

STUDIA



Agnieszka J. Cieślíkowa
Instytut Historii im. Tadeusza Manteuffla
PAN

DOI: 10.48261/2299.890X.12.2023.02

ORCID: 0000-0001-7634-7797

Tygodnik lotniczy „Skrzydła i Motor” (1946–1953)

W dwudziestoleciu międzywojennym prasa lotnicza w Polsce rozwinęła się i uzyskiwała znaczny krąg odbiorców. W 1939 r. na krajowym rynku prasowym funkcjonowało kilka stabilnych tytułów o tematyce lotniczej. Do najważniejszych należały miesięczniki: „Lot i OPLG Polski” (organ Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej [LOPP]), „Skrzydłata Polska” (skupiająca się na sporcie lotniczym) oraz wojskowy „Przegląd Lotniczy”. „Skrzydłata Polska” oraz „Lot i OPLG Polski” były magazynami przygotowywanymi na dobrym – jak na lata trzydzieste XX w. – poziomie edytorskim, zawierającymi teksty urozmaicone i profesjonalne pod względem merytorycznym, miesięcznik „Przegląd Lotniczy” stanowił zaś platformę fachowej myśli lotnictwa wojskowego. Wydawano także wówczas miesięcznik inżynierski „Technika Lotnicza”¹.

Wszystkie tytuły polskiej prasy lotniczej przestały się ukazywać wraz z wybuchem II wojny światowej. W okupowanej Warszawie młodzież lotnicza podjęła w 1943 r. niezwykłą edycję konspiracyjnego pisma „Wzlot”². Było to świadectwo nie tylko inicjatywy wydawniczej, lecz także żywych zainteresowań lotniczych młodych twórców³.

¹ Zob. A.J. Cieślíkowa, *Polska prasa lotnicza do 1939 r.*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2000, nr 1 (5), s. 61–85; *eadem*, *130 lat prasy lotniczej w Polsce*, „Polska Technika Lotnicza. Materiały historyczne” 2014, nr 6 (101), www.fundacjalotniczylublin.pl/assets/130-lat-prasy-lotniczej-w-polsce.pdf (dostęp 11 III 2023 r.).

² Ukazało się pięć numerów. Redaktorem naczelnym pisma była Maria Kann (zob. M. Kann, *Niebo nieznane*, Warszawa 1964).

³ W czasie wojny ukazywała się również prasa lotników polskich w Wielkiej Brytanii, tygodnik „Skrzydła. Wiadomości ze Świata” i miesięcznik „Myśl Lotnicza”.

Już w marcu 1945 r. dowódca Lotnictwa Wojska Polskiego, gen. Fiodor Połynin⁴ i Główny Zarząd Polityczno-Wychowawczy Wojska Polskiego, kierowany ówczesnie przez Wiktora Grosza⁵, podjęli inicjatywę zorganizowania w kraju redakcji pisma lotniczego. Pierwszy numer miesięcznika „Skrzydłata Polska” ukazał się tuż po wojnie i był datowany na maj–czerwiec 1945 r.⁶ Takie przejęcie przedwojennego tytułu, mimo braku formalnej kontynuacji bądź zachowania składu osobowego redakcji, nie było odosobnione⁷. W tym wypadku wynikało zapewne z chęci szybkiego dotarcia do środowisk lotniczych, mocno związanych ze „Skrzydlatą Polską” (ukazującą się do sierpnia 1939 r.⁸), i pozyskania przedwojennych odbiorców tego periodyku.

Pierwotnie redakcja pracowała w Dowództwie Lotnictwa we Włochach pod Warszawą, przy ul. Słowackiego 16. W stopce redakcyjnej nie umieszczano początkowo nazwisk redaktorów, tylko informację „Redaguje Komitet”. W pierwszym numerze wydrukowano artykuł wstępny Wiktora Grosza *Skrzydła demokracji polskiej*. Pierwszy i kolejne numery w 1945 r. przygotowali: kpt. (później mjr) Tadeusz Bochenek, por. Antoni Mańkowski i ppor. Jakub Czerwoński. W lipcu na krótko szefem redakcji został ppłk Mieczysław Szczudłowski⁹.

Następnie na redaktora naczelnego miesięcznika lotniczego mianowano kpt. (później mjr.) Janusza Przymanowskiego¹⁰, mającego już wcześniejsze

⁴ Fiodor Połynin (1906–1981) – Rosjanin, lotnik, od 1928 r. w Armii Czerwonej, generał brygady, w latach 1944–1947 dowódca lotnictwa WP, w 1947 r. powrócił do ZSRS.

⁵ Wiktor Grosz (1907–1956), właśc. Izaak Medres – dziennikarz, tłumacz, publicysta lewicowy, członek KPP od 1934 r., w czasie okupacji sowieckiej we Lwowie członek redakcji gazety „Czerwony Sztandar”, członek Związku Patriotów Polskich, w latach 1944–1945 szef Głównego Zarządu Polityczno-Wychowawczego Wojska Polskiego, generał brygady.

⁶ J. Stefaniuk, *Lata 40., lata 50. – czas odbudowy i odwilży*, „Skrzydłata Polska” 2020, nr 2, s. 18–19.

⁷ Podobnie „wznowiony” został przedwojenny tytuł „Polska Zbrojna”.

⁸ Czasopismo, istniejące do dziś, uznaje ciągłość swojej historii od 1930 r., tj. od powstania tytułu „Skrzydłata Polska”.

⁹ Obsada personalna redakcji „Skrzydlatej Polski” na podstawie J. Stefaniuk, *Lata 40., lata 50...*, s. 19. Mieczysław Szczudłowski (1896–1973) – lotnik, uczestnik wojny polsko-bolszewickiej, absolwent Wyższej Szkoły Wojennej, kawaler Virtuti Militari, w 1939 r. uczestnik obrony Warszawy, członek Armii Krajowej, uczestnik powstania warszawskiego, od maja 1945 r. wykładowca taktyki lotnictwa w Wojskowej Szkole Pilotów w Dęblinie.

¹⁰ Janusz Przymanowski (1922–1998) – znany przede wszystkim jako autor powieści, scenariusza i serialu *Cztery pancerni i pies*, dziennikarz, pisarz, tłumacz, pułkownik WP, poseł na Sejm 1980–1985. Autor kilkudziesięciu powieści, opowiadań i piosenek festiwalowych. W latach 1940–1943 przebywał w ZSRS, od jesieni 1944 r. służył w stopniu porucznika w redakcji frontowej gazety WP „Zwycięzcy”; członek PPR.

doświadczenie prasowe jako redaktor frontowego pisma „Zwycięzimy”. Po latach tak wspominał swoją pracę w powojennej prasie lotniczej:

Przypadek sprawił, że spotkałem zastępcę dowódcy lotnictwa, dawnego szefa zarządu politycznego 1 Armii, a on postanowił, że przydam się jako redaktor miesięcznika „Skrzydłata Polska”. Przeniesiony do Warszawy, dostałem tuż przy połowym lotnisku dwie zniszczone wille na Forcie Mokotowskim i paru podkomendnych, z których tylko jeden znał się na samolotach. [...] Kiedy powierzono mi wydawanie pism lotniczych, wiedziałem o samolotach dokładnie tyle, co pies o kaligrafii, ale to w owym czasie nie było czynnikiem decydującym¹¹.

Przymanowski objął redakcję „Skrzydlatej Polski” w październiku 1945 r. Prawdopodobnie więc zastępcą dowódcy lotnictwa, który skierował go na to stanowisko, był płk Konrad Świetlik¹². W lecie 1945 r. nastąpiły zmiany w obsadzie stanowisk w Dowództwie Lotnictwa WP. Do lipca 1945 r. zastępcą dowódcy lotnictwa do spraw polityczno-wychowawczych był gen. bryg. Andriej Wywołokin, oficer Armii Czerwonej. Konrad Świetlik objął funkcję jego następcy, ale sprawował ją tylko do listopada 1945 r.¹³

Poszukiwanie redaktorów i autorów do Redakcji Czasopism Lotniczych trwało, np. w numerze 6 „Skrzydlatej Polski” ukazało się ogłoszenie, skierowane do współpracowników polskiej prasy lotniczej sprzed 1939 r., a zawierające prośbę o „ustne lub listowne porozumienie się w sprawie omówienia możliwości współpracy redakcyjno-administracyjnej”¹⁴.

