów, i jedną improwizowaną tej samej pojemności, dalej trzy sale dla robót ślusarskich, jedną salę modeli ruchomych, jedną salę muzealną z całym szeregiem najważniejszych i najcharakterystyczniejszych części samochodu, przekrojonych lub całych, salę, w której mieści się własna elektrownia Obozu, salę warsztatową, duży magazyn techniczny, garaż samochodowy, zbudowany wedle najnowszych wymagań (przerobiony z dwu starych szop drewnianych), kuźnię, własne kasyno oficerskie i podoficerskie, nie licząc sal sypialnych dla szeregowych i oficerów. Dla oficerów przeznaczony jest specjalny budynek, zwany powszechnie „białym domkiem“. Obóz posiada własną litografię i kreślarnię, z której zaczynają już wychodzić tablice poglądowe,

przeznaczone dla wojsk samochodowych, a także i szkół technicznych niekoniecznie wojskowych.

Koniecznie potrzebny jest jeszcze Obozowi bodaj jeden duży budynek, w którym mogłaby się pomieścić duża sala wykładowa, wzorowe laboratorja i sale doświadczalne. Pozostaje to narazie w okresie sanacji skarbu tylko pium desiderium, ale po tym okresie może doczekamy się spełnienia i tego, od trzech lat we wszystkich odnośnych pismach i wnioskach wnoszonego projektu, i wtedy dopiero będziemy mogli łatwo i sprawnie spełniać nasze zadanie, zadanie szkolenia wojsk samochodowych, szkolenia technicznego, które zawsze w armji, czy w „cywilu“ wyjdzie naszym uczniom na pożytek, a Ojczyźnie na chwałę.

Jak widać z tego szkicu, mającego dać obraz rozwoju i historii Obozu, pisanego przez świadka nie bezstronnego, instytucja nasza jest dużą maszyną, w której każde kółko musi się obracać wedle zgóry obmyślnego planu, równo i w odpowiednim stosunku do innych, gdyż inaczej najmniejsza nieregularność spowodowałaby zaburzenia w całym mechanizmie i nicby naprzód nie postępowało. Zadaniem dyrektora nauk jest ba-



Kpt. STEFAN CZARNECKI

Kolumna Szkolna Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych

Jako jeden z działów szkolnictwa samochodowego należy uważać naukę jazdy, bez której szkolnictwo to jest połowicznym.

Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych, będąc ośrodkiem wiedzy samochodowej Armji, posiada do swej dyspozycji całą Kolumnę samochodową, głównym celem której jest dostarczanie czynnych samochodów na potrzeby szkolenia. Kolumna Szkolna różni się więc będzie z samego założenia od zwykłej Kolumny transportowej.

Przy organizacji Kolumn transportowych odgrywa pierwszorzędną rolę dobór jednakowego typu samochodów Kolumny. Dobór taki ułatwia znacznie eksploatację Kolumny, ułatwia sposób przeprowadzania remontów i zaopatrzenia magazynu Kolumny w części zamienne. Mając jednolity tabor samochodowy, ułatwione jest również dysponowanie tym taborom z punktu widzenia transportowego.

Inaczej rzecz się ma przy organizacji Kolumny Szkolnej. Nie chodzi tu już o jakiegokolwiek względy transportowe, lecz liczyć się musimy z koniecznością takiego doboru samochodów, któryby pozwalał na szkolenie na wszystkich egzystujących w Armji typach samochodów. Wynika stąd wielka trudność zaopatrzenia magazynu Kolumny w części zamienne i gumy, wynika konieczność posiadania dostatecznie wyszkolonego personelu, znającego wszystkie typy samochodów, wynika również, co najważniejsza, konieczność posiadania tak wysoko stojącego personelu warsztatowego, by mógł sprostać licznym uszkodzeniom, powstającym podczas nauki jazdy.

Eksploatacja Kolumny Szkolnej różni się również z natury rzeczy od eksploatacji Kolumny transportowej. Mamy tu bowiem do czynienia z dwoma elementami: elementem instruktorskim, w skład którego wchodzi po części i stała obsada samochodów, i elemen-

tyczny, by szybkość i kierunek kółeczek były odpowiednio i stosownie, by każdemu tarcu lub zatrzymaniu zapobiedz. Sprężyną zaś tego mechanizmu, sprężyną dobrą i umiejętną jest komendant Obozu. On to decyduje, rozstrzyga i wprawia w ruch rozmaite kółka mechanizmu, dbając o ich dobry stan i działanie. Kluczem nakręcającym sprężynę, kluczem ojcowskim i pieczołowitym jest szef wydziału wojsk samochodowych ppułk. Mroziński, bez którego starań, opieki i poparcia Obóz nigdy by do tego stanu, w jakim się znajduje, nie doszedł.

Na zakończenie niniejszego szkicu wspomnieć muszę jeszcze o byłych, bardzo dla Obozu zasłużonych zwierzchnikach, a mianowicie o poprzednim szefie wydziału wojsk samochodowych p. ppułk. Franciszku Podgurskim, któremu w wielkiej mierze zawdzięcza swe powstanie dawna szkoła podchorążych wojsk samochodowych, i o byłym szefie depart. technicznego M. Spraw Wojsk. p. gen. bryg. Czesławie Rybińskim, który zawsze, w miarę możliwości, wszelkie postulaty i potrzeby Obozu należycie ocenił i uwzględnić umiał.

tem uczniowskim, nie mającym prócz nauki prowadzenia nie wspólnego z samochodem. Dobranie obsady instruktorskiej jest bardzo trudne, gdyż dowiedzionem jest, że najlepszy kierowca może nie być dobrym instruktorem ze względu na brak zdolności pedagogicznych. Prócz tego ciężka praca instruktorska i obserwacja ciągłych uszkodzeń samochodu przez ucznia zniechęca po części stałą obsadę, tak, że koniecznym jest stosowanie specjalnych zarządzeń, by utrzymać większość samochodów w stanie czynnym.

Element uczniowski z zasady nie jest wykwalifikowanym. Odbywa się więc systematyczne niszczenie taboru samochodowego, spowodowane bynajmniej nie złą chęcią, lecz nieumiejętnością w obchodzeniu się z samochodem. Fakt ten jest jednakowoż zjawiskiem zupełnie normalnym i przewidzianym, i stwierdzonym jest, że czem więcej samochodów zużywa się w celach szkolenia, tem mniej materiału psuje później uczeń już jako samodzielny kierowca.

Po to jednak, by uczeń mógł się samodzielnie orjentować z łatwością na wszystkich typach samochodów, trzeba, by w szkolnej jednostce samochodowej miał możliwość ćwiczenia się na wszystkich egzystujących w Armji typach pod wskazówkami doświadczonych instruktorów.

W tym celu więc posiada Kolumna samochodowa O. S. W. S. większość samochodów osobowych i ciężarowych i motocykli spotykanych w Armji.

Ćwiczenia jazdy rozpoczynają się od wstępnych wykładów, zaznamiających ucznia z przepisami ruchu kołowego i sposobami jazdy w różnych okolicznościach.

Następnie rozpoczynają się ćwiczenia z podlewanymi kołami, podczas których zaznajamia się uczeń z działaniem poszczególnych mechanizmów. Ćwiczenia takie trwają aż do chwili opanowania przez

uczni techniki zmiany biegów, otwierania i zamykania przepustnicy i t. p. Następnym stadium jest pierwsza jazda po specjalnym placu ćwiczeń, oczyszczonym ze wszelkich przeszkód po to, by uwaga uczącego się była skierowana początkowo wyłącznie na zachowanie się samochodu w ruchu. Po opanowaniu przez ucznia kierownicy, możemy rozpocząć szkolenie na szosie, czyli w normalnych warunkach drogowych. Pierwsze ćwiczenia odbywają się oczywiście na szosach bezludnych, lecz ze wzrostem wprawy przechodzi się na szkolenie w normalnych warunkach drogowych.

Kurs jazdy samochodowej w O. S. W. S. trwa prawie przez cały przeciąg kursu i obejmuje szkolenie na samochodach ciężarowych, osobowych i motocyklach. Prowadzone są również ćwiczenia holowaniem przez traktory.

Po zupełnym opanowaniu przez ucznia wszystkich typów samochodów rozpoczyna się ostatni okres jazdy w specjalnych warunkach. Przeprowadzane więc są jazdy nocne z oświetleniem i bez takowego, jazdy po rozmokniętych polnych drogach, przeprowadzanie transportu i t. p. Doświadczenie, nabywane przez ucznia podczas takich ćwiczeń specjalnych, należy zaliczyć do najważniejszych, gdyż daje ono pojęcie o pracy samochodów na froncie.

Jednocześnie z nauką jazdy prowadzone są ćwiczenia jak badać usterki samochodu, oraz ćwiczenia utrzymania taboru samochodowego. Wszelkie uszkodzenia, mające być usunięte w drodze, usuwane są przez ucznia pod nadzorem instruktorów.

