

Co Słychać



Nr 34.

28. IX. 1942.

6d.

Tyle razy dzieliliśmy się z Czytelnikami naszymi kłopotami, tyle razy zapowiadaliśmy likwidację tygodnika, że musiało to bardzo spowszednieć. To też nikogo chyba nie zaskoczy wiadomość, że numer obecny to już przedostatni. Następny, numer krajowy, wyjdzie z pewnym opóźnieniem, w objętości około 80 stron, drukiem składanym. Będzie to zakończenie pracy, trwającej bitych dwadzieścia pięć miesięcy, a wyrażającej się wydaniem 100 numerów o 2310 stronach. 19 numerów ukazało się powielanych, 4 drukiem składanym a reszta drukiem foto-litograficznym. Do chwili obecnej wyniosły

dochody wydawnictwa	£:1709: 8: 6
wydatki	£:1948:13: 3

różnica pokryta jest kredytem bankowym i pożyczkami prywatnymi. Całkowite obroty wyniosą jednak do chwili likwidacji ok. 2500 £, przyczem straty będą około £:280. Na pokrycie tych strat uzyskało "Co Słychać" w grudniu 1941. zapomogą bezzwrotną Funduszu Kultury Narodowej £:70 oraz w kwietniu 1942. subwencję z Dowództwa

1. Korpusu Panc.-Mot.	£:30
-----------------------	------

Straty do pokrycia wyniosą jednak £:180 i - o ile starania redakcji o uzyskanie przynajmniej "pośmiertnej" zapomogi nie odniosą rezultatu, pokrycie tej sumy spadnie na redaktora. Straty byłyby jeszcze większe, gdyby nie pomoc ze strony British Council, które w okresie od kwietnia br. do września br. włącznie wspierało tygodnik miesięczną subwencją £:20, to jest razem kwotą £:120.

Nasuwa się pytanie, co jest przyczyną strat? czy rozrzutność administracji czy poprostu zła gospodarka? Zdaje się, że ani jedno ani drugie. Przyczyna leży w nieopłacalności nawet tak skromnego wydawnictwa przy nakładzie poniżej 2000 egzemplarzy. Wprawdzie nakład 1500 zapewnia powiązanie końca z końcem, lecz brak jakiejkolwiek rezerwy na ewentualne straty powoduje, że każde nadzwyczajne wydanie, każde opóźnienie drukarni, czy zmiany w dyslokacji oddziałów polskich wywołując powiększenie ilości zwrotów zadaje tygodnikowi straty nie do powetowania. A nakład przeciętny "Co Słychać" wynosił 1,100 egzemplarzy. To mówi za siebie.

"Co Słychać"

Treść

numeru :

AIR-SEA RESCUE	str. 797
BOMBY RAKIETOWE	806
MORSKA OBRONA SZWECJI	808
USKRZYDLONA OBRONA PPANC	810
"MOT - PULK"	812
KACIK HARCERSKI	815
HUMOR BRYTYJSKI	818

AIR-SEA RESCUE

Wydana niedawno przez Brytyjskie Ministerstwo Informacji dla Brytyjskiego Ministerstwa Lotnictwa broszura zatytułowana AIR SEA RESCUE należy niewątpliwie do rzędu wydawnictw propagandowych. Autorom i wydawcom broszury chodziło o zapoznanie ogółu szerokiego ludności z nowym działem wojny, który się toczy stale, z ratowaniem zestrzelonych lotników. Oczywiście bez rozwoju lotnictwa nie byłoby mowy o takiej ilości zestrzelonych pilotów, którzy czy to wodując przymusowo, czy ratując się na spadochronie, zdani są godzinami, dniami a nieraz i tygodniami na łaskę i niełaskę fal, zanim nie wyłowią ich oddziały ratownicze. Praca tych oddziałów ratowniczych należy niewątpliwie do t.zw. "beziemnego bohaterstwa". Praca szara, twarda, ale jakże zbawcza. Posłuchajmy streszczenia tej broszury.

"Znurkowałem w ślad za jednym z Messerschmittów i otworzyłem ogień na 200 jardów. Nie zauważyłem jednak, że na prawo pojawił się inny Messerschmitt. I nagle przednia szyba pokryła się kroplami oliwy". Autor tych słów, polski pilot Spitfire'a, powracał z Francji i znajdował się w pół drogi między Lille i Kanąm. Osiem mil od brzegu, już nad morzem, motor, z którego oliwa wyciekała, pracował coraz gorzej i pilot postanowił wodować. Na skok ze spadochronem było za nisko. Oto jego słowa: "Uderzyłem o wodę ogonem, poczem Spitfire pochylił się wprzód i wpadł w wodę jak kamień. Zanurzyłem się wraz z nim. Coś uderzyło mnie pod oczami tak, że nic nie widziałem. Kiedy je otworzyłem było bardzo ciemno. Wydostałem się przez dach kabiny, ale z wielkim trudem, gdyż przeszkadzał mi uwiązany do mnie spadochron, na którym siedziałem. Zanim się wydostałem, byłem już bardzo głęboko pod wodą. Nie mogłem oddychać. Myślałem, że to koniec."

Wydobyszy się na powierzchnię wody, lotnik zdołał odpiąć spadochron. Morze było spokojne. Pociągnął za sznurki od dinghy /kódka gumowa/, otworzył butelkę z gazem i malutkie czółenka szybko się napompowało. Wlaź na nie i spróbował wiosłować rękami. Nie na wiele się to zdało, wyciągnął się więc w słońcu i suszył. Była to środa, czerwiec 1941 roku, godzina około 12.45. Przez całe popołudnie słyszał wciąż przelatujące samoloty, nie mógł ich jednak dojrzeć. Z nastaniem nocy zerwał się silny wiatr. Wzburzone fale zaczęły zalewać kódkę, zmarznięty

Lotnik musiał rękami wyczerpywać wodę. Burza uspokoiła się dopiero około 2-iej w nocy. Zimno było przejmujące, biedny rozbitek drżał w swym przemoczonym ubraniu i z utęsknieniem wyczekiwał wschodu słońca. Dzień wstał ciepły i piękny. Lotnik rozebrał się, co w małym i chybottliwym czółenku nie było rzeczą łatwą, wysuszył ubranie i czekał. Samoloty przelatywały nad nim przez cały dzień, ale nikt go nie dostrzegł. Pod wieczór dojrzał zdaleka niemiecki pływak ratowniczy, jakich sporo zakotwiczonych jest na Kanale. Służą one jako czasowe schronienie dla zestrzelonych lotników. Pływak był jednak zbyt daleko. Zapadła noc i znów morze wzburzyło się, uspokajając się dopiero tuż przed świtem. Mimo wszystko, lotnik nie tracił nadziei. "Przez cały dzień samoloty przelatywały z Francji i do Francji i byłem pewien, że ktoś mię wkońcu zobaczy; cóżby to była za niespodzianka dla mych przyjaciół! Nikt mnie nie dostrzegł."

O 7-iej wieczorem dojrzał brytyjski pływak-tratwę. Wskoczył do wody, przywiązał czółenku do swej "Mae West" i począł płynąć. Nie starczyło mu jednak sił, wlażł więc z powrotem do czółna. I znów czekał. Trzecia noc była podobna do poprzednich z dodatkiem deszczu. Ranek trzeba było spędzić na suszeniu odzieży. Lotnik nie czuł głodu, lecz paliło go straszliwe pragnienie. Znów leciały maszyny brytyjskie. O 1-iej przeleciały Blenheimy. "Gdy wracały, motory ich wydawały inny dźwięk, leciały bowiem nisko. Między mię o jakieś 600 jardów na prawo, ale nikt mię nie spostrzegł. Za chwilę nadszedł jeszcze jeden Blenheim, eskortowany przez Hurrinace'a. Leciały wprost na mnie, bardzo nisko. Gdy nagle skrzyżły, zrozumiałem, że dojrzeli mię. Blenheim poleciał dalej, lecz Hurrinace krążył wciąż nade mną. Dostrzegłem jego numer i odgadłem, że należy do polskiego dywizjonu".

