



W WARS



ORGAN PODOFICERÓW WOJSKA LĄDOWEGO MARYNARKI WOJENNEJ

Kolekcja
Emila Kornasia

32 lata doświadczenia
35 tysięcy robotników
20 milionów metr. kwadr.
powierzchni warsztatów
12 wielkich fabryk mecha-
nicznych, stalowni i odlewni
Olbrzymia skala produkcji



„jest wyrazem
niezłomnej
woli i czynu”

(D'Annunzio)

Samochody osobowe: Samochody ciężarowe:

Mod. 514 — 6/30 km.

Mod. 521 — 10/50 km.

Mod. 525 — 14/70 90 km.

Mod. 614 — 1000 kg.

Mod. 621 L — 2000 kg.

Mod. 621 P — 3500 kg.

Specjalne podwozia autobusowe: 621RL i 635
Podwozia ciężarowe z silnikami Diesla: 632-4t. i 634-6t.
Aeroplany — Silniki lotnicze — Silniki Diesla — Zespoły
silnikowe do łódek motorowych — Wagony — Lokomotywy
i wagony motorowe — Czołgi — Traktory — Wozy specjalne
wojskowe — Samochody pożarnicze — Cysterny — Wywrotki

POLSKI FIAT S. A.

WARSZAWA HOTEL EUROPEJSKI

Zdobyte nagrody w roku zeszłym i obecnym przez samochody i motocykle polskiej produkcji

„Oświęcim-Praga”

świadczą najlepiej o wartości samochodu i motocykli.

Specjalne warunki nabycia samochodów i motocykli dla jednostek wojskowych i pp. oficerów.

Salon wystawowy Warszawa, Wierzbowa róg Fredry, tel. 202-13, 202-14.



Państwowa Wytwórnia Aparatów Telegraficznych i Telefonicznych

Warszawa - Praga, ul. Grochowska Nr. 30

Telefony:	Ogólny 10-0029	Kierownik tech. 10-15-24	Buchalterja 10-13-30	Dział Handlowy 10-00-00	Kontr. tech. 10-05-63	Dział Pers. 10-01-45
-----------	-------------------	-----------------------------	-------------------------	----------------------------	--------------------------	-------------------------

Dyrektor Naczelny
10-00-07

Aparaty telefoniczne i łącznice (centrale) dla linii publicznych, wojskowe i kolejowe. Bezpieczniki, przełączniki, odgromniki i t. p. Aparaty telefoniczne morskowskie typu pocztowego i kolejowego. Aparaty telegraficzne juzowskie. Aparaty prądów słabych oraz części składowe do wszystkich powyższych aparatów.

PAŃSTWOWE ZAKŁADY INŻYNIERJI I ZAKŁADY MECHANICZNE URSUS S. A.

DYREKCJA: WARSZAWA, KRÓLEWSKA 18, TELEFON 548-10

SAMOCHODY CWS, URSUS, SAURER
CIĘŻAROWE. PÓŁCIĘŻAROWE. OSOBOWE, AUTO-BUSY

MOTOCYKLE CWS

KAROSERJE
SAMOCHODOWE, PRZYCZEPKI

REGULATORY SZYBKOŚCI

SILNIKI
ROPOWE DIESEL — URSUS OD 4 DO 500 KM

AGREGATY
DLA ROLNICTWA, OŚWIETLENIA

ARMATURY I ODLEWY
DLA CUKROWNICTWA. GORZELNICTWA. KANALIZACJI. WODOCIĄGÓW

STOPY ŁOŻYSKOWE
KONSTRUKCJE ŻELAZNE
WINDY, KAFARY, WOZY

MOTORÓWKI
MORSKIE I RZECZNE, KUTRY RYBACKIE, PROMY. POGŁĘBIARKI. ŁODZIE, ŚLIZGOWCE

ANALIZY CHEMICZNE
STALI, ŻELAZA. STOPÓW, MATERJAŁÓW PALNYCH I OPAŁOWYCH. SMARÓW, RUD, ZUŻLI, WODY, GAZÓW. FOTOGRAFJE MIKRO I MAKROSKOPOWE. ANALIZY W CIĄGU 24 GODZIN

NAJWYŻSZE ODZNACZENIA NA WYSTAWACH KRAJOWYCH I ZAGRANICZNYCH

POPIERAJĄ PRZEMYSŁ KRAJOWY NABYWAJĄC WYROBY

P. Z. INŻ.-URSUS

Towarzystwo Starachowickich Zakładów Górniczych Sp. Akc.

Odlewy stalowe
z pieca elektrycznego
wysokowartościowe

ZARZĄD W WARSZAWIE — WARECKA Nr. 15.

NOWOŚĆ!

NOWOŚĆ!

WAŻNE DLA TEATRÓW ŻOŁNIERSKICH I LUDOWYCH

Świeżo ukazał się III tomik
Biblijoteczki Teatralnej „Wiarusa”

JADWIGA TUROWICZÓWNA

INSCENIZOWANE PIEŚNI LUDOWE

CENA 2 ZŁOTE

Podany w tej książce zbiorek pieśni ludowych opatrzony jest tekstem nutowym przy każdej piosence oddzielnie. Ponadto zawiera szczegółowe wskazówki dla reżysera i wykonawców.

Tomik ten znakomicie przyczyni się do rozszerzenia repertuaru teatrów żołnierskich i ludowych, wprowadzając na scenę tak pożądane zawsze urozmaicenie.

DO NABYCIA:

w Administracji „Wiarusa”, Warszawa, Aleja Ujazdowska 1, 3, 5
oraz w Głównej Księgarni Wojskowej, Nowy Świat 69

*„Nie ci, którzy dużo zarabiają, ale ci,
którzy oszczędzają—stają się bogatymi”*

Komunalna Kasa Oszczędności

M. ST. WARSZAWY

Centrala: Traugutta 5. Tel. 673-90, 673-99, 755-01

Oddział I: ul. Wierzbowa Nr. 9. Telefon 505-05
Oddział II: ul. Targowa 65 (Praga). Tel. 10.15-50

Przyjmuje oszczędności
od jednego złotego
Otwiera rachunki czekowe
i rachunki w obcej walucie

Za całość wkładów ręczy Gmina
m. st. Warszawy całym swoim
majątkiem i dochodami miasta.

Kasa lokuje wkłady przeważnie
na hipotekach nowobudujących
się domów i tą drogą przyczynia
się do rozwoju Miasta
i do złagodzenia bezrobocia

Godziny urzędowania:

Centrala	—	8.30 — 19.30	(bez przerw)
Oddział I	—	8.30 — 14.30	i 17.45 — 19.15
Oddział II	—	9.30 — 14.30	i 17.45 — 19.15

Od 1-go czerwca do 15-go września Oddziały
Komunalnej Kasy Oszczędności m. st.
Warszawy w soboty wieczorami są nieczynne

Wpłacajcie punktualnie prenumeratę, gdyż 10 sierpnia

nastąpi kolejne ciągnięcie premji dla regularnie płacących.

WIARUS

Nr. 31

ORGAN PODOFICERÓW WOJSKA LĄDOWEGO
I MARYNARKI WOJENNEJ

Rok II

Warszawa, 2 sierpnia 1931 r.



TRANSPORT CZOLGA PRZEZ RZEKĘ.

MOTORYZACJA ARMJI U INNYCH SĄSIADÓW

Stosowanie na szerszą skalę motoryzacji wojska wymaga przede wszystkim dobrze rozwiniętego krajowego przemysłu samochodowego. Import maszyn z zagranicy sprawy tej rozwiązać nie może zarówno ze względu na olbrzymie koszty, jako też ze względu na trudność — a często niemożliwość uzupełnienia sprzętu motorowego tą drogą w razie wojny. Stąd też — mimo, że hasło motoryzacji wojska przyjęło się już we wszystkich państwach — możliwości wprowadzenia motora do wojska w różnych państwach przedstawiają się inaczej. Tylko nieliczne kraje, rozporządzające potężnie rozwiniętym przemysłem samochodowym, są w stanie nadążyć w szybkim tempie techniki.

Z dwóch naszych najbliższych sąsiadów znacznie większe pod tym względem możliwości mają — rzecz prosta — Niemcy, które już przed wojną posiadały własny przemysł samochodowy bardzo dobrze postawiony. W latach wojny — a nawet i w okresie powojennym rozwinął się on bardzo poważnie, czemu w dużej mierze sprzyja gęsta, pysznie rozbudowana sieć dróg. Według oficjalnej statystyki nasycenie Niemiec sprzętem samochodowym przedstawia się bardzo poważnie. Wystarczy podać tu kilka porównawczych cyfr. Ogólna ilość samochodów osobowych w Rzeszy wynosiła w 1924 r. 132.179, — w r. 1930 wynosiła już 501.254 szt. Ogólna ilość samochodów ciężarowych, wynosząca w r. 1924 — 60.629 szt. wzrosła w 1930 r. do 157.432 szt. Ilość motocykli wzrosła w tymże czasie z 97.965 do 731.237 szt., a ilość ciągników z 1.026 do 29.947 szt.

Ogólnie biorąc w r. 1929 jeden pojazd silnikowy przypadał na 45 mieszkańców.

Olbrzymi ten rozwój automobilizmu przy istnieniu silnego krajowego przemysłu samochodowego daje bardzo poważne możliwości dla motoryzacji i mechanizacji armji niemieckiej. Ograniczenia traktatowe (traktat wersalski nie pozwala Reichswehrze utrzymywać broni pancernych wogóle) nie pozwala jednak Niemcom wykorzystać tych możliwości w całej pełni.

Mimo to jednak sprawa motoryzacji Reichswehry przedstawia

się zupełnie poważnie. Główne usiłowania Niemców w tej mierze zmierzają w kierunku motoryzacji artylerji i taborów. Wszystkie dowództwa pułków artylerji zostały już przed paru laty zmotoryzowane, jako też jedna baterja na pułk. Większość wojsk taborowych również na dystansie ostatnich paru lat została zmotoryzowana. Z broni pancernych armja niemiecka utrzymuje tylko 105 samochodów pancernych *nieuzbrojonych*.

Lepiej pod tym względem wyposażona została policja (Schupo) niemiecka, która posiada 150 niegasienicowych samochodów pancernych, uzbrojonych w 2 ciężkie karabiny maszynowe.

Organizacje cywilno-wojskowe, zwłaszcza Stahlhelm i Hitlerowcy, dysponują zupełnie poważnymi ilościami sprzętu motorowego.

Obraz ten zmieniłby się w jednej chwili w razie jakiegokolwiek zawieruchy wojennej. Władze wojskowe niemieckie miałyby możność nadzwyczajnie szybkiego uzupełnienia sprzętu motorowego drogą rekwizycji, a przemysł niemiecki samochodowy byłby w stanie pokrywać poważne zapotrzebowania wojska. Wedle wszelkiego prawdopodobieństwa znalazłyby się wówczas i owe zabronione traktatem czołgi, które przecież tak łatwo dają się przerobić z pewnych typów ciągników.

Inaczej sprawa wygląda u naszego wschodniego sąsiada. Tam wprowadzie nie istniały i nie istnieją żadne ograniczenia traktatowe, nie istniał również jednak i przemysł samochodowy, który dopiero w ostatnich latach wielkiej wojny zaczynał stawiać pierwsze swoje kroki. Pod względem gęstości sieci dróg i ich wartości Rosja stała i stoi dziś jeszcze bardzo daleko w tyle poza innymi państwami Europy. Ilości sprzętu samochodowego, będącego w obiegu w Rosji jeszcze przed paru laty, wyglądały bardzo niepozornie. Stan ten jednak w okresie ostatnich lat zaczyna się dość szybko zmieniać. Rosja — zdając sobie sprawę z wagi tej kwestji z punktu widzenia przygotowań wojennych — wysunęła hasło pośpiesznej motoryzacji. Poza wzrastającą stale produkcją krajową — wpływać zaczęły do Rosji duże

ilości sprzętu importowanego z zagranicy. Plan pięcioletni położył silny nacisk na rozbudowę przemysłu samochodowego: w kilku punktach Rosji powstają lub już powstały wielkie wytwórnie samochodów i traktorów.

W miarę tego wzrostu ilości sprzętu samochodowego władze wojskowe energicznie zabrały się do sprawy motoryzacji czerwonej armji. Z zagranicy sprowadzono poważne ilości maszyn pancernych najnowszej typu — a jednocześnie rozpoczęto produkcję własnych udoskonalonych typów samochodów pancernych, czołgów i ciągników. Zgodnie ze stałym swym systemem do akcji popierania motoryzacji armji wciągnięto ludność cywilną, której „wdowi grosz” idzie na zakup sprzętu wojskowego.

Opierając się na licznych artykułach z prasy sowieckiej wojskowej i cywilnej, przypuszczamy, że usiłowania władz wojskowych w dziedzinie motoryzacji armji czerwonej idą w trzech głównych kierunkach:

1-o motoryzacja artylerji ciężkiej i tworzenia kolumn samochodowych do transportu wojska i sprzętu,

2-o tworzenia oddzielnych dużych jednostek zmechanizowanych, składających się z broni pancernych, artylerji, piechoty i saperów na samochodach do zadań samodzielnych,

3-o tworzenia mniejszych oddziałów zmechanizowanych do współdziałania z wielkimi jednostkami piechoty.

O ilościach posiadanego dzisiaj przez Rosję sprzętu mówić jest rzeczą bardzo trudną, bowiem cała organizacja i dylokacja pokojowa armji czerwonej traktowana tam jest jako tajna. Należy jednak przypomnieć, że w ostatnich dwóch latach ilości tego sprzętu wzrosły bardzo poważnie, a wartość jego z technicznego punktu widzenia podniosła się wysoko. W miarę realizacji planu pięcioletniego możliwości wyposażenia armji czerwonej w sprzęt motorowy będą wzrastać stosunkowo szybko.

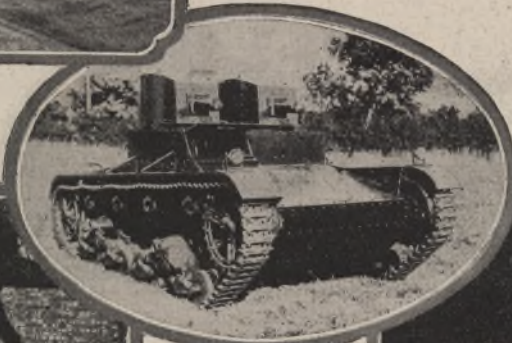
Znacznie gorzej przedstawia się sprawa rozbudowy dróg, co niewątpliwie hamuje nieco rozwój automobilizmu w Rosji. I w tej jednak sprawie zrobiono tam już sporo.

VICKERS-ARMSTRONGS LIMITED

TRAKTORY I CZOŁGI



Lekki traktor w terenie.



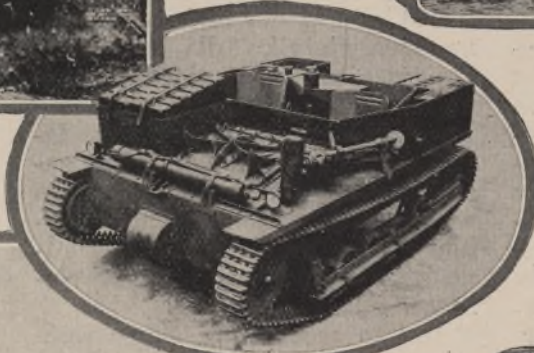
6-cio tonnowy czołg, szybkość 35 km/godz.



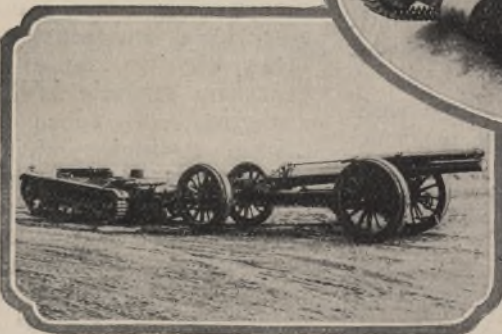
Czołg wojska angielskiego przebijający mur.



Czołg przewożony przez rzekę na składanych pontonach Vickers-Armstrongs-Straussler.



Carden-Loyd z 3 calowym moździerzem i 75 szt. amunicji.



Traktor ciągnący ciężkie działo polowe angielskie — waga 9 tonn.



Carden-Loyd na transporterze ciągnięty przez 6-koł. ciężarówkę Vickers-Armstrongs-Crossley; oszczędza gąsienicę.



MOTORYZACJA I MECHANIZACJA WOJSKA

Wojsko nowoczesne zmienia swoje oblicze z miesiąca na miesiąc, redukując do minimum wysiłek fizyczny żołnierzy. Wiedza i postęp zaopatruje je nieprzerwanie w szereg środków, mających na celu przyspieszenie transportów, oddziałów i sprzętu, oraz osiągnięcie maksymalnej zdolności i ruchliwości jak w natarciu tak i w obronie. Nie ulega kwestji, że w tym wyścigu wszystkich państw unowocześnienia swych wojsk odgrywa wielką rolę maszyna — maszyna — środek, który zastępuje wysiłek muskułów.

W czasie wielkiej wojny, czy też ostatniej z Moskwą byliśmy świadkami, jak wspaniałą pomoc walczącym dawał motor spalinowy.

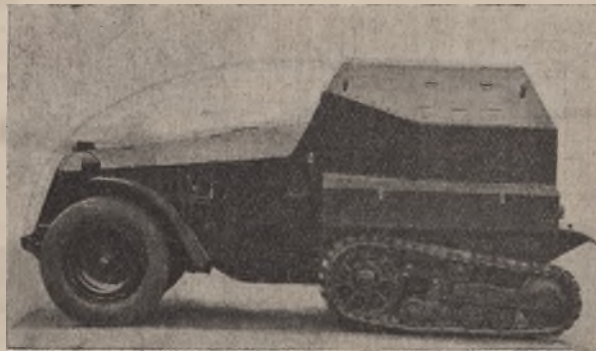
„Narodziny“ motoryzacji są jednocześnie z rozwojem automobilizmu.

Już w roku 1914 zarekwirowano we Francji wszystkie pojazdy mechaniczne w celu użytkowania ich do transportów wojska i sprzętu bojowego na front. Na zmotoryzowanie transportów wpłynęły tak wysoce ważne momenty jak: konieczność dowozu na obszary frontowe olbrzymich ilości materiałów, jakich wymagała wojna pozycyjna, konieczność ewakuacji z obszaru frontowego rannych, chorych, oraz wszelkich zużytych materiałów. Niemniej ważnym również momentem była konieczność nadzwyczaj szybkiego operowania odwodami, wobec wyczerpywania się rezerw ludzkich.

Kolosalną rolę, jaką odegrały zmotoryzowane transporty w czasie wojny ocenił najlepiej marszałek Pétain, który otwarcie przyznał, że zaciekle bronione Verdun uległoby Niemcom, gdyby nie wspaniałe zorganizowane

kolumny samochodowe do przewozu rezerw sprzętu i t. d. Warto również zaznaczyć, że Francja zaczęła wojnę z 6 tysiącami, a skończyła z 90 tysiącami samochodów; zaś maksymalną wydajność transportów samochodami osiągnięto wczesną jesienią 1918 roku, gdy w ciągu doby przewieziono 100 tysięcy ludzi i 70 tysięcy tonn materiałów.

Jednak oddziały w ten sposób transportowane nie stanowią jeszcze jednostek zmotoryzowanych w sensie, jaki im jest już dziś w wielu wojskach dawany. Jednostki zmotoryzowane są to takie, które posiadają zmotoryzowane, towarzyszące im tabory.



Samochód pancerny na podwoziu Citroën-Kegresse.

artylerię, służbę łączności etc. — jednym słowem posiadają wszystkie składniki dla nich nieodzowne, lecz nie tylko dla żołnierzy, ale również odgrywające poważną rolę w czasie samej akcji bojowej. Więc, o ile stosunkowo łatwo jest transportować ludzi, zagadnienie komplikuje się skoro w grę wchodzi materiały ciężkie, jak np. artyleria, którą trudno jest transportować autami ciężarowymi.

Jest to zrozumiałe, skoro weźmiemy pod uwagę różne warunki terenowe.

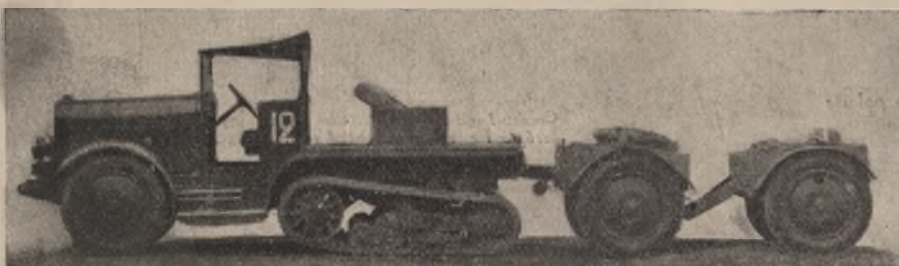
Zrozumiałem jest, że podczas wielkiej akcji wojennej transpor-

tuje się przede wszystkim na autach ciężarowych jednostki piechoty i to głównie te, które mogą być natychmiast użyte do akcji. Lecz proszę sobie wyobrazić rolę tych jednostek, dostarczanych szybko, lecz z wielkim wysiłkiem — skoro nagle spostrzegają, w samym momencie akcji, że są pozbawione poparcia swej artylerji, której ze względu na jej trakcję konną nie można było dostarczyć na stanowisko tak szybko, jak dostarczone były jednostki piechoty. Dokonywane transporty artylerji polowej samochodami ciężarowymi okazały się zbyt mało praktyczne, bowiem jednocześnie musiały jej towarzyszyć traktory, konieczne do ciągnięcia części i jaszczy, oraz posiadać zawsze materiał uzupełniający w postaci dźwigarek, ramp podjazdowych i t. p.

