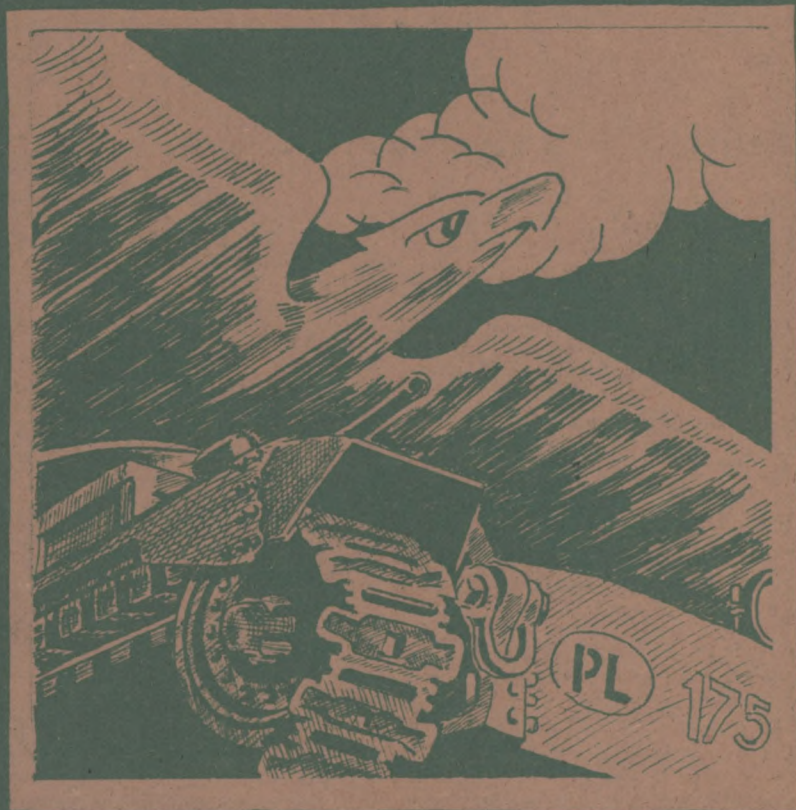


CO SŁYCHAĆ

TYGODNIK, ZAWIERAJACY STRESZCZENIA
KSIĄZEK I ARTYKULÓW, DRUKOWANYCH
W WYDAWNICTWACH BRYTYJSKICH,
AMERYKANSKICH I EWENTUALNIE
INNYCH. WYDAWANY NA PODSTAWIE
ZEZWOLENIA DOWODCY POLSKIEGO
KORPUSU W SZKOCJI Z DNIA 20.
WRZEŚNIA 1940.—



Ukazała się

PISOWNIA POLSKA

(przepisy — słowniczek)

według wydania Polskiej Akademii Umiejętności

cena 1/-

do nabycia w księgarniach M. I. KOLIN (Publishers) LTD.: LONDON: 9, New Oxford
Street, W.C.1. PERTH: 28, King Edward Street. DUNDEE: 24a, Cowgate.*trójc
numery*LOTNICTWO WE WRZESNIU 1939. -
PRZEMISL I HANDEL W SWIECIE PO-
WOJENNYM - AMERYKANSKA PRODUKCJA
LOTNICZA - LALACZE LODOW I ZSSR.
HOW DO YOU DO ? CZORAZI AMERYKAN-
SIE - HUMOR*w następnym
numerze*GDYBYM BYL PREMIEREM....
SOWIECKIE ARTYSTYCZNE LINIE KOMUNI-
KACJI**KRYZOWKA**cena
str. 1019.NAGRODY : 1. Obrona Dynamiczna - L. HART
2. Miesięczna prenumerata "Co Słyszać"
3. Obrona Warszawy.TERMIN NADSYLANIA ROZWIĄZAŃ do dnia 26. listopada 1941.
NIE WPŁYNEŁO GADNIE ROZWIĄZANIE KRYZOWKI z nr 40.WYCHODZI CO TYDZIEŃ. ABONAMENT miesięcznie
2/-, kwartalnie 6/-
ADRES : 15 Allan Street, Blairgowrie, Perthshire
TELEFON : Blairgowrie 155.ADRES AGENCJI OGŁOSZENIOWEJ : ADVERTISEMENT
OFFICES : THE CARLTON BERRY COMPANY
136 Grand Buildings, Trafalgar Square,
London W.C.2. tel.: AEBey 6694.*Co
Słyszać.*

Lotnictwo we Wrześniu 1939



Nowością wydawniczą jest książka DAVIDA GARNETT'A "WAR IN THE AIR" będąca próbą ujęcia roli lotnictwa w obecnej wojnie. Autor, amator pilot przed wybuchem wojny, znalazł się we wrześniu 1939. ochotniczo w szeregach R.A.F. i był ostatnio oficerem wywiadowczym w sztabie lotnictwa. Książka o lotnictwie jest więc pisana przez fachowca. Tym ciekawsze mogą być dla nas jego uwagi o walkach powietrznych w kampanii wrześniowej, którym poświęca cały pierwszy rozdział książki. Rozdział ten podajemy w streszczeniu. x/

Nie zwracając uwagi na gwarancję udzieloną Polsce przez rząd brytyjski, Hitler wykaźczał ostateczne przygotowania inwazyjne. Wojna była nieunikniona. Ale Niemcy bynajmniej nie liczyli się z możliwością udziału Francji i W. Brytanii w tym etapie ich ekspansji. Wypowiedzenie wojny zaskoczyło ich. Tymczasem dla publicznej opinii brytyjskiej najazd na Polskę był tą kroplą, która dopeźniła miary. Prawdopodobnie nawet gdyby nie było gwarancji, i tak nacisk na rząd byłby tak silny, że wypowiedziano by wojnę. Mandżuria, Abisynia, Austria, Czechosłowacja, wojna hiszpańska, aneksja Albanii, to tylko etapy na drodze ku ostatecznej rozgrywce. Rozgrywka nadeszła.

Ale, z wojskowego punktu widzenia biorąc, wojna była przedwczesna, i to dla obu stron. Ani Sprzymierzeni nie mieli siły aby wystąpić zdecydowanie przeciw Niemcom, ani ci nie mogli ze swej strony próbować zniszczyć przeciwników. Stąd okres zastoju, okres owej "drôle de guerre", jak ją nazwali Francuzi. Wojna przewalika się tylko błyskawiczną zawieruchą przez ziemie polskie, aby utknąć w kilkumiesięcznych przygotowaniach, w których strony sobie bynajmniej nie przeszkadzały.

Polska jest - za wyjątkiem południa i południowo-wschodu, rozległą równiną o polach rolnych i buraczanych, przeplecionych lasami i bagnami. W porównaniu z zachodnią Europą ma nie wiele dróg i kolei a odległości między większymi osiedlami są znaczne. Stąd komunikacje są szczególnie wrażliwe na operacje wojenne. Niemieckie uderzenie rozpoczęło się więc od ataku na komunikacje. Celem pierwszej fazy kampanii

x/ WAR IN THE AIR by DAVID GARNETT, 1941. London, Chatto & Windus, str. 200, cena 7/6.

było zniszczenie wszystkich polskich lotnisk i lądowisk, fabryk lotniczych i punktów zaopatrzenia lotniczego przez maszynowe uderzenie na nie z powietrza. Dalej bombardowanie z niskiego pułapu dróg i torów kolejowych, wzdłuż których biegły druty telekomunikacyjne miało pozbawić obrońców tego środka łączności. Wreszcie, równocześnie z tymi zadaniami Luftwaffe miała zaatakować same koleje bombardując i ostrzeliwując z KM pociągi i transporty na szosach.

Ten plan został wykonany z druzgocącą dokładnością. W jednym tylko Niemcom się nie powiodło. Oto przesunięcie na jeden dzień przed ich napaścią wszystkich niemal samolotów na uprzednio przygotowane lotniska polowe, uratowało sprzęt polskiego lotnictwa.