Redakcja „Skrzydlatej Polski” mieściła się w tym czasie już w Warszawie, przy ul. Maratońskiej 4. Paweł Elsztajn, zajmujący się w piśmie działem modelarskim, wspominał:

Walczyliśmy dosłownie o wszystko: o papier dowożony z odległych rejonów, o ciągle zmieniające się drukarnie, o benzynę do naszych samochodów, jakże mocno

¹¹ J. Przymanowski, *Poprzez fronty i afronty*, Bydgoszcz 1989, s. 31.

¹² Konrad Świetlik (1911–1998) – przed wojną członek KZMP i KPP, od 1943 r. w 1. Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, od lipca 1944 r. szef Zarządu Polityczno-Wychowawczego 1. Armii WP. Po krótkotrwałym pełnieniu funkcji zastępcy dowódcy lotnictwa ds. polityczno-wychowawczych był szefem Głównego Zarządu Polityczno-Wychowawczego WP, a od sierpnia 1946 r. – dowódcą Korpusu Bezpieczeństwa Wewnętrznego; generał brygady WP.

¹³ T. Kmiecik, *Polskie lotnictwo wojskowe 1945–1962*, Warszawa 2001, s. 49.

¹⁴ *Do b. współpracowników prasy lotniczej!*, „Skrzydłata Polska” 1945, nr 6, s. 26.

zdezelowanych, o rozbudowę bazy redakcyjnej, o personel, ba – nawet o prowiant dla załogi.

Byliśmy miniaturową jednostką wojskową, otrzymującą – co prawda – służbowe przydziały, ale była to kropla w morzu potrzeb. Nie wiem, czy dziś jakkolwiek redaktor czasopisma lotniczego zadowoliliby się przydziałem: 50 papierosów, kilograma ziemniaków i co najmniej pół kilograma śledzi solonych. Przyznaję, że z radością dźwigałem przydziały do domu na odległą Pragę¹⁵.

Mimo zmian w redakcji i dość ograniczonych możliwości poligraficznych, w 1945 r. ukazało się siedem comiesięcznych numerów „Skrzydlatej Polski”, tylko numer letni 2–3 (lipiec–sierpień) był łączony. W grudniowym podsumowaniu roku redakcja pisała m.in.: „Jako wybitnie dodatnią pozycję bilansu osiągnięć naszych w dziedzinie lotnictwa zanotować należy również odradzanie się prasy lotniczej”¹⁶ i zapowiadała: „Oprócz naszego pisma, ukaże się wkrótce drugie pismo fachowe pod nazwą »Skrzydła i Motor«, które będzie wychodziło jako tygodnik popularnolotniczy”¹⁷.

Jerzy R. Konieczny w artykule przedstawiającym historię „Skrzydeł i Motoru”, pisany na podstawie własnych wspomnień, relacjonował:

Myśl wydawania tygodnika lotniczego dla młodzieży powstała już w końcu 1945 r. w redakcji „Skrzydlatej Polski”. [...] Sam pomysł zyskał dość szybko aprobatę Głównego Zarządu Politycznego WP i Dowództwa Lotnictwa WP, a redakcja „Skrzydlatej” rozpoczęła prace przygotowawcze do wydawania popularnego tygodnika lotniczego dla młodzieży, którego nazwę, po licznych dyskusjach, ustalono na „Skrzydła i Motor”.

Inicjatorem wszelkich poczynań przy organizowaniu nowego pisma był redaktor naczelny „Skrzydlatej”, kapitan, a nieco później już major, Janusz Przymanowski. Oprócz zapewnienia, pomimo dużych trudności, bazy poligraficznej i papieru na pismo, odnowił kadrę redakcji „Skrzydlatej”, ściągając głównie z wojska nowych ludzi, którzy pełni entuzjazmu dla lotnictwa chcieli się poświęcić pracy dziennikarskiej w tej dziedzinie. Z myślą też o nowym wydawnictwie zostali zaangażowani w tej redakcji na wiosnę 1946 r.: por. Alfred Windholz i ppor. nawig. Rudolf Urich. Nieco później, w dwa miesiące po ukazaniu się tygodnika, przybył do redakcji kpr. podchor. Jerzy R. Konieczny¹⁸.

¹⁵ P. Elshtein, *Moja Praga – z archiwum wspomnień*, Warszawa 2002, s. 386.

¹⁶ *Nasze osiągnięcia w 1945 roku*, „Skrzydłata Polska” 1945, nr 7, s. 2.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor (1946–1953)*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy” 1962, z. 2, s. 92.

Porucznik Alfred Windholz miał za sobą deportację na Syberię i służbę w Armii Polskiej w ZSRS. Od 1943 r. był w Wojsku Polskim – początkowo jako kanonier, następnie zajmował kolejne stanowiska w pionie polityczno-wychowawczym. Do wydawnictwa czasopism lotniczych przyszedł z 7. Samodzielnego Batalionu Ochrony KBW¹⁹.

Zamysł publikowania popularnego tygodnika lotniczego dla młodzieży „Skrzydła i Motor” poprzedzał o co najmniej kilka miesięcy powstanie Ligi Lotniczej, organizacji, z którą pismo było przez większość swego istnienia mocno związane.

Prace nad koncepcją i organizacją Ligi Lotniczej zostały podjęte podczas zjazdu aeroklubów regionalnych w Poznaniu w styczniu 1946 r., a formalnie Liga zaczęła istnieć od zebrania 26 lipca 1946 r. w Warszawie²⁰. Powstała *de facto* w miejsce przedwojennej LOPP, w znacznej mierze czerpała wzorce z jej działalności, a także przejęła ocalały po wojnie dobytek LOPP²¹. W sierpniu 1947 r. Liga Lotnicza została uznana w rozporządzeniu Rady Ministrów za stowarzyszenie wyższej użyteczności²², a 24 września 1947 r. ogłoszono jej statut²³. W końcu 1947 r. Liga Lotnicza liczyła już około 140 tys. członków, w 1950 – ponad 500 tys.²⁴

W działalności propagandowej zarówno redakcji „Skrzydlatej Polski”, jak i Ligi Lotniczej – zwłaszcza w okresie początkowym – widoczne są wzorce i schematy, wykorzystywane przez LOPP w latach trzydziestych, wypełniane teraz nowymi treściami i łączone z bieżącymi hasłami politycznymi. Nic w tym dziwnego, twórcy powojennej propagandy lotniczej wychowali się na skutecznej i atrakcyjnej dla odbiorców propagandzie LOPP.

Koncepcja tygodnika „Skrzydła i Motor” była jednak nowatorska. Pismo miało docierać przede wszystkim do młodzieży z treściami nie tylko popularyzatorskimi, ale też organizacyjnymi i instruktażowymi oraz polityczno-wychowawczymi. Ukazywanie się raz w tygodniu miało zapewne pomóc

¹⁹ Na podstawie: *Marzec 1968 w dokumentach*, t. 2: *Kronika wydarzeń*, część 2, red. F. Dąbrowski, P. Gontarczyk, P. Tomasik, Warszawa 2018, s. 163.

²⁰ Z. Kozak, *Organizacja i działalność Ligi Lotniczej w latach 1946–1950*, www.archiwumcaw.wp.mil.pl/biuletyn/b15/b15_8.pdf (dostęp 14 VIII 2015 r.), zob. także: *idem*, *Geneza, organizacja i działalność Ligi Lotniczej w latach 1946–1950* [w:] „*Na ostrzu miecza stoją nasze sprawy...*”. *Studia o służbach specjalnych, wojnie i bezpieczeństwie Polski, Europy i świata*, Szczecin 2012, s. 785–805.