Niedogodności te usuwano wspaniałe samochód na gąsienicach — gąsienicach, będących epokowym wynalazkiem inżyniera francuskiego, Kegresse'a.

Wynalazca demonstrował swój samochód zaopatrzony w aparat gąsienicowy o taśmie gumowej już w roku 1917 w Carskim Siole, gdzie miał on spełniać rolę tak popularnego obecnie „śniegowca“.

Dopiero z biegiem czasu oceniono właściwości gąsienicy, jej praktyczne zastosowanie, które zawdzięcza sposobowi, w jaki toruje sobie drogę, a mianowicie: gdy koła zwykłego samochodu toczą się po mnicj lub więcej grząskim gruncie kółka aparatu gąsienicowego toczą się po — taśmie gąsienicowej, układanej przed nimi na piasku, lub błocie. Np. gąsienica samochodu Citroën-Kegresse, ostatniego typu składa się z mocnej taśmy gumowej, prasowanej, z trudnością poddającej się rozciąganiu, na którą nałożony jest szereg płytek metalowych żeliwnych (w ciągnikach), lub z lekkiego stopu (w samochodach śniegowych). Jednak płytki metalowe nie są właściwą „podeszwą“ gąsienicy, bowiem dawałaby ona ów niepożądany hałas podczas jazdy. To też na płytki



Ciężki traktor ciągnie przyczepki o ładzie 8 tonn.



Skombinowana dźwigarka artyleryjska i transporter dla polowej artylerji. — Traktor z jaszczykiem i transporterem.

metalowe, zaopatrzone po bokach w zagięcia, nałożone są żeberka gumowe, które przy jeździe po drodze bitej faktycznie niosą ciężar samochodu. Po zjechaniu w teren, lub na drogę piaszczystą, ciężar samochodu wgniata żeberka gumowe w grunt i wówczas rolę gąsienicy spełniają głównie płytki metalowe, dzięki czemu na jeden cm² drogi przypada tak nieznaczne obciążenie,

że gąsienica prawie wcale się nie zagłębia i samochodowi nie grozi ugrzęźnięcie, nawet na niezbyt głębokich bagienkach.

Zastosowanie gąsienicy, to olbrzymi krok w motoryzacji wojska.

Zaprzągnięto do pracy nad udoskonaleniem środków technicznych, już w trakcie wojny wynalezionych, najlepszych konstruktorów, stworzono cały szereg instytutów doświadczalnych. Dzięki wspólnemu rozwojowi nowoczesnej techniki z każdym dniem ulpsza się broń pancerną, dalekosznelne działa i t. d.

Przyszła wojna, jak należy sądzić z tych wszystkich nowych wynalazków i sposobów walki, już nie będzie walką człowieka z człowiekiem, lecz walką maszyny z maszyną, walką umysłów ludzkich i zdolności, dających do dyspozycji swym dowództwom coraz to nowe źródła przewagi nad nieprzyjacielem.

Nie ulega kwestji, że motoryzacja wojska np. we Francji, Anglii i Stanach Zjednoczonych weszła już w fazę realizacji, a szczególnie w Anglii, która już dziś ma najbardziej nowoczesne, zmotoryzowane i zmechanizowane wojsko.

O ile motoryzacja piechoty i artylerji jest stosunkowo łatwa,

w przeciwieństwie kawalerja przedstawia daleko więcej trudności. Zmotoryzowana kawalerja nie szuka bowiem wyłącznie tylko transportów dla ludzi i koni, w celu zaoszczędzenia wysiłku, lecz zwraca wielką uwagę na powiększenie swjej siły ogniowej przez przydanie nowych jednostek i to nadzwyczajnie ruchliwych, jak np. lekkich pancernych

choćby wynikająca z różnic terenowych.

Zastąpienie konia, jako siły pociągowej, przez traktor na gąsienicach w artylerji polowej posiada swoje nadzwyczajne zalety. W czasie akcji bojowej „gąsienice” nieporównanie szybciej i sprawniej spełniają swoje zadanie od konia. Specjalne podwozienia, zaopatrzone w aparaty gąsienicowe Kgressé'a, dostosowane np. do dział 75, 105 i 155 mm wykonywują wszelkie obroty tak nadzwyczajnie łatwo i szybko, z taką precyzją, że nawet porównywać nie można do czasów, gdy do dział tych stosowano trakcję konną.

Dla orientacji podać możemy, że np. pełna jednostka artylerji polowej zmotoryzowanej, posuwają się na dłuższym dystansie, z szybkością 20—25 km. na godzinę.

Więcej jeszcze zalet od samochodów pancernych wykazały czołgi już w czasie słynnej „batalji czołgów” pod Cambrai w 1917 r. Mało ruchliwy ówczesny czołg, okazał się bronią tak groźną, że w czasie pokoju konstruktorzy zajęli się jego udoskonalaniem. I dziś np. w czasie ostatnich manewrów angielskich pod Aldershot i na równinach



Traktor artyleryjski z działem 75 m/m w przejeździe przez bagno.

nych samochodów z karabinami maszynowymi, traktorów gąsienicowych, motocykli etc.

Naturalnie z doświadczeń wojennych wynika, że jeszcze, a szczególnie u nas, kawalerja posiadać będzie poważne znaczenie przez długi okres czasu i zmotoryzowana kawalerja inną rolę odgrywać będzie na zachodzie kraju, a inną na wschodzie, już



Traktor w zastosowaniu dla lotnictwa (holowanie samolotu).

Salisbury podziwiać mogliśmy precyzyjnie, będące ostatnim tworem techniki, wykonane „czołgi-muchy“ z obsługą 2-ch ludzi, uzbrojone w karabin maszynowy, lub działko przeciwczołgowe; opancerzone wozy wywiadowe. Manewry te dały poznać światu, jak wielką rolę posiada dla państwa świecnie zmechanizowane wojsko.

Zagadnienie motoryzacji wojska nie jest kwestją łatwą — wymaga gruntownego przestudjowania, połączonego ze stałymi próbami i doświadczeniami. Nie należy bowiem zapominać, że stopień i zakres motoryzacji wojska zależy od całego szeregu czynników, jak od: stopnia motoryzacji życia gospodarczego kraju (ilości pojazdów mechanicznych), stanu dróg bitych, rozwoju rodzimego przemysłu samochodowego, zabezpieczenia materiałów pędnych i smarów, zapewnienia naprawy sprzętu silnikowego, dostosowania sprzętu i materiału wojskowego do trakcji



Zmotoryzowani dragoni francuscy.

silnikowej i od środków budżetowych.

Z tego względu zbyt szybkie tempo motoryzacji wojska, nieusprawiedliwione wynikami studjów praktycznych i nie odpowiadające realnym warunkom — przynieść może raczej szkodę niż pożytek.

O ile chodzi o motoryzację i mechanizację wojska u nas — to nie ulega kwestji, że naszym władzom wojskowym czynią wszystko, aby wojsko polskie

odpowiadało postulatam obrony państwa.

Wiemy bowiem dobrze, jaką wagę przywiązują nasi sąsiedzi: Sowiety i „biedne“ Niemcy do motoryzacji wojska.

Sowiety uparcie dążą do stworzenia własnego przemysłu produkującego samoloty, czołgi, traktory etc., dążą do wyposażenia wzorowego technicznie wojska, budują szosy strategiczne i na zbrojenie wydają olbrzymie sumy.

„Zbankrutowane“ Niemcy wiemy jak wysokie posiadają uprzedmiotowienie kraju, oraz zdobyte doświadczenie z ostatniej wojny — jak poza plecami stróżów ograniczeń traktatowych przygotowują motoryzację swych sił zbrojnych. Nie jest już bowiem tajemnicą, jak naprzykład naczelne niemieckie władze wojskowe projektują w pierwszej linii zmotoryzować kawalerję przez dołączenie do niej całych dywizjonów „gąsienicowych“, samochodów pancernych. Czuwamy!

MOTORYZACJA I MECHANIZACJA SAPERÓW

Motoryzacja i mechanizacja wojska jest dziś bodajże najbardziej aktualnym i palącym zagadnieniem we wszystkich państwach. Wspaniałe zdobycze nowoczesnej techniki, coraz to nowe ulepszenia, nowe wynalazki są skwapliwie wykorzystywane.

Przez motoryzację wojska rozumiemy zastosowanie silników do poruszania narzędzi walki (samochody pancerne, czołgi i t. d.), oraz do przewożenia (ciągnięcia) sprzętu i materiału wojskowego, oraz ludzi.

Natomiast mechanizacja stanowi pojęcie znacznie szersze niż motoryzacja. Mechanizacja to zastąpienie pracy ludzkiej i zwierzęcej pracą maszyn. W wojsku zaliczymy do mechanizacji, poza środkami silnikowymi — automatyzację broni palnej, zastosowanie maszyn do budowy mostów, linii telefonicznych, do robót ziemnych i t. d.

Nieocenione poprostu usługi oddaje mechanizacja pracy i motoryzacja w wojskach saperskich. Sprezycować się one dadzą następująco:

- 1) bardzo wydajne zwiększenie pracy jednostek saperskich;
- 2) wielka oszczędność w wykonanej pracy saperskiej, oraz oszczędność w siłach ludzkich dla transportu sprzętu;



Kafary z winda elektryczna.

- 3) znaczne zwiększenie ruchliwości taktycznych zmotoryzowanych jednostek w stosunku do jednostek saperskich i sprzętu przewoźnego w zastępstwie trakcji konnej;

- 4) niezależność zmotoryzowanych jednostek saperskich, wzgl. sprzętu saperskiego od linii kolejowych.

A teraz przez odpowiednie zestawienie postaramy się zobrazować czytelnikowi te ogromne korzyści, jakie wynikają z mechanicznych narzędzi pracy, jak: katar mechaniczne (elektryczne i spalinowe), narzędzia mechaniczne (czopiarki, gwoździarki, świdy, piły i t. d.), oraz ze zmotoryzowanych kolumn pontonowych, silników przyczepnych do pontonów i transportu sprzętu samochodami.

1) Kafary.

Kafar mechaniczny:

- a) obsługa 3—4 ludzi;
- b) wydajność dzienna przy zabijaniu pali do podpór mostowych — 20 metrów;



Zmotoryzowana kolumna pontonowa.

c) koszt utrzymania 4 ludzi — 4 złote;

d) koszt materiałów pędnych (8 godzin pracy) — 4 zł.

Razem — koszt zabicia 20 m bieżących pali — 14 zł.

1 metr bieżący pala — 70 groszy.

Kafar ręczny zroykły.

a) obsługa 15—18 ludzi;

b) wydajność dzienna przy zabijaniu pali do podpór mostowych — 15 metrów;

c) koszt utrzymania 18 ludzi — 45 złotych.

Razem — koszt zabicia 15 metrów bieżących pali — około 45 zł.

1 metr bieżący pala — 3 zł.

Z powyższego wynika, że jakkolwiek jednorazowy koszt zakupu kafarów mechanicznych jest wyższy, niż ręcznych — to jednak szybko się amortyzuje.

2) Narzędzia do obróbki drzewa.

Gwoździarki, czopiarki, świdy i t. d. — mechaniczne, przy obsłudze jednego cieśla — czas wykonania gniazda, lub czopa — 5 minut.

Dłuty, piły, świdy — jeden cieśla — czas wykonania gniazda, lub czopa ręcznie — 50 minut.

Korzyści oczywiste.

Z powyższego widzimy, że przy użyciu narzędzi zmechanizowanych — wydajność pracy saperskiej zostaje dziesięciokrotnie zwiększona.

3) Przeprowa.

Człon (tratwy) na pontonach, zaopatrzone w silniki przyczepne, w porównaniu z ręcznym przewozem — przeprowa czterokrotnie większa. Poza tem możliwość przybicia do brzegu w okre-

ślonym ściśle miejscu i co podkreślić jeszcze należy — to niezmęczona obsługa.



Szef saperów M. S. Wojsk.
pplk. Stanisław Arczynski.

4) Budowa mostu pontonowego.

Po przygotowaniu i zestawieniu członów, budowa mostu długości 300 m bieżących, przy użyciu członów, poruszanych wiosłami — trwa około półtorej godziny.

Natomiast przy użyciu członów, poruszanych silnikami spalinowymi — budowa mostu trwa 35 minut.



Transport pontonów kolejką polową.

Reasumując stwierdzić należy, że szybkość zestawienia mostu z przygotowanego materiału, przy użyciu silników przyczepnych, jest prawie trzykrotnie większa. Różnica ogromna, a w czasie działań wojennych nieoceniona.

5) Zmotoryzowane kolumny pontonowe.

Dzienny przemarsz kolumny zmotoryzowanej wynosi od 200—300 klm, a o trakcji konnej 20—30 klm. Ruchliwość zatem zwiększona dziesięciokrotnie.

Z powyższych zestawień widzimy więc, jak doniosłą rzeczą jest zmechanizowanie i zmotoryzowanie wojsk saperskich.

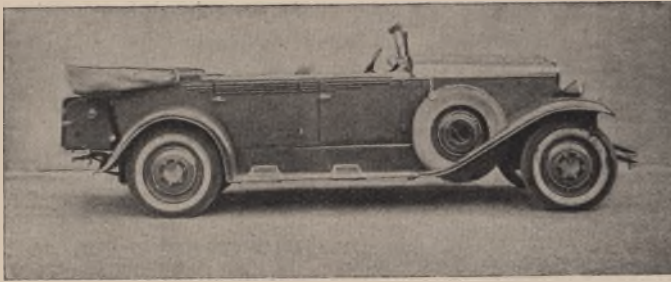
Podkreślić należy wspaniałe prace wojsk saperskich w okresie pokojowym przy odbudowie zniszczonych i budowie nowych mostów i to szczególnie na naszych kresach wschodnich.

Ludność miejscowa ocenia z nieklamną radością prace wojska — prace, które przyczyniają się wybitnie do ułatwienia komunikacji dla okolicznych osiedli.

Warto zobaczyć np. takich Poleszuców, jak z wielkim nabożeństwem, a jednocześnie z podziwem i pewnym niedowierzaniem, przypatrują się tym „warszackim sztuczkom“, na te maszyny, co to żrą benzynę, wiercą dziury i smukłe kłocę zamieniają na deski i kantówki. Imponuje im niezwykle szybkie tempo pracy, masywne wykonanie — im, którzy przywykli do pracy powolnej, „systematycznej“.

Starzy Poleszucy, przyglądając się robotom, pykają z fajek i kiwając głowami stwierdzają:

— Ho, ho — to nasze polskie wojsko, to jakieś całkiem inne, jak dawne ruskie. Tamci to tylko pili i do dziewuch się brali, a ci to pracują niby czarty...



Torpedo 8 cylindrowe C. W. S.



„Ursus” — autobus.

WOJSKA TECHNICZNE PIONIEREM MOTORYZACJI

Niewątpliwie zdajemy sobie dokładnie sprawę z tego, że nie może być mowy o zrównaniu się w rozwoju gospodarczym z krajami Europy zachodniej dopóki nie będziemy posiadali w dostatecznej ilości tego podstawowego narzędzia pracy, jakim jest dziś samochód. tłumaczenie tego jest zbędne i zagadnienie polega na tem, w jaki sposób dać to narzędzie w ręce najszerszych warstw kupców, przemysłowców, rolników, lekarzy i wogóle tych wszystkich, komu jest ono potrzebne w celu oszczędzenia czasu i podniesienia wydajności pracy.

Jak wiadomo automobilizm rozwija się w Polsce w znacznej części zapomocą taboru sprowadzanego z zagranicy. Polska jest terenem eksploatacji firm samochodowych całego świata. Różnorodność marek jest większa, niż gdziekolwiek indziej. Koszty handlowe ogromnej ilości przedstawicielstw stanowią niewspółmiernie wielkie obciążenie każdego samochodu i podnoszą jego cenę. Z tych samych przyczyn (mała ilość samochodów jednej marki) obsługa samochodów nie może stać na wysokości zadania; każdy remont wymaga dłuższego unieruchomienia wozu, co podrywa wszelką kalkulację kosztów eksploatacji i uniemożliwia nabyćie samochodu każdemu, kto

patrzy na samochód jako na narzędzie pracy, które musi się amortyzować i opłacać.

Jasnym jest, że stan taki nie może prowadzić do rozwoju motoryzacji, nie mówiąc już o tem, że finansowo nie wytrzymałybyśmy importu samochodów w tych rozmiarach, jak tego potrzeby życia wymagają.

To też rozwiązania tej sprawy oczekiwaliśmy ze strony przemysłu krajowego. Omawiając ją musimy podkreślić wielką rolę wojsk technicznych na polu pracy pokojowej, pracy, która niewątpliwie walnie przyczyni się do rozwiązania tak ważnego zagadnienia, jak motoryzacja.

Historia wojsk technicznych byłaby niekompletna, gdyby w niej brakło oświetlenia tej dziedziny, na której rozwój techniki wojskowej zajął się tak silnie z rozwojem techniki samochodowej i radjowej.

Od samego początku odrodzenia polskiej siły zbrojnej władze wojskowe przywiązywały wielką wagę do posiadania w kraju zakładów przemysłowych zdolnych zaopatrzyć wojsko w niezbędny sprzęt techniczny.

Początkowo, wzorując się na państwach zachodnich przyjęto założenie, że w zasadzie gotowy sprzęt winien być dostarczony wojsku przez prywatne zakłady przemysłowe, a wojsko we wła-

snym zakresie miało prowadzić tylko warsztaty przeznaczone do konserwacji i remontu. Okazało się jednak wkrótce, że warunki, w jakich znalazła się Polska, zniszczona przez okupację i działania wojenne, oraz ewakuację, są zupełnie odmienne od warunków, w jakich znajdują się państwa, rozwijające swój przemysł od dłuższego szeregu lat w normalnych pokojowych warunkach.

Tworzące się w wielkim pośpiechu wojsko wciągnęło do swych szeregów całą zdatną do pracy część społeczeństwa, dewaluacja pieniądza zniszczyła kapitały, znajdujące się w rękach tej warstwy ludzi, która w każdym kraju stanowi o jego rozwoju i wartości, przenosząc te kapitały w ręce powojennych bogaczy, którzy wzbogaceni na spekulacji nie mieli ani chęci, ani kwalifikacji do twórczej pracy przemysłowej.

Tak więc Polska po wojnie znalazła się w sytuacji wręcz odmiennej niż inne kraje zachodnie. warsztaty pracy były zniszczone, kapitałów nie było lub znajdowały się w rękach ludzi, nieumiejących obracać nimi z korzyścią dla Państwa, a jednostki zdolne do podjęcia tej pracy służyły w szeregach armji.

Stąd też wynikły dwa charakterystyczne dla naszych warunków zjawiska. Z jednej strony pomimo bardzo silnego poparcia ze strony wojska, w postaci korzystnych obstalunków i pożyczek przemysł prywatny, szczególnie w zakresie samochodowym to jest podstawowy dla zaopatrzenia wojsk technicznych, nie mógł się należycie rozwinąć i okrzepnąć. Z drugiej wojskowe warsztaty reperacyjne, prowadzone przez inżynierów i przemysłowców w mundurach, rozwijały się ponad ramy wyznaczone.



Dźwigarka artyleryjska.

im przez organizację wojskową. Niektóre z nich, jak Centralne Warsztaty Samochodowe M. S. Wojsk, zdystansowały na tem polu wszelkie zakłady prywatne i pierwsze w Polsce podjęły budowę samochodów.

Rok 1926, który przyniósł tak zasadnicze zmiany w naszym życiu państwowym, zmienił też ustosunkowanie się władz do roli warsztatów wojskowych. Wobec wykazanej przez nie inicjatywy i zdolności produkcyjnej postanowiono nie ograniczać ich działalności do remontu, jak to było zasadniczo projektowane, lecz wykorzystać posiadane przez nie wyposażenie techniczne i fachowy personel do pracy przemysłowej w pełnym zakresie. Oficjalnym stwierdzeniem tego stanowiska czynników miarodajnych było wydane w dniu 17 marca 1927 r. rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej o komercjalizacji państwowych przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych. Na mocy tego rozporządzenia szereg warsztatów wojskowych, a w tej liczbie i Centralne Warsztaty Inżynierji, zostały zreorganizowane i uzyskały zasadniczo możliwość rozwijania produkcji w tym zakresie, w jakim były do tego zdolne.