Lotnictwo polskie liczyło wtedy nie więcej niż 500, w ogromnej większości przestarzałych, maszyn. Samoloty współpracy z armią miały np. maksymalną szybkość 150 km/godz. Jakież mogły mieć szanse obronienia się przed niemieckim myśliwcem o szybkości prawie $3\frac{1}{2}$ raza większej?

Po kilku dniach lotnictwo polskie było niemal zupełnie sparaliżowane. Tylko ustawiczne zmiany miejsc postoju pozwoliły na uratowanie maszyn przed zniszczeniem na ziemi. Piątego dnia wojny polski przemysł lotniczy nie był już w stanie produkować. Szóstego dnia Brygada Myśliwców miała w swym stanie 24 maszyny z pierwotnych 53.

Wkrótce po wybuchu wojny jedynym środkiem łączności polskich dowództw było radio, a w początkach trzeciego tygodnia działań nikt już po stronie polskiej nie miał istotnego obrazu położenia. To, co pozostało z polskiego lotnictwa było używane tylko do rozpoznawania.

Drugim zadaniem "Luftwaffe" była współpraca z wojskami lądowymi, głównie w postaci bombardowania z lotu nurkującego polskich oddziałów, zajmujących umocnione pozycje i rozpoznania. Nie było mowy o ruchach polskich sił, które nie byłyby obserwowane z powietrza, z wyjątkiem marszów leśnych i w porze nocej.

Pierwsza fala niemieckiego uderzenia na Polskę składała się z dziesiątek tysięcy motocykli i tysięcy samochodów, sam.-pamc. czołgów i wozów ciężarowych. Ruch tych oddziałów regulowano z powietrza radiowo. W większości wypadków nie było Niemcom trudno przejść przez ugrupowania polskie w miejscach gdzie były one słabe, a obejść umocnione stanowiska i likwidować je od tyłu, po otoczeniu ich zewsząd.

Powiedział kiedyś ks. Wellington, że cała sztuka wojenna sprowadza się do posiadania wiadomości co nieprzyjaciel robi z drugiej strony wzgórza. Niemiecka technika wojenna osiągnęła to dzięki druzgocącej przewadze powietrznej. O każdym ruchu polskim wiedzieli niezwłocznie dowódcy niemieccy wskutek czego mogli łatwo kierować swoje siły właśnie tam, gdzie Polacy zostawiali słabe oddziały. Ponadto - gros niemieckich sił atakujących na ziemi miało szybkość o dobrych 45 km/godz. większą niż wojska polskie. A największą korzyścią jaką daje w każdej wojnie przewaga szybkości, jest możliwość uniknięcia spotkań i walki w tym miejscu, gdzie nie ma się zdecydowanej przewagi sił. Dlatego Niemcy stale mieli inicjatywę w swym ręku.

Wkrótce oddziały polskie walczące na "froncie" - zaczęły odczuwać brak zaopatrzenia, wywołany niszczeniem samych stacji zaopatrzenia i linii komunikacyjnych. Linie telekomunikacyjne były zbombardowane, a gdzie tylko próbowano je naprawić niemieckie samoloty zwalcały drużyny naprawcze bombą i CKM. Żołnierze polscy widzieli nad sobą niemal zawsze niemieckie samoloty. Gdzie tylko trzymali umocnione pozycje, tam nadchodziły klucze nurkujących bombowców. Pozbawieni zaopatrzenia i diesiátkowani z powietrza a do tego napierani przez przeważającego nieprzyjaciela - Polacy wycofywali się, by na następnej rzece próbować dalszej obrony. Daremnie. Tu powtarzało się od nowa to samo. Otoczeni, - Polacy szturmowali nadchodzące czołgi bagnetem czy szablą. Skutek łatwo przewidzieć.

Tak wyglądała druga faza wojny w Polsce. Potem nadeszła trzecia a z nią nowe zadanie "Luftwaffe" : bombardowanie wielkich ośrodków oporu jak np. Warszawa. Akcja lotnictwa niemieckiego w Polsce była dokładnie zanalizowana w raportach odnośnych attachés. Pomimo tego Niemcy zastosowali te same metody z tym samym a nawet z jeszcze większym powodzeniem, zaskakując całkowicie Sprzymierzonych.

Według polskich danych Niemcy stracili w kampanii wrześniowej 625 samolotów. Nad samą Warszawą miano stracić 127 maszyn. W kampanii miało brać udział 3000 samolotów niemieckich. Dane te wydają się przecenione, chociaż angielska ocena niemieckiej Luftwaffe w kampanii polskiej na 1000 samolotów jest - moim zdaniem - zbyt niska. Przecenienie ilości zniszczonych maszyn polega na tym, że nowoczesny samolot, chociaż poważnie uszkodzony - ma jednak możliwość dotarcia do swoich linii. Następnie, jeśli trafiona maszyna przypikuje i zniknie na drzewami - jasne jest, że załoga działa plot. zapisze ją na swoje konto. Tymczasem pilot mógł śmiało wyładować. Wreszcie możliwe jest trafienie maszyny przez dwa działa czy CKM równocześnie i obie załogi przypisują sobie

wtedy zniszczenie. Niezależne źródła oceniają straty niemieckie w Polsce na sto samolotów.^{x/} Ale za oceną polską przemawia jeden poważny czynnik: wartość lotników polskich, którą okazali dowodnie od czasów walk nad W. Brytanią. Polacy są jako lotnicy zadziwiający i mają wielkie imię w RAF. Dość przypomnieć, że w ciągu pięciu dni września 1940. pierwszy polski dywizjon myśliwski utworzony w W. Brytanii zestrzelił 67 maszyn niemieckich! Polacy otwierają ogień w ostatniej chwili, na bardzo krótką odległość, co oczywiście wzmacnia jego skuteczność. Obecność Polaków w R.A.F. wpływa doskonale także i na naszych lotników.

x/ Te wywody autora, chociaż poparte licznymi przykładami, nie są jednak przekonujące. Trudno bowiem zrozumieć dlaczego właśnie polskie dane miałyby być przecenione in plus, skoro polskie Dtwo ustalało starannie straty niemieckie /Red/.

Przemysł i Handel w świecie powojennym



Gdyby chcieć jednym zdaniem oddać treść artykułu, który poniżej streszczamy, trzeba by powtórzyć słowa skierowane do Polaków, oczekujących wielkich reform i liberalnych rządów przez nowego cara: "Point de réveries, Messieurs!" Istotnie, autor, doświadczony fachowiec, MAX RITTENBERG, odbiera wszelkie złudzenia tym kupcom i przemysłowcom, którzy wyobrażają sobie, że ze zwycięstwem nadejdzie powrót do przedwojennej struktury gospodarczej, że zniknie kontrola państwa i przydziały materiałów. Artykuł zaczerpnęliśmy z miesięcznika "BUSINESS", którego sam tytuł najlepiej go charakteryzuje. Jest to wydawnictwo poświęcone sprawom handlu, przemysłu i organizacji w obu tych dziedzinach.^{x/}

Nie sądzę, że mają rację ci optymiści, którzy spodziewają się po wojnie dawnych metod sprzedaży i reklamy, wolnej konkurencji i zupełnej swobody w zyskach. W chwili obecnej szary człowiek jest jak źdźbło trawy, unoszone pędem huraganu. Ale nie ma podstaw do przypuszczenia, aby huragan miał, uspokoiwszy się, wiać dalej łagodnie, w kierunku przedwojennym. Przeciwnie. Dnoszę wrażenie, że zmierzamy do nowego układu, znacznie trud-

niejszego dla jednostki, o ile chodzi o możliwości indywidualnego osiągnięcia wielkiego majątku. Nowa epoka będzie nietylko różna od przedwojennej, ale będzie różniła się zasadniczo od wszelkich innych okresów. Będziemy po wojnie państwem zwycięskim, ale pozbawionym całkowicie naszych przedwojennych udziałów i wierzytelności w amerykańskim świecie interesów, pozbawionym wszelkich lokat kapitałowych w krajach południowo-amerykańskich, czy innych państwach neutralnych. Utracimy nasze wygodne stanowisko bankiera całego świata. Musimy już dzisiaj pogodzić się ze znacznym obniżeniem tego poziomu życia, jaki osiągnęliśmy w latach poprzedzających obecną wojnę.