²¹ *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1947 r.*, „Dziennik Ustaw” 1947, nr 60, poz. 333.

²² *Ibidem*.

²³ *Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 września 1947 r. w sprawie ogłoszenia statutu stowarzyszenia wyższej użyteczności „Liga Lotnicza”*, „Monitor Polski”, 24 IX 1947, poz. 763.

²⁴ Z. Kozak, *Organizacja i działalność Ligi...*

zakorzeń periodyk w codziennej aktywności młodzieży zainteresowanej lotnictwem. Czasopisma o takim profilu, a przede wszystkim częstotliwości nie było wcześniej na polskim rynku prasy lotniczej. W tamtym okresie wydawało się ono potrzebne – władze stawiały na masowe szkolenie lotnicze młodzieży, co spotykało się z szerokim odzewem i napływem chętnych do kół modelarskich, aeroklubów i sekcji szybowcowych, po wojnie kadry instruktorskie oraz materiały edukacyjne i instruktażowe były bowiem trudno dostępne.

Pierwszy numer „Skrzydeł i Motoru” (dalej „SiM”²⁵) ukazał się 15 czerwca 1946 r. (z datą 16–23 czerwca), miał zaledwie 8 stron, format zbliżony do A4 i charakteryzował się bardzo ubogą szatą graficzną. Dominowała w nim tematyka modelarska. Wydawcą „SiM” była Redakcja Czasopism Lotniczych, która powstała z nieznacznie rozbudowanej redakcji „Skrzydlatej Polski” i stała się zarazem redakcją i wydawcą nowego pisma²⁶. W stopce pierwszego numeru „SiM” podano skład redakcji (tej samej, co „Skrzydlatej Polski”): redaktor mjr Janusz Przymanowski, zastępca redaktora kpt. Antoni Mańkowski, sekretarz odpowiedzialny por. Jakub Ksawery Czerwoński. Pismo wydrukowały Zakłady Graficzne „Książka” przy ul. Smolnej 12 w Warszawie. Nakład pierwszego numeru wynosił 5 tys. egzemplarzy²⁷. Ten pierwszy numer nosił podtytuł „Tygodnik lotniczy”, który już w numerze 3 zmienił się na „Tygodnik lotniczy dla młodzieży”²⁸. Od numeru 14 objętość wzrosła do 12 stron.

W artykule wstępnym do czytelników „SiM”, zatytułowanym *Nasz cel, nasze zadanie*, redaktor Janusz Przymanowski napisał m.in.:

Opuszcza on [numer 1] maszynę drukarską w momencie, gdy prace nad utworzeniem Ligi Lotniczej, organizacji mającej zrzeszyć wszystkich miłośników lotnictwa, są na ukończeniu. W chwili, gdy ekipy zawodników, którzy brali udział w Ogólnopolskich Zawodach Modelarskich, rozwożą po całej Polsce wieść o odbudowie polskiego

²⁵ Skrót „SiM” był używany w okresie istnienia pisma, a krąg jego czytelników nazywano na łamach „simkarzami”. Projekty graficzne winyety w latach pięćdziesiątych także eksponowały raczej skrót „SiM” niż pełny tytuł.

²⁶ Numery „Skrzydlatej Polski” do końca 1946 r. jeszcze jako wydawców miały Główny Zarząd Polityczno-Wychowawczy WP i Aeroklub RP. „Redakcja Czasopism Lotniczych” pojawiła się na okładce „Skrzydlatej Polski” na początku 1947 r., a od numeru 4 z 1947 r. w stopce redakcyjnej jako wydawca występowało Wydawnictwo „Prasa Wojskowa” przy współudziale Ligi Lotniczej. Janusz Przymanowski figuruje jako redaktor naczelny „Skrzydlatej Polski” do numeru 5 z 1949 r. włącznie.

²⁷ Wysokość nakładu na podstawie J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*, s. 93.

²⁸ Od numeru 25 z 1947 r. podtytuł zmieniono jeszcze raz – na „Tygodnik młodzieży lotniczej” i taki pozostał do końca 1950 r. Później zrezygnowano z podtytułu w nagłówku, w stopce zaś zapisywano „Tygodnik ilustrowany Ligi Lotniczej”.

modelarstwa. W czasie, gdy nad zmartwychwstałą z ruin Warszawą po raz pierwszy od 6 lat krążył szybowce Aeroklubu Warszawskiego.

Niech „Skrzydła i Motor” będą jeszcze jednym dowodem szybkiej odbudowy naszego lotnictwa, jeszcze jednym pozytywnym czynnikiem w odbudowie Demokratycznej Rzeczypospolitej Polskiej.

Jakie więc stawiamy przed sobą zadania? O czym będziemy pisać w naszym tygodniku?

Osiągnięcia naszego lotnictwa i lotnictwa całego świata, szybownictwo, pilotaż motorowy, modelarstwo, sport spadochronowy, konstrukcja płatowców i silników – oto nasze tematy.

Potężne stalowe skrzydła na straży pokoju, tysiące i setki tysięcy skrzydlatych, młodych orłów, silna, demokratyczna, skrzydłata Ojczyzna – to nasze zadania²⁹.

Początek istnienia tygodnika przypadł na okres kampanii przed referendum ludowym. Już w pierwszym numerze w notatce *Lotnicy wobec referendum* napisano:

Dostęp szerokich rzesz młodzieży do lotnictwa jest zależny od wyzwolenia się społeczeństwa od zmienności każdorazowej koniunktury zysków poszczególnych prywatnych, wielkich przedsiębiorców czy właścicieli majątków ziemskich, a tym samym otworzą się na oścież bramy szkolnictwa lotniczego dla chętnych nauki szerokich mas młodzieży. Dlatego, wraz z całym narodem, nasza młodzież lotnicza odpowie na wszystkie pytania referendum twierdząco³⁰.

Podobny tekst „motywacyjny” ukazał się w numerze 2 na pierwszej stronie³¹, przy czym wzięto już pod uwagę, że czytelnicy „SiM” mogą nie głosować osobiście, gdyż nie mają jeszcze 18 lat. Dodatkowo na stronie 5 zamieszczono plakat z hasłem „Abym mógł zostać lotnikiem, głosuj 3 × TAK”.

Początkowych 19 numerów „SiM” nie miało ilustracji okładkowej, jedynie rozbudowaną winietę z rysunkiem samolotu. Na numerach 2 i 3 na winiecie znajdował się samolot polskiej konstrukcji powojennej, LWD Szpak-2. W numerach 7–10 nad winietą umieszczano szybowiec, a od numeru 12–13 tytuł pisma ozdobiony był rysunkiem myśliwca Jak-9 z szachownicą na usterzeniu.

²⁹ (prz) [J. Przymanowski], *Nasz cel, nasze zadanie*, „Skrzydła i Motor” 1946, nr 1, s. 1.

³⁰ (cz) *Lotnicy wobec referendum*, „SiM” 1946, nr 1, s. 3. Interpunkcja i gramatyka oryginału.

³¹ (br) *Służymy Polsce skrzydlatej*, „SiM” 1946, nr 2, s. 1.

W numerze 20 „SiM” z 1946 r. (z datą 3–9 listopada) pojawiła się po raz pierwszy okładka ze zdjęciem. Ta pierwsza ilustrowana okładka przedstawia samolot amerykański – HK-1 Hercules Howarda Hughesa. W numerze zamieszczono obszerny artykuł – pióra Alfreda Windholza – o rozwoju zachodnich samolotów transportowych, z naciskiem na ich wielkie rozmiary. Autor przy końcu podaje w wątpliwość celowość budowania samolotów olbrzymów: „Czy Hercules zda pomyślny egzamin pierwszego lotu? [...] Czy budowa takiego olbrzyma w czasach dzisiejszych jest celowa?”³². Nawiasem mówiąc, równo rok później, 2 listopada 1947 r. ten ogromny samolot wykonał jedyny, niezbyt udany lot testowy. Jest znany w historii lotnictwa jako „Świerkowa Gęś” (*Spruce goose*)³³.

