

SKRZYDŁA

Wiadomości ze Świata
PISMO ŻOŁNIERZY POLSKICH SIŁ POW.

"WINGS"—
PERIODICAL OF THE
POLISH AIR FORCE

Rok VI. Nr. 9/459

15 MAJA 1945

Cena (Price) 6d.



TREŚĆ NUMERU :

Co czytać?—*Szperacz*. Rozmaitości lotnicze.—*Inż. A. Ryłski-Scibor*. Luftwaffe contra świat.—*Mieczysław Lisiewicz*. W tydzień przed klęską Niemiec.—*Jerzy Głębocki*. Pechowy atak.—*Wł. Os.* Miłość Pilotów.—*I. W.*

ENGLISH ARTICLES :

Polish Air Force News. Ski-Borne Pilots.—*G. G.* White and Red Roses from Poland.—*W. Waligórski*.

CO CZYTAĆ?

niemieckie przed rozpoczęciem pierwszej wojny światowej:

„Niemy myślni mniejszej w ten oto sposób: „Austria zdawała Serbie, zanim ona się wzmożni. Rosja prawdopodobnie, przyjdzie Serbii z pomocą, ale w tym wypadku Niemcy staną po stronie Austrii i szalenie się długo wyczekiwana walka rasowa. Niemiecka „Kultur“ odniesie zwycięstwo i będzie odąd panowała nad światem — ku wielkiemu pożytkowi świata. Przepuszczalnie Francja poprze Rosję; ale cóż z tego? Francuzi są rasą zdegenerowaną; zostanie ona zdruzgotana przez niezwykłą machinę wojenną Niemiec, zanim Rosja w wystarczającym stopniu zmobilizuje swe siły. Wtedy nie będzie już żadnego rywalu do panowania Niemiec za wyjątkiem Anglii, która zostanie w międzyczasie odizolowana naskutkiem zniszczenia jej sprzymierzeńców. Byłoby rzeczą przykra, jeśliby Anglia przystąpiła do wojny od samego początku; ale nie ma o to obawy! Jej ministrowie są miłkami liberalami; jej naród oddany jest różnym głupim rozrywkom i sportom; jest ona o włos od wojny domowej z Irlandią; nie potrafi ona nawet opamiętać swego ruchu sufrażystek”.

Oto jakie rozumowanie przypisuje Niemcom w r. 1914 historyk. Jakże rozumowanie było w r. 1939, dowiemy się o tym chyba niebawem.

★

Na marginesie pewnych faktów w związku z konferencją w San Francisco (którę przebieg prosię śledzić w prasie i periodykach) znajduję jeszcze jeden dowód genialności organizacji Brytyjskiej Wspólnoty Narodów. Dominia są niezależnymi politycznie jednostkami, każde z nich ma własny rząd, własny parlament i własną politykę zagraniczną. Brytania, Kanada, Australia i Unia Południowo-Afrykańska, głosowały za dopuszczeniem przedstawiciela Argentyny do San Francisco, zaś Nowa Zelandia sprzeciwiła się temu. Niektórzy Europejczycy przebywający w Brytanii pomstowali na Irlandię, że nie wypowiedziała wojny Niemcom. Tak, ale dlatego Brytyjska Wspólnota Narodów ma teraz 6 głosów na Konferencji gdyż dla wszystkich jest rzeczą jasną, że każde z Dominów prowadzi swą niezależną politykę. Organizacja polityczna poprostu genialna! Co tam Irlandia!

Konferencja w San Francisco pomalutko rozkłada się. Rzecz znamienita, że prawie wszystkie depesze o obradach Konferencji drukuje prasa brytyjska pod tytułami, w których mówi się o sprawie polskiej. W tekście o sprawie polskiej może być parę wierszy, ale jednak w tytułach mówi się o Polsce. Komisarz Wjaczław Molotow, raz marszowy, raz jowialny i tryskający dowcipem, bardzo się zdziwił, że na konferencji prasowej korespondenci zasyпали go pytaniami o sprawę polską: „Nie macie panowie innych pytań!” — zaprotestował.

KOMUNIKAT

„Zarząd Związku Dziennikarzy R.P. zawiadamia, że, postawiony w stan oskarżenia przez Zarząd Związku o czyny wykraczające przeciwko zasadzie wierności Rzeczypospolitej, DR. STEFAN LITAUER został wykluczony ze Związku Dziennikarzy R.P., na podstawie uchwały Sądu Koleżeńskiego Związku Dziennikarzy R.P. z dnia 27 kwietnia 1945”.

TŁOKI NSA

Dla samochodów motocykli i ciężarówek
Dostawa natychmiastowa
SYLICUM PISTONS LTD
30, 31, 32 Bolsover St., Gt. Portland St.
LONDON, W.1

Bardzo mi się podoba, że Amerykanie wprowadzili na Konferencję pierwiastek lekkiej muzyki, piękne dziewczęta w strojach marynarskich, pozwolili publicznie grać przed filmowym uczeszczać na zebrania plenarne. Właśnie ta atmosfera służy do rozśmieszającej sławną powieść Lejkinia „Nasi zagranicą”. Otóż w powieści tej jakaś nowobogacka „barynia” po przyjeździe do Paryża poszła z rozmówkami rosyjsko — francuskimi w reku na spacer na Place de la Concorde. Chcąc dostać się do Łuku Triumfalnego, przetrząła się do policjanta francuskiego i... patrząc do swych rozmówek, zapytała nieśmiało, choć grzeczenie: „Excusez-moi, monsieur, parlez-vous Français?”...Ale i tak już ponurym machinacjom niektórych delegatów towarzyszyły upiornie ponure melodie.

Wyobrażam sobie, jak zczyppia się wzajemnie w posłaki dziennikarce amerykańskiej, gdy słuchają wywiadów niektórych delegatów, którzy posługują się tłumaczami, lub jak śmieje się do samych siebie, gdy niektórzy mniej demokratyczni delegaci ukazują się na estradzie opery w towarzystwie rosyjskich i baczestych tajników, taszczonej tam w samolotach tysiące mil.

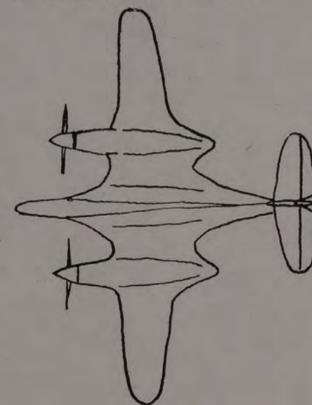
Na te tego iscie międzynarodowego miasta i ludzkiej, jakże ludzkiej, widowni, przy akompaniamencie bardzo szczerzej pracy lokalnej i całej prasy amerykańskiej, w jakże właściwej perspektywie wydatują się wszystkie „izmy”: komunizm, nacjonalizm, internacjonalizm, nacjonalizm — komunizm, panslawizm, regionalizm, cordon — sanitaire izmy, i liczne tuziny innych „izmów”. Czytanie sprawozdań z samej Konferencji i opisów

ROZMAIŃCOCI LOTNICZE

FRANCUSKA ŁÓDź LATAJĄCA.

Został ostatnio wykończony drugi prototyp łodzi latającej o bardzo wielkich rozmiarach Latecoere 631. Samolot ten przedz okupacji został starannie ukryty przez Niemców przy francuskich patriotów. Niedawno w porcie lotniczym Biscarosse odbyły się pierwsze próbné loty tego obrzyna. Całkowita waga Latecoere 631 wynosi 72 tonny. Szybkość maksymalna 255 mil/godz. (410 km/godz.). W kabine mieści się 40 pasażerów, załoga złożona z 13 ludzi i 7700 funtów poczyni (3500 kg.). Łódź latająca jest przeznaczona do obsługi atlantyckiej linii lotniczej.

NOWY AMERYKAŃSKI PROTOTYP SAMOLOTU MYŚLIWSKIEGO.



McDonella xP — 67

Osiąganie coraz to większych szybkości lotu, zbliżonych coraz bardziej do szybkości dźwięku prowadzi konstruktorów lotniczych do stosowania nowych kształtów samolotów. Cechą charakterystyczną tych kształtów aerodynamicznych, przystosowanych do wielkich szybkości, jest coraz bardziej zaokrąglony się przód i przesuwające się miejsca najgrubszego przekroju (skrzydła, kadłuba, etc.) do tyłu. Charakterystycznym pod tym względem jest prototyp amerykański McDonella xP — 67, który podajemy na załączonym rysunku.

Według wiadomości w prasie amerykańskiej posiadać on będzie silne uzbrojenie bo około 6-ciu armatek o kalibrze 37 m/m.

SKRACANIE WYBIEGU PRZY LĄDOWANIU ZA POMOCĄ ŚMIGŁA.

Śmigło o przestawnym skoku na umiejętnie może zastąpić 60% mooniejszy silnik.