Czasy powojenne będą się układały pod przemożnym wpływem rządu na stosunki gospodarcze. Wydaje mi się, że dojdzie do upaństwowienia wielu gałęzi przemysłu, po za tymi działami użyteczności publicznej, z których upaństwowieniem dawno już pogodziliśmy się. Główne środki komunikacyjne, a więc koleje, kanały i szlaki powietrzne znajdują się tu w pierwszej kolejności. Kontrola spożycia mleka, chleba, mięsa i innych artykułów pierwszej potrzeby napewno nie ustanie. Paliwo, narównie z innymi formami energii będzie napewno pod ścisłym dozorem władz państwowych. Nie da się uniknąć zrąconowania surowców jak stali, glinu, drewna czy skóry, które obecnie istnieje jako nieuchronna konieczność wojenna, także i w okresie po zawarciu pokoju. Bo przecież po wojnie trzeba będzie nie tylko odbudować kapitał narodowy, majątek narodowy, ale jeszcze doprowadzić do lepszego, do sprawiedliwszego jego rozdziału.

W handlu i reklamie zanikną te metody, które przed wojną uchodziły za oczywiste. Zniknie w znacznej mierze sposób konkurencyjnej walki zapomocą obniżania cen i gwałtownych akcji propagandowych. Każdy z nas zdaje sobie obecnie sprawę z tego, że zarówno detalista jak i konsument muszą dzisiaj wyczekiwać na te artykuły, które istotnie są potrzebne. Rynek nie jest zalany nimi. Przeciwnie; podaż jest mniejsza niż popyt. I to pozostanie nieodmiennym składnikiem w dystrybucji wszystkich artykułów, kontrolowanych przez państwo. Zniknie NADPRODUKCJA, która tyle wyrządzała szkody. Bo kontrola rządu łączy się będzie z PLANOWANIEM. Weźmy np. ostrza do golenia. Przed wojną rynki były dosłownie zalane różnymi gatunkami ostrzy, obecnie zaś były okresy, kiedy tego artykułu wogóle nie było w sprzedaży. Przy planowaniu produkcji dałoby się ją niewątpliwie dostosować do istotnego zapotrzebowania na ostrza i uniknęłyby się obu ostateczności. Łatwo bowiem w przybliżeniu określić zużycie ostrzy na mieszkańca Wysp Brytyjskich i odpowiednio do tego ustalić kontygent stali na ich wyprodukowanie.

Przypuszczam, że powojenne rządy będą domagały się od producentów i sprzedawców wzmożenia reklamy i akwizycji na eksporcie a nie w kraju, że nawet będą utrudniały reklamę wewnątrz kraju.

A trzeba pamiętać o drugiej stronie zagadnienia, o wielkiej ilości fabryk, powstałych podczas wojny i dla wojny. Czyż te wszystkie nowe zakłady pracy miałyby być zamknięte? Czy miałyby się powtórzyć tragiczne dni 1919. roku i następnych, kiedy szalało bezrobocie a ludzie walczyli pomiędzy sobą o pracę i egzystencję? Napewno nie. Nakazem podstawowym dla każdego rządu będzie utrzymanie takich nowych fabryk na ruchu, przy dostosowaniu ich produkcji do potrzeb życia pokojowego. Oczywiście nastawić będzie je można na produkcję na wywóz.

Już dzisiaj jeden z członków gabinetu brytyjskiego ma zlecone przygotowanie planów na spożytkowanie siły roboczej i siły mechanicznej po wojnie. Krótko mówiąc państwo stanie się pracodawcą na większą skalę niż by ktokolwiek się tego przed wojną spodziewał. A to oczywiście musi się odbić na strukturze powojennej wytwórczości i handlu.

Przewiduję także wielkie ruchy emigracyjne, przedewszystkiem z Wysp Brytyjskich do Kanady, Australii, Nowej Zelandii, Południowej Afryki i Rodezji, a może także do krajów tropikalnych. Takie ruchy wywrą niewątpliwie wpływ na układ gospodarki w metropolii.

A nie można zapominać o problemie zysków przedsiębiorcy. Przed wojną nie było żadnych ograniczeń. Obecnie wszystkie płace są ustalane przez państwo a nadwyżka idzie do kas państwowych w formie podatku od nadmiernych zysków. Nie sądzę, aby można było spodziewać się powrotu niekontrolowanych zysków. Obecnie w przedsiębiorstwie prywatnym, należącym np. do jednej rodziny, dochody kierującego przedsiębiorstwem zarządcy wynosi przeciętnie £:1,500 rocznie, a po odciążeniu podatków około £:800 rocznie. Nie ma podstaw do przypuszczenia, aby po wojnie miał zniknąć podatek od nadmiernych zysków. Przeciwnie, sądzę, że dochody będą przez dłuższy okres czasu kontrolowane, bo tylko to pozwoli na odbudowę majątku narodowego.

x/ BUSINESS MUSTN'T KID ITSELF by MAX RITTENBERG, BUSINESS, journal of management & production, October 1941, str.9.



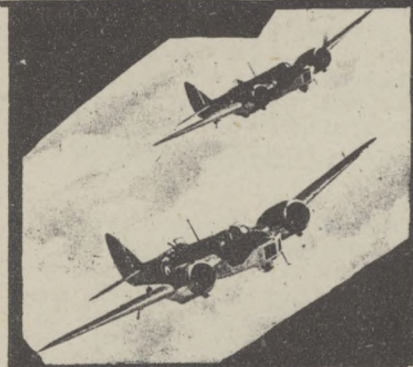
maszyny do pisania.

Kupno, sprzedaż i zamiana.
Klawiatury we wszystkich
językach.
Taśmy do maszyn i kalki.
Reparacje wszelkiego rodzaju.

United Typewriter & Supply Co. Ltd
70, New Oxford St., London, W.C.

Phone: MUSeum 0131-2

Amerykańska produkcja lotnicza



Ciągle jeszcze zagadnienie ile USA produkują samolotów, ile silników i jak wielkie są dostawy do W. Brytanii i Z.S.S.R. jest otwarte. Poniżej streszczamy artykuł, jaki się na ten temat ukazał w wydawanym przez THE ROYAL INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS dwutygodniku. x/ Ilustracje do artykułu zaczerpnęliśmy z wydanej przez HUTCHINSONA broszury AMERICAN AIRCRAFT FOR SERVICE WITH THE R.A.F. & THE F.A.A. /Fleet Air Arm - lotnictwo morskie/.

Wrzesień br. jest pewną datą w amerykańskiej produkcji lotniczej. Oto wytwórczość Stanów osiągnęła w tym miesiącu niemal 2000 aparatów, tj. prawie tyle, ile wg oceny amerykańskiej produkuje miesięcznie W. Brytania. Warto może przyjrzeć się bliżej etapom, jakie poprzedzały ten jak dotąd szczytowy miesiąc.

WYTWÓRCZOŚĆ.

W 1939. całkowita produkcja amerykańska wyniosła 2,400 maszyn czyli 200 sztuk miesięcznie. Z tej ilości 1,435 poszło na wywóz, głównie do Francji i Imperium Brytyjskiego. Nie ma dokładnych danych co do pierwszej połowy 1940., ale sam wywóz w tym półroczu wyniósł 1,462 sztuk a więc więcej niż wywóz całego roku poprzedniego. To wzmoczenie eksportu a zatem i produkcji zostało umożliwione w znacznej mierze przez własne inwestycje przemysłu amerykańskiego, chociaż wkłady inwestycyjne rządów Sprzymierzonych odegrały tu poważną rolę. Dość powiedzieć, że w okresie od wypowiedzenia wojny do uchwalenia LEASE & LEND BILL'u rząd brytyjski zainwestował w amerykańskim przemyśle wojennym 44 milionów funtów, z czego lwia część przypadła niewątpliwie na przemysł lotniczy. A można przyjąć z dużym przybliżeniem /choć jasne jest, że dane te zmieniają się zasadniczo zależnie od rodzaju produkowanego samolotu/, że zainwestowanie 10 milionów funtów powinno pozwolić na podwyższenie wytwórczości o 200-300 maszyn miesięcznie.