W dalszych numerach „SiM” z 1946 r. jeszcze kilkakrotnie okładka była uatrakcyjniana zdjęciem. Pojawiły się na nich dwa samoloty – amerykański Lockheed „Constitution” (w numerze 25 z 1946 r.) i brytyjski Gloster „Meteor” (w numerze 26 z 1946 r.). Wewnątrz numerów opisano ich konstrukcje. W grudniowym numerze z 1946 r. znalazł się też artykuł przedwyborczy o budowie silnego lotnictwa polskiego przy wsparciu Związku Sowieckiego, potępiający zarazem pozostających na emigracji dowódców lotnictwa polskiego i wiążący PSL z „bandyckim i strzelającym podziemiem”. Tekst zilustrowano zdjęciami samolotów Lancaster oraz Mosquito z polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii oraz fotografią krzyży cmentarnych z podpisem „... nagrodą dla nich były białe krzyże, porzrucane po różnych zakątkach Anglii”³⁴.

W 1947 r. „SiM” już stale publikował zdjęcia okładkowe. Większość z nich przedstawia młodzież lotniczą przy pracach modelarskich, przy sprzęcie lotniczym, na szybowiskach. W tymże roku wydrukowano dwie okładki z samolotami francuskimi, pięć z amerykańskimi, dwie z brytyjskimi. Na sześciu okładkach występują samoloty z polskimi szachownicami. Na trzech – z czerwonymi gwiazdami lotnictwa sowieckiego. W kolejnych latach na okładkach „SiM” nie ma już samolotów zachodnich. Większość zdjęć nadal przedstawia sceny związane ze sportem lotniczym, czasem pokazywani są lotnicy wojskowi, uroczystości o charakterze państwowym lub rysunki propagandowe. Niekiedy na okładce pojawiają się samoloty polskie lub sowieckie. Wśród wydawanych rocznie 49 lub 50 zeszytów „SiM” na czterech okładkach

³² A. Windholz, *Hercules. Samolot o obwodzie ½ kilometra*, „SiM” 1946, nr 20, s. 10–11.

³³ A szersza publiczność miała okazję poznać jego historię w filmie *Aviator* w reżyserii Martina Scorsese (2004).

³⁴ *W obliczu wyborów*, „SiM” 1946, s. 239–240.

w 1948 r. występują maszyny z szachownicami, na trzech – z czerwonymi gwiazdami lub napisem CCCP na samolocie; w 1949 r. raz pojawiają się szachownice, dwa razy – czerwone gwiazdy; w 1950 r. czterokrotnie szachownice, w 1951 r. dwa razy szachownice i trzy razy samoloty z oznaczeniami sowieckimi, w 1952 r. dwa razy samoloty z polskimi szachownicami i sześć razy z sowieckimi czerwonymi gwiazdami. W 1953 r., w którym ukazało się już tylko 17 zeszytów „SiM”, zaledwie na jednej okładce znalazł się śmigłowiec z czerwonymi gwiazdami.

Nie więcej niż kilka ilustracji okładkowych przedstawiało lotnictwo innych krajów z bloku wschodniego. W 1947 r. pojawiło się zdjęcie modelarzy łotewskich na zawodach w Moskwie³⁵, w 1948 r. fotografia podpisana „lotnicy bratniej Jugosławii”³⁶, a w 1949 r. okładka na Dzień Kobiet przedstawiała dziewczynę na tle czechosłowackiego samolotu Zlin Z-26 Trener³⁷. W 1950 r. okładkowe zdjęcie z szybowcem było zapowiedzią czechosłowackiego filmu *Vítězná Křídla*³⁸. W 1952 r. na okładce „SiM” zamieszczono fotografię z dwoma młodymi lotnikami z NRD, należącymi do organizacji FDJ³⁹. Jedną okładkę można uznać za internacjonalistyczną, gdyż przedstawia flagi krajów uczestników zawodów modelarskich⁴⁰.

Okładki często były wzmacniane ideologicznym hasłem lub podpisem, np.: „Lotnictwo, które służy pokojowi”, „Pozdrawiamy lotników radzieckich w dniu 30-lecia rewolucji”, „Niech żyje Związek Radziecki – ostoja pokoju na świecie”. Były też hasła nawiązujące tylko do lotnictwa, np. „Nie zna świata, kto nie lata”⁴¹.

Pod względem technicznym, również z powodu ogólnie słabej jakości druku czasopisma, okładki były nierówne. Zdjęcia własne – wykonywane przez redakcję – oraz te dostarczane przez Wojskową Agencję Fotograficzną (WAF) były całkiem dobre. Część zdjęć niewątpliwie była przedrukowywana z zagranicznych czasopism i wówczas jakość reprodukcji bywała fatalna. Niektóre ilustracje trudno przypisać do konkretnego źródła, czasem podpisywano je ogólnie „zdjęcie radzieckie”⁴². Wspomniana wcześniej scena

³⁵ „SiM” 1947, nr 34.

³⁶ „SiM” 1948, nr 84.

³⁷ „SiM” 1949, nr 143. W numerze znalazło się też dużo materiałów o lotnictwie Czechosłowacji.

³⁸ „SiM” 1950, nr 195.

³⁹ „SiM” 1952, nr 325.

⁴⁰ „SiM” 1951, nr 271.

⁴¹ „SiM” 1947, nr 43.

⁴² Np. okładka numeru 198 „SiM” z 1950 r.

z czechosłowackiego filmu *Vítězná Křídla* była przedrukowana z czechosłowackiego periodyku „Letectví”, Film Polski dostarczył fotos z polskiego filmu *Pierwszy start*⁴³.

Robieniem zdjęć z powietrza dla redakcji „SiM” i „Skrzydlatej Polski” zajmował się redaktor działu modelarskiego, Paweł Elsztajn. Wspominał:

Mam niemiecki, duży aparat specjalnie przystosowany do zdjęć z powietrza. Chyba jedyny to zdobyczny okaz. Doskonała optyka daje obrazy w dużym formacie ok. 13 x 18 cm, uzyskiwane na szerokiej perforowanej taśmie. Fotografowanie nim jest bardzo łatwe, ale aparat jest dość ciężki i są chwile, kiedy ja nieostrożnie wychylny za burtę z trudem utrzymuję się w kabinie, tym bardziej że nie jestem przypięty pasami do fotela. Łatwiej poruszać się z aparatem. Przywożę serię zdjęć, które bez potrzeby powiększania ich trafiają do naszych czasopism⁴⁴.

Elsztajn wykonał m.in. zdjęcie samolotu Po-2, patrolującego wały wiślane podczas usuwania zatorów lodowych⁴⁵, zamieszczone w „SiM” w marcu 1947 r. W tym czasie nie wymagano jeszcze specjalnych zezwoleń na fotografowanie i drukowanie zdjęć z powietrza. Później cenzura uniemożliwiała publikację zdjęć lotniczych⁴⁶.

W „Skrzydlatej Polsce” w 1946 r. podawano dość ogólne informacje o źródłach zdjęć, np. w listopadzie zdjęcia pochodziły z Redakcji Czasopism Lotniczych, „SIB” z Moskwy, magazynu „Interavia” i „Air Reserve Gazette”⁴⁷.

W latach czterdziestych Redakcja Czasopism Lotniczych miała dość dobry dostęp zagranicznej (zachodniej) prasy lotniczej. Jeszcze w 1949 r. proponowano czytelnikom na wymianę pojedyncze numery i całe roczniki czasopism, m.in. „Aircraft Engineering”, „Military Review”, „The Aeroplane”, „Aeronautics”, „Flight”, „L’Air”, „Espaces”, „Schweitzer Aero-Revue”, „The Aeroplane Spotter” z lat 1946, 1947 i 1948. Redakcja posiadała też przedwojenne roczniki miesięcznika „Lot i OPLG Polski”, wojenne niemieckiego „Der Adler” oraz oczywiście bieżącą prasę lotniczą sowiecką i czechosłowacką⁴⁸.