życia za jej kulisami jest nie mniej ciekawe i pouczające, niż czytanie długich elaboratów na temat politycznych założeń tego Wielkiego Zjazdu.

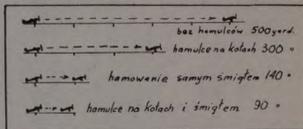
★

Zawsze twierdziłem, że „podróże kształcą”, a znajomość obcych języków tylko pomaga. Postanowilem uczyć się języków obcych, gdy przeczytałem do bez rozśmieszającej sławną powieść Lejkinia „Nasi zagranicą”. Otóż w powieści tej jakaś nowobogacka „barynia” po przyjeździe do Paryża poszła z rozmówkami rosyjsko — francuskimi w reku na spacer na Place de la Concorde. Chcąc dostać się do Łuku Triumfalnego, przetrząła się do policjanta francuskiego i... patrząc do swych rozmówek, zapytała nieśmiało, choć grzeczenie: „Excusez-moi, monsieur, parlez-vous Français?”...Ale i tak już ponurym machinacjom niektórych delegatów towarzyszyły upiornie ponure melodie.

Wyobrażam sobie, jak zczyppia się wzajemnie w posłaki dziennikarce amerykańskiej, gdy słuchają wywiadów niektórych delegatów, którzy posługują się tłumaczami, lub jak śmieje się do samych siebie, gdy niektórzy mniej demokratyczni delegaci ukazują się na estradzie opery w towarzystwie rosyjskich i baczestych tajników, taszczonej tam w samolotach tysiące mil.

Na te tego iscie międzynarodowego miasta i ludzkiej, jakże ludzkiej, widowni, przy akompaniamencie bardzo szczerzej pracy lokalnej i całej prasy amerykańskiej, w jakże właściwej perspektywie wydatują się wszystkie „izmy”: komunizm, nacjonalizm, internacjonalizm, nacjonalizm — komunizm, panslawizm, regionalizm, cordon — sanitaire izmy, i liczne tuziny innych „izmów”. Czytanie sprawozdań z samej Konferencji i opisów

Szperacz.



hamowanie samym śmigłem 140

hamulec na kołach i śmigłem 90

będzie zmniejszyć wielkość powierzchni nośnych, której wielkość jest dotychczas określona wymaganiami startu i lądowania.

Zależnie od obciążenia moey silnika danego samolotu, zmniejszając wielkość powierzchni nośnych, można będzie osiągnąć polepszenie wyczynów samolotu od 10% do 15%.

Szybkości lądowania będą przytem mogły wzrosnąć z 80 mil/godz. (125 km/godz.) do około 125 mil/godz. (200 km/godz.).

CURTISS HELLDIVER SB2C—4.

Flight z 26.4.1945. podaje fotografie w locie nowego typu samolotu Curtiss Helldiver SB 2 C — 4, któremu w stosunku do poprzedniego typu SB 2 C — 3, zwiększono uzbrojenie. Jest on obecnie uzbrojony w duże armatki 20 m/m, osiem wyrzutników rakietowych i zabiera ponad 2000 funtów bomb.

NOWY BRYTYJSKI CIĘŻKI BOMBOWIEC.

Jeden z dyrektorów firmy A.V. Roe & Co. (która wyprodukowała bombowiec Lancaster), oświadczył niedawno, że jest budowany nowy ciężki bombowiec. Bombowiec ten ma być większy niż „Lancaster” i ma służyć do służby na dalekim Wschodzie przeciwko Japonii. Firma ma zamiar nazwać go imieniem jednego z miast północnej Anglii (podobnie jak nazwany został Lancaster i York).

Flight, z 26.4.1945. podaje, że samoloty Thunderbolt 12 amerykańskiej armii lotniczej wyposażone w miotacze płomieni. Lotniczy miotacz płomieni został umocowany w miejscu dodatkowego zbiornika paliwa pod kadłubem. Skuteczność działania jest ogromna, gdyż płomień zwęglą przedmioty na ziemi wzdłuż drogi o długości 250 stóp i 150 stóp szerokości.

Inż. A. Rylski-Ścibor.

LUFTWAFFE CONTRA ŚWIAT

FENIKS POWSTAJE Z POPIOŁÓW

W części V, ustępie III Traktatu Wersalskiego, dotyczącego spraw wojska, marynarki i lotnictwa Rzeszy paragrafy 198-202 oraz w części XI dotyczącej komunikacji lotniczej par. 313 do 320 znalazły się postanowienia, które miały raz na zawsze skończyć z niemieckim lotnictwem i całkowicie uniemożliwić nie tylko supremację nad innymi lotnictwami, lecz nawet wykluczyć możliwość konkurencji niemieckiej na tym polu. Dziwnym zbiegiem okoliczności właśnie te paragrafy umożliwiły odbudowę i rozwój niemieckiego lotnictwa cywilnego oraz rozwinięcie go w sławną Luftwaffe.

Niemiecki Sztab Generalny postanowił odbudować lotnictwo niemieckie jeszcze przed podpisaniem Traktatu wersalskiego. Już w 1924 roku niemieckie fabryki przystąpiły do budowy samolotów wojskowych w ukryciu, lecz — już seryjnie. Co prawda były to nie duże serie 20-30 sztuk każda, lecz wtedy większy nie znano. Zaś po dopuszczeniu Niemców do Ligi Narodów to znaczy po traktacie w Locarno wyszkolenie niemieckich kadr lotniczych ruszyło pełną parą.

Dopomagały w tym liczne niemieckie towarzystwa lotniczo-komunikacyjne, które rozpięły swą sieć nad całą Europą, zaś przedwzrostkiem — nad Rosją. Niemiecki Sztab Generalny upatrzył właśnie Rosję, jako najlepsze pole swych doświadczeń lotniczych.

Od 1920 roku nawiązał z Sowietami jaknajlepsze kontakty, w pierwszym rzędzie budując fabryki, z początku skromne — w Turkiestanie — potem już wielkie w Fili koło Moskwy. Z Fili wyszły też do Niemiec pierwsze po 1918 roku wojskowe samoloty dla lotnictwa niemieckiego.

By przystąpić otwarcie do eksperymentów lotniczych na ziemi niemieckiej Rzesza musiała jednak przełamać pewne trudności. Były nią cytowane przez nas poprzednio artykuły traktatu wersalskiego. Między innymi art. 313 mówił: „...samoloty alianckie będą miały (w Niemczech) te same przywileje, co samoloty niemieckie.” Art. 314 przewidywał: „...Wszelkie postanowienia niemieckie dotyczące niemieckiego lotnictwa ...mają dotyczyć się w równej mierze

12. v. 1935 — 12. v. 1945



...bramy przepastne śmierci dla niektórych ludzi nie istnieje. Świadczą o prawdziwości takiej, że prawa wielkości są inne, niż prawa małości. Gdy warstwy ziemi otwartej przeliczę i widzę przeszłości goście, po których kroczy ludzkość i po których teraz stąpa historia, to widzę umoczone twarde drogi, które ludzie, pokoleniami idąc w życie i pokoleniami umierając, mogliśmy życiem swoim tak jak i śmiercią. Pokolenia, które zostawiły ślady, szkieleta i pracą codzienną i codziennym odpoczywaniem, mogliśmy goście trwać i wieczne. Lecz wszędzie, gdzie goście mają skrety, wszędzie, gdzie załomy drogi, gdzie ludzi wahania i gdzie ludzi małych twórcy, stoją na załamach jak drogowskazy ogromne głazy, świadczące o wielkiej prawdzie bytowania. Stoją ogromne głazy samotne, lecz z nazwiskami — gdy ludzie giną bezimiennie.

Jednak jeszcze wtedy Hitler nie był gotów. Hitler chciał mieć flotę powietrzną złożoną z 6000 samolotów pierwszej linii. Na to by mieć te 6000 samolotów pierwszej linii i pokrywać straty sięgające nieraz 50% miesięcznie w czasie boju, musiał rozbudować odpowiednio produkcję. By rozpocząć taką pracę i podtrzymać ją później w wymaganej skali, należało zapewnić tej produkcji możliwość stałego rozwoju technicznego, musiał mieć załogi i wszystko do lotów potrzebne. Potrzebował 1,492,000 ludzi.

lotniów alianckich oraz lotniów krajów sprzymierzonych...” Art. 315 postanawiał: „...Samoloty Aliantów oraz państw sprzymierzonych... mają być traktowane na zasadzie absolutnej równości z samolotami niemieckimi”... Postanowieniami tegoż samego traktatu lotnictwo niemieckie było ograniczone w szybkości, w użytecznym ciężarze, oraz w innych sprawach dotyczących głównie rodzaju i konstrukcji samolotów. Niemcy powołały się na paragrafy 313, 314 oraz 315 Traktatu Wersalskiego zmusiły brytyjskie i francuskie towarzystwa transportu lotniczego do stosowania się do niemieckich ograniczeń, jeżeli latały nad niemieckim terytorium. Rzecz jasna właśnie te towarzystwa postarały się zczepredzej u swych rządów o to, by restrykcje zniesiono oraz by komisje kontrolne zostały odwołane z Niemiec. Sprawa została załatwiona cichaczem i z tą chwilą najtrudniejsza przeszkoła na drodze, nowych niemieckich zbrojeń w powietrzu — runęła.