W maju 1940. Prezydent USA wysunął postulat wzmoczenia produkcji lotniczej i wspominał o 50,000 aparatów rocznie jako górnej granicy. W lipcu tegoż roku rozpoczęto publikowanie mie-

x/ AMERICAN AIRCRAFT PRODUCTION by A.J.B. w THE BULLETIN OF INTERNATIONAL NEWS Nr 21, tom XVIII, str. 1735.

sięczych danych dotyczących produkcji maszyn wojskowych. Statystyka przedstawia się następująco :

lipiec 1940.	547 sztuk	luty 1941.	972
sierpień	586	marzec	1,216
wrzesień	670	kwiecień	1,389
październik	742	maj	1,334
listopad	779	czerwiec	1,476
grudzień	900	lipiec	1,460
styczeń 1941.	1,036	sierpień	1,854
	WRZESIEŃ 1941.	1914 sztuk	

SILNIKI.

Ta gałąź produkcji lotniczej nastroczała poważne trudności. Okazało się bowiem, że przepustowość amerykańskiej wytwórczości silników lotniczych jest mniejsza niż to jest konieczne.

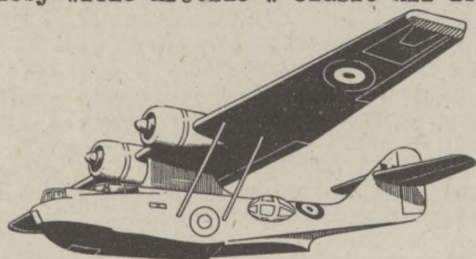
Stosunek produkcji silników do samolotów powinien bowiem wynosić - $2\frac{1}{2} : 1$. Do tego było daleko i z końcem osiągnięto tylko 70% planowanej wytwórczości. Próby wykorzystania wytwórni silników samochodowych dla produkcji motorów samolotowych zawiodły. Okazało się bowiem, że przemysł samocho-

CONSOLIDATED LIBERATOR, ciężki bombowiec. Szybkość 510 km/godz., zasięg 4,800 km. Nośność bomb : 4 tony. Załoga : 9. Ściąg skrzydeł 36,7 m, dłg. 21 m. Cztery silniki PRATT & WHITNEY o mocy 1,200 KM.

dowy pracuje tak wysoko wyspecjalizowanymi obrabiarkami, że trzeba by je zastąpić nowymi. A wyprodukowanie narzędzi nie byłoby wiele krótsze w czasie niż zbudowanie nowych zakładów. To

też zastosowano inny sposób pozwalający na wykorzystanie w całej pełni doświadczeń przemysłu samochodowego. Oto nakłoniono, nie bez poważnego nacisku rządu, wytwórnie silników samochodowych do budowania nowych zakładów dla produkcji silników lotniczych. To dopiero dało pożądaną rezultaty.

CONSOLIDATED CATALINA, ciężki hydroplan. Dwa silniki PRATT & WHITNEY o mocy 1200 KM, szybkość 300 km/godz., zasięg 6400 km /na locie próbnym przeleciał 8,700 km/. Ściąg skrzydeł 34,2 m, dłg 21,3 m.



FORD odmówił propozycji rządu brytyjskiego budowy silników lotniczych ROLLS ROYCE "MERLIN", ale podjęła się tego firma PACKARD, która też wypuściła pierwszy silnik tego typu w

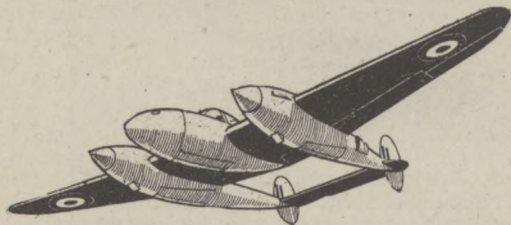


BOEING "LATAJACA FORTECA", ciężki bombowiec o szybkości 480 km/godz. i zasięgu 4000 km. Cztery silniki WRIGHT CYCLONE o mocy 1200 KM. Załoga 7 - 9, nośność bomb : 4 tony. Sięg skrzydeł 34,3 m, dłg 22,8 m.

sierpniu br. FORD natomiast zdecydował się po jakimś czasie na postawienie wytwórni silników wg licencji PRATT & WHITNEY /chłodzonych powietrzem/, a GENERAL MOTORS, wytwarzające w zakładach ALLISON jeszcze rok temu jedyne chłodzone cieczą silniki lotnicze i wyspecjalizowane w tej dziedzinie zakłady PRATT & WHITNEY i CURTISS-WRIGHT, rozbudowały się znacznie. Dzięki temu w marcu 1941. produkcja silników osiągnęła 2400 sztuk miesięcznie a w lecie tegoż roku produkowano już 2¹/₂ raza więcej silników niż samolotów. Ostatnio firma PACKARD zobowiązała się budować silniki ROLLS ROYCE "VULTURE" po dostawieniu zamówionej serii "MERLINOW".

BOMBOWCE I MYSLIWCE.

Z początkiem lata 1941. pierwsze ciężkie bombowce typu LIBERATOR i LATAJACE FORTECE rozpoczęły służbę w lotnictwie brytyjskim. Wtedy też zdecydowano budowę seryjną tych typów i

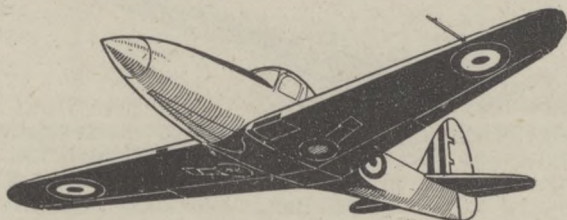


LOCKHEED-LIGHTNING, dwuosobowy myśliwiec. 645 km/godz. szybkości, zasięg 1,600 km, cztery CKM i działko Madsen 23 mm. Sięg skrzydeł 17,3 m, dłg 12,6 m.

zorganizowano produkcję w ten sposób, że szereg zakładów buduje części maszyn, które ostatecznie montuje się w czterech wielkich fabrykach w centrum kraju. Stany Zjednoczone są szczególnie predystynowane do podjęcia budowy ciężkich bombowców w wielkich seriach, ale nawet w

tym wysoko uprzemysłowionym kraju trudności są znaczne i produkcja wciąż jeszcze daleka jest od sumy 500 miesięcznie, wysuniętej przez prez. Roosevelta. Wg oświadczenia senatora

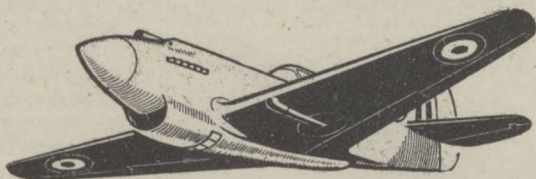
BYRD'A w liczbie 1,460 maszyn wyprodukowanych w lipcu br. było tylko 12 4-silnikowych bombowców, 95 średnich bombowców, 243 lekkich bombowców, 410 myśliwców i 700 ćwiczebnych samolotów.



KARIBU zwany w Ameryce AIRACOBRA.
Jednosobowy myśliwiec. Szybkość: 640 km/godz.
Zasięg 2,500 km; silnik Allison chłodzony ciecżą o 1,150 KM mocy. Uzbrojenie : działko 37 mm i 6 - 8 CKM. Sięg skrzydeł 11,3 m; dłg 9,7 m. Podwozie trójkołowe.

Znaczny wzrost wytwórczości samolotów amerykańskich w lipcu i sierpniu br. przypada głównie na myśliwce, a to dzięki wykończeniu nowej fabryki CURTISS-WRIGHT w Buffalo /rozpoczętej zaledwie w listopadzie 1940. i mającej produkować 500 maszyn mies./ oraz fabryki BELL w Niagara-Falls.

Wielkie znaczenie ma podjęcie się w lipcu 1941. przez zakłady FORDA całkowitej budowy bombowców LIBERATOR. Jest to pierwszy w dziejach budowy samolotów wypadek, że firma z poza przemysłu lotniczego, decyduje się na podjęcie budowy samolotów.