Państwowe Zakłady Inżynierji utworzone z dawnych Centralnych Warsztatów Inżynierji przystąpiły najpierw do rozwiązania sprawy zaopatrzenia wojska w sprzęt radiowy. W okresie niespełna 2 lat pobudowano fabrykę, zaopatrzoną w maszyny i wspinał laboratoryjny, tak, że fabryka w pierwszym roku po reorganizacji wykazała się produkcją wartości około 5 milionów złotych, dając na rynek prywatny i dla wojska produkt pierwszorzędnej jakości po konkurencyjnych cenach.

Z kolei Państwowe Zakłady Inżynierji przystąpiły do znacznie trudniejszej sprawy budowy samochodów. Najpierw przystąpiono do opracowania planu produkcji samochodów ciężarowych, jako stanowiących zasadniczy sprzęt, wyposażenia wojska, a jednocześnie bardziej odpowiednich

jako obiekt produkcji dla naszych warsztatów, nie wyposażonych i nie zorganizowanych w ten sposób, jak słynne zakłady Forda lub Citroëna. W obecnej chwili Wytwórnia Samochodowa „Ursus”, będąca pod zarządem P. Z. Inż. jest w trakcie rozpoczęcia pracy. Sprawa samochodów osobowych i lekkich ciężarówek, które stanowią w każdym kraju gros taboru samochodowego i na których opiera się rozwój motoryzacji nie jest jeszcze rozwiązana.

Rozwiązanie motoryzacji w zakresie samochodów użytkowych jest teraz przedmiotem specjalnych prac Państwowych Zakła-



Lodzie motorowe rygbu Stoczni Modlińskiej (P. Z. Inż.).

dów Inżynierji. Podstawą tych prac jest dążenie do tego, by nie hamując rozwoju motoryzacji, a odwrotnie, wspomagając, stworzyć takie warunki, przy których wyroby krajowe mogłyby stopniowo zastępować zagraniczne.

Główną trudnością jest tu konieczność produkowania tych samochodów odrazu w dużych ilościach, to jest masowo, gdyż inaczej nie da się osiągnąć niskiej ceny, co jest oczywiście niezbędne przy sprzedaży samochodów dla prywatnych nabywców, wojsko w tym zakresie jest bardzo



Motocykl z wózkiem C. W. S.

skromnym odbiorcą, aczkolwiek jest zainteresowane w tem, by samochodów była w kraju dostateczna ilość.

Produkcji tej nie da się rozwiązać bez włożenia bardzo znacznych kapitałów w wyposażenie fabryki, a jeszcze większych w udzielaniu kredytu nabywcom samochodów.

Wobec braku kapitałów krajowych, które chciałyby się zaangażować w przemysł samochodowy, trzeba było wejść w porozumienie z zagranicą.

Uzyskanie kapitałów w formie nowej pożyczki nie mogło tu być brane pod uwagę, należało zawrzeć pewną umowę z większą fabryką samochodów i wciągnąć ją do współpracy. Nie było to zadanie łatwe. Ani forma spółki akcyjnej, ani wogóle innej spółki nie była możliwa do przyjęcia, gdyż każda ze stron musiała zachować zupełną swobodę swej działalności. To też jest wielką zasługą P. Z. Inż. opracowanie takich zasad współpracy, przy których postulat Polski uruchomienia produkcji w kraju byłby należycie zabezpieczony. Gdy odnośna umowa będzie zawarta, zo-

staną podłożone podwaliny pod racjonalną motoryzację kraju.

Z powyższego widzimy, że skromne w swych zaczątkach warsztaty reparacyjne dzięki swej energii i inicjatywie powołane zostają do rozwiązania niezwykle doniosłych zagadnień przemysłowych, jakich nie mógł rozwiązać, pomimo silnego poparcia rządowego, przemysł prywatny.

Do szeregu zasług, jakie zdobyły sobie wojska techniczne w czasie wojny przybývá im nie mniejsza zasługa wydania ze swego łona placówki o tak doniosłym znaczeniu przemysłowym.

Powtarzamy — historia wojsk technicznych i wyliczenie ich zasług byłoby bardzo niepełne, gdybyśmy nie powiedzieli o tem, jak się rozwinęły i czego dokonały Wojskowe Warsztaty Reparatyjne.

WOJSKOWY INSTYTUT BADAŃ INŻYNIERJI

Tak dziś aktualne zagadnienie mechanizacji i motoryzacji wojska, coraz to większe współzawodnictwo między pancernem i bronią palną, oraz wspaniały rozwój nowoczesnej techniki — wymagają również i w łonie wojska przeprowadzania poważnych badań i studjów technicznych.

Nic tedy dziwnego, że Departament Zaopatrzenia Inżynierji już przed przeszło trzema laty powołał w tym celu do życia instytucję wojskową pod nazwą: „Instytut Badań Inżynierji”.

Zadaniem instytutu jest przeprowadzanie badań nad sprzętem technicznym, w który są

lazków i t. d. — kierownictwo instytutu w równej mierze poświęca zasób posiadanych środków pracy twórczej w postaci opracowanych nowych konstrukcyj, opartych na zdobytem doświadczeniu i spostrzeżeniach w oddziałach liniowych, oraz na wynalazczości wybitniejszych pracowników instytutu.

Wojskowy Instytut Badań Inżynierji posiada niezwykle szeroki zakres działalności. Nas interesować będzie bodajże najbardziej ośrodek myśli twórczej instytutu, to jest biuro techniczne i studjów broni pancernej. Motoryzacja i mechanizacja wojska, tak dziś aktualna, przyczyniła się do znacznej rozbudowy biura studjów broni pancernej, mającego bardziej wyodrębnioną z całości zakres działania, jak: projektowanie i wykonywanie modeli nowego sprzętu, przeprowadzanie prób nad sprzętem istniejącym i modelowym, celem zebrania materiału do dalszych udoskonaleń, opracowywanie opisów technicznych, inicjowanie prac konkursowych, oraz ich zaopatrywanie, jak również opinjowanie nadsyłanych do oceny projektów z dziedziny inżynierji wojskowej.

Motoryzacja i zagadnienie mechanizacji pozostające jeszcze w sferze studjów, badań, a niejednokrotnie tylko projektów, nie mające dotychczas wyraźnego oblicza — zaprzatają umysł najlepszych sił biura konstrukcyjnego broni pancernej.

Znane czytelnikowi znamienne uchwały komisji rozbrojeniowej, przy jednoczesnem planowem wprowadzaniu w życie najsmielszych projektów z dziedziny mechanizacji przez naszych, niezbyt

przwyżajnie usposobionych sąsiadów — zmuszają konstruktorów biura do wyteźonej pracy i na tem polu, aby nie pozostawać w tyle za innymi.



Zastępca Szefa Depart. Zaopatr. Inż. M. S. Wojsk., pplk. Władysław Spalek.



Szef Departamentu Zaopatrzenia Inżynierji M. S. Wojsk., plk. Tadeusz Kossakowski.

zaopatrywane oddziały liniowe przez inżynierję wojskową.

Niezależnie od badań nad sprzętem, lub materiałem już wyprodukowanym, oceną wyna-

Całkiem zrozumiałe prawo tajemnicy wojskowej uniemożliwia uchwlenie zasłony na prace myślicieli technicznych tego biura, które nie od dzisiaj daje plony wyteźonej i planowej pracy.

Możemy tylko zaznaczyć, że wyniki wynalazczości naszych sąsiadów, przepuszczone przez pryzmat surowej krytyki konstruktorów biura broni pancernej, pozwalają na wykrycie szeregu niedomówień technicznych i dają możliwość polskiej wojskowej myśli technicznej do zadookumentowania swej nieprzeciętnej pomysłowości w korygowaniu, zdawałoby się skończonych, dzieł sztuki technicznej.

CZYNNIK TECHNICZNY A MORALNY

Wojna światowa wykazała rozstrzygające znaczenie sił gospodarczych, a w szczególności przemysłu wojennego do prowadzenia operacji wojennych i do odniesienia ostatecznego zwycięstwa. Wojna ta stworzyła nową broń — broń gospodarczą. Ogromne zużycie środków walki przez niespotykane w poprzednich wojnach masy wojsk wymagało celowego wyzyskania

wszystkich rozporządzalnych źródeł i zasobów materialnych. Największego jednak wysiłku dokonać musiał przemysł, od którego żądało kierownictwo wojskowe masowej produkcji nie tylko dotychczas znanych, ale i nowowprowadzonych środków walki.

Historja wojenna uczy nas, że zastosowanie środków walki zależy ściśle od stanu przemysłu

danego kraju. Postępowi więc techniki przemysłowej towarzyszy stale postęp techniki wojennej. Pierwsza ćwierć XX wieku znamionuje ogromny rozwój przemysłu, który idzie w coraz szybszem tempie naprzód. Równoległe z tem stwierdzić można ogromny rozwój techniki wojennej, która stara się wyzyskać wszystkie zdobycze techniczne do celów wojskowych. Szcze-

gólnie po wojnie światowej jesteśmy świadkami żywiołowego wprost rozkwitu techniki wojennej. Nie ulega wątpliwości, że przyszła wojna będzie miała wybitnie techniczny charakter, ponieważ główną w niej rolę odegrają lotnictwo i broń chemiczna.

Jednak mimo stałego wzrostu znaczenia czynnika technicznego nigdy nie będzie mu podporządkowany czynnik moralny. Wojna jest to walka między ludźmi, którzy wykorzystują maksymalną siłę środków technicznych do zgniecenia przeciwnika. Ostatecznie więc zwycięża człowiek żywy i jego istotne cechy, t. j. siły moralne i umysłowe. Nawet przy największym rozwoju techniki i przy najszerszym zmechanizowaniu środków walki zawsze będzie rozstrzygał o powodzeniu duch wojska i jego wartości moralne.

Jeżeli jednak z jednej strony nie można przeceniać znaczenia czynnika technicznego, to z drugiej strony nie powinno się niedoceniać strony technicznej przygotowania i prowadzenia wojny. Należyte wyposażenie techniczne oraz zastosowanie nieznanym przeciwnikowi środków walki znakomicie ułatwia zwycięstwo, doskonale wpływa na stan moralny oddziałów i wybitnie zmniejsza ofiary niezbędne dla zdobycia zwycięstwa. Przewaga techniczna może też w wysokim

stopniu wyrównać braki stanów liczebnych.

Polska posiada w swych wielkich bogactwach naturalnych i w swych wysoko rozwiniętych ośrodkach wytwórczych potężne źródło sił materialnych do obrony kraju. Ponadto rozporządza wielką ilością sił fachowych, któ-



Płk. dypl. dr. Pikusa, inspektor oraz wykładowca przemysłu wojennego.

re mogą rozwiązywać wszelkie zasadnicze zagadnienia z zakresu techniki wojennej. Jeżeli podczas wojny polsko-bolszewickiej nie mieliśmy prawie żadnego przemysłu wojennego, to dziś rozwinięliśmy go do bardzo poważnych rozmiarów. Dziś nasz przemysł wojenny może zasp-

koić ogromną większość potrzeb wojska. Stały rozwój się gospodarczych, a w szczególności intensywny rozwój produkcji przemysłowej oraz szybkie scalanie się organizmu gospodarczego Polski stwarzają coraz silniejszą podwalinę naszego pogotowia obronnego.

Największą jednak wartość w obronie państwa mają nasze siły moralne, których potężne źródło tkwi w wysokim poczuciu honoru i w głębokiej miłości ojczyzny. Uczucia te, przenikające nasze społeczeństwo, a w szczególności szeregi naszego wojska wyrażają się w razie potrzeby w pełnej gotowości do największych nawet ofiar w celu obrony własnego kraju przed najeźdźcami. Najistotniejszą zaś rekojmią powodzenia i dźwigni moralną jest dla nas ten szczęśliwy fakt, że nad całością, niepodległością i potęgą państwa polskiego czuwa jego Budowniczy i Zwycięski Wódz, Marszałek Piłsudski.

Posiadanie tych wielkich źródeł sił materialnych, a przede wszystkim moralnych pozwala nam patrzeć spokojnie i z wiarą w przyszłość. Równocześnie zaś winno być to bodźcem do dalszej, wyczerpanej pracy dla dobra naszego państwa, stale zagrożonego przez zaborcze zamysły naszych sąsiadów.

dr. Pikusa, płk. dypl.

MOTORYZACJA WOJSKA WŁOSKIEGO

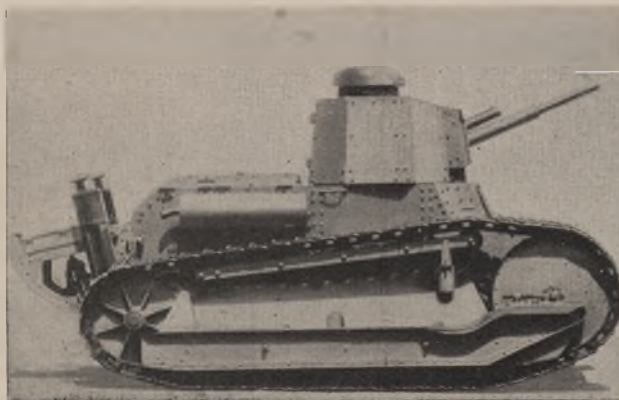
Zagadnienie motoryzacji i mechanizacji wojska we Włoszech, poddane pod nadzwyczaj surowy przyrząd studjów — zaczyna wchodzić w stan realizacji.

Cały szereg powodów jak np. specyficzne warunki terenowe i t. d. nie pozwala na tak szybkie zmotoryzowanie wojska włoskiego, jak to ma miejsce np. w Anglii. Jednak przyznać należy, że np. w dziedzinie broni pancernej, zmotoryzowania artylerji osiągnięto już wspaniałe wyniki.

We Włoszech, tak, jak we Francji i Anglii, zwrócono już dawno uwagę, że do obrony granic państwa nieodzowną jest armia zmodernizowana, w któ-

rej olbrzymią rolę odegra obok lotnictwa, broni chemicznej — broń pancerna.

Śmiało można powiedzieć, że zmotoryzowanie Włoch i wojska włoskiego jest olbrzymią i bodaj-



Lekki wóz bojowy typu 3000 B.

że jedyną zasługą potężnych dziś zakładów Fiat'a.

Benito Mussolini określił zakłady te, jako „siłę narodu”. Określenie to jest wyczerpujące nie tylko ze względu na to co reprezentuje Fiat w zakresie włoskiej ekonomji narodowej, jako kapitał i praca, jako wyposażenie techniczne i organizacja handlowa, ale również jako dorobek socjalny w postaci całokształtu produkcji, znajdującej się pod zarządem Fiat'a, będącego jedną z najpotężniejszych organizacyj przemysłowych w Europie.

Zastosowanie silnika spalinowego do środków transportowych zre-

wolucjonizowało bieg życia na przełomie XX wieku. Samochód, w jego rozmaitych praktycznych zastosowaniach do przewozu osobowego i towarowego, do trakcji maszyn użytkowych i t. d., samolot, okręt o napędzie silnikowym stały się bardzo ważnymi czynnikami postępu ekonomicznego, wzmocniły tempo życia gospodarczego, zajmując jednocześnie jedno z poważniejszych miejsc w dziale ekwipunku wojennego narodów, jako czynnik zwiększający w znacznym stopniu gotowość i zdolność bojową wojska, niezbędną dla zapewnienia bezpieczeństwa i obrony państwa.

Działalność Fiat'a obejmuje całkowitą produkcję silników spalinowych i ich zastosowań do najrozmaitszych celów praktycznych.

Podczas wybuchu wojny światowej zakłady właśnie nie były jeszcze tym olbrzymim organizmem przemysłowym, jakim są obecnie. Słynna fabryka w Lingotto pod Turynem jeszcze się nie narodziła. Pomimo jednak znacznie mniejszych rozmiarów ówczesnych — współdziałał Fiat'a w osiągnięciem zwycięstw Włoch i jej sojuszników był bardzo poważny. Poza olbrzymimi ilościami amunicji i broni (dziesiątki tysięcy karabinów maszynowych) Fiat dostarczył armjom sojuszniczym tysiące silników lotniczych i silników do łodzi wojennych typu „MAS”, 35 tysięcy samochodów ciężarowych i t. d.

Jednak Fiat był pionierem motoryzacji wojska włoskiego już począwszy od kampanji libijskiej. Wtedy to po raz pierwszy armia walcząca zastosowała samochody ciężarowe. Słynne Fiat „TER” oddały nieocenione usługi wojsku podczas wszystkich ważniejszych działań w Trypolitanii i Cyrenajce.

W czasie wojny światowej Fiat wypuścił wślad za mod. 15 TER nowe modele samochodów ciężarowych a mianowicie „18 P” „18 BL” i „18 BLR”, których wyczyny podczas wojny były naprawdę wspaniałe.

Jako dowód ich pierwszorzędnej jakości można przytoczyć fakt, że po zakończonej wojnie samochody te były specjalnie poszukiwane i wykupywane przez przemysł prywatny, któremu pomimo ciężkiej pracy w okresie wojny doskonale służyły, a nawet dotychczas jeszcze służą. Należy jednocześnie wspomnieć pochodzące z tego okresu samochody SPA model 25C10 i „Ceirano” 50 CMA. Na specjalną wzmiankę zasługuje zastosowanie podwozia „Ceirano” 50 CMA pod armaty przeciwlotnicze 75/27 CK, w które zostały obecnie wyposażone baterie artylerii przeciwlotniczej, zmieniając dzisiaj już przestarzałe i nieodpowiadające nowoczesnym wymaganiom podwozia Itala 10.

W międzyczasie wprowadzony został technicznie nowy punkt widzenia przy projektowaniu samochodów dla celów wojskowych, wymagający przystosowania się tychże do nowych surowych wymagań służby wojskowej. Konieczność przystosowania samochodu wojskowego nie tylko do jazdy po szosach i drogach wiejskich, ale również do pokonywania terenu otwartego, niezależ-

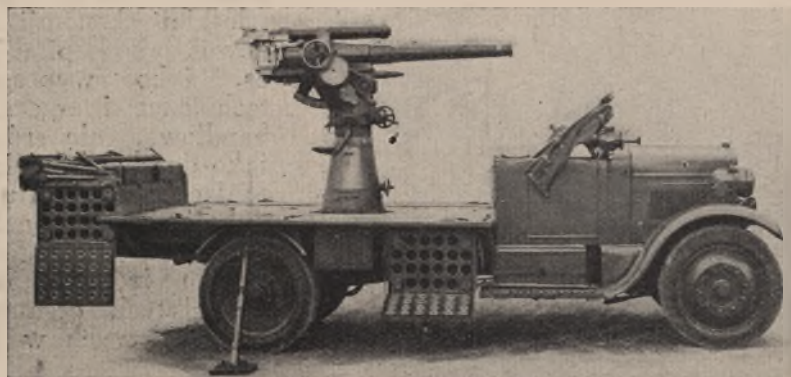


Traktor Pavesi P. 4. w ciężkim terenie na manewrach.

nie od jego charakteru, piaszczystego, skalistego, czy też bagnistego, łąk i pól zoraných—wynikła bezpośrednio z doświadczeń wojny światowej, gdzie zaopatrzenie armji musiało być zapewnione z jednakową szybkością i regularnością, niezależnie od charakteru okolicznych warunków drogowych.

W ten sposób powstała nowa seria samochodów Fiat przystosowanych do jazdy w terenie najtrudniejszym, projektowana specjalnie do celów wojskowych. Poczynając od wielkiego i potężnego modelu 611 o sześciu kołach, z których cztery tylne podwójne, napędzane przy pomocy 2 sprzężonych ze sobą tylnych mostów i dyferencjałów, zawieszonych na specjalnym podwoziu elastycznym o przegubach zapewniających dokładne przyleganie wszystkich czterech kół napędowych do terenu, niezależnie od jego charakteru, kończąc na małym podwoziu 1014, zaopatrzone również w 4 koła napędowe na podwójnej tylnej osi, stanowiącej oryginalne połączenie dwóch osi napędowych przy pomocy przegubu kulistego umożliwiające dokładne dopasowanie się wszystkich czterech kół napędowych do najtrudniejszego terenu, przeznaczone specjalnie do pokonywania terenu górskiego po najtrudniejszych nawet drózkach dla mułów. Obydwa powyższe modele zostały już wyrobowane z najlepszym rezultatem w Trypolitanii i są obecnie produkowane również do celów prywatnych.

Niezależnie od powyższych — opracowany został specjalny wariant modelu 611, zaopatrzone w podwójny mechanizm sterowy przodu i tyłu podwozia, oraz



Podwozie „Ceirano” mod. 50 C. M. A. z działem przeciwlotniczym 75/27 C. K.



Pavesi P. 4, jako traktor zastosowany do ciężkiej artylerji przy przeprawie przez potok górski.

w mechanizm redukcyjno-odwrotny umożliwiający kierowanie wozem w obydwóch kierunkach przy 8 biegach naprzód i 4 wstecz, specjalnie przeznaczony do samochodów pancernych wojskowych zaopatrzonych w karabiny maszynowe, lub lekką armatkę polową.