⁴³ „SiM” 1951, nr 4 (240).

⁴⁴ P. Elsztajn, *Moja Praga...*, s. 381.

⁴⁵ *Po-2 w walce z groźbą powodzi*, „SiM” 1947, nr 11 (39).

⁴⁶ P. Elsztajn, *Moja Praga...*,

⁴⁷ „Skrzydłata Polska” 1946, nr 11.

⁴⁸ „SiM” 1949, nr 21, s. 12.

W latach 1946–1947 w tygodniku – mimo zamieszczania materiałów o wydźwięku politycznym – była jeszcze widoczna pewna swoboda doboru treści, różnorodność materiału, chęć przekazywania informacji praktycznych, np. o rozpoczęciu produkcji kleju lotniczego przez firmę Bracia Konopaccy, co było bardzo ważne, gdyż zapasy poniemieckie już się wyczerpały⁴⁹. W latach późniejszych natomiast mamy do czynienia z przeładowaniem skromnego objętościowo czasopisma treściami luźno lub wcale z lotnictwem niezwiązanymi, nadreprezentacją materiałów o lotnictwie sowieckim i ZSRS w ogóle, a w święta i rocznice sowieckie – zapełnianiem łamów materiałem propagandowym, m.in. reprodukcją obrazu *Lenin i Stalin w roku 1918 omawiają plany strategiczne*⁵⁰. Mianowanie Konstantego Rokossowskiego marszałkiem i ministrem obrony narodowej zajęło 5 stron w numerze 46 i jeszcze półtorej strony w numerze 47 z 1949 r. Przedstawiano liczne sylwetki lotników sowieckich, wiadomości z życia DOSAAF⁵¹ i „samoloty Kraju Rad”.

Mimo znacznego upolitycznienia pismo cieszyło się powodzeniem. Pod koniec 1946 r. nakład przekroczył 8 tys. egzemplarzy⁵². W 1947 r., od numeru 16, wydawcą stało się wydawnictwo MON „Prasa Wojskowa”, rozprawdaniem pisma zajął się Centralny Kolportaż Wojskowy, a drukiem – Zakłady Graficzne Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa” przy ul. Grochowskiej 194 w Warszawie. Redaktorzy podnosili kompetencje lotnicze, zdobywali kwalifikacje pilotów szybowcowych i samolotowych, dzieląc entuzjazm swoich czytelników. Redakcja mieściła się już wówczas w domu Bez Kantów przy Krakowskim Przedmieściu 11, choć jakaś jej część prawdopodobnie pozostała jeszcze na Maratońskiej. Nastąpiły wówczas niewielkie zmiany personalne. Pracownicy zaczęli przechodzić na etaty cywilne. Janusz Przymanowski opuścił połączone redakcje „SP” i „SiM”⁵³, a stanowisko redaktora naczelnego objął mjr Alfred Windholz. Zastępcą redaktora naczelnego był krótko por. Rudolf Urich, po jego odejściu od 1949 r. funkcję tę pełnił ppor. Jerzy R. Konieczny. Sekretarzem „SiM” został Jerzy Zarębski, który do zespołu dołączył z końcem 1947 r. Paweł

⁴⁹ „SiM” 1947, nr 12, s. 10.

⁵⁰ „SiM” 1948, nr 45 (125) s. 3.

⁵¹ DOSAAF (Dobrowolnoje obszczestwo sodiejstvija armii, aviacii i flotu) – organizacja prowadząca m.in. szkolenie lotnicze młodzieży w ZSRS.

⁵² J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*

⁵³ W stopce redakcyjnej „SiM” wymieniany jest jako redaktor naczelnny do numeru 22 z 1949 r.

Elsztein pozostawał w redakcji jako pracownik cywilny. Krótko pracował w redakcji „SiM” por. pil. Edmund Kraśniewski. Staż rozpoczęli Wiesław Górnicki i Andrzej Rayzacher⁵⁴. Nakład pisma w 1949 r. osiągnął 16 150 egzemplarzy⁵⁵.

Od początku istnienia pisma starano się pozyskiwać autorów, fachowców różnych specjalności powiązanych z lotnictwem. O podstawach meteorologii lotniczej pisał mgr Władysław Parczewski, o medycynie lotniczej – ppłk dr med. Stanisław Bober pod pseudonimem „dr Ferr”. Liczne teksty publikował Janusz Przymanowski, część pod pseudonimem „Peleng”⁵⁶. Zajmował się także przekładami artykułów i opowiadań z języka rosyjskiego⁵⁷.

Jednym ze współpracowników „Skrzydlatej Polski” i „SiM” został Janusz Kędziński, lotnik i wojenny reporter polskiej prasy lotniczej w Wielkiej Brytanii, który powrócił do Warszawy. Wyjeżdżał w teren, aby dostarczać materiału reporterskiego z wydarzeń związanych ze sportem lotniczym⁵⁸. Pismo współtworzyli również m.in. rysownik Marian Walentynowicz, w czasie wojny korespondent wojenny przy 1. Dywizji Panczernej gen. Stanisława Maczka, grafik Jan Mucharski, pisarze lotniczy: Janusz Meissner i Bohdan Arct, którzy powrócili do kraju po służbie w PSZ na Zachodzie, Janusz M. Wojciechowski, żołnierz AK i powstaniec warszawski Rajmund Szubański, znani szybownicy Tadeusz Rejniak, Adam Zientek i Włodzimierz Humen.

Początkowe lata ukazywania się pisma Jerzy R. Konieczny opisał następująco:

W latach 1947–1948 tygodnik jest pismem bardzo bojowym, rozwija czynną działalność organizatorską, wiążąc swą pracę coraz bardziej z[e] stale rozszerzającą się w społeczeństwie działalnością Ligi Lotniczej, nowo powstałej organizacji Służba Polsce i ZMP. Urządza różne konkursy, wydaje numery specjalne dwubarwne i w technice offsetowej z okazji Tygodnia i Święta Lotnictwa, przeprowadza wśród młodzieży zbiórkę na samolot „Dar Młodzieży”, agituje i zachęca młodzież do szkolenia⁵⁹.

⁵⁴ J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*, s. 94.

⁵⁵ Archiwum Akt Nowych (dalej AAN), Zespół Głównego Urzędu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk (dalej GUKPPiW), t. 1102, k. 394.

⁵⁶ J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*

⁵⁷ J. Przymanowski, *Poprzez fronty...*

⁵⁸ J. Kędziński, *Pod niebem własnym i obcym*, Warszawa 1978, s. 269–279.

⁵⁹ J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*

Począwszy od 1949 r. tygodnik coraz mocniej wiązał się z Ligą Lotniczą. Choć nie był formalnie jej organem⁶⁰, wciąż wydawany jeszcze przez „Prasę Wojskową”, był organizacyjnie i ideologicznie podporządkowywany programowi szkolenia w aeroklubach Ligi Lotniczej. Konieczny, pisząc o tym okresie kilkanaście lat później, podkreślił: „Znikają prawie zupełnie z łamów pisma informacje zagraniczne i artykuły o lotnictwie na świecie, coraz więcej natomiast pojawia się w »Skrzydłach i Motorze« artykułów politycznych, ogólnolotniczych i instruktażowych. Obniża się też poziom fachowy pisma i szata graficzna”⁶¹.

W 1949 r. aparat bezpieczeństwa zaczął przeprowadzać „weryfikację” kadry i działaczy lotnictwa. Wpłynęło to bezpośrednio i pośrednio na Ligę Lotniczą. Z władz organizacji usunięto przedwojennych działaczy, a także ludzi uznanych za „element reakcyjny”.

Przedwojennych działaczy uważano za nosicieli tendencji nawrotu do przedwojennej tradycji LOPP. Uważano, że działacze Ligi Lotniczej powinni prezentować konkretne, zgodne z nowym kierunkiem politycznym klasowe oblicze ideowo-polityczne. W sposób bardzo zdecydowany przeciwstawiano się „romantycznemu stosunkowi do latania”, który decydował o istocie wychowania lotniczego⁶².