TOMAHAWK, jednosobowy myśliwiec. 575 km/godz. szybkości, 9 silniku Allison chłodzonym ciecżą o mocy 1,100 KM. Koła przednie nie są wciągane lecz obracają się o 90° i przylegają do skrzydeł. Sięg skrzydeł 12,3 m, dłg 9,6 m.

WNIOSKI.

Nie ma danych dotyczących ilości samolotów amerykańskich, dochodzących do państw walczących, ale należy przypuszczać, że postulat prez. Roosevelta, by położyć produkcji zatrzymywać na

własne potrzeby, jest realizowany w całej pełni. W kwietniu 1941. wywieziono do różnych krajów 591 samolotów to jest 42% wytwórczości. W latach 1939. i 1940. wywóz kształtował się następująco : /w milionach dolarów/ :

	W. BRYTANIA	FRANCJA	KANADA	AUSTRALIA	CHINY
1939.	33	42	3	2	1
1940.	133	73	34	14	10

Rezultaty osiągnięte już obecnie przez amerykański przemysł samochodowy są poważne. A przecież trzeba zważyć, że dopiero teraz doszedł on do poziomu, pozwalającego na doprowadzenie do maksymalnej wytwórczości. Od lipca 1940. produkcja samolotów - zgrubsza licząc podwajała się w ciągu ośmiu miesięcy. Trudno oczekiwać takiego samego tempa wzrostu na dalszą metę zwłaszcza, że przewiduje się trudności z dostarczeniem glinu i magnezu. Ale osiągnięcie w połowie 1942. miesięcznej produkcji 3,500 samolotów jest zupełnie realne i prawdopodobne.

POLSKA WALCZĄCA

TYGODNIK CENTRALNY POLSKICH SIŁ ZBROJNYCH 47 W. BRYTANII
 STAŁE DZIAŁY : Z życia obozów - Z prasy żołnierskiej - Szkice sytuac.
 Wojna na morzu - Zestawienia statyst. działalności boj. lotnictwa polsk.
 w W. Brytanii - Przegląd polityczny - Felieton W. Budzyńskiego : "Bez
 black-out" - felieton : "O Anglii i Anglikach".
 Artykuły pisarzy wojskowych i cywilnych - Liczne wspomnienia wojenne -
 CENA NUMERU 2^d - Miesięcznie 1/-, kwartalnie 3/- z przesyłką poczt.
 ZADAJCIE WE WSZYSTKICH KIOSKACH Z WYDAWNICTWAMI POLSKIMI !



L'AUBERGE de FRANCE
 Telefon : Whitehall 7361

ORKIESTRA
 RAY
 GENAROS

Naprzeciwno
 London Pavilion
 PICCADILLY CIRCUS, W.1
 OBIADY (przy dźwiękach
 orkiestry) 4/6

LUCIEN SAMETT
 zabawia gości
 anegdotkami

CODZIENNIE
 TEA - DANCING
 4-6

CO WIECZÓR
 DINNER - DANCE
 7-12

ŁAMACZE ŁODÓW I ZSSR



Do walk na froncie wschodnim dołączył się ostatnio nowy, poważny czynnik ; zima. Nie ona zdecyduje o ostatecznym wyniku kampanii, ale w każdym razie nie pozostanie bez wpływu na losy wojny. Zima da się uczuć nie tylko w działaniach armii i lotnictwa, ale wpłynie na akcję marynarki wojennej i na ruch transportów morskich, dowożących do Rosji materiał wojenny z Imperium Brytyjskiego i Stanów Zjednoczonych. Miesięcznik THE TRIDENT, poświęcony sprawom morskim zamieszcza w listopadowym numerze streszczony przez nas artykuł TURNERA. x/

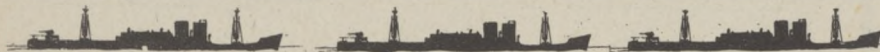


Wpływ mrozu na przebieg wojny rosyjsko-niemieckiej jest dla tego znaczny, bo niemal wszystkie porty sowieckie są przez znaczną część roku zamrożone. Murmańsk jest może najbardziej typowy, ale i inne zarówno arktyczne, jak bałtyckie, czarnomorskie czy kaspijskie są w zimie zablokowane lodem. Archangielsk, port na M. Białym jest tylko przez 34 tygodnie w roku wolny od lodów, Leningrad przez 31 tygodni, Astrachan nad M. Kaspijskim mniej niż 40 tygodni, Władywostok około 39. Dlatego też tak wielką rolę odgrywają w żegludze sowieckiej specjalne statki, przystosowane do łamania lodów, t. zw. łodolamacze. Rosja ma duży dorobek w zakresie konstrukcji i wykorzystania tego typu okrętów. Obecnie na liście floty wojennej figuruje szereg takich jednostek, chociaż dokładnych danych o ich liczbie nie ma.

Dwa wielkie łamacze lodów STALIN i KAGANOWICZ rozpoczęły służbę w 1937 roku, trzeci tej serii MOJOTOW w 1939. a ostatni OTTO SCHMIDT został wykończony w 1940.

Dwa pierwsze statki tej serii były budowane w Leningradzie, dwa następne w Mikołajewsku. Mają one wyporność 10,000 ton a napędzane są silnikami Diesla o mocy 10,050 KM przy szybkości 15 węzłów. Rola ich nie wyczerpuje się tylko na toro-

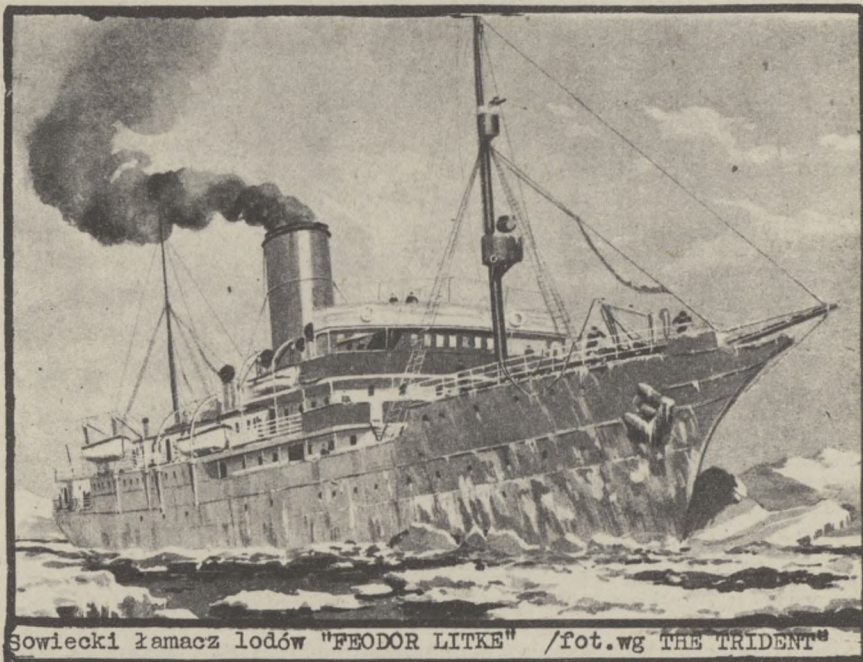
x/ ICE-BREAKERS AND THE U.S.S.R. by ARTHUR TURNER w nr 31 tom 3 THE TRIDENT, str. 406.



waniu drogi poprzez lody zamarzniętych mórz. Są one silnie uzbrojone i wyposażone każdy w trzy wodnopławy, przystosowane do rozpoznania w klimacie podbiegunowym.

Do tej samej kategorii okrętów należy 12,000 tonowy KIROV, spuszczonej na wodę w Leningradzie 1938. a wykończony rok później. Przy 12,000 KM mocy ma on zasięg 12,000 mil, a oprócz silnego uzbrojenia ma także własne samoloty.