Dział ten, specjalnie wojskowy, nie był nowym dla zakładów Fiat'a, które po dokładnym przestudjowaniu problemu jazdy w dowolnym terenie podczas wojny światowej, stworzyły już dwa prawdziwie genialne typy wozów wojskowych, a mianowicie Pavesi P. 4, budowane obecnie w zakładach SPA pod kierownictwem Biura Technicznego dla budowy wozów wojskowych i ostatnio wypuszczony model lekkiego samochodu bataljonowego model 1015.

Wozy Pavesi P. 4, a mianowicie: traktory ciężkie, traktory lekkie, samochody wywiadowcze i samochody opancerzone przedstawiają najbardziej kompletne rozwiązanie tego trudnego zadania.

Nie trzeba wielu przykładów dla uzmysłowienia do jakich wyczynów zdolny jest wóz Pavesi P. 4. Ciężki traktor zaopatrzone w silnik o mocy zaledwie 40 KM może pociągnąć na haku trakcyjnym ciężar równający się całkowitej jego wadze t. zn. 3800 kg, wystarczający dla trójki pociągów drogowych o łącznym obciążeniu 20 tonn, lub armat o wadze do 15 tonn, niezależnie od pochyłości terenu. Może on również przeczłyczyć wał o wysokości 1,30 metra, to znaczy przeszkodę wysokości prawie że dorosłego człowieka.

Właściwe czołgom o dużych rozmiarach, a mianowicie trudności kierowania, niebezpieczeństwo wywrócenia w trudnym terenie, konieczność transportu kolejowego na długich dystansach, niewystarczająca odporność na pociski, mały zasięg działania, zbyt mała szybkość, możliwość wypadania i zacinania się gaśnic napędowych, no i przede wszystkim niewspółmierne koszty produkcji. Wskutek powyższych doświadczeń opracowany został lekki model wozów bojowych, lepiej przystosowany do wymogów wojskowości i do terenu pogranicznego o charakterze górskim, lub pogórkowym.

Nowy model lekki wóz bojowy typu 3000 B, który może być zaopatrzone w armatkę kalibru 37 mm, lub w dwa karabiny maszynowe, umieszczone w obracającej się wieżyczce opancerzonej — umożliwił włoskim technikom usunięcie wszystkich niedogodności związanych z czołgami wielkich rozmiarów. Olbrzymia produkcja Fiata nie ogranicza się tylko do wspaniałego zmotoryzowania armji włoskiej lecz również rozciąga się z równym rozmachem na budowę statków motorowych morskich i na aeronautykę, która we Włoszech osiągnęła imponujący rozwój, uwieńczony zdobyciem Atlantyki przez flotyllę hydroplanów gen. Italo Balbo.

Włoskie władze wojskowe kładą wielki nacisk na stopniową motoryzację i mechanizację wojska lądowego, na rozbudowę lotnictwa i marynarki wojennej. Nietylko pamiętają o obronie, lecz i o roli mocarstwowej Włoch, którym Benito Mussolini chce przywrócić splendor imperjum rzymskiego... O wspaniałym rozwoju lotnictwa włoskiego — innym razem.



Wozy wojskowe 611/C w służbie armji włoskiej w Trypolitanji.

Prawie wszystkie wojska Europy wypróbowały już wozy Pavesi P. 4. w jednym z ich rozmaitych praktycznych rozwiązań. Włochy posiadają wspaniałą ciężką artylerję polową, używającą wyłącznie wylądzonego traktorów Pavesi do moździerzy kalibru 149, podczas, gdy dla całego szeregu in-

nego typu armat polowych, zostały również zastosowane traktory Pavesi, które dzięki swoim specjalnym, nieporównywanym zaletom zamieniają w przyszłości wszelkie inne środki pociągowe.

Lekki samochód bataljonowy Fiat 1015 zbudowany został na podstawie surowych przepisów ustalonych przez włoskie ministerjum wojny. Cztery koła niezależne napędowe i sterowe, zaopatrzone w hamulce, nośność 800 kg, i o wymiarach dostosowanych do pokonywania wąskich drózek górskich. Zrozumiała jest rzeczą, że interesujące detale konstrukcyjne powyższego modułu, przeznaczonego w pierwszej linii do szerokiego zastosowania na wypadek wojny, nie mogą być ujawnione.

Armja włoska zaopatrywana jest również przez Fiat'a w wozy bojowe—czołgi. Już podczas wielkiej wojny zbudowano kilka typów wielkich czołgów, wzorowanych na modelach angielskich. Jeden z nich, a mianowicie wóz model 2000 został wypróbowany z bardzo dobrym rezultatem w niektórych akcjach ofensywnych nad brzegami Isonzo. Próby te wykazały jednak wszystkie wa-

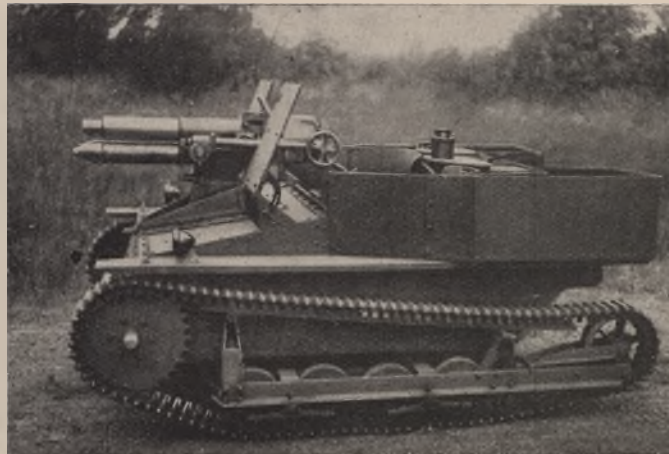
dy właściwe czołgom o dużych rozmiarach, a mianowicie trudności kierowania, niebezpieczeństwo wywrócenia w trudnym terenie, konieczność transportu kolejowego na długich dystansach, niewystarczająca odporność na pociski, mały zasięg działania, zbyt mała szybkość, możliwość wypadania i zacinania się gaśnic napędowych, no i przede wszystkim niewspółmierne koszty produkcji. Wskutek powyższych doświadczeń opracowany został lekki model wozów bojowych, lepiej przystosowany do wymogów wojskowości i do terenu pogranicznego o charakterze górskim, lub pogórkowym.

Nowy model lekki wóz bojowy typu 3000 B, który może być zaopatrzone w armatkę kalibru 37 mm, lub w dwa karabiny maszynowe, umieszczone w obracającej się wieżyczce opancerzonej — umożliwił włoskim technikom usunięcie wszystkich niedogodności związanych z czołgami wielkich rozmiarów.

Olbrzymia produkcja Fiata nie ogranicza się tylko do wspaniałego zmotoryzowania armji włoskiej lecz również rozciąga się z równym rozmachem na budowę statków motorowych morskich i na aeronautykę, która we Włoszech osiągnęła imponujący rozwój, uwieńczony zdobyciem Atlantyki przez flotyllę hydroplanów gen. Italo Balbo.



„Vickers-Armstrongs” 6-ciu tonowy czołg.



Carden-Loyd z 47 m/m działkiem.

NOWOCZESNY CZOŁG ANGIELSKI

„Mechanizacja stała się zagadnieniem realnym. Tworzy ona podstawę, na której wojska przyszłości muszą się organizować”.

21 listopada 1917 roku, w słynnej bitwie pod Cambrai, armia niemiecka została zaskoczona przez stosunkowo niewielkie oddziały Anglików, posługujące się dotąd nieznanym rodzajem broni — czołgami. Żelazny i niezwykły, zdawało się, mur okopów niemieckich, wspomagany huraganowym ogniem artylerji — legł. Czołg zwyciężył.

Jedynie tylko szybka kapitulacja Niemiec, jesienią 1918 roku, uchroniła je od straszliwej klęski; bowiem armje sprzymierzone, planując wielką ofensywę na wiosnę 1919 roku, przygotowały tysiące czołgów, którym armje niemieckie nie oparłyby się.

Nie ulega kwestji, że olbrzymia część zasługi zastosowania czołgów w czasie wojny należy się Anglii.

Nic tedy dziwnego, że wojsko angielskie, tak bogate w zdobyte doświadczenie wojenne i posia-

dające do swej dyspozycji wspólnie zorganizowany przemysł — dokonało w ostatnich latach wielkiej reorganizacji swych oddziałów, dzięki motoryzacji i mechanizacji.

W szybkim tempie przeprowadzono prawie, że całkowite zmechanizowanie i zmotoryzowanie artylerji wszystkich kalibrów, czy to na podwoziach gąsienicowych, czy też przez zastępowanie ciągników.

Reorganizacji nie oparła się nawet kawalerja, która otrzymała tabor zmotoryzowany.

Nie będziemy w tym artykule rozpatrywać stanu faktycznego wojska angielskiego pod względem mechanizacji — interesować nas będzie dziedzina broni pancernej a zwłaszcza czołgów, która posiada w sferach wojskowych w Anglii wielką ilość zwolenników.

Szybkie tempo mechanizacji i coraz to większe dążenie do zastąpienia piechura i kawalerzysty małymi czołgami systemu Carden-Loyd'a każe mniemać, że wojsko angielskie stanie się

wkrótce idealnym wzorem wojska przyszłości.

Opierając się na poglądach zwolenników zupełnej mechanizacji wojska angielskiego — wojsko to składałoby się tylko z kilku dywizyj czołgów różnych typów, zmotoryzowanej artylerji i lotnictwa. Cała liczebność takiej armji wynosiłaby około 70 tysięcy ludzi i przeszło 2 tysiące wozów bojowych.

Naturalnie są to dziś oczywiście projekty, jednak rzucają dość ciekawe oświetlenie na nastroje i pomysły w najbardziej nowoczesnie zorganizowanym wojsku angielskim.

Postaramy się teraz opisać zalety czołgów angielskich, które mi zainteresowały się tak bardzo sfery wojskowe wszystkich bez wyjątku państw. Nic będzie to przesada, jeśli powiemy, że w końcu 1918 roku wojsko angielskie, pierwsze w świecie przeszło na drogę postępu, dokonanej przez zmechanizowanie oddziałów bojowych i zmotoryzowanie ich służby transportowej.

W dokonanym postępie odegrała bodajże najwybitniejszą rolę potężna fabryka angielska Vickers-Armstrongs Ltd., która w pewnej mierze była odpowiedzialna za konstrukcję a w wielkim stopniu za fabrykację pierwszych czołgów przeznaczonych na front zachodni.

Od czasu wojny — zostało wyciągnięte przez konstruktorów czołgów maksimum doświadczenia — doświadczenia zdobytego już w czasie walk na froncie. Pod kierunkiem konstruktorów o naj-



Carden-Loyd z działkiem piechoty.

wyższych kwalifikacjach, przy pomocy pierwszorzędných środków przemysłowych — został rozwinięty postępowy system konstrukcji i eksperymentacji. Nadzwyczajne postępy, zrealizowane w dziedzinie gąsienicy i zawieszenia gąsienicowego, przyczyniły się w konsekwencji do ogromnego wzrostu jakości i pewności wybudowanych czołgów.

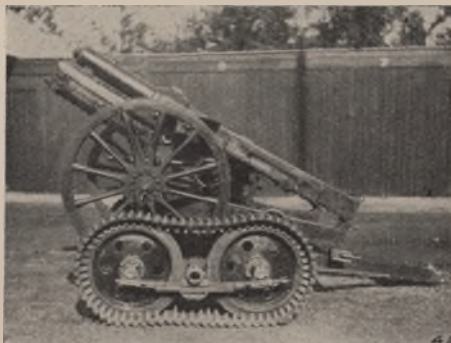
Pewien sławny korespondent wojskowy tak pisał o manewrach angielskich, w których brało udział 250 Carden-Loyd'ów i wiele innych czołgów Vickers'a:

— Nie wspierana przez artylerię piechota była wspomagana przez „zamaszyste” uderzenia lekkich czołgów.

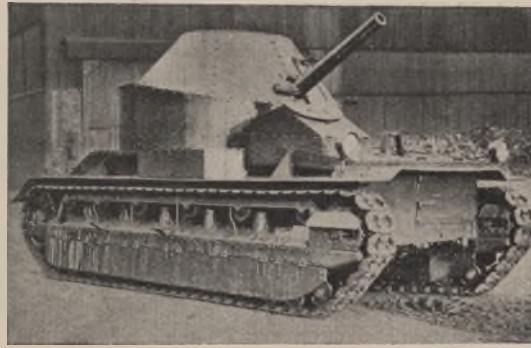
O niskiej budowie i przy znacznej szybkości czołgi te pokonywały tak świetnie nierówności terenu i były tak trudne do zobaczenia, nawet na dystansie paru set metrów — iż mam wrażenie, że niewątpliwie uniknęłyby pocisków z nieprzyjacielskich działek przeciw - czołgowych.

Sytuacja ta wykazała poglądowo zdolność lekkich czołgów przy osiągnięciu niepostrzeżonym małych wzgórków, lub jakichkolwiek innych drobnych osłon, aby stamtąd rozpocząć huraganowy ogień na niespodziewające się niezgo odziały nieprzyjacielskie: kawalerję, piechotę i sztabę.

Fakt posiadania lekkich czołgów wybitnie podniósł siłę ofensywną brygady piechoty. Nie ulega kwestji, że czołgi te stały się rzeczywistym oddziałem szturmowym.

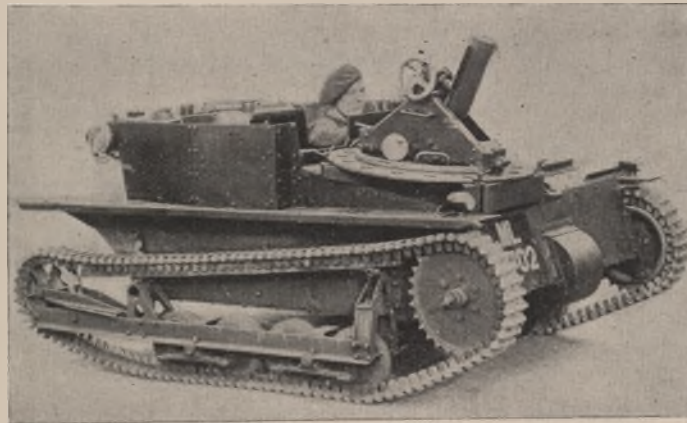


25 m/m „Howitzer” na transporterze.



Działko 84 m/m na czołgu — używane do współpracy z formacjami czołgowymi.

mowym, bataljony zaś piechoty ograniczają się do roli figurantów i do zajmowania zdobytego już terenu. Dodanie zaś zmechanizowanych baterij moździerzy zdaje się być kolosalną zaletą, podobnie jak wyposażenie bataljonów piechoty w zmechanizowane karabiny maszynowe.



Carden-Loyd z moździerzem „Stokes’a”.

Rok obecny można określić jako „rok lekkich czołgów”. Tego lata zaopatrzono się w dostateczną ilość Carden-Loyd'ów, aby sformować dwa bataljony lekkich czołgów, w równej mierze dostosowanych do przewozu karabinów maszynowych piechoty.

Lekkie czołgi wywarły olbrzymie wrażenie w czasie manewrów — dzięki swej ruchliwości, niewidzialności i małym rozmiarom, stanowiącym trudny cel do strzału. Tyle pisze ów korespondent o ostatnich manewrach angielskich.

Natomiast fachowi artylerzyści przyznali otwarcie, że nie mogli marzyć o trafieniu w tak drobną maszynę, zaś piechociarze orzekli, iż czuli się również bezbronni, jak gdyby byli napadnięci przez rój pszczoł.

A teraz kilka słów o trwałości mechanicznych pojazdów.

Cały szereg punktów zostało wysuniętych przez ostatnie doświadczenia. Jeden z nich — to podniesienie trwałości mechanicznej czołgów, gdy w czasie ostatnich manewrów brygada pancerna zrobiła 95 kilometrowy marsz, poczem nastąpiła ofensywa na dystansie 90 kilometrów — wszystko to w czasie od godziny 3 w nocy do wczesnego popołudnia dnia następnego.

Niedawno jeszcze ciekawszymi przykładem miało miejsce w Egipcie, gdzie 5 czołgów „Medium” przejechało 200 km przez pustynię, między Kairem a Aleksandrią, w 30 godzin i po wzięciu udziału w ćwiczeniach, powróciło do swej bazy w czasie tajfunu, który zatrzymał wszelkie inne rodzaje lokomocji.

Zajmiemy się teraz porównaniem Carden-Loyd'ów z kawalerją.

W większości terenów Carden-Loyd jest znacznie mniej widoczny od kawalerzysty. Czołg ten zlewa się łatwiej z tłem terenu i mniej zatrzymuje oko, gdy jest w ruchu.

Niewątpliwie największe wyrazy uznania dla mechanizacji wojska brytyjskiego przez Vickers - Armstrongs'a były wypowiedziane przez pewnego oficera amerykańskiego sztabu generalnego, który już przed dwoma laty przyznał otwarcie, że: „Anglja, ze swym nowoczesnym ekwipunkiem daleko wyprzedziła wszystkie inne narody w rozwoju czołgów”.

Bez przesady można powiedzieć, że żaden inny kraj nie posiada czołgów o takiej różnorodności i o takiej szybkości, jak Anglja. X.



Vickers-Armstrongs” średni traktor

GDY JEDNA OSOBA W POLSCE JEDZIE SAMOCHODEM, TO 658 MUSI CHODZIĆ PIECHOTĄ

Niedawny strajk dorożek samochodowych i autobusów sprawił, że szosy nasze, a zwłaszcza na bardziej uczęszczanych szlakach, zaległa cisza i niemal pustka; większe miasta przybrały zgoła flegmatyczny charakter.

Możnaby z tego wnosić, że „amerykanizacja”, czy motoryzacja Polski jest już faktem dokonany. W rzeczywistości jednak bardzo nam do tego daleko i musimy zdobyć się na wielki wysiłek, aby państwa Europy zachodniej w ich postępie motoracyjnym dogonić.

Poza P. Z. Inż. (C. W. S.) nie posiadamy przemysłu samochodowego — mamy jedynie przemysł pomocniczy i nic tedy dziwnego, że w Polsce kursują samochody 48 marek zagranicznych.

Jak odlegli jesteśmy od rzekomej amerykanizacji naszego ruchu kołowego świadczą najlepiej

cyfry, które wykazują, że kiedy w Ameryce na każde 10 tysięcy mieszkańców przypada 2.000 samochodów, to w Polsce zaledwie 14-cie.

Posiadamy w całym 30 milionowym państwie 43.402 pojazdów mechanicznych, z czego na dorożki samochodowe przypada 7.354 i na autobusy międzymiastowe 3.519.

Poniżej podajemy ciekawe zestawienie przeciętnej ilości mieszkańców na 1 samochód:

Warszawa 1 samochód na 122 mieszkańców;

Wojew. pomorskie	1 — 269
„ poznańskie	1 — 284
„ śląskie	1 — 300
„ krakowskie	1 — 592
„ lwowskie	1 — 761
„ warszawskie	1 — 857

W swoim rodzaju „rekord” biją takie województwa, jak:

tarnopolskie, gdzie na 1 samochód przypada 4.350 mieszkańców;

województwo wołyńskie	1 — 2.640
„ poleskie	1 — 2.368
„ stanisławowskie	1 — 2.219
„ lubelskie	1 — 2.012

Jak wielkie znaczenie posiada zmotoryzowanie ruchu kołowego świadczy najlepiej fakt, że znikoma stosunkowo ilość samochodów w Polsce wywiera poważny już wpływ na bieg naszego życia gospodarczego, co uwidocznił niedawno przeprowadzony strajk samochodów zarobkowych.

Mimo to jednak automobilizm nie stał się jeszcze w kraju naszym dyktatorem dnia powszedniego, jak to się dzieje w Ameryce i Europie zachodniej i przed tą gałęzią przemysłu w Polsce stoją jeszcze ogromne i niewyżyłskane możliwości.

MALCOLM CAMPBELL — KRÓL SZYBKOSCI

Malcolm Campbell! Cały świat zna to nazwisko.

Zdobywca rekordu światowego szybkości jest typowym awanturnikiem, jakich w ciągu pięciu wieków z powodzeniem „produkuje” Wielka Brytania, i którzy przysporzyli jej kolonij na całej kuli ziemskiej.

Gdyby tak Campbell żył 300 lat temu — szukałby niewątpliwie „bliższej” drogi do Indyj, odkryłby Tasmanję, lub Australję, gdyby żył w XVIII wieku — walczyłby w głębi Ameryki z czerwonoskórcami, lub na fregacie królewskiej z piratami. W wieku zaś XIX, zagłębiałby się wraz z Livingstonem w knieje i puszcze środkowej Afryki, lub ścigałby łodzie handlarzy murrzynów na oceanie.

A dziś? — Dziś sa czasy bardziej prozaiczne. Ameryka i Au-

stralja sa już odkryte, na wyspach Koralowych siedmiolampowe aparaty radiowe grają najnowsze bluesy, synowie ludożerców kształcą się w uniwersytetach. Więc cóż ma począć osobnik, który jednak posiada żyłkę awanturnicza? I to nota-bene człowiek blisko pięćdziesięcioletni, bogaty, szczęśliwy mąż i ojciec dwojga bobasów — który porzuca wszystko i ryzykując życie i zdrowie, stara się zdobyć „jeszcze kilka kilometrów szybkości na godzinę” — „drobiazg” 395 km.