Gdy Hitler w 1933 roku przyszedł do władzy, nie potrzebował bynajmniej odbudowywać lotnictwa niemieckiego od fundamentów. Fundamenty były zdrowe i można na nich było budować choćby drapacze nieba. Organizacja ziemi, podstawa wszelkich poczynąń lotniczych — zakończona. W samych Niemczech Luftflotta posiadała przeszło 100 pierwszorzędnych nowych lotnisk. Lotnictwo cywilne rozbudowane szeroko po całym świecie. „Deutsche Verkehrsflieger Schule” szkoliła w tryzletnich kursach doskonałych instruktorów, zaś „Deutscher Luftfahrt Verband” miał 52,000 członków, w tym 1500 całkowicie wyszkolonych pilotów motorowych oraz 15,000 szybowcowych. Heinckel, Focke Wulf, Messerschmidt i Dornier mieli gotowe samoloty nowoczesnie uzbrojone, zarówno myśliwskie jak i bombowe. Junkers dysponował dużą flotą transportowych, oraz zachęcony doświadczeniami jednego z pionierów wojny powietrznej w nowoczesnym stylu amerykańskim Billy Michella (zastąpienie nurkowcami pancernymi) zdołał ulepszyć i postawić do dyspozycji Luftwaffe ładowe samoloty nurkowe, niszczące nie tyle pancerniki ile betonowe fortece.

W listopadzie 1918 roku Goering był dowódcą sławnego dywizjonu Richthofena. Zamiast poddać się Amerykanom w myśl warunków zawieszenia broni lub zniszczyć samoloty — zebrał swój dywizjon i odleciał do Darmstadtu. Niektórzy z jego pilotów lądowali na lotnisku Mannheim i tam zostali zaaresztowani za złamanie dyscypliny i nieposłuszeństwo. Goering załatwił tą sprawę po swojemu, posłał do władz w Mannheim ultimatum: o ile jego piloci nie zostaną natychmiast wypuszczeni na wolność, on Goering, na czele swego dywizjonu przyleci i zbombarduje Mannheim.

Pilotów wypuszczono. W Aschaffenburg Goering rozwiązał swój dywizjon. Na zakończenie urządził koleżeńską ucztę dla personelu latającego w „Stiftskeller”. Wygłosił na niej taką przemowę: „Jesteśmy dumni z tego, cośmy zdołali dokonać. Będziemy zawsze kolegami i musimy trzymać się razem. Nie spocznie, koledzy, przyrzekam to uroczycie, póki nie tylko nasz, lecz wszystkie dywizjony lotnictwa niemieckiego nie odrodzą się znowu”.

W styczniu 1933 roku Hitler został Kanclerzem Rzeszy. W polowie marca tegoż samego roku Herman Goering został mianowany pierwszym niemieckim ministrem lotnictwa. W dwa lata później 10 marca 1935 wezwał do siebie attaché lotniczych Wielkiej Brytanii i Francji. Oświadczył im poprostu, że Niemcy przystępują do zbrojeń w powietrzu. By zaś zadokumentować, że nie rzuca swych słów na wiatr podpowiadali swych gości do okna. Grzmot motorów kolywał powietrzem. Całe niebo było pokryte samolotami. Tego samego dnia udzielił audiencji korespondentom pism zagranicznych. Na drugi dzień świat cały zadrział: z doniesień dziennikarskich wynikało, że Hitler już jest po zęby uzbrojony i że...w powietrzu jest potęga nie do pobicia.

Jednak jeszcze wtedy Hitler nie był gotów. Hitler chciał mieć flotę powietrzną złożoną z 6000 samolotów pierwszej linii. Na to by mieć te 6000 samolotów pierwszej linii i pokrywać straty sięgające nieraz 50% miesięcznie w czasie boju, musiał rozbudować odpowiednio produkcję. By rozpocząć taką pracę i podtrzymać ją później w wymaganej skali, należało zapewnić tej produkcji możliwość stałego rozwoju technicznego, musiał mieć załogi i wszystko do lotów potrzebne. Potrzebował 1,492,000 ludzi.

Kalkulacja wyglądała wówczas w ten sposób:

Straty roczne w samolotach : 23,000 (23,000 x 6)	140,000
Przemysł pomocniczy (33%)	47,000
Straty roczne w silnikach 35,000 (35,000 x 3)	105,000
Przemysł pomocniczy (66 1/2%)	70,000
Dodatkowe przemysły	30,000
Remont i rozwój wewnątrz przemysłu	80,000
Załogi	60,000
Personel na ziemi	240,000
Personel pomocniczy	720,000
	1,492,000

Goering i jego pomocnicy dokonali wielkiej rzeczy: zdołali tych ludzi znaleźć, zorganizować warsztaty i rozpracować rozbudowę lotnictwa nietylko na wielką skalę lecz nadto w krótkim czasie dwóch lat. Jakkolwiek nie wszystko poszło tak gładko i według planu lecz przecież Goering był gotowy na marzec 1939. Dlatego też w marcu zaczęło się wszystko.

Dlaczego postanowiono, że właśnie wystarczy 6000 samolotów, a nie np. 3000 lub 10,000 ?

Była to kalkulacja oparta na zasadach organizacyjnych floty brytyjskiej z przed 1914 roku. Wtedy flota brytyjska dążyła do ustalenia swoich stanów w myśl reguły: mieć zawsze więcej niż wszyscy konkurenci razem.

Stan wojennego lotnictwa europejskiego gdy rodziła się Luftwaffe był bardzo niski. Wielka Brytania miała najwyżej 1000 maszyn lecz rozsypanych po całej kuli ziemskiej. Francja wprawdzie aż 3000, lecz z tego może 300 było coś warte, reszta to były przestarzałe graty, przyczem francuski przemysł lotniczy przeżywał kryzys. Włochy miały jakieś 1500. Rosja nie miała wiele i nie liczyła się jako potęga powietrzna. Zresztą Niemcy myśleli, że znają najlepiej możliwości produkcyjne Rosji. Przecież zakładali rosyjski przemysł lotniczy. Pismo niemieckiego lotnictwa „Luftwaffe” dla Polski wykazało około 900 maszyn pierwszej linii. Były to jednak typy przestarzałe, nowe typy miały wprawdzie wejść do produkcji lecz wiadano w Niemczech, że jeżeli wejdą to w bardzo małej liczbie. Ameryka miała 1000 samolotów. Reszta państw nie liczyła się wcale.

Zestawmy to w cyfrach nader przybliżonych :

Wielka Brytania	1000
Francja	3000
Włochy	1500
Polska	900
Ameryka	1000
Reszta (z Rosją)	1000-2000
Razem	8400-9.400 samolotów

Razem . . . 8400-9.400 samolotów

Lecz w tym najwyżej bardzo optymistycznie licząc zaledwie 30% bardziej nowoczesnych. Siła produkcji w danym momencie wszystkich państw razem nie przynosiła w najlepszym razie 3000 rocznie. Wobec tego 6000 nowoczesnych samolotów bojowych w jednym roku, z możliwością produkcyjną do 30,000 rocznie, było siłą wobec której musiał się ugiąć cały świat.

O ten świat chodziło. Hitler dobrze wiedział (wiedziela o tym także poza Niemcami jedyna Rosja), że era panowania przez morze skończyła się nieodwołanie. Że nie nie nie znaczą Suez, Singapory, Dardanele, Hong-Kong, Panama o ile ich nie strzeże potężna flota powietrzna. Hitler nie na próżno czytał Douheta, nie na próżno Goering uważał tego Włocha za proroka nowej ery świata: ery powietrza. Książka „Wojna Lotnicza” wskazywała drogi do podbicia świata. Co zaś należało podbić by świat utrzymać w sym reku i panować nad nim później uczył od lat trzydziestki Amerykanin profesor Mackinder, teoretyk nowej nauki — geopolityki. Jego tezy rozpracowali dla Hitlera specjaliści, dodając do też uczonego amerykańskiego tezy jeszcze inne, dostosowane do zasad „Mein Kampf” zasadę „lebensraum” oraz odpowiednio przyprawy ideologiczne.

Wiadomym było, że kto opamięta bazy lotnicze położone między Bałtykiem a Morzem Śródziemnym, niektóre bazy atlantyckie i afrykańskie oraz niektóre azjatyckie — ten będzie dyktował światu swe warunki. Wehrmacht przy pomocy Luftwaffe miało więc te bazy opamiętać, zaś Luftwaffe miała ich strzec, zamieniona z czasem na „Internationale Luft Polizei”. „Pax Germanica” objawszy świat miała wprowadzić demokratyczną zasadę wol-

ności powietrza w tym znaczeniu, by Luftwaffe mogła latać gdzie chce i bombardować wszystko co chce.