Ćwiczenia takie są cennym uzupełnieniem wiadomości teoretycznych ucznia, oraz ćwiczeń, które ze względów technicz-

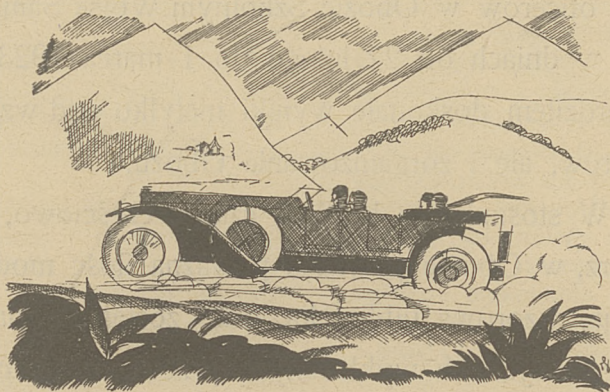
nych nie mogą być przeprowadzane w salach demonstracyjnych. Ćwiczenia ładowania samochodów na wozy, oraz ćwiczenia holowania i wyciągania samochodów uzupełniają zwykle kurs jazdy.

Kolumna Szkolna O. S. W. S. musiała oczywiście dostosować skład swych samochodów i personelu do powyższych wymagań. Samochody Kolumny są to nie tylko samochody seryjne Armji, lecz także i inne spotykane dawniej. Mamy więc, prócz ciężarowych „Packard’ów“ i „Pierce’ów“ i innych seryjnych samochodów, ciężarowe „Büssing’i“, różniące się zasadniczo od poprzednich. Z samochodów osobowych posiada Kolumna samochody typów amerykańskich i europejskich. To samo powiedziec można i o motocyklach, gdzie prócz „Harley“ i zaznajamiają się uczniowie i z motocyklami „Bleriot“, „B. S. A“, Rudge, Motosacoche, Sunbeam i innemi.

Podczas 4-letniego istnienia O. S. W. Sam. na samochodach Kolumny Szkolnej odbyła się nauka jazdy 485 uczni.

Przeprowadzone zostały kursa prowadzenia samochodu dla 4-ch roczników Wyższej Szkoły Wojennej i 2-ch roczników Wyższej Szkoły Intendentury. Prócz tego obsługuje Kolumna Szkolna inne oddziały.

O. S. W. Sam., przewozi materiał techniczny, prowiant i umundurowanie, co połączone ze szkolnictwem daje ogromną ilość kilometrów, przebytych przez samochody. Pomimo to jednak podczas swego czteroletniego istnienia nie było wypadku, by stan czynnych samochodów spadł niżej 80% ogólnej ich liczby, a zjawiskiem zupełnie normalnym i wymaganym jest, by w stanie nieczynnym znajdował się jedynie samochód znajdujący się w kolejnym remoncie.



W Y C I A Ğ

Z ODPRawy WEWNĘTRZNEJ WYDZIAŁU WOJSK SAMOCHODOWYCH Nr. 15

z dnia 5-go maja 1922 roku.

POCHWAŁA.

Z okazji końcowych egzaminów w Szkole Podchorążych Wojsk Samochodowych, miałem sposobność stwierdzić ogrom pracy i energii, włożonej przez Dowódcę i oficerów tejże Szkoły.

Kapitan HRYNIEWSKI Wacław, dowódca Szkoły, zdołał w krótkim czasie zorganizować Szkołę wzorowo, mimo trudnych warunków, w jakich Szkoła znajduje się na forcie „Wolskim“, oraz postawić Szkołę, Kolumnę, muzea, warsztaty i t. p. na należytych poziomach.

Por. SZYDELSKI Stanisław, zastępca dowódcy i dyrektor nauk, postawił poziom nauki na należytej wysokości, oraz wykładami przyczynił się do dodatnich wyników wyszkolenia.

Por. WOLSKI Tadeusz, dowódca Kompanji Wyższkolenia i referent sportowy, wpoił zasady rozumnej dyscypliny i rozwinął w uczniach zamiłowanie do sportu w Szkole.

Por. CZARNECKI Stefan, dowódca Kolumny Szkolnej odpowiedział w pełni ciężącym na nim trudnym obowiązkom,

Ppor. KRACZKIEWICZ Przemysław, kierownik robót praktycznych, doprowadził muzeum Szkoły do wzorowego stanu i postawił roboty praktyczne na należytych poziomach.

Por. WALLMODEN Kazimierz, lektor Szkoły, swemi jasnymi i znakomicie opracowanymi wykładami przyczynił się w wielkiej mierze do tak dobrych wyników egzaminów.

Ppor. GNOIŃSKI Stanisław, instruktor jazdy i lektor, przeprowadził z wielkim nakładem pracy naukę jazdy i kurs kreślenia technicznego.

Gratulując Szkole za tak pomyślne wyniki egzaminów, udzielam wszystkim wyżej wymienionym pochwały w imieniu służby i życzę na przyszłość równie owocnej pracy dla dobra Ojczyzny i Wojsk Samochodowych.

Szef Wydziału

(—) Mroziński, pułkownik.

Za zgodność wyciągu:

Adjutant Obozu

(—) Chojnacki, porucznik.

MINISTERSTWO SPRAW WOJSKOWYCH

DEPARTAMENT VI

WOJSK TECHNICZNYCH

L. dz. 1315/23 kanc.

Warszawa, dnia 16 kwietnia 1923 roku

PÓCHWAŁA

Będąc obecnym na końcowych egzaminach na kursie doszkolenia oficerów w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych, odbytych w dniach od 22 lutego do 1 marca 1923 roku, raz jeszcze stwierdziłem doskonale wyniki nie tylko pod względem doszkolenia oficerów, ale i zorganizowania Obozu.

W stosunkowo krótkim czasie, częściowo, bez pomocy z zewnątrz, w Obozie powstała poważna ilość modeli, kreślarnia, laboratorja, wzorowa biblioteka, oraz zostały wydane skrypty prawie, że ze wszystkich wykładanych przedmiotów, co ułatwiło znacznie pracę nad doszkoleniem oficerów.

Zawdzięczam to jedynie umiejętnej i mozolnej pracy kapitana HRYNIEWSKIEGO Wacława, p. o. komendanta Obozu, kpt. SZYDELSKIEGO Stanisława, p. dyrektora nauk Obozu, kpt. WOLSKIEGO, Tadeusza, p. o. d-cy Kompanji Szkolnej, oraz całego zespołu wykładowców i instruktorów Obozu, za co w imieniu służby wyrażam im głębokie uznanie i roszczę nadzieję, że i nadal nie ustaną w swej, tak wydajnej pracy.

Szef Departamentu VI Wojsk Technicznych

(—) *Rybiński,*

Inż. generał-brygady.

Por. PRZEMYSŁAW KRACZKIEWICZ.

Praktyczne wyszkolenie samochodowe w O. S. W. S.

Uznanem powszechnie jest, że wszelkie wykłady teoretyczne stają się wówczas dopiero zupełnie owocnymi, gdy uzupełnimy je zajęciami praktycznymi, gdy w zupełnie namacalny sposób uprzytomnimy uczniowi to, co słyszał na wykładzie. Zajęcia i ćwiczenia praktyczne mają szczególnie wielkie znaczenie w szkolnictwie samochodowym, gdzie jeżeli nie wszystkim, to przynajmniej części uczni trzeba bezwarunkowo pokazać rzeczywiście istniejące części, pokazać ich działanie, a jednocześnie wyćwiczyć ich w obchodzeniu się z nimi.

Krótko mówiąc, celem więc praktycznego wyszkolenia będzie nauczenie słuchaczy zastosowania wiadomości teoretycznych do wypadków spotykanych każdej chwili w praktycznej eksploatacji samochodu.

By sprostać temu zadaniu musi każda uczelnia posiadać pewien oddział, w którym słowo „teoria“ błędnie, a uczeń z pilnikiem, kluczem lub innym narzędziem w ręku zaznajamia się w pocie czoła z różnorodnymi zjawiskami zagadnieniami technicznymi. Oddziałem takim w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych jest kierownictwo sal zajęć praktycznych, gabinetów i laboratoriów.

Od pierwszego, aż do ostatniego prawie dnia, pobytu swego w Obozie Szkolnym spędza oficer-hospitant popołudniowe godziny zajęć w warsztatach lub salach demonstracyjnych, przechodząc wszystkie oddziały prac warsztatowych.

Ileż to razy mdleją ręce i pot kroplisty spływa z czoła przy piłowaniu pilnikiem i dopasowywaniu sześćościanów, jaskółczych ogonów i t. p. prac ślusarskich. Jak bajecznie syzyfową pracą wydaje się wykończenie zadanej pracy, gdy po żmudnym kilkogodzinnym piłowaniu otrzymuje się wciąż zamiast płaszczyn powierzchni wypukłe lub wklęsłe, szpary tam, gdzie powinny być występy, a występy zamiast szpar. A na domiar złego ten straszny upór instruktorów, którzy wyobrażają sobie, że pilnik tak mocno i równo siedzi w ręku, jak to oni pokazują, i że piłowanie przez godzinę nie jest nadzwyczajnym wysiłkiem, skoro od przeciętnego robotnika wymagamy takich godzin osiem. Wreszcie opryskliwy głos wygłasza: „pięć minut przerwy“, a potem znów do pracy i tak ciągle codziennie przez trzy godziny, aż płytki, jaskółcze ogony i inne misterne dzieła sztuki ślusarskiej, nie spocznią ostemplowane i oznaczone w zapomnieniu.