Krew awanturniczych przodków burzyła się w Campbellu jeszcze zamlodu. Wypróbował wszelkie rodzaje sportów. Polował na krokodyla nad Pacyfikiem, poszukiwał ukrytych skarbów na wyspach Kokosowych, przelatywał samolotem nad Sa-

hara, dostał się do niewoli powstańców Rifenów, a wykupił się dwiema jedwabnymi pyjamaami, wreszcie — opanowała go jedna myśl: szybkość!

Za wszelką cenę w jak najkrótszym czasie pokryć jak największą przestrzeń! Odtąd pracuje z pasją nad udoskonaleniem auta wyścigowego.

Gdy uprzedzają go, że jest to sport arcy-niebezpieczny, że podczas takiego wyścigu zginął odważny Seagrave — Campbell z uśmiechem odpowiada: „Nic mi się nie stanie, jeśli sadzono, bym jeszcze żył” — twierdzi „przesadny Szkot”.

Campbell zrealizował swoje marzenie, a jednak nie jest to wszakże jego jedyne zamiłowanie. Bowierni odwiecznym jego marzeniem jest... odkrycie skarbów na wyspach Kokosowych.

Przed trzydziestu laty był już tam i szperał pod piekąciami promieniami podzwrotnikowego słońca. Obecnie kończy już budowę własnego yachtu, pragnąc udać się na owe bezludne, przeklęte przez Boga, opuszczone przez ludzi wyspy, zagubione na oceanie Spokojnym na znacznej odległości od Costa-Riki.



Malcolm Campbell na „Niebieskim ptaku”.



Kondukt pogrzebowy, w którego szeregach kroczyłem, posuwał się coraz wolniej, głuchy na niecierpliwe acz pełne szacunku dzwonki wagonów tramwajowych, wreszcie przy zbiegu ulic handlowej i ruchliwej dzielnicy Warszawy utknął karawanem w spletaną masę aut, wozów ciężarowych, dorożek i stanął bezradnie.

Znalazłem się wtedy przed grupą przechodniów, daremnie usiłujących przejść przez jezdnię, i wśród obnażonych głów ujrzałem twarz mojego przyjaciela. On również mnie dostrzegł i po chwili zużytej na dobór miny, odpowiedniczej do sytuacji (przyjaciel mój odznaczał się zawsze taktem), znalazł się obok mnie. Upewniwszy się, że „to nikt z rodziny, tylko znajomy“, przybrał zdecydowanie pogodny wyraz twarzy i ruszył wraz ze mną za wyzwolonym z tłoku ulicznego orszakiem.

Przyjaciela mego nie widziałem od lat wielu, po pierwszym jednak spojrzeniu zauważyłem, że nic się nie zmieniło: ten sam wygląd człowieka pewnego siebie, takiego, co to „życie za łeb bierze i ma zdrowy sąd o rzeczy“. A że ja z owym „łbem życia“ nigdy nie ważyłem się borykać, miałem więc zawsze dla jego dzielności respekt nicdołęgi.

Okazując radość ze spotkania ze mną i nie tając odrązy do wyboistego i pełnego błota bruku (deszcz lał — jak na pogrzeb przystało), przyjaciel mój oświadczył, że właśnie wczoraj, po dłuższym pobycie zagranicą, powrócił do Warszawy i zamierza wziąć się do jakiej szerszej pracy w kraju.

— W Polsce tyle dziedzin leży odłogiem, — rzekł — tyle pola do działania. — Ale wam wszystkim brak szerszego, europejskiego rozmachu, głębszego oddechu. Powiem więcej — brak wam tej, tak potrzebnej do życia pogody, słoneczności ducha. Wyglądacie

wszyscy jakoś dziwnie smutno! Od rana, po wyjściu z hotelu, spotykam już coś czwartego pogrzeb... Epidemję macie, czy co? Gdy patrzę na te tłumne orszaki, nie mogę oprzeć się wrażeniu, że oto jeszcze jeden z licznych przykładów tego specyficznego pol-



...Wyglądacie wszyscy jakoś dziwnie smutno.

skiego zamiłowania do wszelkich ponurych uroczystości.

Uśmiechnąłem się na te wywody.

— Wybacz, mój drogi — ciągnął dalej — ale na Zachodzie tego się nie widzi...

— Nie umierają? — spytałem nieśmiało.

— Owszem, ale to wszystko odbywa się jakoś inaczej. Nawet chowają, że się tak wyrażę... weselają!

Czułem się zażenowany. Wstyd mi było za wszystko: za zły stan bruków, pogodę, za... całą ojczyznę. Wstydzilem się nawet za nieboszczyka i widziałem już w wyobraźni, jak do tego trupa polskiego uśmiecha się z politowaniem pogodny i zadowolony z siebie nieboszczyk z Zachodu.

— Czyżże to pogrzeb? — zapytał przyjaciel.

Poinformowałem go, że zmarły był właścicielem zakładu pogrzebowego.

— Hm, miłe zajęcie — zauważył z przekąsem. — Zawsze zastanawiałem się nad tem, co może skłonić człowieka do wyboru takiego zawodu? Instynkty hienny... żerującej na padlinie...

Wyłożyłem memu przyjacielowi pokrótce, że nieboszczyk chorował długo, że interesy przedsiębiorstwa spoczęły na barkach jego żony.

— Jako długoletni ich sublokator — tłumaczyłem — czułem się w obowiązku, zwłaszcza w ostatnich chwilach zmarłego być pomocnym wdowie...

— Rozumiem — przerwał mi z uśmiechem.

— Właśnie, że nie rozumiesz — odparłem dotknięty tem niedwuznacznym odezwaniem się. Przedsiębiorstwo zaczęło podupadać... Kobieta niedoświadczona... Wiesz przecież, że w kraju wogóle, jeżeli chodzi o przemysł... powszechna stagnacja, kryzys gospodarczy...

— Brak surowców... próbował podpowiedzieć złośliwie mój przyjaciel, licząc na moją ignorancję w sprawach ekonomicznych.

Ale oto znaleźliśmy się na cmentarzu. Widać było odrazu, że dla administracji Powązek pogrzeb ten stanowił nielada sensację. Już stróż przy bramie cmentarnej kiwał głową, jakby chciał powiedzieć: „nosił wilk razy kilka...“

— Trudno o lepszą autoreklamę dla firmy pogrzebowej nad śmierć jej właściciela — zauważył trzeźwo mój przyjaciel.

Przy spuszczeniu trumny do grobu na twarzach grabarzy malowała się obok zawodowego smutku trema, jaką niewątpliwie odczuwają członkowie orkiestry, grający na pogrzebie swego kapelmistrza, a przygodna publiczność przejawiała coś w rodzaju cichego zadowolenia pacjenta na widok dentysty, cierpiącego na ból zębów.

Idąc z mym przyjacielem w powrotnej drodze przez cmentarz, podjąłem nieśmiało próbę obrony stosunków w kraju.

Jeżeli chodzi o bruk — zacząłem — to istotnie... magistrat walczy z trudnościami, ale wcz. np. taką ulicę Mazowiecką, albo Trębacką... A co się tyczy pogody —

to rząd robi co może... W tego-rocznym budżecie zwiększone zostały znacznie kredyty na Państwowy Instytut Meteorologiczny...

— Mój drogi, — przerwał mi — aby utrzymać się na powierzchni naród musi tworzyć, a nie latać. Potrzebna jest siła ducha, prężność, odporność. A tymczasem — jak wy tu wszyscy wyglądacie?

Spojrzałem mimowoli na mogiły...

— Jakiś chorobliwy kult śmierci, — kontynuował mój przyjaciel — połączony z bezwładem i zanikiem tętna gospodarczego kraju. I to się widzi na każdym kroku! Weź np. prasę polską. Istna nędza i rozpacz! Gdy zagranica czyta wasz organ „czołowy“, nabiera przekonania, że cała Polska odnajduje pokoje lub wyprzedaje się w „drobnych ogłoszeniach“ i chodzi na nabożeństwa żałobne...

Pożegnał mnie z miną, wyrażającą politowanie dla nędzy i mizerności mojego żywota, wziął jednak mój adres i obiecał odwiedzić nazajutrz.

Miałem właśnie u siebie wizytę wdowy, która dziękowała mi za okazane współczucie, pomoc i t. d., kiedy nadszedł mój przyjaciel. Rozmowa zeszła na temat trudnych warunków, w jakich pozbawiona męskiego ramienia niewiasta będzie musiała prowadzić nadal przedsiębiorstwo. Gdy oświadczyła, że zamierza ograniczyć się w wydatkach i chce odnajść jeszcze jeden pokój, przyjaciel mój zgłosił swą kandydaturę i tego samego dnia, po sprowadzeniu walizek z hotelu, zajął pokój... po nieboszczyku.

Po kilku dniach, w pogawędce ze mną dowiedział się, że jeszcze za żywota nieboszczyka ulokowałem moje skromne oszczędności w jego przedsiębiorstwie. Fakt ten żywo go zainteresował. Zmączył, że wobec tego należałoby poznać bliżej stan majątkowy wdowy i w tym prawdopodobnie celu nie szczędził czasu na wspólne z nią konferencje.

Z czasem narady te, bez mego już udziału, odbywały się coraz częściej, trwały coraz dłużej, a wkrótce stało się widocznym, że nowy sublokator z całą energią „człowieka czynu“ wnikał w najdrobniejszy szczegół interesów pani domu.

Któregoś dnia wpadł do mnie z metrem w ręce i z punktu zabrał się do mierzenia mojej osoby.

— Powiadam ci — oświadczył, przykładając miarę do mych pleców — że wstępną bierze na widok waszej gospodarki. Tu trzeba całe przedsiębiorstwo z gruntu zreorganizować! Czy uwierzysz, że w warsztacie nie mają nawet ustalonych typowych wymiarów trumien? Dziękuję ci, — rzekł na koniec, notując cyfry na kartce papieru — mam nareszcie wymiary typu „średniego“...

Jakieś niesamowite uczucie opanowało mnie po tej wizycie. Coś jakby przedsmak śmierci, do której przcniosła mnie jednym rzutem wyobraźnia. Naprawdę starałem się zbagatelizować to



...Mam nareszcie wymiary typu średniego.

zdarzenie i spojrzeć na rzecz trzeźwo. Czyż można — rozmowałem — brać za złe memu przyjacielowi, że przystępując do reorganizacji przedsiębiorstwa, zastosował jedną z metod, przyjętych prawdopodobnie oddawna na Zachodzie? Przecież o tem słyszy się dziś na każdym kroku. Ta... jakże ją?... Normalizacja, czy też selekcja, może nawet... standaryzacja?

A jednak świadomość, że jestem modelem „średniego nieboszczyka“ nie opuszczała mnie odąd. Nawet w biurze w nawale pracy, każdego interesanta mierzyłem mimowoli wzrokiem, usiłując określić jego wymiary, a do równych mi wzrostem czułem rodzaj tkliwej sympatii i pokrewieństwa.

Stan moich nerwów począł budzić poważne obawy. Przyspieszyłem nawet urlop wypoczynko-

wy i wyjechałem na kurację hydropatyczną. Ale i zmiana warunków nie uwolniła mnie od tej manji prześladowczej. W pensjonacie był wolny tylko jeden jedyny pokój i... oczywiście „średni“, a w zakładzie kąpielowym — wanna, w której kazano mi zanurzać zdenerwowane ciało, prowokowała swym bezczelnym kształtem trapiącą mnie zmore i była dopasowana ściśle do „typu średniego“.

Po paru tygodniach kuracji otrzymałem list od wdowy. Zawiadamiła mnie, że w związku z rozszerzeniem przedsiębiorstwa, pokój zajmowany przeze mnie w Warszawie jej wkrótce potrzebny, że przeto „z przykrością, ale zmuszona jest uprzedzić o tem zawczasu“.

Ten bezwzględny krok kobiety, która bądź co bądź przez tyle czasu korzystała z mej pomocy i zaciągnęła niejedno zobowiązanie, zamiast przygnębić mnie, podziałał wręcz otrzewniająco. W postępowaniu jej dostrzegłem łatwą rękę mojego przyjaciela. Zrodził się we mnie bunt. Zobaczymy jeszcze — pomyślałem — kto z tej gry wyjdzie zwycięsko i stawiając pierwszy krok zaczepny, odpisałem wdowie, że ze swej strony przypominam o zbliżającym się terminie zwrotu pieniędzy, które pożyczyłem jej nieboszczykowi mężowi.

Przeżywałem dni pełne niepokojem i oczekiwania. Ale kuracja dobiegła końca, a wiadomości nie nadeszły.

Wróciłem do Warszawy. Otworzyła mi drzwi służąca i oświadczyła na wstępie, że „państwo wyjechali na dwa tygodnie, ale zostawili list do pana...“

Istotnie list leżał na biurku. Oto treść jego:

„Na pismo z dnia... zawiadamiamy uprzejmie, że wobec znacznych wydatków, poniesionych na reorganizację i rozszerzenie przedsiębiorstwa, nie rozporządzamy w chwili obecnej większą gotówką obrotową i dlatego nie możemy zwrócić w oznaczonym terminie należnej Panu kwoty. Tem niemniej firma nasza odpowiada za wszelkie zobowiązania całym swym majątkiem ruchomym i w każdym czasie gotowa jest pokryć je równowartościowym towarem“.

Pod pieczęcią firmową „Trupol“ figurował podpis... mego przyjaciela.

LOT PARYŻ — TOKIO I JEGO ORGANIZATOR FRANCUSKI „KRÓL PERFUM” — COTY

Pan Franciszek Coty — założyciel i właściciel fabryki perfum i kosmetyków najwięcej znanych i rozpowszechnionych na całej kuli ziemskiej jest zaiste nieprzeciętnym człowiekiem.

Zamiast zadowolić się po zdobyciu fortuny — spokojnym życiem bogatego rentjera Coty (nie zanedbując bynajmniej swych perfum) rzuca się po wojnie w wir polityki i dziennikarstwa propagując jaknaintensywniej zdrowe zasady demokracji o zabarwieniu ściśle narodowym.

Założony przez niego przed trzema laty dziennik „L'ami du peuple” (Przyjaciel ludu) zyskuje sobie niebawem ogromną popularność zarówno dzięki swej żywej treści jak i bezkonkurencyjnej taniości dość powiedzieć, że numer „Przyjaciela Ludu” kosztuje naprz. w Polsce 15 groszy czyli o całe 5 groszy taniej od dzienników miejscowych!!!

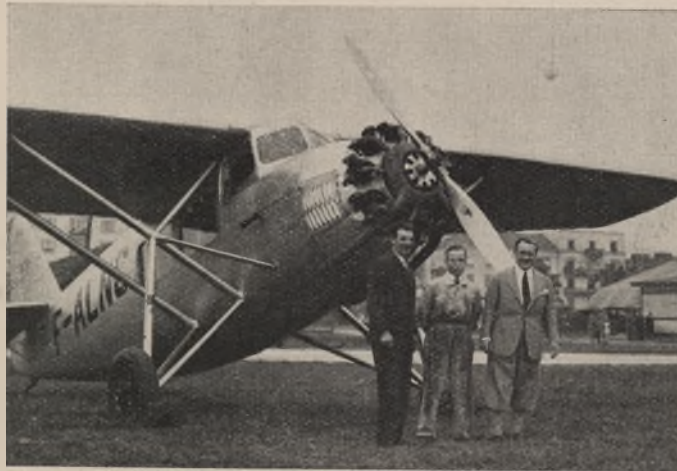
Wracając do Franciszka Coty — znalazła się jeszcze jedna dziedzina zainteresowań ludzkich, która przyciągnęła ten niepospolity umysł coraz więcej pochłaniając go. Dziedziną tą jest lotnictwo w jaknajpiękniejszym słowa tego znaczeniu — to znaczy zdobywanie rekordów powietrznych — oczywiście pod francuską flagą i dla jej chwały.

Coty — ten pięćdziesięcioparoletni człowiek nie wahał się przed rokiem poświęcić kolosalnej sumy franków na zakupienie specjalnego samolotu, obliczonego na dziesiątki godzin w powietrzu by... trzymać go w pogotowiu na wypadek gdyby druga próba przelecenia Atlantyku na słynnym „Znaku Zapytania” Costes'a i Bellonte'a nie udała się! Zaznaczyć trzeba ponadto, że Coty zakupił ów płatowiec (nazwany „Trait d'Union” czyli „Łącznik”) w największej tajemnicy, a więc pozbawiając się z konieczności jakiegokolwiek rozgłosu.

Ponieważ jednak Costes i Bellonte wyszli zwycięsko z próby i linia powietrzna „Paryż — No-

wy Jork” została osiągnięta — niezrażony Coty ją oglądać się za jakim nowym sensacyjnym rekordem powietrznym do zdobycia i wybór jego padł na lot: Paryż — Tokio bez lądowania. Raid ten przedstawia cyfrowo „zaledwie” 10 tysięcy kilometrów czyli zgorą 70 godzin w powietrzu!

I znowu cicho i bez żadnych prawie zapowiedzi „Łącznik”, pilotowany przez Doretą — asa francuskiego lotnictwa, któremu towarzyszyli Le Brix (eks-towarzysz Costes'a w locie dokoła świata w r. 1928) jako nawigator oraz Mesmin — mechanik — startuje z lotniska Le Bourget pod Paryżem, by połączyć lu-



Samolot „Devoitine 35” p. Rolanda Coty (prototyp).

kiem powietrznym — Paryż — stolicę świata ze stolicę Japonii.

Lot zapowiedział się jaknajlepiej i lotnicy przebyli już przeszło 6850 klm. czyli prawie dwie trzecie trasy, gdy nagle — gaśnik odmówił posłuszeństwa.

Przyczyną tego było poprostu zamrożenie jego, spowodowane szronem, który oblepił silnik grubą powłoką lodu.

To silne oziębienie atmosfery spowodowane zostało bardzo gęstą mgłą w którą lotnicy dostali się po przeleceniu Uralu.

Stało się to d. 13 lipca o północy. Widząc, że nie będzie mógł wylądować bezpiecznie w ciemnościach kompletnych i na nieznanym terenie — Doret polecił towarzyszący wyskoczyć ze spadochronami co im się w zupełności udało, a sam wylądo-

wał... na wierzchołkach jakiegoś lasu, niszcząc oczywiście samolot lecz ratując silnik „Łącznika” i również wychodząc zupełnie cało z wypadku.

Chociaż działo się to wszystko o kilkadziesiąt kilometrów od Niżnego Udinska i wśród głębokiej nocy — lotnicy w pół godziny niespełna po wypadku otoczeni zostali tłumem ciekawych — co jest dowodem, że i Syberja zmodernizowała się widocznie i interesuje się nie na żarty wielkimi raidami lotniczymi...

Cała załoga „Łącznika” wraz z ocalonym silnikiem udała się niezwłocznie koleją do Moskwy i Warszawy, gdzie oczekiwał na swych przyjaciół p. Roland Co-

ty — syn Franciszka, który przybył do Polski na swym własnym nowiutkim płatowcu „Devoitine 35”, by zawięzić jaknajprędzej uratowaną załogę „Łącznika” do Chamonix w Szwajcarii, gdzie przebywa na wyczasach p. Coty senior, który zapowiedział już publicznie, iż próba lotu: Paryż — Tokio w jednym etapie wznowiona będzie niebawem.

Zaiste — wielki przemysłowiec francuski jest nieprzeciętnym człowiekiem! Subwencjonuje milionowe raidy lotnicze, kupuje na użytek

swej rodziny luksusowy płatowiec — limuzynę, który jest ostatnim słowem techniki lotniczej i wysyła na nim syna (również dziennikarza, a zarazem i pilota) o tysiąc kilometrów do Warszawy — by dostarczyć mu do Chamonix Doretę, Le Brix'a i Mesmin'a tak, jak niedawno jeszcze wysyłało się po znajomych lub przyjaciół powóz z parą koni do odległej o parę kilometrów stacji kolejowej...

Maleje z dnia na dzień nasza poczciwa, stara kula ziemiska, a odległość — to pojęcie, które staje się coraz bardziej... względne.

Zwycięża ją wciąż genjusz wynalazczy człowieka...

T. K.

NASZE SPRAWY

SPIEWANKI

Służba obowiązkowa trwa krótko. Mało mamy czasu na to, aby z surowego i w lwiej części mało inteligentnego materiału ludzkiego urobić dobrego żołnierza, a co niemniej ważne i dobrego obywatela kraju. Każda więc godzina musi być wykorzystana w stu procentach i celowo.

Poza wyszkoleniem czysto fachowem, powinniśmy wpoić w młodych ludzi, tysiącami przechodzących co roku przez nasze kadry, jak najwięcej uświadczenia obywatelskiego i patriotyzmu. Bo i cóż z tego, że żołnierza nauczymy sprawnie używać broni, skoro nie rozbudzimy w nim miłości i poczucia obowiązku względem ojczyzny? Będzie on tylko bezduszną maszyną, poruszaną mechanizmem rozkazów, a nie istotą odczuwającą potrzebę złożenia dla dobra kraju jak najdalej idących ofiar, gdy zajdzie tego potrzeba.