Niemiecki sztab generalny już w 1918 roku, studiując przyczyny klęski ustalił pewne przyczyny, których na przyszłość należało unikać :

1. Nie prowadzić wojny długo, gdyż duża wojna powoduje wyczerpanie materialowe i moralne.
2. Należy walczyć z każdym przeciwnikiem z osobna, unikać walki z koalicjami — a więc na wielu frontach równocześnie.
3. Niemcy biją się gorzej, jeśli walczą długo zdala od ojczyzny.
4. Nie należy rozpraszać wojsk zanadto.

W ten sposób powstała koncepcja „Blitzkriegu”, wojny gwałtownej, prowadzącej do natychmiastowego rozstrzygnięcia, wojny skoncentrowanej, wojny całkowicie ofensywnej aż do ostatecznego zwycięstwa. Dla takiej wojny została rozbudowana armia niemiecka i Luftwaffe. Na tej zasadzie rozpoczął Hitler wojnę w 1939 roku.

WOJNA LOTNICZA HITLERA

By zgnieść Wielką Brytanię i Rosję należało pierwszą odejść od Dalekiego Wschodu przez opamiętanie klucza Commonwealthu: Środkowego Wschodu, drugiej natomiast uniemożliwić rozbudowę przemysłu wojennego. Wystarczyło do tego zająć Polskę, opamiętać Rumunię i kraje Bałkańskie, Turcję i Środkowy Wschód. Posiadanie baz lotniczych w Polsce i na Bałkanach prowadzi automatycznie do opamiętania Środkowego Wschodu i przynajmniej z Turcją, będącej w stałym strachu przed Rosją. Rosja może być osadzona na miejscu przez pakt podziału przewidzianego lupu.

Kolejność podbojów miała być tak uregulowana :

1. Polska
2. Bałkany
3. Rosja, gdyby chciała się bić
4. Francja i Anglia gdy będą musiały się bić.

Hitler zgóry przyjmował, że Ameryka bić się nie będzie, po pierwsze gdyż nie jest uzbrojona, po wtóre jeżeli — to tylko z Japonią.

Plan był pozatem oparty na przesłankach, że ani Francja, ani Anglia bić się o Polskę nie będą, gdy zaś wystąpią w obronie życia, wobec zagrożenia Afryki i Środkowego Wschodu, będzie już za późno i będą musiały pogodzić się z losem.

Polska została przynięcioną do ziemi siłą 3000 samolotów i zajęta. Wbrew przewidywaniu Anglia i Francja wystąpiły odrazu do wojny. Wobec tego w tabeli porządkowej nastąpiły pewne przesunięcia: po Polsce należało z kolei pobić Francję, co oznacza równocześnie pobicie Anglii. Ponieważ należało dążyć do walki tylko na jednym froncie, Rosja miała być pozostawiona w spokoju aż do chwili opamiętania Bałkanów.

Trzy tygodnie trwała lotnicza kampania w Polsce (na ziemi dużej). Straty poniesione w kampanii polskiej były jednak w materiale i ludziach znacznie większe, niż przewidywano. Dlatego nastąpiła duża, ośmiomiesięczna przerwa w działaniach na froncie. Przez ten czas Hitler reorganizował Luftwaffe. Tych osiem miesięcy czasu wykorzystala jednak i Wielka Brytania do wzmocnienia trzykrotnie swego lotnictwa i przygotowania załóg i rezerwowych samolotów, oraz do zorganizowania produkcji ciężkiej floty strategiczno-bombowej.

W tym samym czasie Ameryka zaczęła pracować nad rozbudowaniem produkcji wojennej, szczególnie samolotów. Te osiem miesięcy czasu danego za darmo nieprzejścieliwo było pierwszą nieprzemągną niespodzianką dla planów Hitlera. Jednak spodziewał się on że nadrobi stratę przez zreorganizowanie Luftwaffe i postawienie jej na odpowiednim poziomie. Miał już za sobą doświadczenie pierwszej wojny błyskawicznej. Kampania norweska, którą dość wczesnie rozpoczął, była kampanią przygotowawczą, bardzo ważną z punktu widzenia lotniczego; dawała Niemcom do reki bazy, z których mogli swym lotnictwem kontrolować ruch przybrzeżny na wschodnim wybrzeżu wysp brytyjskich, oraz — przygotować się do zajęcia Islandii, co oznaczało przecięcie linii komunikacyjnych między Anglią a

(dok. na str. 8)

W TYDZIEŃ PRZED KLĘSKĄ NIEMIEC



Polskie Mosquito

Ostatnie działania lotnicze na Zachodzie, powoli zatracają swój charakter taktyczny. Jest to poprostu walenie obuchem w łeb i tak już półprzypadkowego przeciwnika.

Jest to rzeczywiste, prawdziwe, lecz tym niemniej wciąż jeszcze systematyczne, ostateczne wykańczanie Niemiec. Klęska militarna i polityczna, jakiej nieznana historia wojskowości — historia narodów.

To co się dzieje obecnie w Niemczech nie da się opisać, ani opowiedzieć, to trzeba przeżyć. Bo skala użytych sił i środków przerasta normalne wyobrażenie.

Potężny młot lotniczy Sprzymierzonych nie niszczy już, nie obala, ale dosłownie ściera z powierzchni ziemi miasta i punkty oporu. Bombowe ciężkie przerywają teren. Myśliwcy i bombowce lekkie doznają broniące się niedobitki.

O zorganizowanym oporze na ziemi, czy w powietrzu w tych warunkach, mowy już być nie może. Bronią się jeszcze poszczególne, odosobnione grupy. Bóg jeden wie poci i naco. Zbierają za to lanie, o jakim im się w życiu nie śniło. I to zarówno od wojsk nazistycznych, jak i z powietrza. Dla Spitfire'ów jest to istny raj. Coś w rodzaju poligonu, ćwiczebnych strzelnic do ziemi. Tylko że tu poligon ten się rusza i czasem nawet broni dość celnie.

A żeby im i tego nie było mało, latają jeszcze na bezpośrednie wsparcie wojsk własnych. Jak z tego widać okazji do postrzelania jest dużo i zbrojnym strzelcom dywizyjnym i foto-laboranci pełne mają ręce roboty.

Nasze Mustangi raz wprzagnięte do zaprzęgu bombowców wyrwać się z tamtąd nie mogą. I wiszą nad karkiem Lancaster'om jak grzech śmiertelny i jak nuda. Bo nudno już zaczyna być oskoriecie. Ćwiczebne loty w szykach, choćby w największym towarzystwie i w samo sroce Niemiec, mało dziś dają widoków na walkę. Ale może gratka się kiedyś nadarzy. Wtedy latają, nudzą się i czekają. W tym tygodniu latali na same tylko ubezpieczanie bombowców.

Mosquito'a nocne Dywizjonu Lwowskiego miały bardziej urozmaiconą pracę, bo latając na intruderkę, dobrały się do kilku lotnisk i przynajmniej postrzelały do prawdziwych samolotów. Choć tylko na ziemi. Jedna z załóg nieszczęśliwie postrzelana przez o.p.l. niemiecką wodowała w pobliżu Holandii. Los jej jest niezany.

Dywizjon Ziemi Wielkopolskiej, lekki bombowy na Mosquito, robił mniej więcej to samo co i Spitfire'y. Z tą jednak różnicą, że latal w nocy. Poprostu grał do wszystkiego co się porusza lub świeci nocą, ile im tylko starczyło amunicji.

Zaś Dywizjon Rozpoznania Morskiego tkłł się starym swym szlakiem po Atlantyku, tym razem czekając, która z łodzi niemieckich pierwsza zechce się poddać. Nie jednak nie widziano, ani nie spotkano.

Ale kilka dni temu, zaszedł w historię naszego lotnictwa fakt dosyć ważny, któremu chciałbym poświęcić kilka słów.

Dywizjon Ziemi Pomorskiej — Obrońców Warszawy — powrócił z Włoch i przeszedł na nowe zadania do Transport Command. Pożegnał się ze swą pracą w oddziale specjalnym. Z robotą w której zwiędził prawie wszystkie państwa Europy, nocą rozwijał skoczki, broń i zaopatrzenie dla Armii Krajowej, dla Francji i innych krajów Europy okupowanej. Załogi jego ładowały w Polsce by zabrać członków Rządu Polski Podziemnej i kurierów. A jeden z jego dowódców osobiście w Polsce organizował sieć łączności w ruchu podziemnym.

Ostatnim akordem i szczytem pracy Dywizjonu była pomoc Warszawy. Pomoc, za którą Dywizjon zapłacił stratą 17 załóg i z której jest dumny. Nie na darmo Naczelny Wódz nadał Dywizjonowi Ziemi Pomorskiej przydomek "Obrońców Warszawy".