Przy robotach praktycznych z obrabiarek nie lepiej. Instruktor mówi, pokazuje, wszystko idzie jaknajlepiej—to przecież takie łatwe. Ustawić, puścić w ruch, kręcić tą lub ową korbkę i wychodzą śliczne walce, śrubki, tryby i t. p.

Z uśmiechem tryumfu na obliczu i nadzieją w sercu rozpoczynają się te zajęcia, gdyż niema tu już przeklętych pilników co krzywo piłują, niema krzywych pudełeczek i uciekającej cyny (tak bardzo parzy jak nią kapniemy na rękę zamiast na blachę!) niema wreszcie tych gwintowników co z reguły się łamią i narzynek, co są tak tępe, że trzeba nimi kręcić z całej siły, by wreszcie o dziwo! zamiast zadanej przez tego złośliwca śruby, otrzymać jakąś pokrakę z szorstką powierzchnią zamiast gwintu.

Odwaga ucznia rośnie — wszak ten sam instruktor mówił na wykładzie, że obrabiarki upraszczają i potęgują pracę ludzką, mówił (niech go bogowie kochają) o ich ruchach i o tem, jak te ruchy są wykorzystane. Mamy tu te korbki, ruchy obrotowe i przesuwowe, więc potęgujemy naszą siłę, dalej do dzieła! I cóż? znów

niepowodzenie. — Jakiś suchy trzask lub przeraźliwy zgrzyt. Co? nóż złamany? Cała wina po mojej stronie. Oczywiście rzeczą jest, że wziąłem za gruby wiór? Nieprawda — dajcie mocniejszy nóż, ten był na nic. Złej baletnicy przeszkadza rąbek spódnicy? Zobaczymy. Zresztą tokarnia to przeżytek, cała przyszłość przed gryzarkami. Długie, żmudne rozliczenia modułowo-zębowe—spróbujemy... niepowodzenie, ząb na miejscu wrębu, koło na nic, praca moja na nic, obrabiarki nic nie warte, instruktor fujara, bo czyż może być co łatwiejszego? A może ja jeszcze nic nie umiem?

Zresztą po co piłować, lutować, gwintować, toczyć, po co zużywać tyle czasu, energii, po co brudzić, parzyć i kaleczyć ręce, po co marnować materiał, kiedy ja sam nigdy tego wszystkiego nie będę potrzebował robić, bo to nie wchodzi w zakres moich obowiązków, od tego są lub będą majstry w moich warsztatach, lub kolumnie.

Takie lub podobne rozważania przechodzą zawsze przez myśl hospitanta, podczas okresu prac warsztatowych.

Lecz pod koniec tego okresu, kiedy już pilniki chodzą równo, gdy noże się nie łamią, gdy wszystkie te narzędzia i obrabiarki straciły dużo na swej tajemniczości, przychodzi istotnie dobre zrozumienie rzeczy. Staje się jasnym, że tak żmudne wyszkolenie praktyczne jest konieczne nie po to, by samemu wykonywać dane czynności, lecz po to, żeby sobie dokładnie zdać sprawę z tego, jak należy daną robotę wykonać, żeby wydawać celowe zarządzenia i móc dopilnować ich racjonalnego wykonania.

Podobnie rzecz stoi i ze stroną demonstracyjną i praktycznym badaniem przyczyn niedomagań samochodu.

Ileż to razy stoi młody samochodziarz przed zamkniętym silnikiem i czeka zmiłowania boskiego w postaci doświadczonego mechanika, próbując jednocześnie wszystkich możliwych i niemożliwych sposobów zaradzenia złu, przypominając sobie jednocześnie rozdziały przeczytanych dzieł samochodowych. Aż wreszcie zjawia się wybawiciel, co w parę chwil powraca życie beznadziejnie napozór umarłej maszynie. To było takie proste. Tu przykręcić, tam odkręcić i już gotowe. Ale skąd on tak od razu doszedł do tego, bez szukania, puhania, zagładania? Skąd on wie, że w zbiorniku brak benzyny bez zagładania doń? W jaki żywy sposób domyślił się, że poprzemieniałem, w nadziei, że to może pomoże, te przewody od magneta i dlaczego mi urąga tak strasznie za to i za tę trochę oliwy (oliwa przecież nigdy nie szkodzi tam, gdzie jest tarcie) którą nakapałem na rozdzielacz magneto—który poznałem z opisów teoretycznych. Czy on jest nadczłowiekiem, lub czy może ja znowuż jeszcze nic nie umiem?

Badanie przyczyn niedomagań samochodu to drugi niezmiernie ważny dział praktycznego wyszkolenia. Powiedział bowiem jeden z największych automobilistów, że najłatwiej być automobilistą siedząc za sterem, a mając obok siebie doświadczonego mechanika.

Ponieważ jednak od oficera kończącego kurs w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych wymaganiem jest, by prócz kierowania umiał jeszcze naprawiać samochód, a co może ważniejsze dokładnie zdawał sobie sprawę z przyczyn uszkodzenia, włożono na Kier. rob. prakt. obowiązek zapoczątkowania tej biegłości w przyczynach uszkodzeń oraz obowiązek pokazania tych uszkodzeń i ich symptomatów, by dalsza prak-

tyka w oddziałach uzupełniała jedynie te wiadomości, a nie znajdowała zainteresowanego w stanie zupełnego nieprzygotowania.

Powstaje odrazu na wstępie pytanie. Czy kier. rob. prakt. było w stanie odrazu od chwili swego zorganizowania się podjąć trudnemu zadaniu należytego praktycznego szkolenia. Odpowiedzieć na to niestety należy — nie. Powstaje jednakże następne pytanie: czy obecne urządzenia kier. rob. prakt. w Obozie Szk. Wojsk Samoch. dają możliwość uczniowi nabycia gruntownego praktycznego wykształcenia. Na to jest również jedna odpowiedź — tak.

Między „nie“ i „tak“ leży bowiem okres 4-rolatniej pracy. W ciągu tych czterech lat istnienia Obozu Szkolnego, może najwięcej zmian i okresów organizacyjnych przeżywały jego sale demonstracyjne i warsztaty. Jest to zupełnie zrozumiałe i nawet konieczne, gdyż ten dział szkolny, związany z postępem techniki samochodowej, nigdy zakończonym być nie może, gdyż postęp trwać będzie zawsze.

W 1920 r. rozpoczęto pracę z trzema stołami warsztatowymi o 25 imadłach, dwoma podwoziami demonstracyjnymi i b. niebogatym materiałem modelowym najniezbędniejszych części.

W r. 1924 stoimy przed 3-ma warsztatami ślusarskimi o 70 imadłach, warsztatem obrabiarek z własną elektrownią, 7-ma podwoziami demonstracyjnymi, całkowicie zaopatrzone muzeum części samochodowych, oraz b. licznymi modelami, wykonanymi własnymi siłami.

Nie sposób w tak krótkim artykule streścić historii rozwoju kier. rob. praktycznych, zaznaczyć jednakże należy, że przy organizacji i ciąglem rozwijaniu jego występowała zawsze jako myśl przewodnia dążność dania uczniowi maksimum praktycznych wiadomości, ze względów wyłuszczonych wyżej.

W warsztatach ślusarskich przechodzą uczniowie wszystkie działy prac ślusarskich jak: piłowanie pilnikiem, lutowanie, gwintowanie i t. p. Warsztaty te z natury rzeczy zaopatrzone są w specjalną narzędziarnię, zaopatrującą ucni we wszystkie potrzebne narzędzia.

Po ukończeniu tych robót ślusarskich rozpoczynają uczniowie zajęcia praktyczne z obrabiarek i zaznajamiają się z ich działaniem w warsztacie obrabiarek,

posiadającym wszystkie typowe obrabiarki ustawione w ten sposób, by dać możliwość uczniowi studjowania różnych sposobów napędu i eksploatacji warsztatu mechanicznego.

Własna elektrownia o sile 30 KW. składająca się z trzech agregatów 5 KW, i jednego silnika dieslowskiego z pędnią o sile 15 KW., pozwala na przeprowadzenie wszelkich demonstracji wchodzących w skład elektryfikacji warsztatu.

Muzeum części samochodowych zaopatrzone jest we wszystkie części samochodów seryjnych, posiada również b. wiele części typowych, tak, że wykłady teoretyczne uzupełniane są zawsze przez pokazy i ćwiczenia praktyczne.

Dział elektrotechniki samochodowej posiada wszelkie typy przyrządów zapłonowych i prądnic, przyrządy miernicze rzeczywiste i demonstracyjne.