Jedną z dziedzin patriotycznego wychowania żołnierza jest śpiew. Niestety, pole do tak wdzięcznego popisu, leży w wojsku prawie zupełnie zachwaszczonym ugorem. Czem jest piosenka dla żołnierza, wiemy z własnego doświadczenia wszyscy: nie wiemy jednak, lub nie zdajemy sobie z tego sprawy, czem jest dla dobrego obywatela kraju. Gdybyśmy wiedzieli naprawdę, że w pieśniach uzewnętrznia się dusza i charakter narodu, że pieśnią wypowiada swe radości i ukochania, że pieśnią można wpoić w jednostkę wiele szlachetnych uczuć, lub ją zdeprawować, — inne śpiewalibyśmy pieśni, niż dotychczas.

Ledwie świt rozproszy nocne ciemności, a już po polach, drogach czy placach koszarowych, oddziały ćwiczących się żołnierzy maszerują i z płacziwymi lamentami błagają: „Wróć do mnie”, „Gdzie twoje serce”. Inne znowu ludzą się jeszcze pewną nadzieją i pocieszają się, że: „Gdy będziemy znów we dwoje” i dlatego starają się dać z siebie: „Więcej gazu”. Przygodny słuchacz ma wrażenie, że to nie wojsko, ale „chodzący” kabaret daje gratisowo, nawiasem mówiąc sparodjowane, wokalne występy z: „Uśmiecchem Warszawy” na ustach.

Poza temi „szlagierami”, są jeszcze inne „śpiewanki”. Słuchając, aż się wierzycie nie chce, by wojsko, które jest przecież reprezentantem narodu, mogło śpiewać podobne nielogiczne bzdury. Ina-

czej piosenki, takiej na przykład, nazwać nie można:

„Ojciec umarł, syn pozostał,
Syn po ojcu faję dostał
I popija czaj(!) czaj(!) czekoladę”...

I tak dalej — dookola Bartek. „Piosenkę” tę śpiewają po więzieniach, w domach obłąkanych, no i niestety... w wojsku. Słyszałem ją swego czasu przez radio, w czasie transmisji od „Jana Bożego” w Warszawie i cieszyłem się, że dobry Bóg na tyle nie zaćmił umysłów chorym, że mogą jeszcze uprzyjemniać sobie nieszczęśliwe życie, chociaż takimi, niewybrednymi piosenkami. Ale nie naśladujmy chorych, jak również nie odbierajmy chleba kabaretu.



Obóz radiotelegraficzny p. 10. w Benjantynowie.

Jeżeli więc ktoś traci drogi czas na wyuczanie żołnierzy takich piosenek, to tem samem daje dowód, że nie dorósł jeszcze do roli wychowawcy-nauczyciela. Oddział żołnierzy to nie zespół kabaretowy, mający za zadanie uprzyjemnić godziny ćwiczeń przełożonemu, przez śpiewanie jego ulubionych piosenek, a zbiorowa jednostka siły zbrojnej państwa.

Chociaż wojsko nie jest również zbiorowiskiem dewotek, by miało śpiewać jedynie pieśni religijne, to jednak, jak kościół lub teatr mają swoje, odpowiednie do charakterów i zadań pieśni, tak i wojsko ma również swoje pieśni, melodją i tekstem jemu odpowiadające. Takie więc śpiewać należy. A na szczęście takich nam nie brak.

Każdy z nas może to stwierdzić, że piosenka której się nauczył i w doli lub niedoli śpiewał, na długo pozostała mu w pamięci — bodajże czy nie na całe życie. Jakież więc będzie z tego pożytek, gdy szlagierami nabijemy żołnierzowi głowę. Jakże mnicmanie będą mieli o wojsku cywilni obywatele, gdy żoł-

nierz powróciwszy do domowych pieleszy, przy lada okazji będzie wyśpiewywał: „Ojciec umarł”? Oczywiście, piosenka takiego rodzaju nie będzie spełniała misji propagowania polskości, gdzieś tam na kresach naszego państwa.

Czas więc zwrócić na tę dziedzinę więcej uwagi. Pieśni śpiewane przez żołnierzy muszą i powinny nieść posiew polskości do najodleglejszych zakątków kraju. Te pieśni, które śpiewaliśmy ongiś w ukryciu, przed groźbą kary, śpiewajmy dzisiaj, kiedy nam wolno — pełną piersią. *Cel.*

NASZE OSOBISTE

Wydaje mi się, mimo wszystko, iż w korpusie naszym istnieją pewne sprzeczności związane z wykształceniem podoficerów z różnych stopni, grup i broni, i jeżeli ktośkolwiek interesujący się tem śledzi życie codzienne naszych kolegów, to po pewnym czasie zorientuje się, że sporo panuje w gronie naszym różnych poglądów i przekonań. Do obecnej chwili np. podoficerowie innych rodzajów broni, niż piechota, starają się wciąż jeszcze uchodzić za coś godniejszego uwagi.

Niewiem doprawdy, czemu się to dzieje, ale na tle na tej wygórowanej a nieuzasadnionej ambicji, zachodzą różnego rodzaju nieporozumienia.

Wźmy chociażby sprawę oddawania honorów. Długo się namyśla kolega równy stopniem, lecz młodszy, z innej niż piechota broni zanim odda należne honory. Czemuż tak jest?

Wiemy, iż różne rodzaje broni potrzebują różnych ludzi więcej lub mniej wykształconych, ewent. fachowców i odpowiednio do swoich wiadomości fachowych wykwalifikowanych. Ale mimo to, jesteśmy wszyscy i wszędzie tylko podoficerami.

Gorzej, iż świeżo napływający kandydaci nie zawsze odpowiadają wykształceniem, przez co zubożają nam korpusy duchowo a czasami i moralnie.

Pozwalam sobie też przypuścić, że liczba reflektujących stosunkowo jest duża, lecz skoro nie zawsze odpowiadająca wymogom, należy w pierwszym rzędzie zwracać uwagę na wybór.

Z NASZEGO ŻYCIA

ŚWIĘTO FLOTYLLI PIŃSKIEJ

Wczesnym rankiem 3 lipca b. r. wypłynęła na jezioro Horodyskie flotylla pińska, by obchodzić uroczystość swego święta.

Okręty stanęły na redzie. Podniesiono „wielką galę” i już dziesiątki flag trzepocze za podmuchem wiatru. U stóp wysokiego wybrzeża, obok kościoła O. O. Benedyktynów, zbudowano pomost, do którego dobijają kutry, wysadzając na ląd załogi.

Gdzieś przed g. 9 ukazała się na horyzoncie eskadra hydroplanów, zdążająca na jezioro. Kluczem płynęła w przestworzach, aż wreszcie niby orzeł na zdobycz, runęła na jezioro. W kilka chwil potem, załogi okrętów weszły w stare mury kościoła pobenedyktynskiego, które wzniesione w r. 1662 pamiętają stare czasy.

W czasie nabożeństwa, które odprawił ks. prałat Zelbo, rozległy się z chóru dźwięki orkiestry marynarckiej.

Po nabożeństwie do załóg okrętowych, zgromadzonych przed kościołem, przemówił dowódca flotylli: „Marynarze! I oto znów minął rok wyteżonej pracy i ponownie przyjechaliśmy tu, by święcić tę piękną rocznicę pierwszego zwycięstwa flotylli, które dało podstawę jej dzisiejszemu rozwojowi i znaczeniu w obronie ziem i wód kresowych. Aby sobie uprzytomnić to męstwo, sprawność i przedsiębiorczość owej minjaturowej flotylli, sięgnijmy wstecz do dn. 3 lipca 1919 r. Garstka marynarzy na trzech prowizorycznie uzbrojonych kutrach podpływając pod osłoną mgły zdobywa, mimo silnego ognia, obsadzoną przez przeważające siły nieprzyjaciela miejscowość Horodyszcz, która dzięki swemu położeniu stanowiła ważną pozycję. W warunkach normalnych był to czyn szaleńców, którzy w niepokaźnej liczbie rzucając się z bagnietem w rękę na umocnione pozycje bolszewików postanowili zwyciężyć i zwyciężyli!

Tegoroczne święto obchodzimy skromnie; kryzys gospodarczy, jaki przechodzi nasze państwo, nie pozwala na buczne świętowanie i na zaproszenie gości. Ale tam mocniej przyrzekamy, że ufności i wiary, jaką w nas ojczyzna pokłada, nie zawiedziemy; że przetrzymamy ten kryzys, żywiąc niezłomną nadzieję w lepsze jutro.

Tymczasem w rocznicę pierwszego zwycięstwa flotylli dajemy dowód czuwania. Bandy hitlerowców coraz więcej panoszące się na zachodzie i pragnące odwetu, sięgają po prastare ziemie polskie: Pomorze, Poznańskie, Śląsk. A z drugiej strony plugawa propaganda idąca od wschodnich rubieży Rzeczypospolitej, stara się kraj podminować i zmusza nas do czuwania i gotowości, do odparcia nieprzyjaciela od naszych granic.

Jak 3 lipca 1919 r., na trzech prowizorycznie uzbrojonych kutrach, tak tem bardziej teraz i w każdej chwili flotylla pińska zwycięstwo osiągnie”.

W końcu przemówienia dowódca flotylli odczytał szereg depeš, a przede wszystkim depešę od pana Marszałka J. Piłsudskiego tej treści: „Dzielnej flotylli pińskiej, która tak zaszczytny udział wzięła w walkach w obronie

W tym czasie klucz hydroplanów, krążąc nad jeziorem, wykonał szereg pięknych ewolucyj.

Po skromnym obiedzie i godzinnym odpoczynku, odkotwiczyły dywizjony flotylli i kolejno odpłynęły do portu wojennego w Pińsku, na kilkudniowy postój w tem mieście.

Po zakotwiczeniu w Pińsku wysłana została do Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego depeša treści następującej: „Głośnym okrzykiem „niech żyje” i salutem dział flotylla pińska dziękuje Panu Marszałkowi za zaszczytne słowa; otrzymane w rocznicę zwycięstwa pod Horodyszczem, i obiecuje dołożyć wszelkich starań, aby okazać się godną okazanego jej zaufania. Dowódca flotylli: Zajęczkowski, komandor”.

Dodać wypada, że powracając do portu flotyllę witali owacyjnie mieszkańcy Pińska. *Mat. J. Kurek.*



Obiad żołnierski, rydany przez osadników wojskowych na cześć ks. biskupa Mteńskiemiecha i ulanów 3 szro. K. O. P. w Katerburgu.

Ojczyzny, przesyłam w dniu święta rocznego serdeczne życzenia skutecznej współpracy z armją lądową; pozostańcie nadal najpewniejszą strażą bezpieczeństwa ziem i wód Rzeczypospolitej”. Minister Spraw Wojskowych: Józef Piłsudski, Marszałek Polski”.

Następnie dowódca flotylli, komandor Zajęczkowski wznosił okrzyk na cześć Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, Pana Prezydenta Mościckiego i Pana Marszałka Piłsudskiego, a okrzyk ten trzykrotnie powtórzony potężnym echem odbił się o stare mury kościoła, za nim zginął w dali szerokiego horyzontu równin poleskich. Równocześnie orkiestra odegrała hymn narodowy, a monitor „Horodyszcz” oddał ze swych dział salut 21 strzałów.

Po powrocie załóg na okręty, dowódca flotylli w towarzystwie komendanta portu wojennego, komandora Dębskiego dokonał przy dźwiękach marszu przeglądu poszczególnych okrętów flotylli.

PRAWDZIWA PAMIĄTKA

Podajemy do wiadomości, wszystkich korpusów podoficerskich pułków i jednostek samodzielnych, że administracja „Wiarusa” ma na składzie roczniki oprowione w trwałą okładkę, w które pragnęlibyśmy zaopatrzyć biblioteki korpusowe po cenach, znizowanych. Rocznik z roku 1930 w cenie 20 zł. z przesyłką. Rocznik z 1931 r. tom I. w cenie 15 zł. z przesyłką.

Każdy korpus nabywający rocznik „Wiarusa”, bogaci swą bibliotekę o tom własnego wydawnictwa, który zostawia po sobie setkom młodszych zastępów, a jednocześnie popiera własny organ.

Chcąc zostawić dla przyszłego pokolenia pamiątkę w postaci rocznika własnego pisma, należy go skompletować i oprawić w piękną, trwałą okładkę, którą można nabyć w administracji „Wiarusa” w cenie 1,75 zł. z przesyłką.

Administracja.

SPROSTOWANIE

W umieszczonym w „Wiarusie” Nr. 29 o wyniku „Loterji Wiarusa” mylnie podano: sierż. Jabczyński Ludwik z 16 K. O. P., winno być: sierż. Jabczyński z 16 baonu K. O. P.



BANKRUKTWO finansowe Niemiec, które głośnym echem odbiło się w całym świecie jest w dalszym ciągu przedmiotem konferencji, obrad i dyskusyj.

Konferencja londyńska, w której pomysłny dla siebie wynik wierzył święcie rząd Rzeszy zakończyła się kompromisem przy zdecydowanym i godnym najwyższego uznania stanowisku naszej sojuszniczki — Francji.

Chęć ratowania Niemiec zgrupowała w Londynie przedstawicieli 7 mocarstw wybitnie zainteresowanych w finansowych operacjach niemieckich banków. Przedstawiciele Rzeszy, znając doskonale stan materialny swojego skarbu nastawieni byli na uzyskanie wielomilionowej pożyczki długoterminowej. Jednak brak zaufania do polityki rządu niemieckiego stanął na przeszkodzie tej radykalnej pomocy, która by niewątpliwie przywróciła sytuację Niemiec do równowagi. Francja pod jednym ale zasadniczym warunkiem godziła się na daleko idącą pomoc Niemcom, pod warunkiem gwarancji politycznych, które nie zostały przyjęte, jako godzące rzekomo w niezawisłość państwa niemieckiego. Niemniej konferencja londyńska odciążała w pewnym stopniu katastrofalny stan finansowy Rzeszy. Długotrwałe obrady, obfitujące w mnóstwo charakterystycznych momentów zostały, jak już zaznaczyliśmy zakończone kompromisem. Komunikat omawiający wyniki konferencji informuje, że rządy reprezentowane na konferencji są gotowe polecić do rozpatrzenia finansowym instytucjom w odnośnych krajach następujące propozycje, których celem jest niezwłoczna poprawa sytuacji: przedłużenie na okres 3 miesięcy kredytu 100 milj. dolarów niedawno udzielonego Reichsbankowi przez banki centralne w porozumieniu z Bankiem Wypłat Międzynarodowych. Poza tem konferencja, zalecała, by wspomniany bank wyłonił niezwłocznie komitet przedstawicieli, mianowanych przez banki emisyjne, zainteresowane w zbadaniu sprawy rozmiaru

dalszych kredytów, potrzebnych dla Niemiec, w celu zbadania możliwości zamiany części kredytów krótkoterminowych na kredyty długoterminowe.

Trzeba przyznać, że wyniki konferencji londyńskiej są niezawodnym sukcesem Francji, która narażona była na poważne niebezpieczeństwo finansowe, a potrafiła dzięki ostrożności i przeczności swoich przedstawicieli uniknąć tego niebezpieczeństwa.

Z drugiej jednak strony wyniki konferencji dla Anglików przedstawiają się ujemnie. Dowodem tego jest odpływ złota z Anglii, który osiągnął dotąd nie notowaną sumę przeszło 30 miljo-



B. minister St. Zjednoczonych L. Fall skazany został na rok więzienia.

nów funtów w przeciągu kilku dni. Aby zatamować dalszy odpływ złota Bank Angielski podniósł stopę procentową, co jednak na wywóz wiele nie wpłynęło. Anglja z każdym dniem traci na rzecz Francji swą rolę bankiera międzynarodowego.

Świetna pozycja finansowa Francji czyni ją „języczkiem uwagi” przy każdym posunięciu natury pieniężnej. Premier Laval w rozmowie z kanclerzem Brueningiem oświadczył, iż Niemcy mogłyby otrzymać pożyczkę ponad 2

miljardy mk. Tem samem Laval dał do zrozumienia, że Francja gotowa jest udzielić Niemcom kredytów w nicogranicznej wysokości, o ile tylko rząd Rzeszy okaże dobrą wolę i spełni życzenia Francji, dotyczące, znanych 5 punktów:

1) Zaniechania budowy dalszych pancerników, 2) zrezygnowania z unji celnej, 3) podjęcia energicznych zarządzeń przeciwko akcji Stahlhelmu. Rokowania francusko-niemieckie utknęły właśnie na tym punkcie.

WCALYCH Niemczech coraz bardziej wzrasta nastroj nerwowy, wywołany anormalnymi stosunkami w obrocie pieniężnym. Z każdym dniem nęcają się wiadomości o trudnościach, które najpoważniejsze nawet instytucje bankowe oraz przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe stawiają w obliczu katastrofy.

Jednym z jaskrawych przykładów tego stanu są stosunki, panujące w ostatnich dniach na berlińskim rynku zbożowym, gdzie najniższa podaż powoduje niezwłocznie gwałtowny spadek cen. Kupcy zbożowi, właściciele młynów, z braku gotówki nie są w stanie zakupować najmniejszych zapasów i tak rzucenie na berlińską giełdę towarową minimalnej ilości żyta z ostatnich zbiorów wywołało w dn. 22 lipca spadek cen żyta o 3 mk., zaś w dn. 23 lipca nawet o 13 marek. Właściciele przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych obawiają się, iż nie będą mogli sprostać swym zobowiązaniom płatniczym. Zmuszeni są gromadzić i nie wypuszczać wpływającej do ich rąk gotówki. Bezpośrednim następstwem jest zwiększenie się ogólnego stanu nie płynności. Liczba zaprotestowanych weksli rośnie. Nikt nie jest w stanie przewidzieć, w jakim kierunku potoczą się wypadki dalej. Powszechnie daje się słyszeć żądanie, że Bank Rzeszy powinien zerwać z dotychczasową swą polityką restrykcyj, którym przypisuje się winę obecnej katastrofy.

Koła gospodarcze domagają się od Banku Rzeszy polityki bardziej elastycznej i przystosowanej gospodarzo do obecnej sytuacji. Ataki zwracają się głównie przeciwko prezowski Banku Rzeszy dr. Luthrowi. Niemal ze wszystkich stron domagają się jego ustąpienia.

Ale buta niemiecka nie ustępuje. Na pytanie—co dalej? słyszy się tylko pogroźki Hitlera, który straszy przewrotem.



Konferencja Międzynarodowego Trybunału w Hadze ro sprawie unji celnej.



Francuscy lotnicy przed mogiłą Nieznanego Żołnierza
w Warszawie



Polscy marynarze na grobie Nieznanego Żołnierza
w Rzymie.

NAPRĘŻONE stosunki panujące między Mussolinim a Watykanem od dłuższego czasu przybrały ostatnimi dniami jak najostrejszą formę. Przewidują zerwanie stosunków dyplomatycznych i odwołanie umów laterańskich oraz konkordatu.

Wytworzyłyby to dla Papieża taką sytuację, że zmuszony byłby opuścić Rzym. Zamieszkalby wówczas na terytorjum francuskim. Jest nawet mowa o wyborze wyspy Korsyki jako rezydencji dla Ojca Św.

OGŁOSZONE zostały sensacyjne zestawienia sum wypłaconych przez Niemcy odszkodowań wojennych i sumy pożyczek pobranych przez Niemcy. Z zestawienia tego wynika, że w okresie od 1924 do 1929 roku, t. j. od chwili wejścia w życie planu Dawesa do chwili zastąpienia go planem Younga, wypłaciły Niemcy tytułem odszkodowań wojennych 7.790 milj. marek niem., a w tymże okresie czasu zaciągnęły pożyczek — rzekomo na spłatę odszkodowań wojennych — na sumę 20.380 milionów marek niem.

Jak widać, w niemieckim gospodarstwie narodowym ulokowano w ciągu pięciu lat ponad 12 miliardów marek niemieckich kredytów zagranicznych, zaciągniętych — rzekomo na spłatę odszkodowań.

Tak Niemcy wywiązują się z przyjętych na siebie zobowiązań. Czy można im ufać?

DONIESIENIA z Buenos Aires mówią o gwałtownych niepokojach w Chile i Argentynie. W Chile w ciągu ostatnich 12 dni zmieniły się trzy rządy.

Dwa kolejne gabinety cywilne przystąpiły do zlikwidowania pozostałości dyktatury, zaledwie jednak zwolniono prasę z pod cenzury, opinia publiczna domagać się poczęła ustąpienia prezydenta Ibaneza, który żądanie to odrzu-

cił i utworzył nowy gabinet wojskowy pod przewodnictwem oficera marynarki, Froddena.

Rygorystyczne kroki, jakie podjął nowy rząd przeciwko poprzednim politykom wywołały w stolicy Santiago i wielu miastach prowincjonalnych gwałtowne niepokoje i rozlew krwi.

Opozycja skupia się dokoła liberalneog polityka Blanquiere, który podczas swoich 8-dniowych rządów przystąpił do ukrócenia soldateski.