Wiele krzywdzących słów rzucano w one dni. Wiele kłamstw i potwarzy. Dziś już można powiedzieć, wbrew tym tendencyjnym opiniom z pewnych kół, że mimo niezwykle ciężkich warunków lotu, pomimo niesłychanej obrony przeciwlotniczej nieprzyjaciela — zrzucał anglijsko-polskie w 70-ciu, powtarzając w 70-ciu — osiągnęły swe przeznaczenie.

Jest to procent w języku i kalkulacji lotniczej niesłychanie, nieprawdopodobnie wysoki. Dowodzi on najwyższego poświęcenia załóg. I może być przyrównany do zwycięstwa pod Monte Cassino, chociaż Warszawę pokrył w końcu kir. Daj Boże by nie na dług.

Odcinając z Włoch Dywizjon otrzymał

telegram od major general Gubbins'a, pod którego dowództwem tam pracował, w którym żegnając Dywizjon mówi m. inn: "praca tego Dywizjonu wzbudziła podziw wszystkich, ktokolwiek się z nim zetknął" (The work which this Squadron has done . . . has excited the admiration of all who have been in contact with it.)

Na ziemi zaś angielskiej, w dniu dekoracji załóg i pożegnania z oddziałem specjalnym, Prezydent R.P. przesłał na ręce dowódcy Dyonu telegram: "Z chwilą, gdy powierzone wam zostało nowe zadanie, przesyłam wam słowa uznania za pełną poświęcenia i chlubnie wykonaną pracę dla Kraju".

Dywizjon Ziemi Pomorskiej — Obrońców Warszawy powstał początkowo jako jeden z dwóch pierwszych naszych dywizjonów bombowych. Pierwszy lot bojowy, wykonany na samolotach Fairey Battle, na port francuski Boulogne w dniu 15-tym września 1940 roku. W połowie października tego roku, przeobraził się na Wellingtony i lata na nich do dnia 19 kwietnia 1943 kiedy w całości przechodził do angielskiego "Dywizjonu Prac Specjalnych" jako Eskadra Polska "C". Zaczyna wtedy latać na samolotach Halifax a później Stirling i Liberator.

Lecz zanim jeszcze w całości przeszedł do nowej roboty, już jesienią 1941 roku, poszły do Dywizjonu Prac Specjalnych pierwsze polskie załogi jako załóżek późniejszej Eskadry Polskiej "C". Pracują wtedy w większości na korzyść Armii Krajowej. Później w miarę napływania świeżych załóg zwiększa zakres i różnorodność zadań.

Eskadra pracuje początkowo z Anglii, potem przy końcu 1943 roku przechodzi do Afryki, a później do Włoch. Z Włoch działa na korzyść walczącej Warszawy.

Z chwilą zajęcia całego terenu Polski przez Armię Sowiecką Dywizjon zostaje wycofany zpowrotem do Anglii na przebrojenie i przeniesienie do nowej "Command" — Transport Command.

Dywizjon Ziemi Pomorskiej — Obrońców Warszawy jako Dyon bombowy, wykonał 2.484 loty operacyjne, zrzucając 3 miliony funtów bomb i 500,000 funtów min, tracąc w zabitych i zaginionych 200 ludzi.

Jako Eskadra Polska "C" w Dyonie Prac Specjalnych wykonał: 1.035 lotów, z tego 461 do Polski. Zrzucił 2.200 ton sprzętu i zaopatrzenia, z tego do Polski 600 ton oraz 285 skoczki. Podczas prac specjalnych Dywizjon stracił 32 załogi, z czego 17 nad Warszawą. Te niezliczone załogi niedobitków, których przygody wojenne opisać kiedyś historia może być dumne, że należały do tego Dywizjonu.

Załogi: por. K., który wykonał 78 lotów bojowych, w tym 14 nad Warszawą, Chorążego C. ze 110 lotami na koncie w tym część nad Warszawą, Kpt. C. z 64 lotami i 18 lotami nad Polską i Kpt. S., który zestrzelony w Polsce, po długiej tułaczce — przecieć wrócił.

A Dywizjon, może był dumny ze swych 3 Złotych krzyży Wirtuti Militari, 52 srebrnych Wirtuti Militari i 79 Krzyży Walecznych i to tylko za okres pracy z Krajem.

A te drewniane krzyże, które Dywizjon rozrzucił po świecie, nie zostały rozsiane na darmo.

Jerzy Głębocki.



Dywizjon Ziemi Pomorskiej — Obrońców Warszawy

WINGS

PERIODICAL OF THE
POLISH AIR FORCE

No. 9/459

15th MAY 1945

Vol. VI. 5

ON POLAND'S DAY

The following letter from Air Chief-Marshal Portal was received with pleasure and appreciation by Air Vice-Marshal Izycki on Poland's National Day:—

My Dear Commander-in-Chief,
On the occasion of Poland's National Day it gives me great pleasure to send greetings and best wishes to all the Officers and Airmen of the Polish Air Force.

The gallant and sustained assistance given by Polish Units to our air effort and to the common cause has never faltered. Long after final victory, to which you have contributed so much, the brotherhood in arms of the R.A.F. and Polish Air Force will be remembered by us with pride and gratitude.

Yours sincerely,
C. Portal.

THE POLISH PRIMATE RELEASED

On 8th April 1945 there arrived in England the special plane of General Simpson, Commanding Officer of the American Ninth Army.

It brought to this country yet another victim of Nazidom—namely Cardinal Hlond, Primate of Poland, and the highest official of the Roman Catholic Church in that country. He was liberated from internment at Wiedenbrück, near Paderborn, by the American Ninth Army on Easter Sunday.

The pilot of the plane was Captain William Fidler, Ninth Air Corps, of Joplin, Missouri (General Simpson's personal pilot). Giving his impressions of the flight, Captain Fidler said, "We had an excellent journey, and I shall never forget the honour of having acted as pilot to the Archbishop of Poland."

AMERICAN MEMORIAL DAY IN LWÓW

Before the outbreak of the present war, 30th May—American Memorial Day—was always celebrated with great solemnity in Lwów.

In the beautiful cemetery of the defenders of Lwów stood a monument in memory of the American flyers of the "Kosciuszko" squadron, who so gallantly gave their lives in the battles for Poland's freedom.

This squadron, which at first was christened "the 7th Kosciuszko Squadron," was founded in 1919 by American volunteers; it became famous through its outstanding war achievements, operating mainly from the surroundings of Lwów. After the war the Kosciuszko squadron was given the number "111" and was stationed in Warsaw, where it belonged to the First Air Force Group.

During the present war the squadron operated at first with Hurricanes and then with Spitfires. The planes were decorated with the same emblems as in 1919-1920—scythes and a four-cornered cap with the American stars as a background. It achieved again world-wide fame during the Battle of Britain, where it fought as "Kosciuszko" Squadron 303.

The number of enemy planes shot down by this squadron amounts to 200; of these 126 were destroyed during the Battle of Britain.

The squadron never forgot its gallant American founders, and in peacetime used to fly in full strength from Warsaw to Lwów on 30th May every year, where the graves of the American flyers were decorated with wreaths of flowers by Lwów's ever-grateful population!

Squadron 303 is carefully preserving its beautiful tradition and still possesses many souvenirs from the time when its pilots were Americans. Those of the American flyers of 1919-1920 who are still alive often came in peacetime to visit the squadron in Warsaw, and, during this war, in England, especially travelling for this purpose from the U.S.A.

In peacetime as well as during the Battle of Britain, the squadron's commander was Wing-Commander Zdzisław Krasnodębski, who, being seriously wounded in action, handed over the command to Wing-Commander Witold Urbanowicz, the present Polish Air-Attaché in Washington.



AN AMERICAN AIRMAN WITH THE POLISH HOME ARMY

From Rome comes the news of Allied airmen who, after they had been shot down over Poland while carrying supplies to the Underground Army and gone into hiding till the Russians released them, have returned to their bases in Italy. The PAT reporter in Italy (Zdzisław Bau), who interviewed some of the recently repatriated American airmen, cables the following story:—

"I shall never forget the debt I owe to Polish partisans," said Captain George Gaines, Jr., of Sulphur, Oklahoma, when I asked him about his adventures in Poland. He has just returned to base after an eventful escapade in the course of which he had spent three months among the soldiers of the Polish Home Army.

"We baled out over a field not far from some peasants' cottages. In a matter of minutes we were picked up by a Polish peasant, who later turned out to be a soldier of the Home Army. When dusk had fallen he took us to his cottage, where, during a copious meal, he gave us to understand that we need fear nothing as we are being looked after by Poles. At midnight, when we lay buried in bundles of hay in the peasant's amber, we heard Germans batter at the door of the cottage and ask for us. The Pole denied ever having seen us, but he did not succeed in convincing the soldiers that we were not hiding there. The Germans made a thorough search, and we were not far from being captured when they decided to give it up. The next day we were taken to a hide-out in the woods, where it was considered to be far safer than in the cottage. After a few days, when all the search parties had returned with empty hands and the Germans had subsided, we were conveyed to the nearest town where a young Polish couple were to take care of us."