Czterdzieści minut później nadleciał Lysander w eskorcie trzech Spitfire'ów, a w ciągu godziny motorówka z ratownictwa powietrzno-morskiego zatrzymała się przy rozbitku. "Myślałem, że będę mógł wydrapać się na pokład, ale zabrakło mi sił i dwóch ludzi z załogi musiało mię wciągać. Oficer podawał mi właśnie kieliszek rumu, gdy nagle zapytał, kiedy jadłem po raz ostatni. Odpowiedziałem: "w środe". "Na miłość Boską" wykrzyknął - "dziś jest niedziela", na co powiedziałem: "tak". Dał mi więc tylko wodę z kroplą rumu". Ułożono go wygodnie, poczęstowano suchym kawałkiem chleba, potem dano mu chleb z masłem i z marmoladą, później szkalnkę wody, wreszcie wodę z rumem. Wkrótce znalazł się w szpitalu, a nim upłynęły dwa tygodnie powrócił na lotnisko do czynnej służby.

Gdyby nie splot przeciwności, Służba Ratownicza Powietrzno-Morska byłaby go odnalazła znacznie wcześniej. Silnik jego maszyny został uszkodzony jeszcze w czasie lotu nad Francją, to też lotnik pozostał bardzo w tyle i nikt nie zauważył, gdy wpadł do morza. Poza tym jego sygnał radiowy nie dotarł do bazy.

Organizacją, która zajmuje się ratowaniem zestrzelonych nad morzem lotników, jest Powietrzno-Morska Służba Ratownicza, pozostająca pod kontrolą Generalnego Kierownictwa Bezpieczeństwa Samolotów w Ministerstwie Lotnictwa /Directorate-General of Aircraft Safety in the Air Ministry/. W służbie tej Marynarka Królewska współpracuje z Królewskimi Siłami Powietrznymi. Władze tej organizacji mają do rozwiązania cztery zagadnienia; po pierwsze lotnik musi być zaopatrzony w przyrządy, pozwalające mu utrzymać się na powierzchni morza. Po drugie, aby mógł utrzymać się przy życiu. Po trzecie, trzeba go odnaleźć i dostawić bezpiecznie na ląd.

Istnieją dwa sposoby ratowania się, gdy uszkodzony samolot znajduje się nad morzem. Jeden, to skok ze spadochronem, drugi, to wodowanie. Załogi bombowców wolą przeważnie wodować, gdyż maszyna utrzymuje się zwykle na wodzie dość długo, by pozwolić lotnikom wyskoczyć i usadzić się w czółenku gumowym. Ale piloci myśliwców wolą skakać, gdyż wstrząs przy wodowaniu szybkiego myśliwca jest tak gwałtowny, iż stwarza niebezpieczeństwo życia. Ponadto ciężar silnika Spitfire'a lub Hurricane'a sprawia, iż samolot przeważnie tonie natychmiast a uwieczniony lotnik często nie może wydostać się na powierzchnię.

Wstrząs przy wodowaniu jest zawsze znaczny. Samolot musi zmniejszyć szybkość do minimum i wodować tak, by najprzód ogonem uderzyć o wodę. Ale i tak ma się wrażenie uderzenia o mur. Samolot trzaska lub zgina się jak zabawka blaszana. Załogom poleca się trzymać czegoś, co się nie zawali przy uderzeniu, są nawet do tego specjalne liny. Każdy lotnik zaopatrzony jest w pakunek, zawierający kółkę gumową, i stanowiący część pakunku spadochronowego. W bombowcach "dinghy" mieści się zwykle w płacie i gdy maszyna siada na wodzie, specjalny mechanizm automatyczny wyrzuca je i nadyma dwutlenkiem węgla. Można również nadąć je ręczną pompką. Do rąk przyczepia się małe włoska, które wyglądają jak wielkie rękawiczki bez palców. W czółenku znajduje się poza tym pakunek z jedzeniem, opatrunkami, wodą, żółtą chorągiewką i paczkami fluorescyny, którą można zabar-

wić wodę wokół "dinghy" na kolor żółtawo-zielony. Jest to kolor, który najłatwiej spostrzec z powietrza.

Tak załogi myśliwców, jak i bombowców przechodzą ćwiczenia ratownicze i każdy lotnik ma wyznaczoną określoną funkcję w razie wypadku. Jeden przepis obowiązuje wszystkich: mokry krawat lub koźnierzyk mogą zacisnąć się na szyi, to też wszyscy obowiązani są rozluźnić je lub zdjąć przed ratowaniem się. Wszyscy również muszą nosić żółte czapki i żółte kamizelki ratunkowe, przezwane "Mae West". Każdy lotnik wie dokładnie co ma robić przed, podczas i po wodowaniu. Obowiązkiem radiotelegrafisty np. jest wziąć pistolet świetlny Very'ego, zniszczyć tajne papiery i załadować do czołna gołębie pocztowe i sygnały, wzywające pomocy. Strzelec ogonowy, przy pomocy zastępcy pilota, wyrzuca walizę czółenkową i jest tym pierwszym, który powinien się znaleźć na czołnie. Jeśli czołno nadešlo się dnem do góry, musi skoczyć do wody i wyprostować je. Tak więc, każdy członek załogi ma swoje specjalne obowiązki i w każdej chwili wie, co ma robić. Ale, oczywiście nie zawsze łatwo je wykonać, zwłaszcza w ciemności lub przy wzburzonym morzu. Mimo to, dzięki ćwiczeniom ratowniczym, unika się wielkiego zamieszania i zmniejsza wydatnie niebezpieczeństwo.

W ratowaniu lotników wielką rolę odgrywają boje i specjalne pływaki-tratwy, zakotwiczone na Kanale wzdłuż naszych wybrzeży. Tratwy mają około 30 stóp długości, zaopatrzone są w poręcze i drabinki, aby ułatwić wejście. Burty są nieco podniesione tak, aby osłonić lotnika, któremu zbrakło sił na wejście do kabiny. W kabine znajdują się przyrządy sygnalizacyjne, żywność, prymus, kilka zmian bielizny, śpiwory, ręczniki, przybory do mycia i golenia. Są tam również papierosy, karty do gry, szachy, książki, pisma ilustrowane itp. rzeczy, przeznaczone do urozmaicenia i skrócenia czasu oczekiwania. Wykorzystano również wielką ilość boji, znajdujących się nazwewnątrz naszych portów i ujść rzek. Wiele z nich zaopatrzonych zostało w liny i drabinki, wiodące do klatki na światło, w której znajduje się skrzynka zawierająca racje żywnościowe, przybory lekarskie, sygnały wzywające pomocy, latarkę, gwizdek, wodę do picia itd.

Ani boje ani tratwy nie rozwiązują jednak całkowicie zagadnienia utrzymania lotnika przy życiu póki znajduje się na morzu. Są one bowiem zakotwiczone dość blisko brzegów i nie przedstawiają żadnej wartości dla lotników, straconych daleko od lądu. Ci ostatni mogą pole-

gać jedynie na zawartości ich łódki, to też kwestia szybkiego ich odnalezienia jest sprawą zasadniczą. Nawet najlepiej zaopatrzonych w żywność i napoje zmóc może przejmujące zimno i przebywanie w mokrym ubraniu na wzburzonych falach Atlantyku lub Morza Północnego.