Również w Argentynie sytuacja polityczna uległa zaostrzeniu, ponieważ okazało się, że przewrót wojskowy jaki miał miejsce w Callientes jest dziełem rozgąłzonego spisku zwolenników byłego prezydenta Irrygoiena.

Przewrotowcy zbiegli do Paragwaju. Były prezydent Alvez, stojący na czele partji radykalnej, schronił się do poselstwa francuskiego w obawie przed prześladowaniem. Życie gospodarcze kraju znajduje się w zupełnym zastoju.

Kraje wiecznych rewolucyj znów w ogniu walk bratobójczych znajdują odpyły dla swych wybujałych temperamentów.



Komendant sterowca „Zeppelin” i prof. Samoiloicz, inicjatorzy rojprawy do biegun.

BARDZO charakterystyczną opinię o korytarzu pomorskim, Prusach Wschodnich i traktacie wersalskim opublikował znany poeta Maironis. Z całą satysfakcją drukujemy fragment jego wywodów:

Korytarza pomorskiego zwrócić Niemcom niepodobna, gdyż to byłoby niesprawiedliwe. Od 1466 r., t. zn. od czasów Kazimierza Jagiellończyka, należał on do państwa polsko-litewskiego. Korytarz jest jedynym wyjściem Polski na morze. Prusy Wschodnie winne być podzielone pomiędzy Polskę a Litwę. Królewiec powinien zostać wolnym miastem. W południowej części Prus Wschodnich zamieszkują Mazurzy, których sami Niemcy nazywają „wasserpolakami”. W części wschodniej większość ludności stanowią Litwini. Stamtąd pochodzi sławny poeta litewski, Luonelajtis. Nie należy zapominać, że Prusy w swoim czasie dobrowolnie przyłączyły się do państwa polsko-litewskiego. Dziwnym jest, że traktat wersalski nie dokonał podobnej radykalnej operacji. Nie byłoby wtedy kwestji korytarza. Operacja taka byłaby wprawdzie dla Niemiec bolesna, lecz ponieważ Niemcy domagają się rewizji traktatu wersalskiego, państwa, które ten traktat podpisały, winneby się na to zgodzić w powyższym znaczeniu. Obecny bowiem korytarz polski istotnie nie ma znaczenia. Czasby był ogłosić Prusy Wschodnie niepodległym i neutralnym państwem. Krok taki wzniosłby mocną barykadę pomiędzy Niemcami a Z. S. R. R., co zapewniłoby Europie pokój i oddzieliłoby Klajpedę od Niemców, którzy agitują za jej oderwaniem od Litwy. Niezrozumiałą jest rzeczą, dlaczego traktat wersalski nie odebrał od Austrii Bawarji. Przecież Bawarję odebrał od Austrii Bismarck. Nie byłoby w takim wypadku obecnie kwestji Anschlusu.

NARODOWE ZAWODY STRZELECKIE

Narodowe Zawody Strzeleckie przyniosły cały szereg doskonałych wyników, nie mówiąc o nadzwyczajnym wyrównaniu klasy i podniesieniu się przeciętnego poziomu zawodników.

W szeregu konkurencjach zawodnicy odnosili wspaniałe sukcesy, przyczem bodaj że najlepiej prezentowaliśmy się w broni małokalibrowej, gdzie niektóre wyniki znacznie już zbliżyły się do rekordów światowych.

Obok tych tak przyjemnych uwag ogólnych mamy do odnotowania długi szereg sukcesów szczególnie miłych dla korpusu podoficerskiego. Nasi koledzy potwierdzili to, cośmy pisali w przededniu zawodów, że w szeregach podoficerskich drzemie wiele prawdziwych talentów, którym trzeba tylko dać odpowiednie warunki do pracy, aby wysunęli się na czoło strzelectwa polskiego. Tak też było — podoficerowie ze specjalnych ośrodków jak Centr. Szkoła Strzelecka w Toruniu, czy Centrum Wyszkożenia Piechoty w Rembertowie zajęli szereg zaszczytnych miejsc, osiągając przytem doskonale wyniki.

Tak więc w strzelaniu z karabina wojskowego st. sierż. Michał Dąbrowski zajął drugie miejsce, mając zaledwie o 12 pkt. mniej od mistrza. St. sierż. Roman Kordel był 3-ci, a st. sierż. Julian Kisielwicz — 9-ty.

W broni długiej dowolnej st. sierż. Dąbrowski, zajmując trzecie miejsce, był pierwszym reprezentantem wojska za dwoma strzelcami cywilnymi, st. sierż. Kisielwicz był 5-ty, a st. sierż. Bronisław Kwaciszewski — 9-ty.

Również w broni małokalibrowej mieliśmy dwóch kolegów na czołowych miejscach — st. sierż. Kisielwicz zajął 4 miejsce, a st. sierż. Kwaciszewski — 8 miejsce.

Rzecz prosta w strzelaniu z broni krótkiej powodziło się podoficerom gorzej, gdyż broń ta jest siłą rzeczy traktowana wśród nas drugoplanowo. Ale i tu należy zanotować sukces st. sierż. Kisielwicza, który w strzelaniu do sylwetek zajął 8 miejsce, mając wszystkie kule w tarczy. Poza tem kilku kolegów zajęło dalsze, ale nie najgorsze miejsca.

Najwszechstronniejszymi byli st. sierż. Michał Dąbrowski, który stawał do wszystkich 6. mistrzostw, zajmując w karabinie 2 miejsce, w karabinie dowolnym 3, w broni małokalibrowej 21, w pistolecie wojskowym 25 i strzelaniu do sylwetek 36 miejsce, oraz st. sierż. Ju-

lian Kisielwicz, który zajął w karabinie 9, w karabinie dowolnym 5, w broni małokalibrowej 4, w pistolecie wojskowym 27 i w strzelaniu do sylwetek 6 miejsce.

Przechodząc do wyników, stwierdzić należy, że podane przez nas w ub. numerze na podstawie komunikatów biura prasowego zawodów — wyniki strzelania z broni wojskowej odnosiły się do strzelania ćwiczebnych a nie mistrzostw.

MISTRZOSTWO W STRZELANIU Z BRONI DŁUGIEJ WOJSKOWEJ.

1. mjr. Wrzosek 693 pkt. 2. st. sierż. Michał Dąbrowski 681 pkt. 3. st. sierż. Roman Kordel 649 pkt. 4. kpt. Lewiński



St. sierż. Julian Kisielwicz.

644 pkt. 5. por. Zaleski 635 pkt. 6. por. Łuczowski 631 pkt. *Pozatem podoficerowie zajęli następujące miejsca:* 9. st. sierż. Julian Kisielwicz 619 pkt. 11. st. sierż. Bronisław Kwaciszewski 604 pkt. 12. chor. Edward Seidel 603 pkt. 27. st. sierż. Kazimierz Hasala 564 pkt. 29. st. sierż. Władysław Czechowski 560 pkt. 34. sierż. Jan Burnecki 556 pkt. 38. plut. Walenty Jarzyński 550 pkt. 41. st. majster Kuzemko 536 pkt. 45. st. sierż. Jan Wojciechowski 532 pkt. 46. st. sierż. Józef Chabiór 531 pkt. 47. sierż. Józef Bartosz 521 pkt. i t. d.

MISTRZOSTWO W STRZELANIU Z BRONI DŁUGIEJ DOWOLNEJ.

1. Rutecki 513 pkt. 2. Krasnopolski 499 pkt. 3. st. sierż. Michał Dąbrowski 487 pkt. 4. mjr. Wrzosek 483 pkt. 5. st. sierż. Julian Kisielwicz 479 pkt. 6. kpt. Lewiński 472 pkt.

Pozatem podoficerowie zajęli następujące miejsca: 9. st. sierż. Bronisław Kwaciszewski 463 pkt. 20. sierż. Stanisław Nowak 407 pkt. 24. st. sierż. Ro-

m n Kordel 401 pkt. 35. st. majster Jan Kuzemko 382 pkt. 38. sierż. Józef Bartosz 373 pkt. 39. plut. Józef Chabiór 372 pkt. 41. st. sierż. Władysław Czechowski 371 pkt. 46. sierż. Szuba 361 pkt.

MISTRZOSTWO W STRZELANIU Z BRONI DŁUGIEJ MAŁOKALIBROWEJ.

1. kpt. Lewiński 1104 pkt. 2. Rutecki 1094 pkt. 3. mjr. Wrzosek 1070 pkt. 4. st. sierż. Kisielwicz 1058 pkt. 5. kpt. Jasiński 1049 pkt. 6. Borowski 1049 pkt. *Pozatem podoficerowie zajęli następujące miejsca:* 8. st. sierż. Bronisław Kwaciszewski 1045 pkt. 21. st. sierż. Michał Dąbrowski 1010 pkt. 65. plut. Józef Chabiór 929 pkt. 89. st. majster Jan Kuzemko 876 pkt. 90. st. sierż. Roman Kordel 866 pkt.

MISTRZOSTWO W STRZELANIU Z BRONI KRÓTKIEJ WOJSKOWEJ.

1. kpt. Galinowski 298 pkt. 2. rtm. Kowalczewski 298 pkt. 3. por. Grzybowski Adam I 292 pkt. 4. kpt. Przybylski 249 pkt. 5. kpt. Podoski 247 pkt. 6. kpt. Pilch 240 pkt.

Pozatem podoficerowie zajęli następujące miejsca: 14. st. sierż. Michał Dąbrowski 218 pkt. 16. st. majster Kuzemko 206 pkt. 27. st. sierż. Julian Kisielwicz 181 pkt.

MISTRZOSTWO W STRZELANIU Z BRONI KRÓTKIEJ DOWOLNEJ.

1. Kubalski 491 pkt. 2. mjr. Wrzosek 490 pkt. 3. Rutecki 481 pkt. 4. Golański 480 pkt. 5. kpt. Lewiński 475 pkt. 6. por. Bidas 473 pkt.

Pozatem podoficerowie zajęli następujące miejsca: 25. st. sierż. Michał Dąbrowski 420 pkt. i 55. st. majster Kuzemko 246 pkt.

STRZELANIE DO SYLWETEK Z BRONI KRÓTKIEJ WOJSKOWEJ.

1. kpt. Różański 20/189 pkt. 2. Koper 20/185 pkt. 3. kpt. Pilch 20/183 pkt. 4. por. Nowicki 20/185 pkt. 5. Rutecki 20/182 pkt. 6. ppłk. Al. Stawarz 20/180 pkt.

Pozatem podoficerowie zajęli następujące miejsca: 8. st. sierż. Julian Kisielwicz 20/178 pkt. 20. st. majster Kuzemko 19/171 pkt. 36. st. sierż. Michał Dąbrowski 18/155 pkt.

RADJO

Opancerzona pozycja. — Budżet każdego przeciętnie zarabiającego pracownika, narazony jest w ciężkich czasach kryzysowych na różnego rodzaju ograniczenia, podyktowane twardą koniecznością życiową. Rzecz jasna, że pod ostrze noża oszczędnościowego, ścinającego poszczególne pozycje budżetu, dostają się przedewszystkiem wydatki nieobjęte pojęciem artykułów pierwszej potrzeby.

W tej trudnej sytuacji, gdy naczelnym hasłem budżetu domowego musi być jaknajdalej posunięta równowaga i oszczędność, jedna pozycja powinna być opancerzona i niewzruszona — to trzylatowa miesięczna opłata za radio. Nie należy fałszywie rozumieć tych słów. Radjofonja polska postanowiła sobie za cel przedewszystkiem pracę kulturalno-wychowawczą, a dotychczasowa działalność „Polskiego Radja” wykazała, że Towarzystwu temu zależy na wykorzystaniu radja w jaknajszerszym zakresie dla celów społeczno-państwowych. Z tego też punktu widzenia traktować należy wysiłki „Polskiego Radja” w kierunku zdobywania coraz to nowych abonentów. Opłaty abonamentowe są tylko środkiem prowadzącym do celu, którym jest postawienie radjofonji polskiej na jaknajwyższym poziomie.

Wydaje się to w pierwszej chwili paradoksem, ale można zaryzykować powiedzenie, że kryzys jest poniekąd sprzymierzeńcem rozwoju radjofonji. Na toby wskazywał wyraźnie silny wzrost abonentów radjowych w krajach zachodniej Europy, mimo tak ciężkich czasów, jakie ludność tych krajów obecnie przeżywa. Niestety u nas wielu ludzi nie docenia jeszcze walorów radja, tego najbardziej demokratycznego i najbardziej dzisiaj dostępnego środka rozrywkowego i kształcącego. Siła przekonująca radja sprawi, że mimo kryzysu, mimo tak popularnej dzisiaj „kompresji” budżetów domowych, liczba radiosluchaczy polskich przekroczy znacznie cyfrę 300 tysięcy osób już na początku przyszłego sezonu jesiennego. Największa jak dotychczas stacja warszawska i jej zasięg detektorowy, pokrywający cały kraj, oraz taniość aparatów detefonowych, odgrywać tu będzie dużą rolę.

Suma trzech złotych miesięcznie, przeznaczona na radio, powinna być jaknajmocniej opancerzona tak, aby znalazła się wśród wydatków na artykuły pierwszej potrzeby, a więc wśród pozycji bezwzględnie nienaruszalnych.

Odczyty radjome. — W dniu 2.VIII t. j. w niedzielę o g. 14.10 prof. Roszkowski wprowadzi radiosluchaczy w zamierzone dzieje Egiptu, których świetność i tajemniczość dalekiem echem odzywa się do nas z manuskryptów, tomów dzieł i zabytków. Odczyt ten poświęcony będzie „Jednemu ze świętych Egiptu”.

Tegoż dnia o g. 14.35 w odczycie p. t. „Co to jest sen”, dr. Jerzy Szpakowski, uchyli tajemnicę, jaką jest bezwzrostowa godzina, w której zasypia nasza świadomość.

Następnie o g. 19.40 skrzynkę pocztową techniczną omówi p. Wacław Frenkiel.

Wreszcie o godz. 20.00 dr. Marjan Henzel zajmie audytorjum radjowe odczytem p. t. „Święto narcyzów”.

W dniu 3.VIII wygłosi prelekcję p. t. „O zwalczaniu i zapobieganiu gruźlicy” dr. J. Stein.

Następnie o g. 16.50 pogadankę na temat współczesnej literatury francuskiej wygłosi p. Lucien Roquigny. Tegoż dnia o g. 17.35 prof. Adam Czartkowski omówi mickiewiczowskie typy „Pan Podkomorzy i Klucznik”.

Dnia 4.VIII o g. 15.25 rozgłoszenie polskie transmitować będą ze Lwowa prelekcję prof. St. Machniewicza, który zabierze głos w odczycie p. t. „O architekturze kościelnej”.

Tegoż dnia o g. 16.50 p. Tadeusz Łopalewski wygłosi przed mikrofonem rozgłosni wileńskiej odczyt p. t. „Ostatnie powieści Hamsuna”, w którym rzuci ciekawe światło na dorobek twórcy ostatnich czasów tego głębokiego pisarza.

Wreszcie o godz. 17.35 transmitowany zostanie z Krakowa odczyt znanego przyrodnika i prof. Walerego Goetla p. t. „Ochrona zwierząt, łowiectwa i rybołówstwa, a turystyka”.

Dnia 5.VIII o godz. 12.25 ksiądz dr. F. Machay wygłosi przed mikrofonem rozgłosni krakowskiej odczyt p. t. „Przygody górali u dyplomatów w Paryżu”, w którym opowie o przeżyciach naszych mieszkańców hal w stolicy Francji.

Tegoż dnia o godz. 16.50 red. Jan Piotrowski w odczycie swym p. t. „Radio wśród nauczycieli” podkreśli znaczenie radja dla rozsiąanych po najdalszych zakątkach Polski ludzi krzewiących oświatę, a pozbawionych dostępu do środowisk cywilizacji i kultury.

Wreszcie o godz. 17.35 rozgłoszenie polskie transmitować będą ze Lwowa odczyt red. R. Wacka, który mówić będzie „O naszych królewskich rybach”.

Dnia 6.VIII o g. 15.25 p. Marja Stefkowa wygłosi pogadankę p. t. „Kwiaty trujące i dzieci”, w której poda szereg praktycznych rad, jak powinny zachowywać się dzieci w obcowaniu z przyrodą.

Tegoż dnia o g. 16.50 p. Walery Nałęcz zajmie uwagę odczytem p. t. „Panameryka i Pancuropa”. O godz. 17.35 rozgłoszenie polskie transmitować będą ze Lwowa odczyt dr. Józefa Piotrowskiego, który mówić będzie o „Czerwonogrodzie i grodach czerwinskiich”, odzyskanych w walecznych bitwach przez Polaków.

Dnia 7.VIII o g. 15.25 prof. M. Józefowicz w odczycie p. t. „Międzynarodowość w muzyce” podkreśli konieczność wyeliminowania uczuć patriotycznych z terenu sztuki.

Tegoż dnia o g. 16.50 pogadankę literacką w języku francuskim o współczesnych pisarzach Francji wygłosi p. Lucien Roquigny.

Wreszcie o g. 17.35 wygłosi dr. Kazimierz Zawistowicz odczyt p. t. „Kraj Basków”.

Dnia 8.VIII o g. 15.25 p. M. Jarosławski wygłosi odczyt o „Kaszubach, potomkach Pomorza”, w którym opowie o dziadach i pradiadach tych niustraszonych zwyczajców, stojących

odważnie do walki z żywiołem morskim.

Następnie o g. 16.55 dr. Feliks Burdecki wygłosi przed mikrofonem radjostacji warszawskiej odczyt poświęcony „Nowej wyprawie Grafu Zeppelina”.

Wreszcie o g. 17.35 program odczytowy bieżącego tygodnia zakończy prelekcja prof. L. Wygrywałskiego, który pouczy przez mikrofon rozgłosni krakowskiej, w jaki sposób należy różniczyć przy kupowaniu obrazów oryginal od umiejętnie podrobionego dzieła sztuki.

Feljetony radjome. — Dnia 2.VIII o g. 13.40 dzięki feljetonowi p. Mieczysława Skrzetuskiego będą się mogli przeniesić radiosluchacze do kraju słońca, złocistych pomarańczy, gdzie przyszedł na świat człowiek, którego sławę wieściły światu orły napoleońskie, — jako symbol jego geniusza i imienia. A zatem wszyscy radiosluchacze przeżyją w niedzielę kilka chwil na Korsycie — „Wypić piękna”.

Dnia 3.VIII w przerwie koncertu wieczornego p. Zofja Trzcńska Kosterbina zajmie audytorjum radjome uwagami na temat lotu szybocem w przestworzach w feljtonie p. t. „Orlemloty”.

Dnia 4.VIII o g. 22.00 red. Józef Mojszyński podzieli się z radiosluchaczami refleksjami na temat szerokiej skali temperatury świata, która pod równikiem dosięga swego zenitu. Prelekcja ta została zapowiedziana p. t. „Upał”.

W środę dnia 5.VIII o g. 22.00 red. Jan Targ dokona wywiadu z dyr. P. U. W. F. plk. Kilińskim, p. t. „Szlakiem Kadrowki”.

Dnia 6.VIII o g. 22.00 p. Wacław Sieroszewski w feljtonie p. t. „Oleandry”, przypomni radiosluchaczom czasy Legjonów Polskich, kiedy to garstka zapalonych serc i głów w myśl rozkazów Naczelnego Wodza przelamała linię graniczną stając do walki z Rosją.

Dnia 7.VIII o g. 22.00 p. Maciej Gruszczynski odmaluje obraz „Starego i nowego Neapolu” — tego miasta pieśni i słonecznej radości, ujętego w poezję strzelistych cyprysów, pachnących mirtów, oraz odległych wspomnień, o których mówią kolumny starożytnych ruin.

Radjome kmdranse literackie. — Dnia 2.VIII w przerwie koncertu wieczornego będą mogli poznać radiosluchacze humoreskę p. t. „Ich troje i jeden na przyzynek” świetnego pisarza angielskiego Rudyarda Kiplinga. Obrazek ten pełen subtelności humoru nie pozbawiony dyskretnego liryzmu oraz nadającej żywą formę opowiadaniu — ironji — stanowić będzie kwadrans miłego wycieczki dla radiosluchaczy.

Dnia 5.VIII, jako w rocznicę Legjonową, odczytany zostanie przed mikrofonem warszawskim fragment z powieści utalentowanego pisarza Juliusza Kaden-Bandrowskiego p. t. „Rubikon” — związany treścią ze wspomnieniami tragicznych i bohaterskich Legjonów.

„W rocznicę sierpniową”. — Dnia 6.VIII o g. 21.30 Polskie Radio nadaje słuchowisko pióra Karola Koźmińskiego i Jana Ignacego Targa p. t. „W rocznicę sierpniową”, które będzie plastyczną ilustracją dramatycznych i zwycięskich momentów, jakie zawierają w swych dziejach wspomnienia „szarych legjonów”, które pierwsze podniosły krzyk szlachetnego buntu o wolność Ojczyzny.



KSIĄŻKI CIEKAWE I POŻYTECZNE

Zaleski. — „Krótki podręcznik pływania” Warszawa 1931 r. Cena 1 zł. — Trudno doprawdy wyobrazić sobie sport, który w okresie letnim dostarczałby więcej przyjemności jak pływanie. Sport ten jest nie tylko przyjemnym ale i zdrowym — rozwija on mięśnie całego ciała i hartuje organizm. Aby go jednak bez obawy można było uprawiać, trzeba umieć pływać.