Ostatnio stworzona sala modeli ruchomych zaopatrzone jest w całkowite przekrajane podwozie samochodowe, oraz kilka przekrajanych silników samochodowych. Modele te, poruszane za pomocą silników elektrycznych służą do demonstracji działania organów wewnętrznych samochodu i ułatwiają w znacznej mierze uczniowi zrozumienie często zawiłych zjawisk. Zaznaczyć należy, że modele te, wytworzone całkowicie w warsztatach szkolnych, posiadają cały szereg urządzeń demonstracyjnych z dziedziny zapalania i karburacji. Mamy tu również silniki czynne, służące do ćwiczeń badania przyczyn nieodmagania, na których uczniowie odszukują i usuwają wszystkie typowe uszkodzenia. Silniki te również zaopatrzone są w demonstracyjne dodatkowe urządzenia, jak np. szklane ekshaustory, wzierniki do karburatora i cylindrów, służące do ćwiczeń praktycznych z karburacji i zużycia materiałów pędnych.

Wymienione urządzenia nie wyczerpują naturalnie posiadanych przez O. S. W. Sam. środków demonstracyjnych. Szczegółowy ich opis byłby niemożliwy i zakrawałby na samochwalstwo. Stwierdzić jednakowoż można, że w obecnym stanie, urządzenia szkolne kier. rob. prakt. są jedynymi w Polsce, a niektóre z urządzeń nie istnieją nawet w najlepiej zaopatrzonej w pomoce szkolne na świecie uczelni — Centrum Wyształenia w Fontainebleau.

Por. CHOJNACKI WIENCZYŚLAW

Gimnastyka i sporty w Obozie Szkolnym

Ostatnie wojny wykazały ogromne znaczenie sprawności fizycznej poszczególnego żołnierza. Sportsmen, który został żołnierzem, jest wytrzymałym, dobrze znosi ciężkie trudy fizyczne, jest odpornym na wpływy demoralizujące, jakie stwarzają warunki wojenne, przeciwnie niezaprawiony do ruchu i wogóle do wysiłku fizycznego żołnierz szybko wyczerpuje się fizycznie i moralnie, traci swą wartość bojową i, zamiast pomocy, jest ciężarem dla armji.

W regulaminie wychowania fizycznego dla wojska czytamy: „Bitność żołnierza składa się z wielu czynników, wśród których czynniki duchowe, dobry nastrój, wiara w swe siły, wola i wytrwałość w dużej mierze zależą od tężyzny fizycznej i dają się urabiać za pomocą stosownych ćwiczeń ruchowych. Żołnierz powinien być zatem starannie wychowany fizycznie“.

Od czasów wprowadzenia regulaminu wychowania fizycznego, zaczęło się normować życie sportowe w wojsku i coraz to więcej sportsmenów-amatorów spotykamy w naszej armji, jak z pośród oficerów, tak i szeregowców.

Dawna Szkoła Podchorążych Wojsk Samochodowych, a obecnie Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych, idąc za duchem czasu, nie został w tyle i życie sportowe Obozu w obecnej dobie jest już zapewnione.

Przejdziemy do krótkiego opisu rozwoju sportów w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych. Kandydaci do szkoły w sierpniu 1920 r. zostali odkomenderowani do Szkoły Podchorążych Piechoty w Warszawie na 6-tygodniowy kurs przeszkolenia piechoty dla kandydatów do Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych. W Szkole Podchorążych piechoty prowadzono gimnastykę dawnym zmodyfikowanym sposobem niemieckim. W Szkole Podchor. Wojsk Samoch. tegoż roku dnia 6 grudnia rozpoczął się praktyczno-teoretyczno-techniczny 3-miesięczny kurs przeszkolenia i tylko kilka razy na tydzień stosowano tam ćwiczenia linjowe, — gimnastyki nie prowadzono z braku czasu; kurs trwał niespełna 3 miesiące, a program techniczny był ogromny. W lutym 1921 r. odbył się 6-tygodniowy kurs doszkolenia dla oficerów wojsk sa-

mochodowych, na którym przechodzono tylko przedmioty techniczne.

Latem 1921 r. Szkoła Podchorążych Wojsk Sam. została przeniesiona na fort „Wolski“. Następuje drugi okres życia Szkoły. Pierwszy kurs na forcie „Wola“, tak zwany drugi kadecki, odbył przeszkolenie linjowe w Szkole Podchorążych Piechoty w Bydgoszczy, gdzie prowadzono gimnastykę systemem francuskim. Tu należy zaznaczyć, że regulamin wychowania fizycznego dla wojska wyszedł w r. 1921. Na forcie „Wolskim“ było i jest miejsce do urządzeń gimnastycznych, ale w r. 1921 trudno było urządzać boisko, gdy się nie miało gdzie rozlokować mających przybyć z Bydgoszczy kadetów. Remonty, przebudówki, ustawianie warsztatów pochłaniało całą energię z poświęceniem się pracujących oficerów — etatowych obozu. Jednak, mimo gruzów, powybijanych szyb i rozwalonych pieców, kpt. Tadeusz Wolski zorganizował z kadetów drużynę piłki nożnej i zapoczątkował urządzenie boiska. Użyto do tego celu jeńców bolszewickich i stopniowo doprowadzono do porządku plac do piłki nożnej i gimnastyki.

Jesienią 1921 roku zostało zapoczątkowane życie sportowe obozu przez urządzenie zawodów lekko-atletycznych, i od tego czasu wychowanie fizyczne z dnia na dzień wzrasta.

Każdy następny kurs coś urządzał i uzupełniał zapoczątkowaną pracę. Podoficerowie kursów w wolnych od zajęć chwilach, zachęcani do pracy sportowej przez swego dowódcę i instruktora wychowania fizycznego kpt. Tadeusza Wolskiego i pod jego kierownictwem, dokonali urządzenia boiska, które ze



względem na ograniczoną ilość miejsca nie jest zupełnie prawidłowe pod względem wymiarów, ale w zupełności nadaje się do trenowania biegów oraz urządzenia zawodów na mniejszą skalę. Obecnie Obóz posiada plac do piłki nożnej, plac do piłki latającej, bieżnię, skocznnię (do skoków zwykłych i o tyczce), drążek poprzeczny, kółka, linę do włożenia oraz słup ze szczeblami; do ćwiczeń w rzutach: dyski, granaty ręczne, kule, oszczepy i prócz tego materiał pomocniczy do prowadzenia gimnastyki. Budżet sportowy Obozu jest szczupły i tylko zawiązując współpracę inspektorów z uczniami szkoły, powstało to, co jest.

W każdą niedzielę lub święto rozgrywają się mecze na placu do piłki nożnej. Drużyna obozu, mimo tego, że skład jej ulega częstym zmianom z powodu odkomenderowań uczniów po zakończeniu kursów i przykomenderowaniu nowych, bardzo często wychodzi zwycięsko, grając nie tylko z drużynami wojskowymi, ale też i z drużynami sportowych organizacji cywilnych. W porze obiadowej codziennie, o ile na to pogoda pozwala, oficerowie etatowi i oficerowie - uczniowie chętnie i z wielkim zapałem grywają w piłkę latającą, a gra ta ściąga nie tylko młodszych wiekiem oficerów i podoficerów, ale również i „sędziwych“ kapitanów. Lekcje gimnastyki są prowadzone w myśl regulaminu

wychowania fizycznego przez absolwenta Centralnej Szkoły Gimnastyki i Sportów w Poznaniu, tej centralnej i najwyższej instytucji sportowej w Polsce, która na równi z innymi szkołami wojskowymi ma na celu wzniesienie i zaszczytne zadanie przy współpracy ludzi dobrej woli — odrodzenie fizyczne narodu.

Lista posiadaczy odznaki pamiątkowej Szkoły Podchorążych Wojsk Samochodowych

Nadana w roku 1921.