Sprawą odnalezienia i dostawienia na ląd rozbitków zajmują się wspólnie Królewskie Siły Powietrzne i Marynarka Królewska. Współpraca jest jak najściślejsza. Lotnictwo odnajduje rozbitków, flota dostawia ich na ląd. Do poszukiwań używa się wszelkich samolotów, będących w danej chwili do dyspozycji. Niektóre z nich zaopatrzone są w przybory ratownicze, które zrzucają rozbitkom. Jedne z nich podobne są do przyborów, znajdujących się w torbie ratowniczej bombowca /Thornaby Bag/, jak t.zw. Lindholme Rescue Gear, składają się z czółna gumowego oraz szczelnych, pływających puszek, w których znajdują się przybory lekarskie, śpiwory, woda, żywność, chemicznie ogrzewane termofory itp. Puszki te połączone są z czółnem za pomocą pomarańczowej liny. Czółno nadyma się automatycznie z chwilą, gdy dotknie powierzchni morza, rozbitkowie chwytają linę i podciągają do niego. Wgramoliwszy się do środka, starają się przy pomocy zawartości puszek urządzić jak najwygodniej.

Lotnictwo Królewskie rozporządza kilkoma rodzajami szybkich motorówek, flota zaś używa do poszukiwań najrozmaitszych statków, od motorówek do odpowiednio przystosowanych yachtów prywatnych. Obsługa tak pierwszych, jak drugich pozostaje pod bezpośrednią kontrolą Marynarki Królewskiej. Poszukiwanie lotnicze należy do Dowództwa Myśliwców, a w razie wodowania lotników bardzo daleko od brzegów, do Dowództwa Obrony Wybrzeży.

Oczywiście, organizacja akcji ratowniczej nie odrazu przedstawiała się tak, jak obecnie. Rozwijała się powoli, przystosowując się do zmieniających się faz wojny, do potrzeb rosnących w miarę zwiększania się rozpiętości i natężenia nalotów brytyjskich, t.j. w miarę intensyfikowania wojny lotniczej. Szybkość jest elementem decydującym w akcji ratowniczej; od szybkiego zmontowania jej zależy życie lub śmierć lotnika. Marynarka i lotnictwo muszą współpracować ze sobą najściślej. Postanowiono przeto, iż łączna Kwatera Główna Grup Dowództwa Obrony Wybrzeży /Area Combined Headquarters of the Groups of Coastal Command/, gdzie obie bronie współpracują, stanowi tę jednostkę w której najlepiej jest organizować ratownictwo. Do każdej Grupy przydzielono jednego do-

wódcę dywizjonu i trzech strażników. Oto, jak wygląda ich praca :

Ktokolwiek odbierze sygnał S.O.S., czy jest to baza danego samolotu, czy też jego Dowództwo Grupy, wiadomość zostaje natychmiast przetelefonowana do najbliższego Łącznego Dowództwa Okręgowego /Area Combined H.Q./. Personnel kontrolny podaje ją Kontrolerowi Grupy na której odcinku znajduje się samolot. Kontroler zawiadamia najbliższą stację Dowództwa Wybrzeży, która natychmiast wysyła samolot rozpoznawczy. Jednocześnie oficerowie marynarki z Area Combined H.Q. zawiadamiają najbliższą Stację Morską, która wysyła motorówkę, względnie inny jakiś statek. Statek ten kieruje się sygnałami, podawanymi przez samolot rozpoznawczy. Załogom samolotów poleca się nadawać sygnały S.O.S. wraz z pozycją maszyny w krótkich odstępach czasu, aby ułatwić poszukiwania i umożliwić oznaczenie miejsca przebywania samolotu przy pomocy radiolokacji.

W praktyce procedura ta działa szybko i skutecznie. Na każdej stacji D-twa Obrony Wybrzeży znajduje się w "readiness'ie" załoga maszyny przeznaczonej do akcji ratunkowej. Zabiera ona ze sobą Lindholme Rescue Gear, lub Thornaby Bag /poprzednio już opisane/ i zrzuca je z wiatrem, aby rozbitkowie mogli doń dopłynąć. Ten ostatni szczegół jest bardzo ważny, czółno bowiem jest tak lekkie, że nie da się poruszać pod wiatr i pod fale. Samolot krąży nad odnalezionymi rozbitkami, czekając na motorówkę, która ich zabierze. Jeśli droga jest daleka i statek się opóźnia, wówczas nadlatuje inna maszyna, zwalniając pierwszą z posterunku. Chodzi o to, by ani na chwilę rozbitków nie stracić z oczu.

Oto przykład idealnego przebiegu akcji ratowniczej: Zdarzyło się, iż bombowiec Whitley powracając z Włoch zboczył z drogi wskutek defektu w radio i złej pogody. Pilot wiedział, że ma niewiele benzyny i że będzie musiał wodować. Na kilka chwil zanim silniki przestały pracować radiooperatorowi udało się nadać sygnał S.O.S. Dzięki temu zdołano oznaczyć miejsce przebywania samolotu. Znajdował się o 40 mil od Plymouth. Wiał lekki wiatr południowy, morze było spokojne, księżyc świecił słabo. Samolot siadł na wodzie, czółno nadęto i cała załoga usadowiła się w niem. Tylko strzelec ogonowy zżamał rękę, gdy Whitley uderzył o wodę, reszta wyszła bez szwanku. Była godzina 4.30 nad ranem. O 10.05 odnalazł ich Lysander natychmiast wysłany na poszukiwanie. O 14.30 przybyła motorówka i zabrała ich na ląd

Ale nie zawsze wszystko idzie tak gładko. Rzadko warunki są tak idealne. Zdarza się często, że rozbitków nie można odnaleźć, gdyż albo nie wysłali S.O.S., albo sygnału ich nie odebrano, albo pogoda jest zła, albo wreszcie pozycja samolotu tuż przed katastrofą nie została podana dokładnie. Kwestia pogody jest niezmiernie ważna. Przy spokojnym morzu i w blasku słońca można zauważyć łódkę z bliskiej odległości, podczas mgły i pogody pochmurnej dostrzeżenie jej jest prawie niemożliwe. Podczas burzy czółna nie można odróżnić od białych bryzgów piany.

Jeśli radio samolotu nie działa z jakiegokolwiek przyczyny, poszukiwania można organizować dopiero wówczas, gdy okaże się, że maszyna nie powróciła do bazy. A to oznacza nie tylko wielogodzinne opóźnienie, ale i zupełny brak wiadomości co do pozycji samolotu. Samoloty rozpoznawcze patrolują wówczas całymimi dniami jak najszerszą przestrzeń, to samo czynią statki. Poszukiwania trwają dopóty, dopóki rozbitków się nie odnajdzie, lub dopóki nie zgaśnie ostatnia iskra nadziei.

Poniższy opis jest dobrym przykładem trudności piętrzących się przed poszukującymi oraz wytrwałości ich w poszukiwaniu.

"Samolot Blenheim P /jak Peter/ zauważył podczas lotu szkolnego łódkę gumową w odległości 50 mil od naszych wybrzeży." "P. jak Peter" począł krążyć nad łódką, podczas gdy z brzegu wysłano łódkę. Po pewnym czasie "P. jak Peter" został zmieniony przez "U. jak Uncle." W tym samym czasie okazało się, że inny Blenheim "H. jak Harry", również odbywający lot szkolny ma opóźnienie i wreszcie, że zaginął. Pomyślano, że w czółnie zauważonym przez "P. jak Peter" znajduje się załoga "H. jak Harry". O godz. 14.35 przybyła wysłana uprzednio łódkę, zabrała trzech ludzi i odwiozła ich na ląd. Byli w stanie wielkiego wyczerpania, okazało się jednak, iż nie są załogą "H. jak Harry", lecz innego Blenheima, który wpadł do morza dnia poprzedniego, a którego bezskutecznie szukało dziewięć Blenheimów, dwie szybkie motorówki i inne statki ratownicze."