Lodołamacz LENIN jest mniejszy ale za to szybkość ma 19 węzłów. Ponadto z początkiem 1940. pełnił służbę jeszcze conajmniej dwanaście innych łamaczy lodów. Trzeba przypuszczać, że Sowiety nie zrezygnowały z budowy nowych jednostek tego typu i wojna zastała ich na pewno więcej na morzu.



Sowiecki łamacz lodów "FEODOR LITKE" /fot.wg THE TRIDENT

Poza tymi lodołamaczami, wchodzącymi w skład floty wojennej jest jeszcze spora ilość takich statków, utrzymujących szlaki morskie dla marynarki handlowej. Wiele budowały dla Rosji stocznie brytyjskie z początkiem bieżącego stulecia i większość tych statków jest jeszcze w służbie. Ostatnio Rosja

znacznie usamodzielniała się w zakresie budowy statków tego typu. Prace badawcze były popierane i finansowane przez rząd sowiecki. Wyprawy arktyczne, jak np. ekspedycja statku SIBIRIAKOW w 1932. pozwoliły na zebranie cennych doświadczeń. Badania te wchodziły w plan pięciolatek sowieckich. Skutki ich nie dały na siebie długo czekać. Jednym z najważniejszych wniosków było stwierdzenie, że dla Bałtyku i M. Czarnego potrzebny jest całkiem inny typ łamacza lodów niż dla oceanu lodowatego. Tezę tę postawił w Król. Towarzystwie Geograficznym w Londynie rosyjski admirał Makarof jeszcze w 1900 r. Dla zrozumienia jej trzeba zdać sobie sprawę ze sposobu w jaki łamacz lodów otwiera sobie drogę przez zamrożone wody morskie.

Pierwszy statek tego rodzaju, zbudowano w 1870. dla utrzymania komunikacji pomiędzy Petersburgiem a Kronstadem. Zasadą jego budowy było wznoszenie się ponad lód w ten sposób aby go przecinać własnym ciężarem statku a nie rozbijać dziobem. Admirał Makarof wykazał, że na Oceanie Lodowatym wskutek niskiej temperatury, lody nie mają tendencji do zamykania tak utworzonej wyrwy po przepłynięciu statku, dzięki czemu nie hamuje jego ruchu do tyłu, dla przygotowania następnego złamania lodu. Inaczej jednak jest na Bałtyku i na M. Czarnym, gdzie jest przecież nieco cieplej. Tu lód rozbity na małe kry i odłamki, utrudnia znacznie cofanie się do tyłu dla przygotowania dalszego ruchu. Dlatego też rosyjskie łamacze lodów na tych morzach różnią się od arktycznych tym, że są silne ale niekoniecznie ciężkie, chociaż są niezwykle spójście budowane. Takich łamaczy lodów, o znacznie mniejszych rozmiarach ale bardzo silnych maszynach mają Sowiety sporo, niektóre o tonażu 1,500 ton i mniej. Dzięki mocy silników statki te są w stanie rozrzucić złamany lód daleko od siebie i posługują się nawet specjalnym śmigłem. Jeśli trzeba dodatkowej wagi, napuszcza się wody morskiej do specjalnych zbiorników, umieszczonych u dziobu statku /szybkość napełniania wynosi 250 ton/godz./

Silne maszyny nie oznaczają bynajmniej szybkości statku. Chociaż budowano statki o szybkości aż 19 węzłów /patrz wyżej LENIN/ to jednak 15 węzłów uchodzi za wystarczającą szybkość.

Od powstania pierwszego lodokamacza nie wiele zmieniła się sylwetka takiego statku. Cechuje go szczególnie silna budowa i dodatkowe wzmocnienie zarówno dziobu statku jak i rufy dla umożliwienia i posuwania się do przodu i złamania lodów jak i też cofania się dla nabrania nowego rozpędu.

Nowoczesne rosyjskie łamacze lodów mają pokład tak mocny, że wytrzyma zamontowanie dział. Statki takie mogą być w ciągu piętnastu minut gotowe do ruchu w lodach, nawet jeśli przez

noc całą były uwięzione w okowach lodowych. Lodokamacz działa i jako pług torujący drogę w lodach i jako statek pilotujący inne na płytkich wodach. O jego działaniach i usługach w obecnej wojnie napewno jeszcze usłyszymy.

HOW DO YOU DO



Cambridge

Pod tym tytułem ukazały się dwa artykuły o brytyjskich zwyczajach i obyczajach.^{x/} oba miały na celu wykazanie pewnych odrębności, pewnych osobliwości naszych gospodarzy. Obecnie w tej samej serii zamieszczamy streszczenie oparte na niedawno wydanej książce francuskiego pisarza, wybitnego znawcy Anglii, ANDRÉ MAUROIS. Książka ujęta jest w formie listów do kilku Francuzów na tematy Anglików. Ciekawie napisana, uderza trafnymi obserwacjami i doskonałymi określeniami. Streszczamy ją w nadziei, że zainteresuje naszych Czytelników i może w niewielkim bodaj stopniu przyczyni się do ułatwienia zrozumienia Brytyjczyków i ich sposobu myślenia. Streszczenie nasze będzie miało formę kilku artykułów, z których każdy stanowić będzie oddzielną całość.^{xx/}

Dla człowieka z kontynentu Anglia jest krajem dalekim nie na odległość ale na zwyczaje i poglądy. Jednak nie ma nic bardziej nieprawdziwego, niż założenie, że odległość ta jest nie do przebycia, że nigdy nie da się tych wyspiarzy poznać i zrozumieć. Jeśli Anglicy raz przekonają się do kogoś, są już na zawsze niezachwianymi przyjaciółmi. Warto tę przyjaźń zdobyć.

Jakież inne panują poglądy na rozmowę towarzyską tutaj a na kontynencie. We Francji niepodtrzymywanie konwersacji jest afrontem, w Anglii jej nawładzwanie jest często źle widziane. Jeśli spędzisz w tym kraju trzy lata, nie otworzywszy ust wówczas będą mówić o Tobie "cóż to za miły człowiek". Ta

x/ patrz HOW DO YOU DO w nr 24 str.493 i w nr 29 str.587.

xx/THREE LETTERS ON THE ENGLISH by ANDRÉ MAUROIS, Chatto & Windus, London 1941. str.29, cena 1/-.

skłonność do niedoceniań, do używania słów mniejszych niż by należało, jest powszechną cechą Brytyjczyków. Jeśli ktoś powie, że ma domek na wsi, to po przyjeździe na weekend przekonasz się, że ten domek ma ze sto pokoi. To też, jeśli jesteś mistrzem tenisowym powiedz skromnie: "Yes, I don't play too badly" /gram nienajgorzej/, jeśli przypadkiem przepłynąłeś sam przez Atlantyk, możesz śmiało mówić "I do a little sailing" /trochę żegluję/. Ale jeśli ktoś traktuje cię niesprawiedliwie, jeśli cię krzywdzi /co się i tutaj czasem zdarza/, wtedy powiedz bez wahania jak sprawy się mają. Wiele jest za tym, że przyznają ci rację.

Można ustalić pewne zasady w odniesieniu do Anglików: nigdy nie zwierzaj się ze swych trosk i przeżyć. Unikaj zwierzeń o innych ludziach. Nie dlatego jakoby w tym kraju nie znano plotek. Ale są one równocześnie i mniej poważnie brane i bardziej szkodliwe. Anglicy nie znają pośredniej drogi między milczeniem a skandalem. Wybierz więc raczej milczenie!

Ubranie odgrywa dużą rolę w Anglii. Ludzie starają się wyglądać jednakowo, konwencjonalnie. Mają jakąś wrodzoną skłonność do upodabniania się. Ale też wyszukany strój, kunsztowny krój, jaskrawe desenie zrażają więcej niż wytarte ubranie. Anglik u siebie nie wygląda już jak Anglik zagranicą. Jest sobą i dlatego stara się nie odbijać od otoczenia.