1. *Putk. Mroziński Aleksander* *), 2. *pputk. Podgórski Wincenty*, 3. *kpt. Hryniewski Wacław*, 4. *por. Czarnecki Stefan*, 5. *ppor. Kraczkiewicz Przemysław*, 6. *u. w. IX r. Kuczyński Eugenjusz*, 7. *por. Wolski Tadeusz*, 8. *por. Wojtowicz Marcin*, 9. *por. Wallmoden Kazimierz*, 10. *por. Szydelski Stanisław*, 11. *ppor. Gnoiński Stanisław*, 12. *pchor. Kozłowski Władysław*, 13. *pchor. Michnik Adam*, 14. *pchor. Oliński Alojzy*, 15. *pchor. Szczeniowski Bolesław*, 16. *pchor. Komierowski Piotr*, 17. *por. Godlewski Bolesław*, 18. *pchor. Michalik Władysław*, 19. *pchor. Niewiadomski Stefan*, 20. *pchor. Ehrenberg Adam*, 21. *pchor. Jabłoński Bronisław*, 22. *pchor. Wojtulewicz Zdzisław*, 23. *pchor. Sułocki Stanisław*, 24. *pchor. Kraczkiewicz Zygmunt*, 25. *ppor. Marconi Bogdan*, 26. *kpt. Filipowicz Włodzimierz*, 30. *pchor. Dowbor Michał*, 31. *pchor. Lubiński Zyg.*, 32. *pchor. Chojnacki Wieńczysław*, 33. *pchor. Malwitz Stanisław*, 34. *pchor. Lubiński Stefan*, 35. *pchor. Evert Tadeusz*, 36. *pchor. Rojowski Antoni*, 37. *pchor. Zyczkowski Eugenjusz*, 38. *pchor. Pieńkowski Piotr*,

39. *pchor. Niedziałkowski Julian*, 40. *pchor. Daszkiewicz Robert*, 41. *pchor. Sędzimir Zbigniew*, 42. *pchor. Osiński Bronisław*, 43. *pchor. Steyn-Ottomar Jan*, 44. *pchor. Rudzki Ludwik*, 45. *pchor. Spychalski Tadeusz*, 46. *por. Krepicki Marjan*, 47. *pchor. Węsierski Bolesław*, 48. *pchor. Kęsicki Władysław*, 49. *por. Janicki Rudolf*, 50. *pchor. Zieliński Stanisław*, 51. *pchor. Pabian Marcei*, 52. *pchor. Wróblewski Tadeusz*, 53. *pchor. Hejmowski Stanisław*, 54. *pchor. Wysocki Zygmunt*, 55. *por. Żukowski Józef*, 56. *pchor. Wendorff Bogdan*, 57. *pchor. Kazimierski Henryk*, 58. *pchor. Ciagliński Henryk*, 59. *pchor. Grzybowski Tadeusz*, 60. *pchor. Niedzielski Stanisław*, 61. *pchor. Zródowski Roman*, 62. *ppor. Augustowski Józef*, 63. *ppor. Pluta Stefan*, 64. *pchor. Niemierko Bolesław*, 65. *pchor. Chojnacki Karol*, 66. *pchor. Nowotny Kazimierz*, 67. *pchor. Szadurski Michał*, 68. *pchor. Gajewicz Bohdan*, 69. *pchor. Gruell Stefan*, 70. *pchor. Borman Antoni*, 71. *u. w. IX r. Tuszyński Adam*, 72. *u. w. IX r. Radliński Wiktor*, 73. *kpt. Borawski Zygmunt*, 74. *mjr. armji francuskiej Brullard Ludwik*.

Nadana w roku 1922.

75. *kpt. Cybulski Henryk*, 76. *kpt. Masłowski Leon*, 77. *kpt. Targowski Stanisław*, 78. *kpt. Sołtyński Ta-*

*) Wydrukowani pochyłym drukiem otrzymali odznakę honorową, lub jako wykładowcy, wzgl. instruktorzy.

deusz, 79. kpt. Radziewanowski Demetrjusz, 80. por. Szolc Władysław, 81. por. Jaworski Marjan, 82. por. Okoński Henryk, 83. por. Popławski Stanisław, 84. por. Szymański Jan, 85. por. Grossman Aleksander, 86. por. Lipecki Józef, 87. por. Maculewicz Miecz., 88. por. Siemradzki Kazim., 89. por. Kołodzian Kazim., 90. ppor. Modzelewski Henryk, 91. ppor. Podgórski Adolf, 92. ppor. Popławski Piotr, 93. ppor. Stenzel Marjan, 94. ppor. Witort Olgierd, 95. sierż. pchor. Majkowski Marjan, 96. sierż. pchor. Buniewicz Jan, 97. sierż. pchor. Kochański Zyg., 98. sierż. pchor. Skotnicki Henryk, 99. sierż. pchor. Suchon Kazimierz, 100. sierż. pchor. Kisiel Walerjan, 101. sierż. pchor. Perepeczko Florjan, 102. sierż. pchor. Rusiłowicz Wiktor, 103. sierż. pchor. Wiewiórski Czesław, 104. sierż. pchor. Maculewicz Olgierd, 105. sierż. pchor. Jurkowski Franciszek, 106. sierż. pchor. Rybiński Czesław, 107. sierż. pchor. Jasnorzewski Stefan, 108. sier. pchor. Małachowski Wiktor, 109. *por. Modzelewski Wiesław*, 110. *por. Kulesza Albin Jerzy*, 111. por. Baruszyński Kazim., 112. ppor. Jesionek Jan, 113. *por. Siewierski Stefan*, 114. pułk. Buczyński Henryk, 115. ppłk. Sobański Waclaw Fr., 116. ppłk. Aksan Konrad, 117. ppłk. Misiągiewicz Roman, 118. mjr. Sobol Narcyz Jan, 119. mjr. Kozłowski Romuald, 120. mjr. dr. Piotrowski Tadeusz, 121. mjr. inż. Suszyński Witold, 122. mjr. Radel Aleksander, 123. kpt. Rokicki Józef.

Nadana w roku 1923.

124. mjr. Prószyński Jan, 125. rtm. Kozierowski Aleksander, 126. kpt. Srocki Władysław, 127. kpt. Horoszkiewicz Kazimierz, 128. kpt. Rojek Konstanty, 129. kpt. Maculewicz Waclaw, 130. kpt. Mirzwiński Czesław, 131. kpt. Madeyski Zygunt, 132. kpt. Matysiak Tadeusz, 133. kpt. Tiunin Wiktor, 134. kpt. Kłodziński Władysław, 135. kpt. Rutkowski Jerzy, 136. por. adj. szt. Rayski Hektor, 137. por. Szlamiński Filip, 138. por. Suchodolski January, 139. por. Malinowski Bogusław, 140. por. Trzyska Władysław, 141. por. Marecki Kazimierz, 142. por. Szymański Mateusz, 143. por. Sączewski Janusz, 144. por. Dubrawski Antoni, 145. por. Wiedman Roderyk, 146. por. Trelewski Stanisł., 147. por. Dubiniecki Albin, 148. por. Mataszewski Julian, 149. por. Wyrzykowski Henryk, 150. por. Hozakowski Włodzimierz, 151. por. Brodzisz Marjan, 152. por. Pac-Pomarnacki, 153. ppor. Englicht Roman, 154. por. Łyczyński Leonard, 155. por. Karakiewicz Tadeusz, 156. u. w. XI r. Drabikowski Henryk, 157. por. Drażek Stanisław, 158. chor. Janczewski Franciszek, 159. *ppłk. Dembowski Erazm*.

Odznaka Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych.

160. kpt. Podhorski Witold, 161. kpt. Hulewicz Stanisław, 162. kpt. Kotulewicz Jan, 163. kpt. Oleksiewicz Tadeusz, 164. kpt. Książek Aleksander, 165. kpt. Zawila Zygunt, 166. kpt. Hoppen Eugenjusz, 167. kpt. Wasilewski Stanisław, 168. kpt. Owczarski Stanisław, 169. kpt. Staniszewski Waclaw, 170. kpt. Aławidze Aleksander, 171. kpt. Idzikowski Henryk, 172. kpt. Czechowski Olgierd, 173. kpt. Suchorski Waclaw, 174. kpt. Rogiński Albert, 175. kpt. Trzetrzewiński Henryk, 176. kpt. Budzko Władysław, 177. kpt. Wukiczewicz-Sarap Jerzy, 178. kpt. Jędrychowski Eugenjusz, 179. kpt. Sawczyk Józef, 180. kpt. Poniatowski Aleksy, 181. u. w. IX r. Cygler Jan, 182. por. Guzowski Marjan, 183. por. Staniszewski Stanisław, 184. por. Szulhanowicz Leon, 185. por. Smoleński Mieczysław, 186. por. Dubikajtis Roman, 187. por. Radzikowski Kazimierz, 188. por. Kwiatkowski Alfred, 189. por. Panczerzyński Marjan, 190. por. Zakrzewski Ludomir, 191. por. Bielecki Józef, 192. por. Krokos Aleksander, 193. por. Moj Wiktor, 194. por.

Janczewski Zyg., 195. por. Szumski Tadeusz, 196. por. Buchalski Feliks, 197. por. Popławski Antoni, 198. por. Jaworski Tadeusz, 199. por. Fabjanowicz Franciszek, 200. por. Tomkowicz Bolesław, 201. por. Eymont Jan, 202. por. Piotrowski Władysław, 203. por. Kowalczewski Stanisław, 204. por. Pożniak Edmund, 205. por. Leśniewski Edmund, 206. por. Więckowski Władysław, 207. por. Kowalski Zbigniew, 208. por. Bartoszewicz Paweł, 209. por. Spegalski Grzegorz, 210. ppor. Herbert Maciej Aleks., 211. ppor. Ozgowski Eugenjusz, 212. ppor. Kacperski Kazimierz, 213. ppor. Peplowski Jerzy, 214. ppor. Wieliczko Jerzy.

Nadana w roku 1924.

215. *gen. bryg. Rybiński Czesław Ludwik*.

Odznaka podoficerska.