"Było już późno popołudniu, gdy ustalono tożsamość wyratowanych rozbitków, a tymczasem wciąż nie było śladu załogi "H. jak Harry". O godz. 17.15 wysłano pięć Blenheimów, które leciały równolegle do kursu, po jakim powinien był lecieć "H. jak Harry". Zawiadomiono wszystkie znajdujące się w pobliżu samoloty, aby wypatrywały czółna. Mimo to

do zmroku nie znaleziono nikogo. Słońce i mgła zmniejszyły widoczność do jednej mili, morze jednak było dość spokojne. Wysłano wszelkie statki znajdujące się do dyspozycji, aby dołączyły do poszukujących, a o świcie 21. czerwca lotnictwo rozpoczęło znów szukanie, kończąc je wczesnym popołudniem. Wszystkie samoloty zameldowały, że nic nie znalazły.

"Pogoda była wciąż bardzo mglista. Nie znano pozycji kódkki, to też dalsze poszukiwania wydawały się bezużyteczne, gdy pewien Blenheim, odbywający lot szkolny, zameldował o godz. 15.10, że dojrzał pod sobą kódkkę gumową z trzema ludźmi. Ustalono natychmiast pozycję, wysłano kódkę oraz samolot, który miał zwolnić Blenheima i poprowadzić statek na oznaczone miejsce. Widoczność stawała się jednak coraz gorsza. Morze spienilo się, co utrudniało czuwanie nad kódkką, aż wreszcie o godz. 16.45 stracono ją z oczu. Poszukiwanie trwało nadal i o godz. 19.00 już o zmierzchu, inny Blenheim "T. jak Tommy", dojrzał napół zatopioną kódkkę. Wysłany uprzednio statek dopłynął tymczasem w pobliże tego miejsca i zabrał znajdujących się w niej ludzi. Nie była to jednak załoga "H. jak Harry, lecz dwóch członków załogi Wellingtona, zaginionego przed trzynastu dniami. Obaj już nie żyli.

"Zapadła noc, jednak poszukiwanie zarówno lotnicze jak morskie trwało nadal. Wysłano Hampdeny z czółkami typu Lindholme. Załoga samolotu, która pierwsza odnalazła czółko "H. jak Harry", wyleciała na innej maszynie by szukać swych towarzyszy. Po godzinie coś się zepsuło w silniku, że ledwie zdołali wrócić do bazy. Przez całą noc nie odnaleziono kódkki, a o świcie wyleciał Hampden, który miał spotkać się z dwiema szybkimi motorówkami, wysłanymi kilka godzin wcześniej na miejsce gdzie ostatnio widziano czółko. Hampden dojrzał je i motorówka zabrała rozbitków o godz. 8.30. Była to istotnie załoga "H. jak Harry; wysadzono ich na ląd w stanie zupełnego wyczerpania.

"Tak skończyło się poszukiwanie. Trwało ono 46 godzin i 10 minut. Przeprowadziły je samoloty z dwóch różnych stacji przy pomocy statków ratunkowych z dwóch różnych portów. Historię tej akcji opowiedzieliśmy w całej jej rozciągłości, aby uwidocznic rozliczne trudności, na jakie natrafia służba ratownicza i jej wytrwałość w przekonywaniu ich".

Jedną z największych trudności, na jakie napotyka służba ratownicza jest zła widoczność. Wody Kanału i Morza

Północnego są prawie zawsze spowite w mgłę, a pogoda jest niezwykle zmienna i kapryśna. Dinghy jest małym przedmiotem, zagubionym na niezmiernych przestrzeniach wodnych, a że najłżejszy błąd w obliczeniach kumuluje w miarę zwiększania się odległości, przeto zrozumiałe jest, iż zdarzają się niepowodzenia. Jeśli chodzi o statki, to zależność ich od pogody jest większa jeszcze aniżeli samolotów. Przy pięknej pogodzie szybka motorówka spełnia doskonale swe zadanie, lecz podczas wiatru lub burzy trzeba używać solidniejszych, a tym samym wolniejszych statków, co opóźnia bardzo akcję.

Inną trudność stanowi zagadnienie rozmieszczenia statków przeznaczonych do akcji ratunkowej, oraz odpowiednie skombinowanie ich według ich szybkości. To też w celu rozwiązania wszelkich trudności organizacyjnych i ekwipunkowych, ustanowiono w końcu roku 1940. Dyrektoriat Służb Ratowniczych w Ministerstwie Lotnictwa. Pozostaje on w kontakcie nie tylko z Area Combined Headquarters, ale i z Ministerstwem Produkcji Lotniczej i innymi Ministerstwami, które dostarczają sprzętu ratunkowego, żywności, łoża itp. W biurach jego wypracowywane są m.i. statystyki, które wykazują, gdzie jest największe zagrożenie wypadków, gdzie akcja ratownicza jest najczęściej, a więc gdzie należy zgromadzić największą ilość statków. Dyrektoriat ma za sobą piękne dokonania, liczba uratowanych pilotów wzrasta wciąż, chociaż nie wszystkie trudności zostały już pokonane. Praca jednak nad przewyżczeniem ich nie ustaje.

Do akcji ratowniczej wciąga się wszelką pomoc. Każdy, kto dojrzy rozbitek lub ich sygnały, jest obowiązany brać w niej udział. I każdy to czyni. Czy będzie to rybak, który odciął sieci, by pospieszyć na pomoc ludziom w chybottliwym i małym czółenku, czy wartownik nadbrzeżny, który ujrzawszy spadochron odrywający się od płonącego samolotu zatelefonował natychmiast do najbliższego dyżurnego oficera marynarki, podając pozycję i odległość, czy też zwykły przechodzień, który zauważył daleko na morzu jakiś przedmiot i zawiadomił o tem policję, każdy i wszyscy biorą udział w akcji ratowania człowieka. Służba Ratownicza Powietrzno-Morska ma za sobą wielką tradycję - tradycję, która tkwi korzeniami w czasach, gdy ludzie zaczynali żeglować po morzach. Tradycja ta nakazuje ratować każdego, komu grozi utonięcie, wszelkimi ludzkimi sposobami. /K.R./



Bomby raketowe.

W przedstaniim numerze naszego wydawnictwa, które za kilka dni ma przestać istnieć po 25 miesiącach regularnego naogół ukazywania się, niepodobna nam było pominąć działu lotniczego. Pomimo istnienia doskonale postawionych polskich pism lotniczych /MYSL LOTNICZA, SKRYD-LA/, pomimo, że tygodniki nasze /POLSKA WALCZĄCA I WIADOMOŚCI POLSKIE/ poświęcają lotnictwu dużo miejsca, pomimo wreszcie istnienia fachowych wydawnictw wojskowych /BELLONA/, które o siłach powietrznych nie zapominają, prowadziliśmy stale w naszym tygodniku ten dział. Dział cieszył się powodzeniem Czytelników może dlatego, że korzystaliśmy z doskonałej, fachowej współpracy Kolegi-Lotnika, który przez dobre pół roku prowadził tę kolumnę. Dzisiaj niejako na zamknięcie tego działu drukujemy uwagi zamieszczone przez pismo THE AEROPLANE o bombach raketowych.

/A.S./ W wojnie obecnej użyto do tej pory zadziwiająco mało nowych taktycznych narzędzi walki. Najbardziej skutecznym z nich okazały się miny magnetyczne, zrzucone z samolotów. Jeżli chodzi o samoloty nurkowe, to okres ich największej świetności już minął i w miarę uzyskiwania coraz większej przewagi w powietrzu przez Aliantów stosowanie ich będzie coraz bardziej ograniczone, zwłaszcza, że Sprzymierzeni dysponują obecnie skuteczniejszymi narzędziami walki niż przestarzała już metoda bombardowania z lotu nurkowego.