"We were taken to see the mayor of this little township whom the Germans thought to be their man, and who really was an officer of the Home Army unit and directed all its work there. In his home we were quite safe. When he thought that the Russians were near

POLISH AIR FORCE NEWS

enough for us to attempt an escape, he got us civilian clothes and railway tickets that would take us to the immediate vicinity of the front. It was a very hazardous attempt, for we could not speak a word of Polish. To reduce the risk of anyone entering into conversation with us, we professed to read with great interest some German newspapers. As a guide we had a young Pole who was dressed as if he were a priest.

"When we were sitting in a third-class compartment, buried in our newspapers, a couple of gendarmes entered and began to examine the passengers' documents. I clutched desperately the gun I had in my pocket, and exchanged a furtive look with the 'priest,' whose hands were busy with something under his cassock. I held my breath when the gendarmes were passing us. I do not know why they did not stop to look at our documents. Perhaps the pile of German newspapers and little badges with swastikas in our coat-flaps had proved to be our salvation. When they went over to the next compartment, the 'priest' produced a little prayer-book from under his cassock and began to pray silently.

"We reached the front area safely, and were welcomed by the partisans on a small railway junction. They must have known what we would look like, for they recognised us the instant we got out of the train. The most difficult and dangerous part of it all lay yet ahead of us—the crossing of the front line. We went into the woods and there waited for a suitable opportunity. Every day the battle came nearer and nearer us, the sounds of it were becoming louder and louder, until we could hear them quite clearly. At last came the long-expected moment. The frozen Vistula river was the only thing that stood now between us and delivery. We decided it was high time to make a start. While we were crossing the river, shrapnel was bursting over our heads. Running, slipping and stumbling we finally managed to get across. The Germans must have noticed us, for they sent a long succession of shots after us from a machine-gun, but luckily not one of them found its mark. Once we reached the other bank we were safe. We entered a deserted house on the river bank, and one hour later we saw the first Russian officer enter it."

ACTIVITIES OF THE POLISH AIR FORCE DURING THE LAST FORT-NIGHT OF THE WAR IN EUROPE

Polish Fighter Squadrons were playing their part in Field-Marshal Montgomery's final offensive. They destroyed 6 enemy aircraft on the ground and damaged 9 more.

On 23rd April the Krakow Squadron in one of their attacks destroyed 2 locomotives, more than 30 railway waggons, and several motor vehicles.

On 18th April the Vilno Squadron destroyed on the ground 1 Junkers 88 and 1 Junkers 188 and damaged 3 Me. 109's.

The Night-Fighter Mosquito Squadron carried out several Intruder and Ranger operations in the districts of Holzkirchen, Munich and Nuremberg. On the night of 24th-25th April 2 enemy aircraft were destroyed on the ground at the aerodrome at Husum.

The Polish Mosquito Bomber Squadron was employed in harrying the transport columns in the rear of the German lines round about Scharnhorn, Ordning, Westerland, Flensburg, Kiel, Boeholt, Soltan and Luneberg.

The Lancaster Bomber Squadron carried out night bombing on Kiel, Plauen and Potsdam, and day-bombing of Heligoland, Bremen and Berchtesgaden. In the last days of hostilities they were dropping food over north-east Holland, and returning with British prisoners of war released from German prison camps.

The Polish Coastal Command Squadron was patrolling over the southern part of the Atlantic, where on the night of the 22nd-23rd April they successfully attacked a U-boat.

The following telegram was sent by H.M. King George VI to the President of Poland, M. Raczkiewicz:—

The President of the Polish Republic.

It is with deep emotion, Mr President, that I send you this message of greeting on the day of final triumph over Germany.

It will ever be to Poland's honour that she resisted, alone, the overwhelming forces of the German aggressor. For over five tragic years the British and Polish nations have fought together against our brutal foe, years of terrible suffering for the people of Poland borne with a courage and endurance which has won my heartfelt admiration and sympathy. The gallant Polish soldiers, sailors and airmen have fought beside my forces in many parts of the world and everywhere have won their high regard. In particular, we in this country remember with gratitude the part played by Polish airmen in the Battle of Britain, which all the world recognises as a decisive moment in the war.

It is my earnest hope that Poland may, in the tasks of peace and international co-operation which now confront the Allied Nations, achieve the reward of all her courage and sacrifice.

GEORGE R.I.

The following message has been sent by the President of the Republic of Poland to His Majesty King George the Sixth on VE Day:—

At this historic hour of the final victory over Germany, it is my heartfelt desire to convey to Your Majesty a message of friendship to the Nations of the British Empire, who by their undaunted courage and steadfastness during the darkest days decided the outcome of this war and the destiny of Europe. In this solemn moment we bow in homage and gratitude to the glorious dead of Great Britain, Canada, Australia, New Zealand, South Africa and the British Empire who made the supreme sacrifice for the great cause of humanity and so many of whom gave their lives in fulfilment of Britain's pledge to succour Poland. The great victory of the United Nations over Germany has not yet brought freedom to the people of Poland, but we Poles trust that the high ideals of liberty, justice and respect for the rights of men and nations will be no less applied to the country which was first to take up arms in resisting German aggression and which is faithfully discharging all its obligations as a member of the United Nations. It is our ardent desire that the bonds of friendship between our two nations forged during the long years of common struggle will continue to unite us in peaceful collaboration for the reconstruction of Europe and the building up of a truly democratic international community.

Władysław Raczkiewicz.

The following telegram was sent by the Air Council to Air Vice-Marshal Izycki on 9th May:—

In this hour of victory over a resolute, vindictive and barbarous enemy, the Air Council send their Greetings and Congratulations to all ranks of the Polish Air Force. They do not forget that you were the first to resist the aggressor, neither do they forget that you came after manifold trials to our aid when we most needed your help. Your valiant Squadrons fighting alongside our own were in the forefront of the Battle of Britain and so helped to restore the fortunes of the Allies throughout the years of struggle. In good times and bad you have stood by us and shared with the Royal Air Force their losses and their victories. The Council would ask you to convey to the Officers and Other Ranks of the Polish Air Force their admiration for their indomitable courage in the air and for their industry and skill on the ground. They trust that the comradeship which has grown up between the Air Forces of Poland and Great Britain will prove a lasting bond and that their exploits may have laid the foundations of an enduring peace.

Aircraft Engineering

ZALOŻONY w 1929 r.

Techniczny i naukowy miesięcznik lotniczy

redagowany przez
Lt-Col. W. Lockwood Marsh,
M.S.A.E., F.R.Ae.S., F.I.Ae.S.

Pojedyńcze numery sh. 2/3—
Wysyłka bezpłatnie

Prenumerata rocznie 26s. Od.
Pocztą bezpłatnie

12 Bloomsbury Square
London - - W.C.1

POLSKI KUŚNIERZ

LANGER & CO. (FURRIERS) LTD.

Wykonuje NOWE futra i przeróbki.
UWAGA: Wyjątkowa 25%-towa zniżka
święteczna z futer gotowych na składzie.

59 Knightsbridge, London, S.W.1

tel.: SLOane 3626

MEDALIERZY J.K. MOŚCI

Wytwórcy orderów
Odnaczeń i medali
dla

Zjednoczonych Narodów

SPINK & SON LTD.

Est. 1772

5, 6, & 7 King Street,
St James's, London

Cables: Spink, London.
Tel.: Whitehall 5275 (5 Lines)

Powinniśmy pisać poprawnie!

KUP ZASADY PISOWNI POLSKIEJ

St Jodłowski i W. Tasycki
ze słownikiem ortograficznym (około 10.000 słów)
w/g uchwał Polskiej Akademii Umiejętności z r. 1936

179 str.

cena 5/6

SKŁADNICA KSIĘGARSKA
8 HOPE STREET, EDINBURGH

WHITE AND RED ROSES FROM POLAND



Defenders of Warsaw Squadron

At the Polish Consulate in Johannesburg the telephone rang: "Who is speaking?" Miss Louise inquired.

"Captain Van Eyssen, a South African airman. I should like to speak to the Polish Consul."

"Who is speaking? Who are you?" Louise repeated.

"An airman from Warsaw," came the short reply.

The result of these words followed at lightning speed. The Consul asked the airman to come as quickly as possible. All other visits, official duties and work were put aside.

At last he arrived: a tall, handsome man, still well under thirty, in the uniform of a South African flyer. Shy and a little embarrassed, he said to the Consul, "I came to thank you in my own name and of those remaining members of my crew for the help and hospitality which the Poles gave us when we were shot down East of Warsaw. We shall never forget those brave Poles who, risking their own lives, led us away from the dangerous fighting line and afterwards sacrificed everything they could to help us."