W podsumowaniu 1949 r. w „SiM” pisano: „W naszym lotnictwie nastąpiły zmiany zasadnicze, stanowiące o jego istocie, o jego ludowym charakterze”⁶³.

Od numeru 22 w 1950 r. Liga Lotnicza przejęła tygodnik „SiM” i miesięcznik „Skrzydłata Polska” wraz z dotychczasowym zespołem obydwu redakcji. Powstał Wydział Redakcyjno-Wydawniczy w Zarządzie Głównym Ligi Lotniczej. Prócz dwóch czasopism publikował także fotogazetkę i broszury propagandowe. Major Alfred Windholz został sekretarzem Zarządu Głównego, zachowując jednocześnie funkcję redaktora naczelnego obu pism lotniczych. Naczelnikiem Wydziału Redakcyjno-Wydawniczego został por. Jerzy R. Konieczny. Funkcję sekretarza tygodnika „SiM” pełnił nadal Jerzy Zarębski⁶⁴.

⁶⁰ W Karcie Ewidencyjnej GUKPPiW tygodnika „Skrzydła i Motor” w roku 1949 zapisano, że jest „nieoficjalnym organem LL i lotn. S[łużby] P[olsce]” (AAN, Zespół GUKPPiW, t. 1102, k. 394).

⁶¹ J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*

⁶² Z. Kozak, *Organizacja i działalność...*, s. 37.

⁶³ Zenit, *Rok lotniczej pracy*, „SiM” 1949, nr 52, s. 590.

⁶⁴ J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*

W kwietniu 1951 r. ukazał się 250. numer „SiM”. Jak zwykle przy jubileuszach prasowych, zamieszczono w nim listy z gratulacjami od czytelników, wspomnienia o początkach pisma, karykatury członków zespołu redakcyjnego. Redakcja w tonie żartobliwym przypomniała o różnych wpadkach, np. podaniu błędnego wzoru na obliczenie pola elipsy. Redaktor Windholz zaś – po podsumowaniu dorobku blisko pięciu lat istnienia pisma – złożył w imieniu redakcji wyraźną samokrytykę:

Popełnialiśmy błędy w naszej pracy. Dziś z perspektywy ćwierci tysiąca numerów widzimy je szczególnie jaskrawo. Był czas, że zbyt słabo walczyliśmy o nowy, ludowy charakter naszego lotnictwa. Był czas, kiedy śrubka przedstawiała nam człowieka. Zdarzało się, że ulegaliśmy bałwochwalcemu kultowi dla rzekomo niezrównanej techniki Zachodu. Ze wstydem przeglądamy dziś niektóre numery z minionych lat.

Potrafililiśmy jednak w porę dostrzec nasze błędy. Potrafililiśmy z nich wyciągnąć właściwe wnioski. Na błędach nauczyliśmy się, jak należy pracować i walczyć, jak budować ludowe lotnictwo, jak wychowywać jego nowych ludzi⁶⁵.

Dalej następowały odwołania do przykładów sowieckich, a w podsumowaniu jubileuszowego artykułu redaktor naczelny nakreślił przyszły program pisma:

Jeszcze bardziej bojowo musi „SiM” walczyć z tymi, którzy usiłują nam przeszkodzić i hamować tempo naszej lotniczej pracy; z wrogiem klasowym i bumelantem, z biurokratą i jaśniepanem, który uważa, że czyni łaskę, racząc się zjawić na trening w klubie. Jeszcze bezlitośniej powinien nasz tygodnik demaskować zbrodnicze oblicze imperialistycznego lotnictwa, służącego podżegaczom wojennym, rozwiewać mity o „cudach” amerykańskiej techniki.

Jeszcze powszechniej niż dotychczas musi „SiM” popularyzować zdobycze i osiągnięcia radzieckiego lotnictwa, uczyć naszą młodzież korzystania z jego wspańiałych doświadczeń, wychowywać ją na przykładach radzieckich pilotów⁶⁶.

Tygodnik planowo powinien być w sprzedaży we wtorki, jednak Konieczny, krytycznie oceniający okres wydawania pisma przez Ligę Lotniczą,

⁶⁵ A. Windholz, *Ćwierć tysiąca*, „SiM” 1951, nr 14 (250), s. 2.

⁶⁶ *Ibidem*.

podkreśla ciąglą nieregularność ukazywania się „SiM”. Poszczególne numery trafiały do kolportażu z reguły z trzy-, czterodniowym, a nawet tygodniowym opóźnieniem. Miało to powodować duże zwroty pisma z „Ruchu”, rzędu nawet 5–6 tys. egzemplarzy, czyli ponad 30 proc. nakładu⁶⁷. Liga Lotnicza starała się jednak o zwiększenie objętości i nakładu „SiM”.

Zwiększenie nakładu i objętości pisma zależało od wielu decyzji urzędowych, nie tylko od jego powodzenia u odbiorców. Zarządzenie prezesa Rady Ministrów Józefa Cyrankiewicza z 10 stycznia 1950 r. w sprawie ograniczenia objętości czasopism na pierwsze półrocze 1950 r. określało, że „SiM”, drukowany na papierze rotograviurowym, może mieć maksymalną objętość 12 stron⁶⁸. Zezwolenie na publikowanie „SiM”, udzielone przez Główny Urząd Kontroli Publikacji, Prasy i Widowisk jeszcze wydawnictwu „Prasa Wojskowa” w 1949 r., określało nakład 16 150 egzemplarzy w objętości 12 stron formatu A4⁶⁹. Okazjonalnie starano się o zwiększenie nakładu, np. w 1949 r. na Święto Lotnictwa Dowództwo Wojsk Lotniczych prosiło wydawnictwo „Prasa Wojskowa” o wydrukowanie dodatkowych 40 tys. egzemplarzy „SiM”⁷⁰.

30 sierpnia 1950 r. Zarząd Główny Ligi Lotniczej (ZG LL) zwrócił się do GUKPPIW z prośbą o podwyższenie nakładu do 40 tys. egzemplarzy, motywując to następująco:

Plan sześcioletni przewiduje poważny wzrost kadr technicznych, co dotyczy również w dużym stopniu i lotnictwa. Z tego względu tygodnik „Skrzydła i Motor”, jako pismo popularyzujące zagadnienia lotnicze wśród młodzieży, wydawane w starannej szacie graficznej i dużym nakładzie, spełni swą ważną rolę⁷¹.

Prośbę podpisał sekretarz ZG LL mjr Alfred Windholz i wiceprezes ZG LL ppłk Józef Śliwiński. Jakiś urzędnik z GUKPPIW zanotował na piśmie: „zezwolić do 20 tys.”.

25 kwietnia 1951 r. ZG LL informował, że nakład „SiM” przekracza 20 tys. egzemplarzy. Wniosek o zgodę na 16 stron i nakład 40 tys. motywowano:

⁶⁷ J.R. Konieczny, *Skrzydła i Motor...*

⁶⁸ Zarządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 stycznia 1950 r. w sprawie ograniczenia objętości czasopism, „Monitor Polski” 1950, poz. 70.

⁶⁹ AAN, Zespół GUKPPIW, t. 1102, k. 393.

⁷⁰ *Ibidem*, k. 392.

⁷¹ *Ibidem*, k. 388.