Największy może postęp w dziedzinie lotniczych narzędzi walki stanowi bomba raketowa, wynaleziona przez Rosjan i stosowana w samolotach Iliuchin Stormowik i w Hurricaneach. Do tej pory podano tylko niewiele danych, dotyczących tego rodzaju bomb; przemilczenie jednak tego wynalazku ze strony niemieckiej może być dowodem jego skuteczności. Na podstawie danych, ogłoszonych przez Rosjan widać, że bomba raketowa jest umieszczona na specjalnych wózkach pod płatem samolotu, przeznaczonego do ataku z niskiego pułapu. Samolot wykonuje atak identycznie, jak przy ostrzeliwaniu celów ziemnych z broni maszynowej i z chwilą gdy cel znajdzie się na celowniku, pilot przyciska spust elektryczny, wyrzucający bombę przez odpalenie mechanizmu raketowego, umieszczonego w tylnej jej części. Efekt jest taki, jak dużego pocisku artyleryjskiego o małej szybkości początkowej.

Zaletą bomby raketowej jest: 1/ wielka siła uderzenia. Umożliwia ona całkowite zniszczenie czołga, co przy bombardowaniu nurkowym jest tylko kwestią przypadku. 2/ Znacznie większa dokładność bombardowania niż z lotu nurkowego czy też z niskiego pułapu. Ujemną stroną jest

zmniejszenie ładunku bomb, wskutek zastosowania mechanizmu raketowego oraz stosunkowo mała ilość bomb w porównaniu z ilością amunicji, którą wyposażone jest działo dużego kalibru.

Nie ulega jednak wątpliwości, że ta nowa broń jest bardzo skuteczna w działaniach bezpośredniego wsparcia oddziałów armii lądowej i z dotychczasowych raportów wynika, że zastosowanie bomb raketowych w podanych wyżej typach samolotów dało lepsze wyniki niż normalne bombardowanie, stosowane do tej pory.

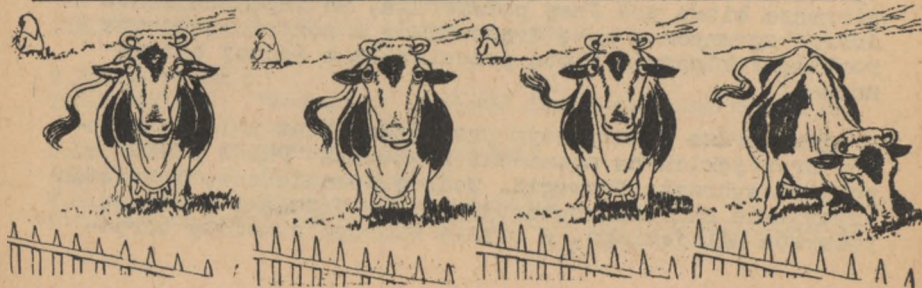
OS MOWI.

Dla zrozumienia mentalności i "morale" narodu niemieckiego należy bacznie śledzić metody propagandy dr. Goebbelsa. Dla przykładu podajemy kilka szczegółów charakteryzujących opinię przeciętnego Niemca o lotnikach brytyjskich.

W swoim czasie prasa niemiecka podała tego rodzaju wzmianki: "Lotnicy brytyjscy nie mogą znaleźć Malty", "Wyszkolenie pilotów brytyjskich jest niedostateczne", Treść następująca: Załoga samolotu angielskiego, złożona z pięciu ludzi, zeznała, że otrzymała zadanie przelotu z Londynu do Malty, lecz, że nie była w stanie jej odnaleźć. Po długotrwałym poszukiwaniu lotnicy zauważyli światła, które jak im się zdawało pochodziły z lotniska na Malcie. Dopiero po wylądowaniu przekonali się, że znajdują się oni na terenie nieprzyjacielskim.

Dwóch lotników brytyjskich, zestrzelonych nad Kanakem, miało się rzekomo uskarżać w czasie przesłuchiwania przez Niemców na niedostateczny poziom wyszkolenia i zbyt młody wiek pilotów brytyjskich. Mieli oni jakoś oświadczyć, że piloci angielscy tak dalece są niewyszkoleni, że nie umieją wykonać prostego zwrotu dla uniknięcia ataku myśliwców nieprzyjaciela.

Propaganda niemiecka podkreśla od samego początku wojny niedostateczny poziom wyszkolenia nawigatorów R.A.F. u.



Krowa a pociąg...

rys. CARAN D'ACHE /wg LILLIPUT/

Morska obrona Szwecji

Sprawa rozbudowy szwedzkich sił morskich rozpatrywana przez parlament, ma bardzo ważne znaczenie dla obrony morskiej Szwecji. Jeżeli się omawia zagadnienie "być albo nie być" krążowników, to przede wszystkim trzeba sobie zdać sprawę z długości ich życia. Za kilka lat trzy krążowniki szwedzkie typu "sverige", budowane w latach 1915-1918 nie będą już zdolne do służby na morzu. Trzeba zaznaczyć, że okręty te budowane były podczas wojny światowej, kiedy Szwecja znajdowała się w podobnie niepewnej sytuacji jak obecnie.

Czas jednak upłynął i wojna zmieniła swoje oblicze. Wojna stawia więc nowe warunki, którym przestarzałe okręty szwedzkie nie mogą sprostać. Nowa propozycja rozbudowy sił morskich uwzględnia wszystkie doświadczenia wojenne. Projekt ten uwzględnia również udział w obronie morskiej tych trzech krążowników, jako tyłową obronę ruchliwej floty.

Najnowsze badania wykazały, że flota wojenna o ile ma spełnić zadanie obronne, musi być również zdolną do działań zaczepnych. Teza, że natarcie jest najlepszą obroną, jest stara, lecz nie straciła swej aktualności. Obrona, rozbudowana wyłącznie dla celów defensywnych nie jest żadną obroną. Jest ona skazana na porażkę zarówno ze względów materialnych jak i moralnych. Zdolność do działań zaczepnych szwedzkiej floty wojennej musi wyrazić się w zbudowaniu zdolnej do działań operacyjnych eskadry, złożonej z krążowników i kontrtorpedowców, a wreszcie torpedowców. Grupa operacyjna jest właśnie tą "nowością" przyszłej floty wojennej Szwecji. Musi ona posiadać dwa najważniejsze czynniki nowoczesnej wojny, to jest szybkość i siłę. Grupa operacyjna posiada poza tym jeszcze trzeci ważny czynnik, to jest dużą siłę obronną przed nalotami samolotów. W ostatnich miesiącach zaszły nowe wypadki potwierdzające, że założenia planu rozbudowy nowej szwedzkiej floty wojennej jest słuszne. Po pierwsze bitwa pod Jawą potwierdza, że japońska flota dobrze zgranych z sobą krążowników i kontrtorpedowców rozbiła faktycznie flotę przeciwnika w jednej bitwie nocnej.

Drugim bardzo pouczającym przykładem jest nalot samolotów brytyjskich na niemiecki krążownik "PRINZ EUGEN" w pobliżu wybrzeży Norwegii. Według komunikatów, lotnictwo brytyjskie chciało powtórzyć manewr japoński z rejonu półwyspu Malajskiego, w czasie którego samoloty torpe-

dujące i bombardujące zatopiły dwa brytyjskie pancerniki, skąbo broniące przed nalotami samolotów. Lecz również i Niemcy wyciągnęli doświadczenie z tego zdarzenia i "PRINZ EUGEN" był strzeżony przez otaczające go kontrtorpedowce, które przeszkodziły samolotom brytyjskim w wykonaniu ich zamiarów. Niemieckie samoloty myśliwskie oraz artyleria przeciwlotnicza krążownika i towarzyszących mu kontrtorpedowców, nie tylko że odparły nalot, lecz zadały poważne straty napastnikowi. Niemiecki krążownik rzekomo wyszedł z tej bitwy zupełnie nieuszkodzony.

Zasada otaczania większych okrętów, przez szereg mniejszych okrętów, posiadających silną artylerię przeciwlotniczą, okazała się więc skutecznym jak dotąd środkiem obrony okrętów przed działaniem lotnictwa. Zasada ta jest w całej pełni uwzględniona w programie rozbudowy szwedzkiej floty wojennej.