O kiepskiej kuchni na wyspie mówiono ci pewnie wiele. Nie jest tak źle. Nikt jeszcze nie umarł z głodu, ale warto jeść właściwie dwa posiłki: pierwsze śniadanie i popołudniową "tea". Za to napoje są dobre, chociaż piwo jest zdradliwie mocne. Ludzie i w tym mają obyczaje. Więc sherry przed posiłkiem, porto po obiedzie, a wieczorem już tylko whisky, które wg panującej tutaj powszechnie opinii jest "a clear drink". Abstynencja nie bardzo imponuje Brytyjczykom. Disraeli w czasie swego spotkania z Bismarckiem palił cygara, chociaż nie znosił normalnie dymu. "W takiej sytuacji" - tłumaczył się - "niepalący wygląda jak gdyby chciał szpiegować swego rozmówcę-palacza". To powiedzenie charakteryzuje Anglika.



Tych kilka uwag człowieka, który wiele lat swego życia spędził w W. Brytanii, rzuca trochę światła na mieszkańców kraju. Światło to jest może nieco jednokierunkowe. Trochę jakgdyby rozświetlało tylko okres dawnych, dobrych, przedwojennych czasów. A wojna obecna wiele zmienia. Ponadto uwagi autora dotyczą głównie właściwej Anglii. Szkoci, pomimo wielu cech ogólnobrytyjskich są jednak inni niż Anglicy. To też nie jeden z Czytelników zauważył różnicę między tym co sam widział, z czym się sam spotkał a spostrzeżeniami Francuza.

Czołgi amerykańskie



W serii artykułów oryginalnych zamieszczamy uwagi inż. I.L.HERTZA o nowym sprzęcie pancernym U.S.A.

Pisano w prasie o wykładaniu w Egipcie dużej ilości czołgów amerykańskich oraz że brytyjskie oddziały pancerne na Bliskim Wschodzie zostają wyposażone w sprzęt amerykański. Mamy prawo przypuszczać, że Armia Bliskiego Wschodu odegra ważną rolę w ciągu najbliższych kilku miesięcy a wiemy, że jakość i ilość sprzętu pancernego będzie decydującym czynnikiem w bitwach które nastąpią.

Większość naszych żołnierzy zna czołgi amerykańskie tylko z kina lub fotografii, a przyznać trzeba, że zupełnie nie nowoczesny i pokraczny wygląd zewnętrzny odstrasza od tego sprzętu. Celem niniejszego artykułu jest przekonanie Czytelników a zwłaszcza "pancerników", że do czołgów amerykańskich można i należy mieć zaufanie, że pod wieloma względami przewyższają swoją wartością sprzęt uważany przez nas za świetny i że należy przypuszczać, że w akcji bojowej wykażą to w zupełności.

Od czołgów żąda się :

1. grubego pancerza, dużej szybkości, silnego uzbrojenia, dalekiego zasięgu;
2. niskiej i łatwej do maskowania sylwetki, dobrych warunków obserwacji i prowadzenia ognia, możliwości wykorzystania ognia we wszystkich kierunkach bez obracania całym czołgiem;
3. dużej przekraczalności rowów, murów, brodów, wielkiej zwrotności, elastycznego zawieszenia, cichobieżności, gąsienicy o dużej przyczepności i trwałości, małego nacisku jednostkowego;
4. takiej konstrukcji by uszkodzenie drobnej części nie uniemożliwiało czołga, dobrego dostępu do zespołów, łatwej naprawy i wymiany zespołów, możliwości szybkiej naprawy gąsienicy;
5. zastosowania zespołów mechanicznych niezawodzących w pracy;
6. dobrych warunków pracy dla załogi, takich by kierowca i strzelec wykonywali swe czynności bez wysiłku fizycznego, by komunikacja pomiędzy członkami załogi była jaknajłatwiejsza, by członkowie załogi mogli zmieniać się w pracy bez wychodzenia z czołga;
7. konstrukcji wymagających jaknajmniejszej ilości godzin pracy, ludzi i maszyn /obrabiarek/.

DIENNIK ŻOŁNIERZA

ADRES: G.P.O. Perth

P / 90.

Przebieg: 6*0000000000

WYCHODZI CODZIEM, Z WYJĄTKIEM NIEDZIEL I ŚWIAT

"Warunki" stawiane czołgom ujęte zostały w siedmiu grupach w ten sposób, że w jednej grupie są one ściśle ze sobą związane i bezpośrednio od siebie zależne. Zależność pomiędzy grupami jest luźniejsza; istnieje jednak i niejednokrotnie ustalenie "warunków" grupy 1. narzuci konstruktorowi "warunki" grupy 2. lub 3. i t.d.

Oczywiście stworzenie czołga uniwersalnego jest niemożliwością. Ciężar czołga jest funkcją grubości pancerza, zaś szybkość funkcją mocy silnika. Zapotrzebowanie mocy rośnie nieproporcjonalnie ze wzrostem szybkości /np. dla szybkości 25 km/godz. potrzeba ok.8 KM na 1 tonnę wagi czołga, przy szybkości 50 km/godz. ok.20 KM na 1 tonnę/. Zwiększenie mocy silnika przy danym zasięgu stwarza konieczność zwiększenia kadłuba nie tylko dla pomieszczenia większych urządzeń napędu ale i dla umieszczenia odpowiednio większych zbiorników paliwa. Większy a zatem cięższy kadłub czołga zmusza do wzmocnienia zawieszania oraz podłużenia i poszerzenia gąsienic, co w dalszym ciągu zwiększa ciężar, powoduje konieczność dalszego wzmocnienia silnika, - i tak dalej.

Jest zatem widoczne, że należy się zdecydować na najkorzystniejszy stosunek pancerza do szybkości i zasięgu oraz siły ognia /wielkość komory bojowej zależna od ilości załogi wpływa na ciężar czołga/ i w zależności od zadań taktycznych stworzyć dwie zasadniczo różne grupy czołgów: 1/ o grubym pancerzu a stosunkowo małej szybkości, i 2/ o dużej szybkości i dalekim zasięgu przy słabszym pancerzu.

Sprawa uzbrojenia niewątpliwie wiąże się z konstrukcją czołga. Maksymalny kaliber dział i działek, w połączeniu z odrzutem, musi być w proporcji z masą wieży lub kadłuba, w których są one umieszczone. Ilość broni nie może przekraczać możliwości obsłużenia ich przez załogę. Kadłub musi pomieścić, odpowiednią do zasięgu czołga, ilość amunicji dla zamontowanej broni.

Nawet po podziale taktycznym na dwa zasadnicze typy czołgów:

a/ rozpoznawczych /lekkie, Cruiser'y/, i
b/ bojowych /infantry, średnie, ciężkie/,
przy których pierwszy typ cechuje duża szybkość i zasięg przy słabym pancerzu, zaś drugi gruby pancerz przy zrezygnowaniu z szybkości a częściowo i zasięgu, konstruktor jednego z ustalonych typów musi się zdecydować na cały szereg kompromisów w każdej z grup "warunków".

Istnieją dwa zasadnicze sposoby konstruowania :

1/ konstruktor bada wszystkie możliwości takiego czy innego rozwiązania zespołu lub szczegółu i, znając wszystkie pro

i contra, drogą kompromisu, wybiera najdogodniejsze, rezygnując z niektórych zalet dla innych i zgadzając się zgóry na znane niedogodności wybranego systemu;

2/ konstruktor wybiera rozwiązanie o największej ilości zalet i drogą przeróbek i urządzeń dodatkowych /przeważnie skomplikowanych/ stara się usunąć istniejące braki.

Czołgi amerykańskie są konstruowane metodą pierwszą. Większość czołgów, znanych nam drugim sposobem.

Czołgi, które określamy jako "bardzo dobre", cechuje :

1. duża szybkość i daleki zasięg przy względnie grubym pancerzu;
2. niska i ładna sylwetka oraz dobre warunki prowadzenia ognia;
3. duża zwrotność i zdolność pokonywania przeszkód;
4. dobre warunki pracy załogi, nie wymagające dużego wysiłku fizycznego.