[...] tygodnik „Skrzydła i Motor” spełnia bardzo ważną rolę w popularyzowaniu lotnictwa wśród najszerszych mas młodzieży robotniczej i chłopskiej i cieszy się dużą popularnością wśród czytelników. Tygodnik „Skrzydła i Motor” prowadzi również na swych łamach kąciki szkoleniowe – a między innymi Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych, który prowadzi wszystkie Koła naszej organizacji. Z tego też względu wzrasta systematycznie ilość prenumeratorów, zarówno wśród młodzieży zorganizowanej, jak i niezorganizowanej w Lidze Lotniczej. Akcja kolportażu w poszczególnych ogniwach LL daje dobre rezultaty i zapotrzebowanie na pismo w terenie stale wzrasta, czego dowodem jest między innymi osiągnięcie w chwili obecnej nakładu 20 000. Tygodnik „Skrzydła i Motor” jest jedynym w chwili obecnej źródłem, które podaje materiały szkoleniowe dla poszczególnych ogniw terenowych LL. Niedostarczenie odpowiedniej ilości tego czasopisma w teren, zgodnie zresztą z zapotrzebowaniem, tzn. niepodwyższenie nakładu, może zahamować całą akcję szkoleniową w naszej organizacji. Z tego też względu uprzejmie prosimy o zezwolenie na wydawanie czasopisma „Skrzydła i Motor” w nakładzie 40 000 egzemplarzy⁷².

Pismo podpisali sekretarz ZG LL mjr Alfred Windholz i wiceprezes ZG LL ppłk pil. Michał Jakubik. Do pisma dołączono zestawienie, pokazujące, że w ciągu pierwszych czterech miesięcy liczba prenumerat wzrosła o blisko 800 egzemplarzy, a przy tym całkowicie zanikły zwroty z kolportażu „Ruchu”⁷³. W maju 1951 r. GUKPPIW udzielił Zarządowi Głównemu Ligi Lotniczej zezwolenia na wydawanie tygodnika „SiM” w nakładzie do 30 tys. egzemplarzy o objętości 12 stron formatu A4⁷⁴.

Kolejna zmiana wydawcy nastąpiła 1 marca 1952 r.⁷⁵ Tygodnik nadal pozostawał programowym wyrazicielem działań Ligi Lotniczej, organizacyjnie jednak jego edycją zajęły się nowo powstałe Wydawnictwa Komunikacyjne. Zorganizowano w nich redakcję czasopism lotniczych, przejmując większość pracowników byłego Wydziału Redakcyjno-Wydawniczego Ligi Lotniczej, który został rozwiązany. Redaktorem naczelnym „SiM” i „Skrzydlatej Polski” został mianowany por. Jerzy R. Konieczny, sekretarzem „SiM” był nadal Jerzy Zarębski. W lutym 1952 r. GUKPPIW udzielił Wydawnictwom Komunikacyjnym zezwolenia na wydawanie w 1952 r. tygodnika

⁷² *Ibidem*, k. 383.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ *Ibidem*, k. 381.

⁷⁵ Od numeru 10 „SiM”.

„SiM” w nakładzie 36 tys. egzemplarzy o objętości 16 stron formatu A4⁷⁶. W październiku 1952 r. czasopismo zmieniło szatę graficzną, przechodząc na dwubarwny druk rotograwiurówy⁷⁷, co wyraźnie poprawiło jego atrakcyjność wizualną.

Interwencje GUKPPiW w sprawie treści „SiM” nie były zbyt liczne, choć z zachowanych dokumentów cenzorskich wynika, że czasopismo poddawano wnikliwej kontroli. W 1952 r. było to blisko 20 ingerencji, w 1953 (obejmującym już tylko 17 numerów „SiM”) – 4. Czasem są to poprawki wyręczające poniekąd korektę wydawniczą. W numerze 2 z 1952 r. w artykule *Głos pokoku* interwencja ewidentnie dotyczy opuszczenia akapitu tekstu w składzie, w numerze 5 z tego samego roku jako „korzystna” jest zalecana poprawka polegająca na usunięciu zbyt długiego wyliczenia w artykule omawiającym treść projektowanej konstytucji. Większość interwencji cenzury wynikała z zachowania ostrego reżimu tajności informacji przemysłowych i wojskowych. Ocenzurowano np. numer jednostki wojskowej wymieniony w korespondencji, informację, że do lotniska w Strzyżewicach przylega szosa, oraz nazwę Fabryki Obrabiarek w Porębie, która znalazła się w artykule o zlocie przodowników budowniczych Polski Ludowej. Cenzura usunęła informacje o wyposażeniu samolotu Jak-9T w działko i karabin maszynowy oraz o liczbie członków załogi i prędkości samolotu Tu-2⁷⁸. Cenzor wychwytał w numerze 27 „SiM” z 1952 r. użycie potocznej nazwy ciężarówki „Mołotow” i zalecił zmianę na „ciężarowy ZIM”⁷⁹.

W numerze 6 „SiM” z 1952 r. z artykułu Karola Budzińskiego o pracy sowieckiego konstruktora Jakowlewa został usunięty fragment „wrogowie Jakowlewa złożyli fałszywe zeznania, że winna była tu wadliwa konstrukcja, i sprawili, że specjalnie wyznaczona komisja zabroniła Jakowlewowi pracy konstrukcyjnej”⁸⁰.

W całości usunięto także artykuł *Młodzież polska i grecka razem uczy się latać* z numeru 33 z 1952 r.⁸¹ oraz zapowiedź druku napisanej specjalnie dla „SiM” powieści Bohdana Arcta *Sabotaż na lotnisku* z numeru 38 z 1952 r. Cenzor zanotował, że „powieść nie została przedstawiona do ocenzurowania”⁸².

⁷⁶ AAN, Zespół GUKPPiW, t. 1102, k. 379.

⁷⁷ Od numeru 40 z 1952 r.

⁷⁸ AAN, Zespół GUKPPiW, t. 1650, *passim*.

⁷⁹ *Ibidem*, k. 87.

⁸⁰ *Ibidem*, k. 82.

⁸¹ *Ibidem*, k. 92.

⁸² *Ibidem*, k. 95.

Odgrywając rolę instruktażową w organizacji sportu lotniczego, redakcje „SP” i „SiM” prowadziły ogromną korespondencję z czytelnikami. Stałą rubryką były listy czytelników i odpowiedzi redakcji. W latach pięćdziesiątych rozbudowano sieć terenowych korespondentów, zgodnie zresztą z ówczesnym modelem działania prasy krajowej. W Warszawie 6–7 maja 1950 r. odbył się pierwszy Ogólnokrajowy Zlot Korespondentów Robotniczych i Chłopskich, „SiM” zaś zorganizował w maju 1951 r. w Warszawie wojewódzką naradę z redakcją korespondentów i czytelników, w lipcu kolejną – w Katowicach. Redakcja informowała, że w roku 1951 liczba stałych korespondentów w terenie wynosiła 215, co przyniosło 470 korespondencji i artykułów nadesłanych⁸³. Przodujący korespondenci zostali wyróżnieni zdjęciami w tygodniku i otrzymali nagrody książkowe.

Kolejne numery czasopisma były przygotowywane przez redakcję ze znacznym wyprzedzeniem, co najmniej dwutygodniowym. Numer datowany na 8 marca 1953 r. miał na okładce barwne i radosne zdjęcie dziewczyny – został w całości poświęcony kobietom w lotnictwie. Dopiero zeszyt datowany 15 marca miał żalobną szatę graficzną i zdjęcie Stalina (z samolotami w tle). Był to już schyłek istnienia tygodnika. W numerze 17 z 26 kwietnia redakcja żegnała się nie tyle z czytelnikami, ile z tytułem, zapowiadając od 1 maja połączenie „SiM” ze „Skrzydlatą Polską” w jeden ilustrowany tygodnik lotniczy „Skrzydłata Polska”. Był to wynik reorganizacji i połączenia Ligi Przyjaciół Żołnierza, Ligi Lotniczej i Ligi Morskiej w jedną Ligę Przyjaciół Żołnierza. Bez Ligi Lotniczej utrzymywanie dwóch odrębnych czasopism – dotąd zresztą dość sztuczne – traciło rację bytu.

Ukazywanie się „SiM” w okresie najintensywniejszej propagandy stalinizmu było niewątpliwie elementem kampanii wychowania nowego człowieka, m.in. przez nieustanne przedstawianie wzorców osobowych i organizacyjnych lotnictwa sowieckiego. Jak cała oficjalna prasa tego okresu, tygodnik zawierał treści propagandowe i agitacyjne. Dla młodzieży zafascynowanej lotnictwem ważne były jednak drukowane w nim materiały fachowe i instruktażowe. Otwarte pozostaje pytanie, w jakim stopniu młody czytelnik chciał i potrafił treści takie odfiltrować.