216/1. chor. Pieracki Roman, 217/2. chor. Krzywoszewski Stanisław, 218/3. st. sierż. Zubek Franciszek, 219/4. st. sierż. Herman Ludwik, 220/5. st. sierż. Paciorek Piotr, 221/6. st. sierż. Urbaniak Franciszek, 222/7. st. sierż. Holisz Józef, 223/8. sierż. Wojdasiewicz Stanisł., 224/9. sierż. Cichy Bolesław, 225/10. sierż. Kowalczyk Stanisław, 226/11. sierż. Majewski Józef, 227/12. sierż. Krysztolik Wiktor, 228/13. sierż. Łodziński Jan, 229/14. sierż. Otocki Stefan, 230/15. sierż. Paprzycki Aleksander, 231/16. sierż. Organistka Wincenty, 232/17. sierż. Kamiński Franciszek, 233/18. sierż. Podliński Zacheusz, 234/19. sierż. Brudnicki Stefan, 235/20. Pawowicz Stanisław, 236/21. sierż. Kołodziej Waclaw, 237/22. sierż. Masiewicz Stanisław, 238/23. plut. Wolski Mieczysław, 239/24. plut. Swiatłoń Andrzej, 240/25. plut. Snopek Mieczysław, 241/26. plut. Kuliczowski Wiktor, 242/27. plut. Stańczyk Wincenty, 243/28. plut. Janik Ludwik, 244/29. plut. Ajtner Władysław, 245/30. plut. Ryzek Bogusław, 246/31. plut. Strumidłowski Leon, 247/32. plut. Jędraszek Stefan, 248/33. plut. Gawlik Stanisław, 249/34. plut. Van-Marcke Jan, 250/35. plut. Toporczyk Franciszek, 251/36. plut. Marusik Władysław, 252/37. plut. Lipowski Waclaw, 253/38. plut. Gumowski Zyg., 254/39. plut. Bartosiewicz Anastazy, 255/40. plut. Zdzeszyński Tadeusz, 256/41. plut. Dudkiewicz Aleksander, 257/42. plut. Łuczkiwicz Władysław, 258/43. plut. Lebelt Franciszek, 259/44. kapr. Wodniak Stefan, 260/45. kapr. Korbut Rajmund, 261/46. kapr. Pawłowski Władysław, 262/47. kapr. Hufnagel Stanisław, 263/48. kapr. Woźniak Zygunt, 264/49. plut. Słowiński Jan, 265/50. kapr. Galarda Franciszek, 266/51. kapr. Staszak Marcin, 267/52. st. szer. Gebel Bolesław.

Odznaka oficerska.

268. mjr. Madeyski Felicjan, 269. mjr. Sidamon-Eristavi Walerjan, 270. mjr. Baranowski Teodor, 271. mjr. Morzycki Zygunt, 272. kpt. Chrościelewski Stanisław, 273. kpt. Molwicz Aleksander, 274. kpt. Koska Józef, 275. kpt. Nowakiewicz Zygunt, 276. kpt. Gwiazdowski Bolesław, 277. kapt. Wiszniewski Bolesław, 278. kpt. Indzja Bazyli, 279. kpt. Pietrucha-Ropelewski Tadeusz, 280. kpt. Chełmowski Konstanty, 281. kpt. Wybranowski Klemens, 282. por. Piotrowski Zygunt, 283. por. Zyrkiewicz Leonard, 284. por. Łaguna Witold, 285. por. Nikoliszyn Aleksander, 286. por. Mrozowski Józef, 287. por. Wojciechowski Zygunt, 288. por. Nowicki Witold, 289. por. Sznabel Józef, 290. por. Kossowski Feliks, 291. por. Dybczyński Stanisław, 292. por. Kaweckie Stefan, 293. por. Giedgowd Leon, 294. por. Kanenberg Tadeusz, 295. por. Kosiński Stanisław, 296. por. Żurek Jan, 297. por. Kramer Tadeusz, 298. por. Maliszewski Władysław, 299. por. Milewski Tadeusz, 300. por. Iwanicki Antoni, 301. por. Paliwoda Jan, 302/53. *plut. Wojcieszak Stefan*, 303. por. Wojtowicz Marcin, 304. por. Juchnowicz Witold, 305. por. Tomczyk Ale-

ksander, 306. por. Pomaski Władysław, 307. por. Kubiński Edward, 308. por. Łupiński Konstanty, 309. por. Pałowski Ksawery, 310. por. Zrobek Stan., 311. kpt. Lipiński Franciszek, 312/54. st. sierż. Bando Leon, 313/55. st. sierż. Kotarba Henryk, 314/56. st. sierż. Korolewicz Daniel, 315/57. st. sierż. Dymiński Kryzostan, 317/58. sier. Słazakiewicz Spiryd., 318/59. sier. Czyja Hipolit, 319/60. sier. Podgórski Józef, 320/61. sierż. Bandrowski Jan, 321/62. sierż. Sikorski Jan, 322/63. sierż. Dworczyński Tomasz, 323/64. sierż. Kujawa Wincenty, 324/65. sierż. Struzyk Władysław, 325/66. sierż. Hupenthal Teofil, 326/67. sierż. Dobrzelewski Ignacy, 327/68. plut. Nowicki Stanisław, 328/69. plut. Cioth Jan, 329/70. plut. Dydek Władysław, 330/71. plut. Kamień Franciszek, 331/72. plut. Gajos Józef, 332/73. plut. Macygan Józef, 333/74. plut. Kątryk Ludwik, 334/75. plut. Gdesz Władysław, 335/76. plut. Ziętkiewicz Klemens, 336/77. plut. Prokopowicz Henryk, 337/78. plut. Malinowski Stanisław, 338/79. plut. Musialik Edmund, 339/80. plut. Sagański Aleksander, 340/81. plut. Majsner Józef, 341/82. plut. Wiśniewski Wojciech, 342/83. plut.

Ragan Julian, 343/84. plut. Lewandowski Józef, 345/85. plut. Glaza Jan, 346/86. kapr. Bojarski Józef, 347/87. kapr. Kortas Mieczysław, 348/88. kapr. Piątkowski Ryszard, 349/89. kapr. Dominiak Ludwik, 350/90. kapr. Walas Jan, 351/91. kapr. Zabawa Stanisław, 352/92. mł. majst. Szczuraszyk Jan, 353/93. majst. wojsk. Błaszczuk Stanisław, 354/94. majst. wojsk. Najdowski Wacław, 355/95. majst. wojsk. Neuman Otton, 356/96. kapr. Posiedlik Franciszek, 357. *mjr. Rybicki Marjan*, 358/97. *plut. Gąsiorowski Ignacy*.



Odznaka pamiątkowa Szkoły podchorążych wojsk samochod. (w zmniejszeniu).

Wydawnictwa Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych

Komenda Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych dąży do tego, by uczniom swoim dać w miarę możliwości jak najwięcej skryptów do wykładów, prowadzonych na kursach, i dlatego stopniowo wychodzą skrypta do ważniejszych wykładów. Dotychczas wydano następujące skrypta litografowane:

Kpt. Stanisław Szydelski, dyr. nauk Szkoły podchorążych wojsk samochod.: „Skrót do wykładów: zasadnicze wiadomości z matematyki, mechaniki i wytrzymałości materiałów“, Warszawa, 1922.

Por. Kazimierz Wallmoden, kier. robót prakt. Obozu: „Skrót do wykładów z elektrotechniki ogólnej i stosowanej“. Warszawa, 1922.

Por. Przemysław Kraczkiewicz, kier. gab. lab. i sal dem.: „Skrót do wykładów: Części maszyn“. Warszawa, 1922.

Adam Tuszyński, wykładowca Obozu: „Skrót do wykładów. Badanie przyczyn niedomagań samochodu“. Warszawa, 1923.

Kpt. K. S. Rybicki Tomasz: „Prawo wojskowe i socjologia“. Warszawa, 1923.

Por. Przemysław Kraczkiewicz: „Obrabiarki“. Skrypt do wykładów na kursach doszkolenia oficerów wojsk samochodowych. Warszawa, 1924.

Por. Augustowski Józef: „Organizacja wojsk samochodowych“. Warszawa, 1923.

Kpt. Stanisław Cygler: „Gazoznawstwo“. Warszawa, 1923.

Oprócz tego wydaje Obóz cały szereg kolorowych tablic ściennych, z których wyszły już następujące:

Tabl. Nr. 1. Działanie silnika dwutaktowego.

Tabl. Nr. 2. Przekrój silnika motocyklowego jednocylindrowego.

Tabl. Nr. 3. Działanie zmiennika przekładni.

Tabl. Nr. 4. Schemat instalacji elektrycznej samochodu osobowego Cadillac. Model 57.

Tablice te są do nabycia w głównej księgarni wojskowej w cenie 5 zł. za sztukę.

BOLESŁAW RUŚKIEWICZ

Lekki traktor rolniczy i drogowy

LATIL TYP T. L.