Artykuł, który powyżej streszczaliśmy, zaczerpnięty był z prasy neutralnej. Doszedł okrężną drogą ze Szwecji poprzez amerykańskie gazety aż do W. Brytanii. W poprzednich naszych numerach mieliśmy kilkakrotnie sposobność zamieszczenia streszczeń, które taką właśnie odległą i napewno niełatwą podróż odbyły zanim znalazły się na szpaltach "Co Słysać". I ten artykuł zamyka dział danych zaczerpniętych z prasy neutralnej. W ostatnim bowiem numerze, numerze krajowym nie będziemy już zamieszczali streszczeń innych pism.

N A K Ł A D E M :

MINISTERSTWA PRZEMYSŁU, HANDLU I ZEGŁUGI

Dział Spraw Morskich

ukazały się już następujące wydawnictwa :

Inż. K. Bielski :	"Mechanizmy okrętowe" /Atlas części maszyn i kotłów parowych/	- /cena	12/6
Inż. K. Bielski :	"Mechanizmy okrętowe" /Rozrząd pary/	cena	5/-
Inż. K. Bielski :	"Prawidła wykonywania rysunków maszynowych		1/6

wydawnictwa powyższe są do nabycia w INSPEKTORACIE ŻALOGOWYM, Ministerstwo Przemysłu, Handlu i Żeglugi, Dział Spraw Morskich, 43, Lowndes Square, London, S.W.1.

już w najbliższych dniach ukaże się :

Inż. M. Kisielewski :	"Kotły parowe" - cena	12/6
-----------------------	-----------------------------	------

w przygotowaniu :

Inż. K. Bielski :	"Mechanizmy okrętowe" /Moc i sprawność maszyn parowych/
A. Ledochowski :	"Astronomia żeglarska"
A. Ledochowski :	"Kurs nawigacji"
W. Milemszkin :	"Przepisy drogi na morzu"

Uskrzydłona obrona ppanc.

Przebieg bitwy na półwyspie Kercz a następnie pod Char-kowem wskazuje na to, że zarówno wojska niemieckie jak i **sewileckie** posiadają nową broń, którą możnaby nazwać **latającą obroną przeciwpancerną**. Samolotów używa się do **zwalczania celów naziemnych** a zwłaszcza broni pancernej.

Wojna zawsze była czynnikiem, pobudzającym do robienia nowych wynalazków o których poprzednio nawet teoretycy nie myśleli. Lecz trzeba przyznać, że największe postępy techniczne w bieżącej wojnie poczyniło lotnictwo.

Narazie nie można było uzyskać żadnych bliższych danych o latającej artylerii przeciwlotniczej, lecz prawdopodobnie chodzi tu o względnie szybki, opancerzony i silnie uzbrojony samolot, który jest typem pośrednim między lekkim bombowcem i samolotem myśliwskim. Możliwe go może nazwać samolotem zaczepnym. Nie jest to żaden nowy wynalazek, ponieważ takie zaczepne samoloty istniały już dawniej. Określenia tego używano dla samolotów przeznaczonych do zwalczania wojsk lądowych. Ale nowoczesny samolot zaczepny, posiada jednak broń dużego kalibru, znacznie potężniejszą, niż jest potrzebna do walki powietrznej. W porównaniu do lekkich bombowców, samolot zaczepny nie potrzebuje posiadać tak wielkiej nośności, gdyż cele znajdują się przecież na froncie. Samolot ten nie musi też posiadać tak wielkiej **szybkości**, jak nowoczesne samoloty myśliwskie.

Jest więc możliwe i **prawdopodobne**, że w tym celu używa się starszych typów samolotów myśliwskich, które nie posiadają już cech, wymaganych od nowoczesnego lotnictwa myśliwskiego. Mogły one zostać wyposażone w broń większego kalibru i pancerz niezbędny do zwalczania celów naziemnych. W ten sposób można było bardziej ekonomicznie wykorzystać stare typy samolotów i przedłużyć czas ich użycia na froncie.

Również i w W. Brytanii zaczęto wykorzystywać starsze typy samolotów myśliwskich. Słyszano na przykład o samolotach bombardujących typu Hurricane, co wskazywałoby na to, że poprzedzający typ obecnego brytyjskiego myśliwca Spitfire, zamieniono na lekkie bombowce, być może celem uzupełnienia braku samolotu nurkującego w armii brytyjskiej. Niewątpliwie samolot Hurricane nadaje się doskonale do zadań zaczepnych i wiadomo, że ten właśnie typ samolotu dostarczany jest Rosji, gdzie mógł zostać

użyty jako latająca artyleria przeciwpancerna.

Do niedawna w lotnictwie używano jedynie 8 mm. karabinu maszynowego. Od czasu kiedy zaopatrzone samoloty w pancerze, zwiększono również kaliber broni lotnictwa i walka między pociskiem a pancernem rozgorzała na dobre. Zaczęto używać również 13 mm karabinu maszynowego, którego pociski mogą być zaopatrywane w materiał wybuchowy, powiększając ich skuteczność. Obecnie 30 mm. działka lotnicze są najbardziej typowym uzbrojeniem samolotów myśliwskich. Działko to nadaje się niewątpliwie do zwalczania lekkich i średnich czołgów, lecz dla zwalczania ciężkich czołgów są za słabe. Można więc przypuszczać, że latająca artyleria przeciwpancerna została wyposażona w działka jeszcze większego kalibru prawdopodobnie od 37 mm wzwyż.

Zwiększenie kalibru broni zwiększa również ciężar samolotu, nie tylko ze względu na większą wagę działka lecz i na większy ciężar amunicji. Ilość amunicji, którą może więc zabrać taki samolot jest bardziej ograniczona. Byłoby więc też nieekonomiczne używanie jej dla ostrzeliwania odkrytych i nieopancerzonych celów. Samolot składowy posiada więc prawdopodobnie mieszane uzbrojenie, składające się z dwóch działek np. 37 i 20 mm oraz z kilku karabinów maszynowych o mniejszym kalibrze. Można też przyjąć z dużym prawdopodobieństwem, że samolot ten posiada również i mniejsze bomby lotnicze.

Szybkie i odporne na ogień nieprzyjaciela czołgi, otrzymały więc nowego przeciwnika w formie jeszcze bardziej szybkich i silniej uzbrojonych samolotów. W porównaniu do szybkich samolotów, czołgi są tylko pełzającymi gadami. Mogą one naturalnie odgryzać się przy pomocy swej broni przeciwlotniczej i powiększać grubość swego pancerza, lecz odbyć się to może już tylko kosztem ich szybkości i wyższej ich ceny. Ich działanie będzie podobnie jak działanie armii lądowej, uzależnione od posiadania silnej osłony lotnictwa myśliwskiego.

Przed obecną wojną chętnie dyskutowano nad problemem ograniczonych możliwości lotnictwa. Wypadki dnia dzisiejszego wyeliminowały tę dyskusję całkowicie z porządku dziennego. Wydaje się raczej, że coraz to szersze pole działania otwiera się dla lotnictwa. Stosuje się to nie tylko do frontów lądowych. W wojnie na morzu również negowano możliwości wykorzystania lotnictwa. I ta dyskusja została przerwana, kilku poważnymi wypadkami w których lotnictwo miało rozstrzygające znaczenie. Obecnie sprawa się tak przedstawia, że państwa posiadające potężne siły

morskie, poświęcają równie wiele uwagi rozbudowie swego lotnictwa. Flota morska i lotnicza stały się nierozdzielnyymi czynnikami walki. Jedną potrzebuje pomocy drugiej, zarówno w natarciu jak i obronie. Pojęcie sił morskich zawiera więc siły działające na morzu jak i w powietrzu.

To, co dotyczy floty morskiej, operującej na rozległych obszarach oceanów, dotyczy także i małych flot, operujących na ograniczonym obszarze swych wód terytorialnych.