O znaczeniu i potrzebie tej umiejętności dobrze wiedzieli już starożytni Rzymianie, którzy nieposiadanie jej przyrównywali do analfabetyzmu i uważali za objaw beznadziejnej nieudol-

ności. Poza znaczeniem zdrowotnym i bezpieczeństwem osobistym umiejętność pływania zapewnia wielce humanitarną możliwość ratowania życia bliźniemu. Dużą pomocą przy zaprawie pływackiej może być praca znanego asa sportu pływackiego A. Zaleskiego p. t. „Krótki podręcznik pływania”. Wśród mnóstwa sposobów pływania jak tradycyjna żabka, trudgen, pływanie na piersi, na boku, nawznak, crawl, autor wybiera ten ostatni — jako najpraktyczniejszy i najłatwiejszy do opanowania. W omawianej pracy podaje on najważniejsze wiadomości z zakresu

pływania crawl'em, a więc jego naukę i wyrobienie stylu, zatrzymując się przytem na najczęściej spotykanych błędach. Ponadto opisuje praktyczne pływanie, omawia trening, zawody, skoki oraz ratownictwo.

Książkę zdobi szereg ilustracji. Posiada ona wartość nie tylko sportową ale i wojskową ze względu na znaczenie umiejętności pływania przy przebywaniu przeszkód wodnych podczas działań wojennych. Książka stanowi tomik 20 wydanej przez Główną Księgarnię Wojskową „Biblioteczki Sportowej”.

SŁUSZNY POWÓD.

— Słyszałem, że pani bardzo dobrze gra w tenisa?

— Owszem.

— A często pani grywa?

— Już nie grywam wcale.

— Dlaczego?

— Bo już jestem zaręczona.

WIELCE ROZTARGNIONY.

— Jak to dobrze, że panią widzę, bo mam pani powiedzieć coś bardzo ważnego... Zaraz, zaraz, — muszę sobie tylko przypomnieć, bo na śmierć zapomniałem o co to właściwie chodzi...

— No, prędzej, — czekam!

— Aha, wiem!... Złamała mi pani życie.

ŁADNA RODZINKA.

— Ależ to niemożliwe, by Ciuciumkiewicz siedział przez trzy miesiące w więzieniu. Przecież on mi wyraźnie powiedział, że był u swoich krewnych!

— Zupełnie słusznie, bowiem jego krewni również siedzieli w więzieniu.

W RESTAURACJI.

Gość: — Cóż to znowu za świństwo! — w zupie znalazłem grzebień!

Kelner: — A to się dopiero restauratorka ucieszy, bo już od rana szukała tej zguby naprzóżno.

MOŻLIWE.

— A pani znowu przytyła. Czy to pani nie martwi.

— Martwi i... i to całłe szczęście.

— Dlaczego?

— Bo gdybym się nie martwiła, to tyłabym jeszcze dwa razy prędzej.

NA BRZEGU RZEKI.

W jaki sposób będę się mógł panu odwdziżyć za to, że mnie pan wyciągnął z wody i tem uratował mi życie?

— Niech się pan ożeni z moją teściową i wyjedzie z nią na stałe do Ameryki.



MIĘDZY ŻŁODZIEJASZKAMI.

— Te, Antek, dlaczego nosisz takie galante palto i taki fajny kapelusz a portki masz takie dziurawe?

— A, bo widzisz, brachu, goście w knajpach zdejmują palta i kapelusze, a portek to nikt nie zdejmie.

JESTEŚMY NIE GORSI OD ANGLIKÓW.

— Jacy dziwni są ci Anglicy — piszą „Shaw” a mówią „Szou”.

— A cóż w tem dziwnego, toć i my Polacy piszemy Syrokomla a czytamy Kondratowicz.



— „Kochany Franu! — przypuszczam, że będziesz u nas częstym gościem?”

— „Mój drogi! — powinieneś mnie znać z tej strony — przyjaciół nie zwykłem opuszczać w nieszczęściu”.

W ZAKOPANEM.

— Gaździno, dlaczego wasze dzieci mają taki jakiś chorobliwy, smutny wygląd?

— A bo ja wiem. Czego ja już z nimi nie wyprawiam, już i walę codziennie, żeby tylko inaczej wyglądały — nic nie pomaga!

W ZARZĄDZIE PODJAZDOWEJ KOLEJKI.

— Dobrze, zgadzamy się na przyjęcie pana, jako konduktora na czas letni, ale czy pan da temu radę?

— Potrafię, potrafię, panie dyrektorze, bo mam dużą praktykę.

— Był pan już konduktorem?

— Nie, ale przez rok pracowałem w składzie ryb, gdzie pakowałem sardynki do pudełek.

ORYGINALNA DEFINICJA.

— Co to jest pocałunek?

— Pocałunek jest to zasięgnięcie informacji na drugim piętrze, czy lokal na pierwszym piętrze jest do wynajęcia.

KTÓREGO Z NICH.

W pewnym domu okociła się kocica. Z czterech kociąt zostawiono tylko jedno — resztę utopiono.

W jakiś tydzień potem małego Stasia wpuszczają do sypialni chorej mamusi i pokazują mu bliźnięta, które chorego powiła.

Stas jest zdumiony i zachwycony, ale w pewnym momencie zwraca się do matki z zapytaniem:

— Mamusiu, którego z nich utopimy?

NASI MILUSIŃSCY.

Mamusia i Tadzio przyglądają się obrazkowi, wyobrażającemu Adama i Ewę w raju.

— A kto z nich mąż, a kto żona?

— Nie wiem, poznać nie można, bo przecież oni są bez ubrania.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

1. ZADANIE LITEROWE.

ul. plut. Czesław Kudła.

a
 a a a
 a a a a a
 a a a a a a
 a a a a a a a
 b b c c d
 d e e e e e
 e e e e e e e
 e e f g g
 i i i i j
 j j k k k
 k k k k k
 k k k l l
 l l l l l
 l l l ł ł
 ł m m m m
 n n n o o
 o o o o o
 o o p p p
 p p r r r
 r r r r r
 r r r s s
 t t t t u
 u w w w w
 w w w w y
 y y r
 o

Poprzestawić litery i utworzyć z nich 28 wyrazów o podanem niżej znaczeniu. Środkowy rząd pionowy da rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów:

1) Cyfra, 2) imię żeńskie, 3) miasto w Europie (stolica), 5) inaczej „galopem”, 6) naczynie kuchenne, 7) nie sucha, 8) miejscowość znana ze zwycięstwa Polaków w bitwie morskiej, 9) rodzaj żołnierza, 10) bozki leśne (wspak), 11) zwierzę, 12) ptak wodny, 13) inaczej reboła, 14) inaczej pled, 15) góry w Polsce, 16) choroba, 17) statek powietrzny, 18) minerał, 19) pływa po morzu, 20) rodzaj łodzi, 21) wyborowe towarzystwo, 22) roślina warzywna, 23) zwierzę domowe, 24) kwiat, 25) inaczej kontrakt, 26) miasto w Polsce, 27) roślina polna, 28) spółgłoska.

2. ARYTMOGRAF.

ul. st. ogn. Fr. Staszak.

W miejsce cyfr wstawić litery i odczytać poziomo 21 nazw ssaków. Środkowy rząd pionowy da przysłowie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
			10	7	11			
12	6	15	1	2	5	6	14	15
		15	16	2	15	16	17	18
			8	2	19	2	20	
8	2	15	21	8	2	22	9	7
		12	9	18	9	7	8	9
			5	19	15	14	18	
		1	9	7	22	5	19	25
		8	9	5	9	8	9	25
1	5	24	5	8	2	25	9	22
7	2	26	2	5	2	15	14	15
12	2	22	8	2	5	6	14	15
12	25	14	20	5	2	7	17	10
		11	15	16	9	20	8	9
		12	9	25	15	21	9	8
8	2	25	15	21	9	20	8	9
			8	2	9	25	9	
		10	6	14	5	14	21	9
			18	9	7	6	9	
5	6	8	18	9	5	6	14	15

3. REBUS.

ul. sierż. Wiktor Orlikowski.



Czas nadsyłania rozwiązań — 2 tygodnie.

NAGRODY:

1. Stefan Zeromski — „Wierna rzeźka”.
2. Benedykt Hertz — „Bajki i satyry”.

ROZWIĄZANIA ZADAŃ, ZAMIESZCZONYCH W n-rze 27 „WIARUSA”

1. ZADANIE.

ul. plut. St. Kolanek.

S a n o K
 T a s e p a k
 A r a k ł o
 N i e r a m
 I k r e r p
 S i e r e p
 Ł a d e p
 A r i a g o
 W i d m o
 M i e c z
 O n b r a z
 N a r t y
 I s k r y
 U w e r t
 S i o ł o
 Z ł o t o
 K a t a r
 O r d e R

Wyrazy: 5, 5 i 7 czytane wspak.

STANISŁAW MONIUSZKO
 kompozytor.

Rebusiki: Halka, Hrabina, Bajka i lis.

2. LOGOGRYF.

ul. st. sierż. F. Lipowski.

k a K a o
 p a T k i
 g r O c h
 b e R y l
 m ł A w a
 w e N u s
 p i O t r
 k o W e l
 a r S e n
 k o T e k
 b i A ł a
 p a J a k
 i r E n a

p o T a s
 k r E d a
 k o M a r
 ś r U b a
 k o P e r
 p r A g a
 w a N a d
 r o B a k
 s k Ó r a
 z e G a r
 k a D i n
 a g A t a
 z a J a c
 s i E d m

Kto rano wstaje, temu Pan Bóg daje.

ROZWIĄZANIA ZADAŃ, ZAMIESZCZONYCH W n-rze 27 „WIARUSA”

NADESŁALI:

Pięknie wykonane rozwiązanie:



Sierż. Wiktor Orlikowski

2 zadań: plut. Michał Szymko, plut. Stanisław Kolanek, p. Franciszek Bekielewski, „Czytelniczka z nad Wilji”, „666”, st. sierż. Karol Rozwadowski, plut. Piotr Maciejko, plut. M. Bellaun, p. M. Nalewajko, sierż. Czesław Jabłonowski, plut. H. Frączek, pchor. Zdzisław Studziński, st. sierż. F. Lipowski, sierż. Walenty Czarnota, plut. Józef Kluf, st. sierż. M. Zórawski, sierż. A. Frankowski, „Emmi”, st. ogn. Franciszek Staszak, p. Helena Staszakowa, kapr. Leopold Socha, p. Lucjan Skowron, st. ogn. Andrzej Matuszak, sierż. August Gliński.

1 zadania: sierż. Eugenjusz Koziorowski.

NAGRODY:

1. Agot Gjems — Selmer: „Nad dalekim cichym Fjordem (2 tomy) — otrzymuje sierż. Walenty Czarnota 5 p. s. p. Przemysł.
2. Juljusz Kaden-Bandrowski — „Bitwa pod Konarami” — otrzymuje p. Lucjan Skowron, 25 p. a. p. Będzin.

ODPOWIEDZI DZIAŁU ROZRYWEK UMYSŁOWYCH.

P. J. Menchenowa. — Zadanie dobre. Pójdzie. Dziękujemy. „Emmi”. — Jak wyżej. Sierż. W. Orlikowski. — Dziękujemy za b. dobre rebusiki, oba pójda.

INFORMATOR

UWAGA: Przy wszystkich odpowiedziach to sprawach wysługi emerytalnej podajemy procent uposażenia, jako przybliżoną emeryturę. Procent ten należy obliczyć od uposażenia czynnego posiadanego obecnie stopnia bez dodatku służbowego i dodatku ekonomicznego na dzieci.

749. *Sierż. Okuniew, Jarosław.* — Niech pan zwróci się do Wojskowego Biura Historycznego w Warszawie, Al. Ujazdowskie, Gen. Insp. Sił Zbr.

750. „*Legjonista z Lidy*”. — Termin rozpatrywania wniosków nie jest ustalony. Żadnych kroków nie można czynić, gdyż nie odniesie to skutku.

751. *Kapr. Zebrowski, Wilno.* — Do ubiegania się bezpośrednio po odbyciu czynnej służby wojskowej o przyjęcie do policji państwowej ustalony jest jako główny warunek co najmniej jednoroczna służba w charakterze szeregowego nadterminowego. Zaznaczamy jednak, że obecnie przyjęcia do policji państwowej są wstrzymane aż do odwołania. Radzimy pozostać w wojsku w charakterze nadterminowego do czasu zniesienia wspomnianego ograniczenia. Umożliwi to wówczas bezpośrednio przejście ze służby wojskowej do służby w policji lub do innej służby państwowej.

752. *Plut. Jan Rycyk, Sanok.* — 1) Służba ochotnicza z 1920 r. zalicza się do wysługi emerytalnej podwójnie. 2) Służba ta liczy się również do okresów czasu, ustalonych do uzyskania wymienionych przez pana odznaczeń. Prawo do uzyskania medalu pamiątkowego za wojnę posiada pan, jeżeli łącznie z tą służbą ma pan do 18 marca 1921 r., co najmniej 5 miesięcy czynnej służby niefrontowej; prawo do medalu dziesięciolecia posiada pan, jeżeli łącznie z powyższą służbą do dnia 11 listopada 1928 r. miał pan co najmniej 5 lat służby wojskowej. 3) Odznaka ochotnicza kiedyś istniała, dziś jednak nie jest już nadawana. Specjalnej odznaki pamiątkowej dla ochotników nie ma. Niech pan stara się o odznakę pamiątkową swej formacji.

753. „*Orany, 25 baon K. O. P.*” — Nadesłane odpisy wyjuściły sprawę. Należy się panu część djet, odpowiadającą wysokości równoważnika plus 10 procent. Należy zwrócić się do płatnika, załączając te same odpisy dokumentów oraz powołując się na pkt. 2 wspomnianego podręcznika.

754. „*Przyszłość R. B. 16*”. — Podoficer zawodowy może otrzymać zezwolenie na zawarcie związku małżeńskiego, o ile ukończył 25 lat życia, posiada co najmniej stopień rzeczywistego plutono-

wego i odbył pierwsze trzecielecie wojskowej służby zawodowej. Do podania o zezwolenie należy dołączyć świadectwo moralności narzeczonego oraz świadectwo zdrowia danego podof. zawodowego. Zezwolenia wydaje dowódca pułku. Przepisy te są zawarte w § 140 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o podstawowych obowiązkach i prawach szeregowych w. p. (Dziennik Ustaw Nr. 71/28, poz. 643).

755. „*Prenumerator O. W.*”. — Owszem, może ubiegać się o odznakę u komendanta obecnej szkoły w Grudziądzu.

756. „*Argus*” 353. — 1) Wychodząc z założenia obecnie obowiązującej pragmatyki szeregowych, należy uważać, że stopień „chorążego” miał w w. p. istnieć tylko przejściowo. W myśl obowiązujących przepisów nie jest on ani stopniem oficerskim, ani podoficerskim. Kwestja ta jest narazie otwarta i dopiero najbliższa przyszłość wyjaśni tę sprawę definitywnie. Sposób jej unormowania nie jest jeszcze wiadomy. Z tych powodów nie możemy panu narazie udzielić konkretnych wiadomości i odpowiedzi na pytanie w tej sprawie. 2) Odpowiada stopniowi „Feldwebelleutnant”. 3) Rozkazu w sprawie noszenia części umundurowania oficerskiego nie znamy. Rozpięcie dwóch guzików oraz wyłożenie klap u płaszcza zostało zniesione nowym regulaminem służby wewnętrznej, część V. 4) Pojęcie „szeregowi z cenzusem” obejmuje również uczniów szkół podchorążych rezerwy.

757. „*H. C. 66 p. p.*”, *Chelmuo.* — Prawo do uposażenia emerytalnego nabył pan najwcześniej 17 kwietnia 1932 r. Biorąc pod uwagę całą służbę wojskową, wysługa emerytalna wyniesie wówczas około 13 lat, za co przypadnie 47,2 procent uposażenia czynnego. W razie zwolnienia przed 17 kwietnia 1932 r. nie uzyska pan praw emerytalnych. Otrzyma pan jedynie odpra-

758. „*Zainteresowany prenumeratorem z Wilna*”. — Nie otrzyma pan w żadnym razie dodatku ekonomicznego na dziecko. Pojęcie „przysposobiony” nie jest równoznaczne z pojęciem „przybrany”. Fakt utrzymywania dziecka nie daje żadnej podstawy do otrzymania dodatku ekonomicznego. Dodatek ten przysługuje tylko na dziecko ślubne lub uprawione, a uprawienie dziecka następuje przez małżeństwo rodziców, t. j. gdy ojciec nieślubny ożeni się z matką nieślubną, przeczem w tym wypadku przysługuje dodatek ekonomiczny nie od dnia urodzenia dziecka, lecz od chwili zawarcia małżeństwa jego rodziców. Podane przez pana okoliczności

nie mieszczą się w ramach tych przepisów. Zabiegi są bezcelowe.

759. *St. ogn. zaw. Słatyiński.* — Wypada około 19 lat na dzień 1 października 1931 r., za co przysługuje 61,6 procent uposażenia. Tak służba w b. armji zaboreczej, jak i ochotnicza służba w w. p. do dnia 18 marca 1921 r. zalicza się do wysługi emerytalnej podwójnie. Czas przebyty w niewoli jak również czas służby w w. p. po 18 marca 1921 r. liczy się pojedynczo. Na uposażenie emerytalne składa się uposażenie zasadnicze według posiadanej grupy i szczebla, dodatek regulacyjny, dodatek wyrównawczy, o ile go emeryt pobierał w służbie czynnej, dodatek ekonomiczny na żonę, jeżeli emeryt w chwili przeniesienia w stan spoczynku był żonaty, oraz dodatek mieszkaniowy, tudzież 10 procent podwyżki, obliczanej od uposażenia emerytalnego. Uposażenie emerytalne będzie obliczone od tego szczebla uposażenia, który przysługiwał w służbie czynnej. Zaświadczenie, stwierdzające służbę w b. armji zaboreczej, w razie braku dokumentów, musi być wystawione przez dwóch świadków (najlepiej oficerów).

760. *St. sierż. Lewandowski, Siedlce.* — Około 50 lat do wysługi emerytalnej, za co przypada 88 procent uposażenia. Obliczenie, które pan podaje było skuteczniejsze do obliczenia wysługi lat, które jest przeprowadzane w inny sposób.

761. „*Ciekawiy z Białej Podlaskiej*”. — Owszem, nabył prawo do uposażenia emerytalnego. Wysługa wyniesie na dzień 31 maja 1932 r. około 12 lat, za co przysługuje 44,8 procent uposażenia czynnego.

762. „*Zainteresowany A. D.*” — Niech pan zwróci się do Wojskowego Biura Historycznego, Warszawa, Aleje Ujazdowskie, Gen. Insp. Sił Zbrojnych.

763. *J. M. Łomża.* — W tej dzielnicy niema „ksiąg ludności stałej”. Niech pan postara się o wyciągi metrykalne. Są to dowody równoznaczne.

764. *Plut. zaw. Sygudziński.* — Odsyłamy pana do Nr. 7 „Wiarusa” z r. b., Najnowsze rozporządzenia i rozkazy. Znajdzie pan tam wszystkie szczegóły.

765. „*L. p. nr. 28*”. — Jedenastodniowa przerwa wlicza się w tym wypadku do okresu służby zawodowej, jednak w tem znaczeniu, że dany podoficer zawodowy otrzymuje odprawę za 6-letnią służbę zawodową, a nie za okres ponad 6 lat służby zawodowej. Przysługuje więc odprawa w wysokości 2 miesięcznego uposażenia.

766. *Plut. Ładusiak, Cieszyn.* — Biorąc to nie istnieje już. Niech pan zwróci się do Związku Powstańców Górnolaskich w Katowicach.

WYDAWCA: Wojskowy Instytut Naukowo-Wydawniczy.

Red. Nacz.: Jan Emisarski, mjr. dypl.

Zast. Red.: Karol Koźmiński, por.

Sekr. Redakcji: Jan Ignacy Tara

REDAKCJA: Pl. Józefa Piłsudskiego Nr. 3, tel. Sztab Główny 149.

ADMINISTRACJA: Warszawa, Al. Ujazdowskie 1, tel. Inspektorat Sił Zbrojnych, wewn. 76. Konto P. K. O. 22-144.

PRZEDPŁATA: miesięcznie 2 zł. 80 gr. — Kwartalnie 8 zł. 40 gr. — Egzemplarz pojedynczy 75 gr. — Zagranicą rocznie 40 zł. — W Ameryce 5 dolarów. — Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem. — Za zmianę adresu dopłata 50 gr.

CENY OGŁOSZEŃ: Cena 1/4 strony czarno drukowanej 500 zł. Cena 1/4 str. dwukolorowej wzgl. 1/4 opisowej 750 zł. 1 mm jednoszpaltowy 75 gr., a za tekstem 50 gr. — Rękopisów, zdjęć i rysunków nadesłanych do Redakcji nie zwraca się.