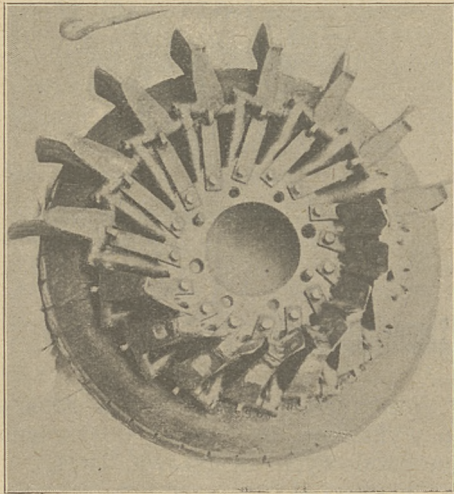
(Własna korespondencja „Auta“).

Pomiędzy wielu ciekawymi eksponatami na drugiej części 19 Salonu Automobilowego w Paryżu, zasługuje na uwagę, ze względu na szeroki zakres zastosowania, nowy lekki traktor Latil T. L. Ponieważ konstrukcja jego pozwala używać go bez żadnych przeróbek lub uciążliwych manipulacji jako traktora drogowego lub traktora do robót rolnych, więc, uważając, że może on znaleźć zainteresowanie u nas w kraju; pozwalam sobie podać kilka bliższych danych.

Silnik czterocylindrowy 85×130, posiadający smarowanie pod ciśnieniem przy pomocy pompki trybowej. Zapalanie odbywa się przy pomocy magneta wysokiego napięcia. Karburator poziomy, o 2 dyszach, ze względu na specjalne warunki pracy zaopatrzone

jest w specjalny oczyszczacz powietrza, wchłaniający pył i uniemożliwiający dostanie się takowego do mieszanki. Chłodzenie przez chłodnicę i pompę wodną. Naturalnie, że silnik zaopatrzone jest w regulator odśrodkowy, mocny, a dostatecznie czuły. Skrzynka biegowa, ze względu na podwójne użycie, posiada 6 biegów naprzód (3 na drodze, 3 po polu), pozwalające na osiąganie szybkości od 2 do 25 klm. na godzinę, oraz 1 bieg w tył. Dyferencjał zaopatrzone jest w urządzenie blokujące, kierowane z miejsca szofera. Kierowanie odbywa się przy pomocy wszystkich czterech kół, które są jednocześnie kołami pędnymi, oraz wszystkie posiadają hamulce. Dzięki temu traktor powyższy może zakrecać po promieniu 3 m. 60 (zewn.).

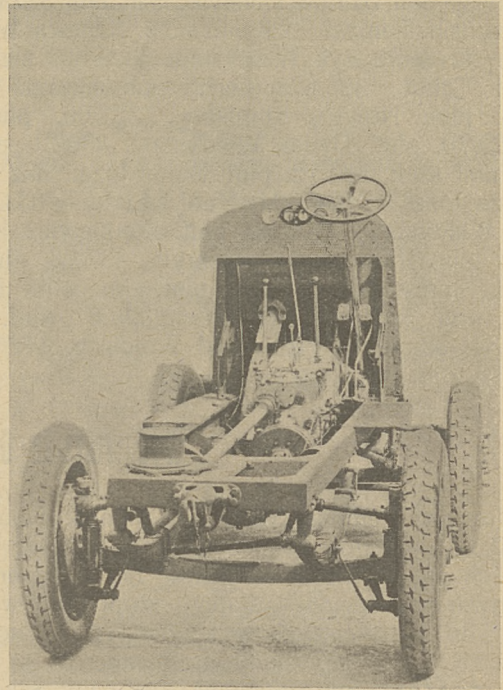
Ze względu na swój rozmaity użytek, zakładane są trzy rodzaje kół: 1) koła żelazne, wyłącznie do robót polnych, 2) koła Michelin z pneumatykami 955×155 dla kursowania po drogach, oraz 3) koła Michelin z pneumatykami oraz specjalnymi paletkami dla użytku mieszane. Ten ostatni typ kół stanowi nowość i polega na tem, że, jak wskazuje załączona fotografia, normalne koło z pneumatykami, posiada z boku paletki, mogące być obrócone o 130° każda dookoła swej osi, i utrzymywane w jednym ze swych dwóch położen zasadniczych przez docisk płaskich sprężyn.



Rys. 234. Lekki traktor rolniczy Latil Typ T. L.
Koło z częściowo złożonymi paletkami.

Na załączonej fotografii, jak widzimy, lewa strona koła posiada paletki nastawione jak do robót polnych, prawa — złożone, jak do jazdy po szosie. Zamiana położenia pałek na wszystkich 4 kołach może być z łatwością dokonana przez jednego człowieka w ciągu 3 minut. Ponadto traktor ten, dzięki dość dużej powierzchni zetknięcia się kół z ziemią, nie powoduje ugniatania ziemi, a przez napęd na 4 koła, pomimo stosunkowo niewielkiego ciężaru (1800 kilogramów), ma dużą zdolność pociagową. Dla przyczepek drogowych dwu lub czterośladowych traktor ten posiada specjalny hak z amortyzatorem, zaś dla maszyn rolni-

czych specjalne urządzenie przyczepiania, regulowane poziomo i pionowo, ponadto zaś jeszcze może być (ale tylko na zamówienie) zaopatrywany w koło pasowe o trzech szybkościach do napędu maszyn stojących. Dalsza załączona fotografia pokazuje wygląd podwozia, oraz powyższy traktor, osadzony na kołach typu „mieszane“.



Rys. 235. Lekki traktor Latil Typ T. L.
Podwozie.

W zakończeniu jeszcze muszę podać, że może on po wszelkich normalnie używanych szosach ciągnąć przyczepkę (jedną lub kilka), z obciążeniem użytecznym 5 tonn, w specjalnych nawet razach, gdy nie zachodzi potrzeba przewyższania stromych zboczy, można obciążenie użyteczne jeszcze podwyższyć, z warunkiem jednak obciążenia samego traktora ciężarem około 1000 klg.

Paryż, 30/X 1924.

Wyścigi samochodowe i motocyklowe w Bydgoszczy

Dnia 25 października odbyły się staraniem bydgoskiej filji Wielkopolskiego Klubu Automobilistów i Motocyklistów wyścigi, o których dowiedzieliśmy się dopiero teraz i podajemy ich wyniki. Szkoda, że W. K. A. M. tak mało dba o popularyzację swych imprez i nawet nie raczył zawiadomić o nich redakcji jedynej w Polsce czasopisma, poświęconego automobilizmowi i motocyklizmowi.

Do startu stanęło 14 motocykli, z tych przybyło do mety 7. Samochodów stanęło do startu 14, z tych przybyło do mety 8. Wypadków poważniejszych nie było. Wyścigi odbyły się na przestrzeni Ossowa-Góra, Wojnowo, Mroczka, Nakło, Ossowa-Góra; dla motocykli 1 okrążenie, czyli 74 klm., dla samochodów 2 okrążenia, czyli 148 klm. Tor górzysty i bardzo ostre zakręty, szosa miejscami wilgotna.

Jako sędziowie fungowali: 1) starosta Niesiołowski; 2) pułk. Aksan, 8 dyon samochodowy; 3) major Koszko, 8 dyon samochodowy; 4) pułk. Trzos, 15 p. a. p.; 5) p. Swinarski, generalny sekretarz Klubu — Poznań.

Przy starcie: inż. Odrzywolski i p. Mietlicki. Wyniki były, jak sędziowie wraz z Komisją Sportową stwierdzili, następujące:

Wyścigi motocykli.

Kategoria I. 1-sza nagroda — p. Kostrzyński na motocyklu B. S. A., 62 minut 14 sek.

Kategoria II. 1-sza nagroda — p. Rogowski na motocyklu Sarolea, 51 m. 25 s.

Nagrodę Automobilklubu filja Bydgoszcz p. Borowski na motocyklu Indian, 60 m. 12 s., oraz wieniec za najlepszy czas, osiągnięty przez członka filji.

Dyplom: p. Draugelattes 65 m. 14,5 s. i p. Riemer 66 m. 50 s.

Kategoria III. 1-sza nagroda p. Gunsch, 53 m. 1 s., i nagroda fabryki Indian na Indianie.

Dyplom p. Buda, m. 57, — Indian.

Wyścigi samochodowe.

Kategoria I. 1-sza nagroda p. Lund na Fiacie, oprócz tego „nagrada wędrowna“ Browaru Wielkopól-

skiego — g. 1 m. 39 s. 26; 2-ga nagroda fabryki Mathis p. Ludwiczak na Mathisie — 1 godz. 53 min. 22 sek.; 3-cia nagroda Auto Salonu p. Basiński na Mathisie — 2 g. 2 m. 14 s.

Kategoria III. 1-sza nagroda, a prócz tego nagroda filii Klubu i wieniec za najlepszy osiągnięty czas p. Walter Gabrjel na samochodzie N. A. G. w 1 g. 57 m. 22 s. (92,4 klm/godz.); 2-ga nagroda p. Willi Gabrjel na N. A. G. — 1 g. 41 m. 44 s.

Dyplom — p. Cyrus na Fiacie — 1 g. 51 m. 9 s., na dobro wedle wagi 6 min. 20 sek., pozostaje czas 1 g. 44 m. 49 s.