Then his history followed. Flight-Lieutenant J. L. van Eyssen, a citizen of Johannesburg, the grandson of a late general from the Boer War (1899-1902), was the commander of one of the many South African Liberators who, one day last August, started for Warsaw together with a great number of Polish bombers from a base in Italy. Eight men formed the crew of his plane; besides van Eyssen there were Flight-Officer D. Holiday (from Kimberley), Pilot-Officer B. Austin (from Johannesburg), Pilot-Officer Robert Hamilton (from Pretoria), Flight-Sergeant Stewart Litchfield, Sergeant L. Mayes, Sergeant R. Hudson (the last three from England), and Sergeant George Peaston (from Scotland).

The way to Warsaw was difficult. They had to pass through several belts of storm and bad weather. Heavy clouds and mist made navigation difficult. At a distance of fifty miles from Warsaw the direction was easy to find, as the blaze of the burning city was an infallible landmark to the navigator.

Over Warsaw the flyers met with an innumerable number of searchlights, hundreds of flares and thousands of German anti-aircraft shells. The town was in flames from one end to the other. The skeleton of burnt church spires stretched skywards and most of the houses still standing at that time were roofless.

In spite of these dreadful conditions the brave flyers fulfilled their task. They came down to 300 feet and threw provisions to Warsaw's defenders.

Their mission seemed to turn out most successfully, but unfortunately, while evading the beams of searchlights, the plane was hit many times. The co-pilot, Pilot-Officer Robert Hamilton, as well as the two gunners, Sergeant R. Hudson and L. Mayes, were killed, two engines burst into flames, one stopped working, and in a short time the fire spread over the right wing. Then Flight-Lieutenant van Eyssen gave the order to abandon the plane. . . . All that happened a few miles south-east from Warsaw about 12 o'clock at night. The five surviving airman landed by parachutes; four of them landed safely, only Flight-Lieutenant

van Eyssen, who had been slightly wounded while still in the plane, suffered from heavy concussion and bruised his legs.

Each of the flyers, after having wandered around for some hours, finally met with some Poles who took care of him and later on assisted him in finding the other flyers. Reunited, the African airman went to the town of Y, for the funeral of the three members of their crew.

It was near Y, that their plane had come down. In spite of the night the local population had quickly gone to the crashed plane, hoping to be able to save the crew, but they only found three bodies; they covered them with the flags of Poland and Great Britain and heaped on them white and red roses.

The funeral turned into a manifestation of Polish-British-South African friendship. Shortly afterwards the Russian military government took care of the South African flyers. They sent them to Moscow and from there by plane to their base in Italy. Later they flew from there to South Africa for their well-earned rest. There Flight-Lieutenant van Eyssen's story ended, but contact with the South African flyers was kept alive because now there began in their honour a long series of official and private receptions in Johannesburg and Pretoria.

It seems unnecessary to describe the mood in which we listened to the stories of the two Polish boys and one girl who led Pilot-Officer Austin out of the German fighting line; of the priest who housed and supported them; of the children of one of the schools of the district of Warsaw, who, to the "accompaniment" of distant guns, arranged a show of Polish dances and songs for the flyers, and of the many Poles who, in spite of their own want, provided them with food.

"We could guess their misery," narrated the flyers; "we saw faces exhausted by the war, we met with ruins, and in spite of all that those people gave away their little bit of food to feed us."

The climax came for us when Pilot-Officer Austin showed us cigarettes and two dried roses, one white, one red, brought from Poland. The cigarettes were of the cheapest blend, and the roses—they had been given to Pilot-Officer Austin by a little girl of eight from one of the schools in the district of Warsaw where he had found shelter.

"Let these white and red roses remind you that we Polish children shall never forget the flyers from far-away Africa who flew here to help us," the child said, speaking in English.

"And I," added Pilot-Officer Austin, "I am carrying these roses in the wallet on my heart to remind me always that, thanks to those brave Poles, I am now back with you in Africa."

The stories of the "Flyers of Warsaw" resounded widely throughout the South African press. But to us Poles they did not give a full picture of the situation in those parts of Poland from which the Germans had been driven out. Unfortunately the flyers restrained themselves on that subject.

"I'll tell you another time," said Pilot-Officer Austin when I asked him about it. When I met him again, he once more gave an evasive answer, adding,

"Evidently there was a street collection yesterday for the civilian population in Poland. As I was not present I could not give anything. Here is a cheque for three guineas for that purpose. Later I'll give more. For these brave people

I'd give every penny I possess. And as to the answer to your question, you'll have to wait till after the war," he added ambiguously.

W. Waligórski.

SKI-BORNE PILOTS

Hats off to T.A.F. who have organised something rather original in the way of a rest camp for their pilots: a week of snow sports in the mountains of Haut-Savoie. At a fashionable peace-time ski-ing resort pilots can relax and forget the war for seven whole days. A very comfortable hotel, the Soleil d'Or, has been taken over for them. The food is quite remarkable considering the French cook has only Service rations to cope with. Indoor entertainment is amply provided for with dancing and table tennis, and for the least energetic there are cards and chess. Last, there is a well-stocked bar, which is by no means the smallest attraction.

The parties of air crews taking advantage of this rest camp usually arrive in the evening after a six-hour journey from Lyons in the back of a 3-ton lorry. A wash, the first taste of the Soleil d'Or's cuisine and a few "quick ones" in the bar soon revive them and create the holiday spirit. Next morning the sight of the sun on the mountain tops and the jingling of passing sleigh bells rouse even the laziest from their beds. After breakfast the party is taken to the sports shop and equipped with skis and sticks. They are now ready to try their hand at the most wonderful sport in the world.

Then off to the nursery slopes, where, under the expert tuition of the moniteurs de ski they soon find their snow legs. Even on the first day those who have skied before and the more daring beginners are whisked higher up the mountain to Rochebrune by the "teleferique". There they have a choice of seven descents which vary in degree of difficulty. The Olympic slopes are not advised for beginners.

On the first two evenings there are many weary faces around the hotel—types who are not used to such exercise, particularly for the knees. The best remedy, of course, is early to bed, if you can tear yourself away from the attractions of the "demon alcohol" and the pretty French girls. Not many of these girls can speak English, and it is very amusing to hear British, Canadians, Poles and Norwegians trying to express themselves in "la langue Francaise".

After the first few days every one has forgotten the worries of war and has heard the call of the mountains. Every one is infected by that almost hilarious atmosphere which is the hall-mark of all winter sports holidays. It is hard to describe what ski-ing does to people. Whether it is the unique beauty of snow-clad mountains, the purity of the air, or the speed, skill and rhythm of the sport or, again, a combination of all these which make up that haunting melody the "Song of the Ski". The melody, which captures all spirits, makes them forget their worries and provides the perfect rest.

The last few days of the holiday, after every one has attained a certain profi-

ciency in the sport, are spent in making excursions. All set off after breakfast, perhaps for the Mont-d'Arbois teleferique, which is twenty-five minutes up the mountain from the hotel. The guides graciously carry the lunches in their haversacks, thus lightening every one's load but their own. The flying sardine-can (the teleferique) takes the party another 1500 feet up the mountain, and from there is half-an-hour's climb to the Chalet Ma Tante, where they rest and have lunch. Up here the sun is really hot, and every one appreciates the refreshment from a bottle of the local cider or a glass of pure grape juice. The view from here is magnificent. Below is the Vallee d'Arve with the road leading northwards. Beyond this the Swiss Jura Mountains can be seen quite plainly. Then to the west is a beautiful string of peaks which compose the Mont Blanc Chain. Mont Blanc itself towers above and seems to be close enough to touch. It is strange to think that up in those peaks which seem to be so quiet and peaceful the Maquis are still fighting savage engagements with the Huns in their efforts to push them into Italy. But no more thoughts on the war; we came here for a rest from all that! The best of the sun and the beauty of the scene all round soon dispel any thoughts of this kind.

After a grand sun-bath the guides rouse every one, and the party don clothes and skis in preparation for the descent. The party is divided into two, one section for the more proficient and the other for the beginners, each section being looked after by one of the guides. This prevents the speed-merchants being held up on the way down by those who fall more often.

The moniteur in charge of the first party looks around to see that all his wards are ready, then, with an abrupt nod, skates off downhill, and with that ease and grace that marks the expert, leads the way down the first slopes in a graceful series of turns. The rest follow in various styles, chasing after him as best they can. There are a few spills, but the unfortunates are up again at once, roaring with laughter at their own misfortunes. Once again they launch themselves down the slopes, always ready for more and enthralled by the thrills of the sport. The other party follows at a more leisurely pace, but with no less dash or courage.

Alas, the week goes all too quickly. On the morning of the eighth day, after many fond farewells, the party boards the 3-ton lorry which takes them over the first stage of the return journey. All are very loathe to leave, but duty calls. They return to their squadrons greatly refreshed and better equipped to fight the Hun and speed the coming of Victory.

G. G.

The next number of "Wings" will appear on 15th June, and will be a double number.