Zalety te osiągnięto kosztem :

- 1/ ogromnie skomplikowanych mechanizmów, przy czem dostęp do nich jest trudny i naprawa lub wymiana wymagają długiego czasu;
- 2/ względnie łatwego unieruchomienia czołga na skutek uszkodzenia jednego z licznych urządzeń pomocniczych;
- 3/ zastosowania zespołów skonstruowanych w krótkim czasie i nie poddanych wieloletnim próbom, co pociągnęło za sobą konieczność poprawiania i przerabiania lub nawet zastępowania nową konstrukcją "zabkujących" zespołów;
- 4/ względnie dużej ilości godzin pracy obrabiarek i robotników produkujących czołgi.

Konstruktorzy amerykańscy uniknęli powyższych braków przez ,

- 1/ zastosowanie mechanizmów bardzo prostych w konstrukcji, umieszczonych bardzo wygodnie dla napraw lub wymiany;
- 2/ wyeliminowanie do maximum urządzeń pomocniczych;
- 3/ użycie zespołów wypróbowanych przez wiele lat, nawet na innym sprzęcie /jak samoloty i traktory/;
- 4/ maksymalne uproszczenie i najdalej posunięte wyeliminowanie obróbki.

Aby to osiągnąć musiano oczywiście zrezygnować z niektórych zalet tych czołgów, do których obecnie przyrównujemy sprzęt amerykański, lecz, jak wynika z dalszych rozważań, "braki" te nie powinny bynajmniej zmniejszyć wartości bojowej sprzętu.

Porównanie znanego nam "dobrego" sprzętu ze sprzętem amerykańskim daje wyniki następujące :

1. Szybkość i zasięg mniej więcej ten sam. Trochę słabszy pancerz i większa ilość ścian pionowych czołgów amerykańskich zostały wyrównane znacznie silniejszym uzbrojeniem /jako że nie będzie błędem przypuszczać, że silny ogień własny pośrednio wzmacnia odporność pancerza przez zmniejszenie celności ognia npla/;
2. Warunki prowadzenia ognia i obserwacji te same. Sylwetka czołga amerykańskiego jest wyższa i krótsza. Skrócenie czołga jest bezwzględnie korzystne /w czołgu amerykańskim nie zmniejsza to przekraczalności rowów/, jako znaczne zmniejszenie celu dla samolotów nurkujących i myśliwców uzbrojonych w działka, które w Rosji zadały podobno duże straty niemieckiej broni pancernej - natomiast jest tematem do dyskusji, co jest łatwiejszym celem dla działek ppanc., czołg krótki i wysoki, czy niski i długi;
3. Przekraczalność przeszkód ta sama. Zwrotność czołga amerykańskiego dzięki mniejszej długości ta sama, mimo, że "skreć" jest trochę gorszy. Zrezygnowano ze skreću dookoła własnej osi, by bez zastosowania urządzeń "serwo" lub innych, oszczędzić kierowcy wysiłku fizycznego. Przyczepność gąsienic amerykańskich jest gorsza, zato uzyskano większą elastyczność i cichobieżność, a naprawa wymaga mniejszego wysiłku i krótszego okresu czasu;
4. Łatwy dostęp do zespołów mechanicznych w czołgach amerykańskich uzyskano kosztem wyglądu zewnętrznego, co nie wpływa na wartości bojowe sprzętu;
5. W czołgach amerykańskich użyto jedynie zespołów wypróbowanych od wielu lat i zrobiono to bardzo konsekwentnie. Np.: można było z łatwością obniżyć cały czołg przez inne położenie silnika, a jednak zrezygnowano z tego, gdyż to czy 15 lat silniki takie pracowały w tym a nie innym położeniu.
6. Warunki pracy załóg są w czołgach amerykańskich trochę gorsze, są one ciasniejsze i wymagają od strzelca większego wysiłku fizycznego, zato komunikacja wewnętrzna jest znacznie lepsza i istnieje możliwość łatwego zamieniania się miejscami przez członków załogi;
7. Konstrukcja czołgów amerykańskich wymaga mniejszej ilości godzin pracy obrabiarek i robotników, co osiągnięto tylko kosztem wyglądu zewnętrznego i trochę mniejszej wydoby.

Niestety, ze zrozumiałych względów nie można podawać cyfr i szczegółów, któreby przemawiały znacznie silniej niż ogólne, do których trzeba się ograniczyć. Doświadczenia z walk, jakie te czołgi stoczą w ciężkich warunkach na Bliskim Wschodzie, wykażą skuteczność teoretycznych rozważań a należy tylko żałować, że nie polskie oddziały pancerne będą te pierwsze doświadczenia zbierać.

Humor.....

ZAWIĄZ SIĘ.



KOCOTA

— Co z tobą Stasiu? Strasznie mizernie wyglądasz. Wychudły, oczy podbite...
 — Ach, widział, to wszystko te roboty rolne. Pomysł sobie, 10 godzin dziennie ciężkiej roboty i tylko godzina przerwy na obiad.
 — Tak, to trochę ciężko. A długo już tak pracujesz?
 — E, nie. Dopiero jutro zaczynam!

/WERNIAJS/

GENTLEMAN

w świecie



*ZASTRZEĞŁ SOBIE.



"No, przestań się już daseć i wracaj na swoje miejsce!"
 /MEN ONLY/



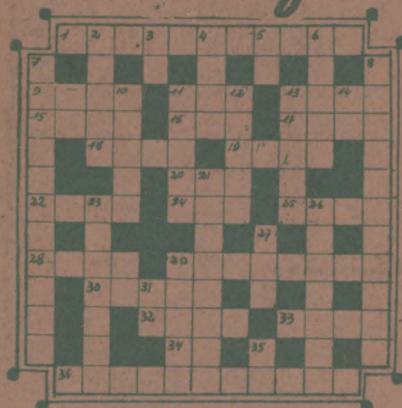
i...
w domu



"Wyraźnie przecież pisałem :
żadnych kwiatów !"

(MEN ONLY)

Krzyżówka.....



Znaczenie wyrazów :

WYRAZY POZIOME :

1.Półwysep europejski; 9.Bożek; 11.Niebezpieczne dla żeglugi; 13.Marka samochodowa; 15.Król rzymski; 16.Miara powierzchni; 17.Pora /wspak/; 18.Najbliższy krewny; 19.Skaza; 20.Rzeka w Rosji; 22.Duchowny tybetański; 24.Rzeka w Polsce /wspak/; 25.Miasto w Siedmiogrodzie; 28.Uraza; 29.Miasto w Polsce; 30.Kraj; 32.Opera /wspak/; 33.Miasto w Japonii; 34.Zaimek; 36.Port afrykański.

WYRAZY PIONOWE:

2.Kwiatnik; 3.Swiątowej sławy lekkoatleta szwedzki; 4.Miasto w Anglii; 5.Karta; 6.Dnię żeńskie; 7.Stan w Ameryce; 8.Okręt wojenny; 10.Zwierzę; 11.Sławny Rzymianin /fonet./; 12.Makata; 13.Książę włoski;

/ułożył A.S./
14.Bóg egipski; 21.Stan w Ameryce; 23.Wiatr; 26.Amatorzy radia; 27.Dnię żeńskie; 29.Wyspa na m.Egejskim; 31.Miara powierzchni /wspak/; 35. Nuta /wspak/.

NAGRODY I TERMIN ROZWIĄZANIA na str.99o/

playhouse

Od poniedziałku 17.listopada 3 DNI

ROAD SHOW z A.Menjou & C.Landis

Od czwartku 20.listopada 3 DNI

PERTH, Murray Street

CHEERS FOR MISS BISHOP

Quinn's Picture House. BLAIRGOWRIE.

IT'S IN THE AIR

oraz

THE WHITE EAGLE

film o Polskich Walkach

PROCES MARY DUGAN

z

Robertem Young

i Laraine Day

COME, LIVE WITH ME

w roli głównej

James Stewart

i Hedy Lamarr

poniedziałek, wtorek

środa, czwartek

piątek, sobota

THE MUMMY'S HAND

z

Dickiem Foran

THE PHANTOM OF

CHINA TOWN

/Grant Withers/

ESCAPE TO GLORY

z

Pat O'Brien

Regal Cinema... Blairgowrie.

Published by Dr.Stefan Kossak-Blairgowrie; Printed by The Munro Press,Ltd Perth