Kategoria V. 1-sza nagroda p. Szymczak na Austro-Daimlerze — 1 g. 43 m. 22 s.; 2-ga nagroda p. Niedbalski na Puchu — 1 g. 52 m. 45 s., odchodzą na dobro na sile koni 3 m., pozostaje 1 g. 49 m. 45 s.

KRONIKA

Nowy pomysł w budowie silnika spalinowego. Dwu oficerów Obozu Szkolnego Wojsk Samochodowych obmyśliło nowy silnik spalinowy dwutaktowy, zbudowany na zupełnie innych zasadach konstrukcyjnych, jak dotychczasowe. Silnik ten, jeżeli odpowie nadziejom, jakie sobie roszą wynalazcy, spowoduje przewrót w budowie samochodów i płatowców. Będzie on, jak objaśniają wynalazcy, dawał znacznie mniejszy bilans strat jak dotychczasowe silniki i nie będzie dawał żadnych odgłosów, co jest bardzo ważne ze względów bojowych, np. przy płatowcach. Podanie patentowe już złożono w Urzędzie patentowym R. P., a model takiego silnika jest już w robocie. Zaraz po pierwszych próbach i uzyskaniu patentu nie omieszkamy podzielić się bliższymi szczegółami z czytelnikami „Auta“.

Na odbyłym konkursie piękności maszyn w dniu 19/X r. b. na I Targu Samochodowym w Warszawie przyznało następujące nagrody za estetykę w budowie samochodów. Jury w składzie: p. Stefan Krzywoszewski (redaktor), p. Kornel Makuszyński (literat), p. Juliusz Nagórski (architekt), p. Marjan Turski (dyrektor):

I. Kategoria 1-a—otwarte—„Fiat“ Nr. 501 S—dyplom.

II. Kategoria 2-a—zamknięte—„Mathis“—Limousina—nagrada, „Austro-Daimler“ typ A. D. M.—dyplom.

III. Kategoria 3-a—transformable—„Lancia“—Sallon—nagrada, „Austro-Daimler“—Coupe—dyplom.

IV. Kategoria 4-a—sport. otwarte—„Delage“—nagrada, „Minerva“—dyplom; turystyczne—„Minerva“—nagrada, „Fiat“ 519—nagrada, „Packard“—dyplom, „Renault“—nagrada, „Tatra“ 6 cyl.—dyplom.

Z Sekcji Samochodowej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warsz. Dnia 11 listopada rozpoczął się II Kurs Kierowców Samochodowych prowadzony przez Sekcję Sam. Kurs liczy 40 słuchaczy, przy czym należy nadmienić, że kandydatów było prawie 2 razy tyle, tak, że postanowiono urządzić III kurs w semestrze letnim. Kurs ma trwać około 2 miesięcy; opłata wynosi około 50 zł. za cały kurs. Słuchaczem może być każdy student Politechniki Warsz. Na Kursie wykłada m. in. p. Olechnowicz—kierownik oddziału Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy. W roku ubiegłym na I Kurs zapisało się 40 słuchaczy, ukończyło z dodatnim wynikiem 25; rządowe egzamina na prawo jazdy zdawało 6—wszyscy z dodatnim wynikiem. Pozostali zdawać będą obecnie.

Sekcja Samochodowa raz jeszcze zwraca się z gorącą prośbą o nadsyłanie prospektów,

wydawnictw fachowych etc. dla jej biblioteki pod adresem — „Sekcja Samochod.—Warszawa, Politechnika“.

Nowe rekordy lotnicze. Trzej piloci armji Stanów Zjednoczonych. Oistie, Cuddihy i Handerson, pobili na wodnopłatawcach cztery rekordy światowe. Pierwszy przebył przestrzeń 100 km. w 21 m. 4 s. z szybkością 286,075 km/g. i 200 km. w 41 m. 45 s. z szybkością 287,425 km/g.; drugi pobił światowy rekord szybkości, osiągając 308,571 km/g., a trzeci z 2000 kg. obciążenia utrzymywał się w powietrzu przez 1 godz. 45 m. Zaznaczyć należy, że rekord szybkości na wodnopłatawcu, osiągnięty niedawno przez Rittenhousa, o którym wspominaliśmy w poprzednim numerze, nie został uznany za oficjalny.

Międzynarodowa Komisja Sportowa ustaliła już daty najważniejszych wyścigów przyszłego sezonu. Doroczny 24-godzinny konkurs wytrzymałości w Mans odbędzie się w dniach 13 i 14 czerwca, Wielka Nagroda Belgji (również konkurs 24-godz.) 27 i 28 czerwca, Wielka Nagroda Europy (której zorganizowania podjął się A. K. Belgji) 5 lipca, wyścigi w Saint Sebastien 14 i 15 września. Pozatem wyścigi Targa i Coppa Florio odbędą się 3 maja, a Wielka Nagroda Francji, w terminie jeszcze nieoznaczonym, rozegra się na nowym torze w Monthlery.

Koniec konkursu Lotniczego. Francuska nagroda lotnicza „Coupe Lamblin“, została przyznana w roku bieżącym lotnikom Hernu i Philippe, którzy na samolocie Farman Jabiru w najkrótszym czasie przebyli konkursową odległość Le Bourget—Istres—Le Bourget.

Sprostowanie. W Nr. 21-ym w ogłoszeniu firmy „Magnet“ wydrukowano właśc. Z. Peplowski i M. Lewandowski powinno być Z. Popławski i M. Lewandowski.

W Nr. 23-ym w ogłoszeniu f. „Wulkanizator“ wydrukowano Nr. tel. 311-66 powinno być 131-66.

Odpowiedzi Redakcji.

WPan Rutowski i S-ka, Bydgoszcz. Adres fabryki Locomobil jest: Locomobil Company. Bridgepark, Mainstreet Nr. 2. Connecticut U. S. A.

WPan Jan Dąbrowski, Dąbrowa. Adres fabryki Ballot jest następujący: Etablissements Ballot, constructeur d'automobiles, Boulevard Brune 27 a'39 Paris, France. Fabryka ta wystawiła w ostatnim salonie paryskim dwulitrowki typu sport i typu turystycznego.

WPan Marjan Bryskier, Szklarnia Paulina, w Częstochowie. Adresy firm posiadających zastępstwa motocykli są następujące: Aleksander Andrzejewski, Warszawa, Świętokrzyska 2, motocykle marki Harley-Dawidson i samochody Hupmobile. B. Wahren, Warszawa, Świętokrzyska Nr. 26, motocykle Wanderer, Ner-a-car i D. K. W. „Polisam“, Warszawa, Nowy świat, motocykle marki Indian. We Lwowie firma Cyklecar, Jagiellońska Nr. 8, motocykle marki Rudge i inne. Opinję co do wymienionych marek przesyłamy listownie.

WPan inż. A. Glück, Kraków. Numer poprzedni wyszedł z opóźnieniem z powodu zapiecztowania drukarni, w której drukowano „Auto“. Następne wyjdą już regularnie. Od nowego roku obejmuje Automobilklub całkowicie redakcję „Auta“. Jest to dalszy etap rozwoju „Auta“, gdyż, posiadając większe środki materialne, będzie mogło „Auto“ dawać więcej ilustracyj i więcej materiału.

Dla pierwszorzędnego
Zastępstwa Automobilowego

POSZUKUJE SIĘ

Spółnika Fachowca

NA KONGRESÓWKĘ i POZNAŃSKIE
LOKAL POŻĄDANY.

DOGODNE WARUNKI SPRZEDAŻY

Zgłoszenia pod „AUTOLOKAL“
do Biura Reklamy „PRASA”

KRAKÓW,
ulica Karmelicka Nr. 16.



KAWIOR ASTRACHAŃSKI
SERY wykwintne, **KONSERWY, RYBY,**
SPIRYTUALJE i artykuły codziennego
użytku polecają w detalu **najtaniej**

Kuryluk i Bobrowski S. A.

HALE MIROWSKIE
Hotel POLONJA i KREDYTOWA № 16.

OGŁOSZENIE SPRZEDAŻY.

W Centralnych Składach Samochodowych
dnia 5-go stycznia 1925 roku odbędzie się
sprzedaż z wolnej ręki odpadków gumowych,
gum, akcesorji, części zamiennych samocho-
dowych oraz szmelcu metalowego; bliższych
informacji udziela Komisja Zakupów Centr.

Składów Samochodowych

PRAGA, STALOWA Nr. 62
od 10-tej do 14-tej codziennie.

p. o. D-CY CENTR. SKŁADÓW SAMOCHOD.

KRAJEWSKI

Major



**Kuster
& Marosky**

BERLIN SW, 68.
Linden-Strasse 18-19.

**Akcesorja
Samocho-
dowe**

Adres telegraficzny:
LIMOFON-BERLIN



Prosimy o odnowienie
prenumeraty za kwar-
tał I-szy 1925 roku

zł. 4.



J. ADAMCZEWSKI

AKCESORJA SAMOCHODOWE || ARTYKUŁY TECHNICZNE

Warszawa, Nowy Świat 12. Telefon 265-36.