"Mot - Pulk"



Tytuł artykułu nie jest bynajmniej skrótem polskim, pomimo, że brzmieniem przypomina skrót pułku kawalerii motorowej czy zmotoryzowanej. Jest to określenie niemieckie zaczerpnięte z artykułu Joseph'a KALMER'A, który niedawno ukazał się w niemieckiej prasie p.t. "EINE NEUE TAKTIK DER DEUTSCHEN ARMEE" Artykuł zawiera naświetlenie nowej taktyki zastosowanej przez feldmarszałka Bocka w jego uderzeniu na południowe skrzydło wojsk sowieckich. Zarazem zawiera próbę wyjaśnienia skuteczności oporu sowieckiego, który pozwolił na utrzymanie kluczowego punktu jakim jest Stalin-grad przez długie tygodnie w których Niemcy rzucali wszystkie swoje siły do walki.

Rzeczoznawcy wojskowi całego świata próbowali ostatnio rozwikłać zagadnienie, w jaki sposób udało się Niemcom, po chyłonej ofensywie letniej w rejonie Woroneżu, skierowanej przeciwko Moskwie, - dokonać takiego przegrupowania, które umożliwiło nowe uderzenie na Ukrainie i w kierunku Kaukazu. Ofensywa południowa poprowadzona była przeciw z takim rozpędem, że - przynajmniej w jej początkowej fazie - przeciętna dzienna szybkość posuwania się wynosiła od 15 do 28 kilometrów. Zagadnienie wydawało się bardzo skomplikowane. Tym bardziej, że szybkość posuwania się w terenie bynajmniej nie była skutkiem operacji klinów pancernych, które by wżarły się tylko w ugrupowanie sowieckie, - ale na całym rozległym froncie. Spróbujemy przedstawić graficznie posuwanie się wojsk niemieckich na południu, a zwłaszcza grupy armii feld-

marszałka Bock'a. Zamiast normalnego trójkąta, którego wierzchołek tworzy klin pancerny a resztę powierzchni wypełnia podsuwana do czoła piechota, otrzymany kształt czworoboku wykazującego ogromną zwrotność i szybkość posuwania się.

Tajemnica powodzenia nie leży w zastosowaniu jakiegś "tajemniczej broni", ale polega raczej na tajemniczym wynalazku /"geheime Erfindung"/. Wynalazkiem tym było wytworzenie nowej jednostki taktycznej t.zw. "Mot Pulk" /Motorisierte Panzer - & Leichte Kräfte - wojska pancerne, motoryzowane i lekkie/. Według terminologii wojskowo-histerycznej należałoby określić "Mot Pulk" jako odpowiednik klasycznego czworoboku, w którym walczyły wojska w okresie przed napoleońskim. Dopiero "tajemniczy wynalazek" francuskich wojsk rewolucyjnych a mianowicie zastosowanie tyraliery strzelców wprowadziło rewolucję w sposobie walki i ostatecznie przypięczętowało los czworoboku. Nikt nie spodziewał się by wiek XX miał znowu przywrócić czworobokowi jego dawne znaczenie. Taktycznie "Mot Pulk" jest czworobokiem, ale czworobokiem wyposażonym w nowoczesne środki walki. Ponieważ zaś większość tych nowoczesnych środków walki jest zmechanizowana i ponieważ obsługa ich jest zmotoryzowana, dlatego szybkość posuwania się i manewrowania czworoboku nowoczesnego jest znaczna.

Nasuwa się nieodparcie pytanie na czym polega ta nowa taktyka i jaki jest zarys nowej jednostki taktycznej tego "Mot Pulk". Wystarczy sobie przypomnieć różne komunikaty z czasu sowieckiej ofensywy zimowej i z okresu pierwszej ofensywy Rommla w Libii. W tych komunikatach leży klucz do rozwiązania zagadnienia tajemnicy powodzeń "Mot Pulk."

Kiedy Rosjanie zapoczątkowali pierwsze swoje przeciwdziałanie w rejonie Rżewa, otaczając miasto z trzech kierunków, choć nie mogąc uporać się z samą twierdzą /w którą nagromadzone środki obronne niemieckie zamieniły miasto/ komunikaty sowieckie donosiły, że Niemcy wkopali swoje czołgi w ziemię, zamieniając je w ten sposób na metalowe blokhauzy, na małe stalowe fortece, których opór był znacznie trudniejszy do złamania niż nawet umocnień ziemnych. Krąg zaizolowanych metalowych fortów wytrzymał nawet wtedy, gdy wszystkie środki dowozu zaopatrzenia zostały przecięte. Zaopatrzenie odbywało się z powietrza i to zarówno jeżeli chodzi o sprzęt wojenny, żywność, jak i o uzupełnienie załóg.

Dzięki pierścieniowi umocowanych w ziemi czołgów zdołali Niemcy utrzymać Rżew. To było pierwsze zademonstrowanie

niemieckiego "Mot Pulk" tym razem w jego statycznej formie. Był to nowy sposób obrony, albo raczej zastosowanie nowej jednostki taktycznej w obronie. Obrona sowiecka Stalingradu według komunikatów korespondentów wojennych z dnia 9. września przedstawiała podobny obraz statycznego czworoboku, usztywnionego wkopanymi czołgami na skrzydłach pozycji obronnych.

Podczas pierwszej swej ofensywy w Afryce Rommel zorganizował swoje dywizje pancerne i dywizje zmotoryzowane w ten sposób, że czołgi tworzyły niejako "skórę" innych wojsk. Wewnątrz po za ową ochroną z czołgów zgrupowano całe zaopatrzenie i urządzenia naprawcze, całą ochronę, obronę i odwody, przewoźne warsztaty naprawcze, artylerię przeciwlotniczą, kolumny zaopatrzenia i amunicyjne a także tak prozaiczne urządzenia, jak cysterny z wodą do picia, piekarnie polowe, samochody prowiantowe z kuchniami polowymi. Wszystko to posuwało się tuż przy grupie uderzeniowej wyposażonej w potężną skórę złożoną z czołgów, samochodów pancernych, artylerii przeciwczołgowej i innych broni zaczepnych i - rzecz charakterystyczna - ówa "skóra" nie była tylko oskonięciem jakiegoś wąskiego klinu ale całego szerokiego frontu. Właśnie ta organizacja pozwoliła Rommlowi na nadspodziewanie szybkie naprawianie czołgów uszkodzonych w akcji czy w marszu, a następnie na natychmiastowe organizowanie terenu już uchwyczonego. Była to doskonała demonstracja "Mot Pulk" w miniaturze, ale nowej jednostki taktycznej już nie statycznej lecz dynamicznej, posuwającej się, ruchliwej. W miniaturze, bo nie można przecież porównywać trzech dywizji pancernych Rommla z masami wielkich jednostek pancernych i motorowych, które feldmarszałek von Bock rzucił przeciwko Rosjanom, rozpoczynając ofensywę na froncie 300-kilometrowym pomiędzy Kurskiem a Charkowem.

Taktyka Bock'a polegała więc na tym by tworzyć czworoboki pancerne, które nie tylko przełamują ugrupowanie przeciwnika, ale umożliwiają zmotoryzowanej piechocie, artylerii, warsztatom polowym, artylerii przeciwlotniczej i całemu zaopatrzeniu wmaszerować w wyrwę wybitą. Dzięki temu armia napierająca miała zapewnione na pewien-dosć długi stosunkowo-okres czasu zaopatrzenie, które ewentualnie uzupełniano jeszcze desantami powietrznymi aż do czasu przywrócenia normalnych dróg zaopatrzenia i dostarczenia uzupełnień.