BARWNA MAPA POLSKI

wraz ze wziętym skrótem starożytnym w języku angielskim i francuskim / umieszczonym na boku mapy / . Format 17" x 22" call, ukazuje się wkrótce w sprzedaży. Cena 2/6

Cała rozprzedaż tej mapy oddana do Kiosku w Ognisku Polskim w Londynie, 45, Belgrave Square, S.W.1 Ze względu na ograniczony nakład, uprasza się o zgłaszanie zamówień jak najszybciej, tylko pod adresem Kiosku.

Kostiumy z najlepszych materiałów firmy **VANĚK** Znać rękę kontynentalnych mistrzy: krojczego i krawca **4, William Street, Knightsbridge, S.W. 1** również Bournemouth

PECHOWY ATAK

Już jest zupełnie ciemno. Krażymy nad miejscem zanurzenia. Wola nas ktoś przez radio. Nadeszła *Navy*. Mówią jakimś dziwnym angielskim.

Po paru minutach jednak dogadujemy się. Oczywiście za gratulacje zalewa nas krew. Wytropiliśmy — owszem — ale zardrość broni!

My też chcieliśmy wykończyć robotę na mokro — nie zostawiać wam.

Godziny płyną... Nie mamy żadnych wiadomości. Sterczymy wciąż nad *Navy*.

Grupa daje rozkaz powrotu z patrolu. Najwyższy czas... Mamy paliwa najwyższemu na godzinę. Już latamy 9 godzin.

Pogoda staje się fatalna. Niski stratus przykrył ziemię zupełnie.

Lecimy cały czas w chmurach. Obserwator twierdzi, że będziemy nad bazą za 20 minut. Lot trwa już dziesięć godzin i pięć minut. Wskaźniki paliwa pokazują zero. Włączyliśmy dodatkowo z 15 minut temu. Mamy więc jeszcze spokojnie pół godziny.

Jesteśmy nad bazą. I stało się to, cośmy pocihu przewidywali — lecz nikt nie puścił pary z ust. Stratus do samego *runway*'u... Trzykrotne próby przebiecia wyczerpały tylko resztki paliwa...

Prze radio nadają nam skierowanie. Lotnisko odległe o 80 mil. Paliwa — może na dziesięć — dwadzieścia minut. Trudno. Bierzemy kurs.

MIŁOŚĆ PILOTA

Halszka od najmłodszych lat marzyła o lataniu... Rodzice nie bardzo zgadzali się na to. Mówili, że tak, że i owszem, że naturalnie... ale przeważnie robili wszystko byleby nie dopuścić Halszki do samolotu.

Kiedys Halszka zmyliła czujność rodziców. Pojechała niby to z wizytą do babci we Lwowie, i — zapisała się na kurs szybowcowy. Post factum trudno nieszczęściu zaradzić...

Tylko poważnie ciocie, pamiętające uczciwie podróże dyktansem, wzdychały pocihu oburzone i pokryjomu odmawiały koronki. Na wszelki wypadek, bo to w powietrzu właściwie nigdy nie wiadomo co będzie.

A Halszka śmiała się i — marzyła o prawdziwej maszynie. Żeby tak bodaj raz przelecieć się na Karasinu...

Nie sądzono było wprawdzie latać Halszce na Karasiach ale los czasami jest wspaniałomyślny.

Droga wiodła daleko. Prowadziła dziwnymi zygzakami przez Rosję, Iran, Irak, Palestynę i Egipt, przez dziwną metamorfozę błękitnych i zielonych mundurów z lotniska w Sknielowie do Dywizjonu Ziemi Mazowieckiej. Ważne, że doprowadziła do *Lancasterów*. A ponieważ według wszelkich praw topografii, jeżeli się wyjdzie z jakiegokolwiek punktu na kuli ziemskiej i idzie stale i wciąż prosto przed siebie nie zmieniając kierunku, musi



się wrócić do punktu startu, proste więc, że droga z Dywizjonu Bombowego według wszelkich praw nadprzyrodzonych i przyrodzonych prowadzi jedynie i tylko na Sknielów...

Major P. wprawdzie odszedł już

dawno z dywizjonu ale stale wraca, sam nie wiedząc nawet dlaczego, widocznie kierowany ustawiczną troską o los pierwszej bombowej jednostki polskiej, w która włożył tyle pracy, samozaparcia i poświęcenia.



Rozmowa urywa się jakoś i nie wiąże. Jest to jedna z tych rozmów normalnych jakie zwykle bywają na stacjach operacyjnych w okresie wojny. O wszystkich, tylko nie o tych, którzy polecili. Pomimo, że każda myśl naszpikowana jest serdeczną troską o nich, pomimo, że oczą co chwilę niecierpliwie gonią wskazówki zegara...

Halszka próbuje usilnie znaleźć jakiś wspólny punkt zainteresowania, ale nikt nie podejmuje tematu. Czasami tylko major rzuci jakieś słowo — tak po swojemu szorstko, ironicznie. A myślamy jest daleko, i pewnie, tam gdzie z chłopcami nad celem (myśli Halszka).

Halszka nie traci jednak rezonu. Ponieważ innych nie może zainteresować, wraca do swojego ulubionego *hobby* — do latania. Zaczyna prosto od serca i jądra latania, od silników... Płacze coś, ktoś od niechcenia, obojętnie ją poprawia. Niesposobna tym przerzuca się na samolot. Na całość. Silnik plus płatowiec. Radośnie, entuzjastycznie mówi o jakiejś małej znanej myśliwskiej maszynie. Nikt jej nie odpowiada. Halszka mówi, że jest to jedyna uczciwa maszyna, na której można robić wszystkie cuda akrobacji: korkociagi, przewroty bezcki — A *Lancaster* — tu Halszka pogardliwie wydeła usta — to taka sobie ciężka maszyna może dobra do przewożenia ładunku...

Halszka przerwała nagle w połowie zdania widząc, że wysoka, barczysta postać majora podnosi się wolno,

Pierwszy pilot wydaje rozkaz nalotowania spadochronów. Gdy wyczerpiemy całe paliwo — zabawimy się w skoczków... Minuty się dłuży. Dziś po raz drugi odczuwamy na własnej skórze brak potęgi szybkości. 400 mil, 600 mil na godzinę, a nie żółwie 140...

Dobry dziadzio *Wellington* — Kochana "O". Już jesteśmy nad lotniskiem.

Pierwszeństwo lądowania. Siadamy. Na *runway*'u lewy silnik przerwał, zadławił się i stanął. Skończyło się paliwo. W sam czas...

W *Ops room*'ie dowiedzieliśmy się, że wódz też miał atak.

Szczęśliwy — a jednak pechowy dzień dywizjonu.

Grupa oba ataki zaliczyła. Wódz następnego dnia postawił "doublę".

Wl. Os.

wolnietko z miejsca. Jest błąd i oczy ma zimne, nieruchome. Takie oczy — myśli Halszka — ma major zapewne tam w przestworzach, kiedy wypatruje nieprzyjacielskie cele, ażeby nigdy nie chybić, nawet o milimetr — żeby precyzyjnie skierować maszynę i trafić...

Niech już pani nie kończy — głos majora jest zimny, daleki — Czy pani to rozumie, ja kocham *Lancastery*... *Lancaster* to najcenniejsza maszyna, jaką spotkałem w życiu — a latałem na wielu. Mocna, sprężysta a przytym klasyczna w rysunku. A jak silnik gra... Równo, miarowo jak uderzenie czystego serca — i to bardzo wierne i bardzo kochającego. *Lancaster* nigdy nie zawodzi — to czasami ktoś z nas nawala. Pani mówi, że ciężka i mało zwrotna maszyna — bo pani nawet nie widziała jak się na *Lancasterach* lata. A zresztą — tu major obojętnie machnął ręką — oś w kobiety możecie wiedzieć o lataniu.

Następnego dnia rano jechałam do pracy. Pogoda była prześliczna. Niebo dziwnie rozsloneczone i błękitne. W złotych plamach słońca, gdzieś na wysokości 5 tysięcy stóp, przevalała się w szalonych skrętach jakaś maszyna... Poznałam wspaniałą, rasową sylwetkę *Lancastera* mieniając się w



słońcu w głębokich zwitkach spirali, w ostrych, wyciąganych wirażach.

To major P. oblatywał swoją maszynę. Zapewne chciał zmuszać zniewagę, którą jej wczoraj wyrządził.

Podobno zabrał kiedys później Halszkę w powietrze, żeby pokazać, jak to się na *Lancasterach* lata. Nie widziałam potem Halszki bo odeszłam już z Dywizjonu. Myślę że nawrócił ją zupełnie...

Obawiam się tylko, że kiedyś w końcu otworzą się dla nas etaty w myśliwskich dywizjonach i Halszka, broń Boże, dostanie tam przydział. Natknę się tym razem na jakiegoś asa z *fighter*'ów i będzie znowu bieda...

I. W.