Działania grupy Bock'a w rejonie Oskol i Dońca były niejako pokazem jak "Mot Pulk" wstępuje do akcji. Pułki napierające zostały niezwłocznie po dokonaniu wyłomu i

wdarcia się w ugrupowania sowieckie wycofane i zluzowane przez "Mot Pulk", który otrzymał zadanie utrzymania i zorganizowania zdobytego terenu. "Mot Pulk" odgrywa dlatego na rosyjskim froncie dużą rolę ponieważ ma za zadanie także i oczyszczanie zajętego obszaru z nieprzyjacielskich oddziałów prowadzących partyzantkę. Wykonuje także rozpoznania; niejednokrotnie tworzy przyczółki mostowe i trzyma je. Ale największe usługi oddaje nowa jednostka taktyczna jeżeli chodzi o **obronę** przeciwko przeciwdziałaniom nieprzyjacielskim i zabezpieczenie skrzydeł.

Stworzenie i zastosowanie "Mot Pulk" zostało umożliwione niemieckiemu naczelnemu dowództwu przez decyzję rzucenia całego sprzętu i amunicji wyprodukowanych w ziemi przez Europę okupowaną w tej ostatecznej - jak wielu niemieckich polityków i generałów otwarcie wypowiadało - ofensywie przeciwko Rosjanom. "Zwycięstwo-mówił Speer - musi być wywalczone do listopada 1942, w przeciwnym bowiem razie Niemcy przegrają wojnę." To oświadczenie zostało poparte znacznym osłabieniem szybkości z jaką niemiecki napór posuwa się na froncie południowym. Okazało się bowiem, że nowoczesnej jednostce taktycznej, potrafili Bolszewicy przeciwstawić nowoczesny środek obrony. Tajemnica, wykryta przez Niemców, została wykorzystana przez ich przeciwników. Organizacja i zastosowanie "Mot Pulk" są teraz znane. To też Sowiety przeciwstawiały tej nowej jednostce odpowiednią skuteczną obronę. Temu właśnie przystosowaniu się zawdzięcza Stalingrad możliwość stawiania tak długiego, skutecznego oporu.

Kącik Harcerski

W północnej Szkocji nad pięknym jeziorem Loch Rannoch przebywały polskie dzieci na harcerskiej kolonii letniej. Im dłużej skazani jesteśmy na pobyt na gościnnej wyspie, tym narasta więcej zagadnień, nowych potrzeb. Jedną z takich, to zorganizowanie wakacji dla polskich dzieci przebywających w brytyjskich szkołach. Młode pokolenie, które stanęło na ziemi W. Brytanii przeszło wiele po wrześniu 1939. i to wcale nie było wesołe. Trudno wniknąć w duszę dziecka, żeby dobrze ją namalować, odtworzyć jej prawdziwy obraz. Przeżycia tragicznych dni, tułaczka, bardzo ujemnie wpływały na kształtowanie się charakterów. Całe jednak szczęście, że po przybyciu do W. Brytanii znalazło się lepsze dla dzieciarni warunki. Dziś młodzież szkolna zaczyna powoli wracać do formy, czuć się jakoś, choć tęsknotę za krajem trudno ukoić.

Młodzież chce odegrać swoją rolę dlatego trzeba jej stworzyć odpowiednie warunki, w ramach tych środków i możliwości jakimi dysponujemy. Dodatnim objawem jest fakt, że większa część młodzieży zaczyna myśleć kategoriami praktycznymi, jak i z czym wrócić do kraju. Uczą się dobrze polskie dzieci w szkołach brytyjskich, a zachowaniem wzbudzają szacunek i miłość młodzieży tu-tejszej. Oto gwarancje naszej przyszej współpracy, gwarancje jaśniejszej przyszłości.



Polityką młodego pokolenia jest i powinna być bezgraniczna miłość Ojczyzny i praca nad wzbogacaniem własnych dusz. Urząd Oświaty, który ma powierzoną opiekę nad młodzieżą, pomyślał i zrealizował plan zorganizowania kolonii letnich dla dzieci. Dzieci umieszczone były w budynkach specjalnie na ten cel przygotowanych. 10 do 15 dziewcząt umieszczono w Dunalastair House, zaś 3 km dalej w Bunrannoch House nad jeziorem Rannoch chłopcy, których było 26. Piękna to okolica, tak przypominająca nam nasze kochane Beskidy... Droga do Kinloch Rannoch wiedzie przez

Perth, które jest bramą wjazdową do t.zw. "Highland'u". Dalej droga prowadzi nas przez górskie miasteczko kuracyjne Pitlochry a potem poprzez górskie strumienie wzdłuż rzeki Tummel i jeziora tej samej nazwy do Kinloch Rannoch. Wiesz ta wyjęta, jak z polskiej bajki, pamięta jak 200 lat temu w tymże samym Dunalastair House i Bunrannoch stały obozem wojska Bonny Stuarta, którego matką była Klementyna Sobieska. Jakże miło było gospodarzom widzieć chłopców naszych - harcerzy, noszących chustki skautowe koloru Stuartów.

Chłopcy i dziewczęta od 9 do 16 lat; część przyjechała z Londynu, reszta ze Szkocji. Program na kolonii był tak ułożony, by młodzież mająca dobre powietrze, pierwszorzędną polską kuchnię i opiekę mogła pożytecznie

spędzić wakacje. Cała sztuka polegała na umiejętnym wykorzystaniu środków i zorganizowaniu atrakcyjnej rozrywki, celem wytworzenia polskiej atmosfery. Rano wstawaliśmy o 8.00, by rozruszać trochę ciało 10-minutową gimnastyką /rana rosa na bosc nogi dobrze robi/ potem mycie i porządkowanie, modlitwa i Sztandarowi cześć. Po śniadaniu odbywała się t.zw. inspekcja. Marzeniem było otrzymać 10 punktów. O godzinie 11 do 12.45 pogadanki, czytanie, pisanie, pogadanki religijne, prowadzone przez profesora i księdza. O godz. 13.00 zasłużony polski smaczny obiad, potem jak zwykle godzina ciszy i czas poświęcony na pisanie listów aż do podwieczorku.



Po podwieczorku 2 godz. lekkiej atletyki i przeróżnych ćwiczeń. Po kolacji mieliśmy ognisko lub kominek, przy którym śpiewało się, gawędziło, czytało - to były bardzo miłe chwile. Na pożegnanie dnia opuszczenie Sztandaru, modlitwa i tradycyjna szklankamleka. Każdy dzień życia na kolonii był niespodzianką i nowością, szczególnie wycieczki cieszyły się powodzeniem. Życie na kolonii oparte było o tradycje domu polskiego, czystość, porządek i duch polski. Chłopcy redagowali ilustrowany tygodnik kolonijny p.t. "Czuwaj", chcieli bowiem mieć własne pismo. Były w nim

artykuły poważne i wesołe, był humor i ogłoszenia, nie brakło też poezji domowego wyrobu oraz ilustracji ściąganych, bądź wykonanych z wielkim talentem przez artystów kolonii. Starsi mieli możliwość wygłaszania referatów podczas wieczorów dyskusyjnych.

Jak każda zorganizowana grupa obchodziliśmy uroczystości takie jak 6. i 15 sierpień, 1 wrzesień. Goście zawsze byli mile widziani.

Piękne naprawdę były chwile kiedy chłopcy jako świeżo upieczeni harcerze składali przyrzeczenie harcerskie, iż służyć będą całej Polsce, nieść chętną pomoc bliźnim i być posłusznym prawu harcerskiemu.

/UCZESTNIK OBOZU/

Humor.

Pieśń bez słów...
/rys. CARAN D'ACHE/
wg LILLIPUT



- "Coś mi się wydaje - Szeffie - że niektórzy z nas dotąd jeszcze nie wiedzą dokładnie jakie mają obowiązki ."
/MEN ONLY/

ZABOBONNY.



- "Ja mi fasuję bagnet z magazynu, a on wręcza mi pół pensa na to, 'żebyśmy się kiedyś nie pogniewali...!'"
/MEN ONLY/