Od czerwca 1946 do kwietnia 1953 r. ukazało się ogółem 381 numerów „SiM” w 365 zeszytach z racji podwójnej numeracji niektórych. Mimo dość dużego zasięgu i trzydziestotysięcznego nakładu w ostatnim roku istnienia

⁸³ *Rok pracy naszych korespondentów*, „SiM” 1952, nr 7, s. 3.

decyzja o przekształceniu „Skrzydlatej Polski” w tygodnik i likwidacji „SiM” była dość oczywista. „Skrzydłata Polska” odwoływała się do długiej, przedwojennej tradycji, a w latach pięćdziesiątych prawdopodobnie to „SiM” bardziej kojarzył się z nachalną propagandą okresu stalinizmu.

W 1978 r. w swej wspomnieniowej książce Janusz Kędzierski, jeden z pracowników Redakcji Czasopism Lotniczych od schyłku lat czterdziestych, pisał:

Z dawnych redaktorów, którzy zasiadali w dwu małych pokojkach na drugim piętrze domu „bez kantów” w 1947 roku, zmarł Alfred Windholz⁸⁴ i Antoni Mańkowski. Reszta nadal pracuje w minimalnie tylko zmienionym składzie. „Skrzydłata” jest swego rodzaju fenomenem. Zasadniczo ten sam zespół prowadzi pismo od przeszło 30 lat⁸⁵.

Zachowane do dziś roczniki „Skrzydeł i Motoru”⁸⁶ służą – zwłaszcza w warstwie ilustracyjnej – przywoływaniu wspomnień z żywołowego rozwoju ruchu lotniczego w pierwszych latach powojennych⁸⁷. Na internetowych forach modelarskich można spotkać reprodukcje planów modeli, które były drukowane w „SiM” i nadal są brane pod uwagę⁸⁸.

Bibliografia

ŹRÓDŁA

Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych, Zespół Głównego Urzędu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk.

Prasa

„Skrzydła i Motor” 1946–1953.

⁸⁴ Alfred Windholz po zlikwidowaniu „SiM” nie pozostał w zespole „Skrzydlatej Polski”. Pracował w Państwowym Wydawnictwie Naukowym do 1968 r., kiedy to emigrował. Zmarł prawdopodobnie w 1975 r.

⁸⁵ J. Kędzierski, *Pod niebem własnym i obcym*, Warszawa 1978, s. 278. Zespół „Skrzydlatej Polski” utrzymał się w podobnym składzie do końca lat osiemdziesiątych.

⁸⁶ Roczniki czasopisma zostały zdigitalizowane i są dostępne online w Jagiellońskiej Bibliotece Cyfrowej.

⁸⁷ K. Hadała, „Orlątko” z Iwonicza. *Powojenni modelarze*, www.lotniczepodkarpackie.pl/orlatka-iwonicza-powojenni-modelarze/ (dostęp 12 III 2023 r.); Wspomnienie Lecha Nowikowskiego – pioniera modelarstwa lotniczego w Suwałkach, www.osir.suwalki.pl/wp-content/uploads/2015/09/Ocalic-od-zapomnienia.pdf (dostęp 14 III 2023 r.).

⁸⁸ Zob. np.: www.forum.aerodesignworks.eu/viewtopic.php?f=74&t=1186 (dostęp 14 III 2023 r.).

OPRACOWANIA

- Cieślíkowa A.J., *Polska prasa lotnicza do 1939 r.*, „Rocznik Historii Prasy Polskiej” 2000, nr 1 (5).
- Elsztein P., *Moja Praga – z archiwum wspomnień*, Warszawa 2002.
- Kędzierski J., *Pod niebem własnym i obcym*, Warszawa 1978.
- Kmieciak T., *Polskie lotnictwo wojskowe 1945–1962*, Warszawa 2001.
- Konieczny J.R., *Skrzydła i Motor (1946–1953)*, „Wojskowy Przegląd Lotniczy” 1962, z. 2.
- Kozak Z., *Geneza, organizacja i działalność Ligi Lotniczej w latach 1946–1950* [w:] „Na ostrzu miecza stoją nasze sprawy...”. *Studia o służbach specjalnych, wojnie i bezpieczeństwie Polski, Europy i świata*, Szczecin 2012.
- Marzec 1968 w dokumentach*, t. 2: *Kronika wydarzeń*, cz. 2, red. F. Dąbrowski, P. Gontarczyk, P. Tomasiak, Warszawa 2018.
- Przymanowski J., *Poprzez fronty i afronty*, Bydgoszcz 1989.
- Stefaniak J., *Lata 40., lata 50. – czas odbudowy i odwilży*, „Skrzydłata Polska” 2020, nr 2.

Internet

- Cieślíkowa A.J., *130 lat prasy lotniczej w Polsce*, „Polska Technika Lotnicza. Materiały historyczne” 2014, nr 6 (101), www.fundacjalotniczylublin.pl/assets/130-lat-prasy-lotniczej-w-polsce.pdf (dostęp 11 III 2023 r.).
- Kozak Z., *Organizacja i działalność Ligi Lotniczej w latach 1946–1950*, www.archiwumcaw.wp.mil.pl/biuletyn/b15/b15_8.pdf (dostęp 14 VIII 2015 r.).

Tygodnik lotniczy „Skrzydła i Motor” (1946–1953)

Artykuł przedstawia powstanie i funkcjonowanie tygodnika lotniczego dla młodzieży „Skrzydła i Motor” (1946–1953) na tle tworzenia od nowa prasy lotniczej w warunkach powojennych. Omawia działanie wydawnictwa, zespół redakcyjny, ilustracyjność pisma oraz ingerencje cenzury. Tygodnik „Skrzydła i Motor” był przygotowywany przez ten sam zespół redakcyjny, co miesięcznik „Skrzydłata Polska”, pod kierunkiem Janusza Przymanowskiego, a następnie Alfreda Windholza. Przeznaczony był dla młodzieży zaangażowanej w rozwój sportu lotniczego w organizacji Liga Lotnicza. Został zlikwidowany po jej przekształceniu w Ligę Przyjaciół Żołnierza.

SŁOWA KLUCZOWE: lotnictwo sportowe, prasa lotnicza, cenzura PRL, Liga Lotnicza

Agnieszka J. Cieślíkowa – doktor habilitowany nauk humanistycznych w zakresie historii, profesor w Instytucie Historii im. Tadeusza Manteuffla PAN, były pracownik Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Zainteresowania naukowe koncentruje na historii mediów, biografistyce politycznej oraz historii lotnictwa. Autorka licznych artykułów naukowych oraz monografii, m.in. *O człowieku, który się nie zgadzał: Biografia pułkownika Januarego Grzędzińskiego 1891–1975*, Warszawa 2010; *Muzealnictwo lotnicze w Polsce do 1963 roku*, Kraków 2014; *Czerwona Pomoc w Polsce: przybudówka, przykrywka, przyczółek*, Warszawa 2018.

Aviation weekly “Skrzydła i Motor” [Wings and Engine] (1946–1953)

The article presents the creation and publication of an aviation weekly for young people “Skrzydła i Motor” [Wings and Engine] (1946–1953) against the background of the reconstruction of the aviation press in post-war conditions in Poland. The text discusses the activities of the publishing house, the editorial team, the magazine’s illustrations and the interference of censorship. The weekly “Skrzydła i Motor” was prepared by the same editorial team as the monthly “Skrzydłata Polska” [Winged Poland], under the supervision of Janusz Przymanowski and then Alfred Windholz. It was intended for young people involved in the development of aviation sports in the Liga Lotnicza organisation (Aviation League). The weekly “Skrzydła i Motor” was closed after the dissolution of the Liga Lotnicza.

KEYWORDS: sports aviation, aviation press, censorship of the Polish People’s Republic, Liga Lotnicza (Aviation League organisation)

Agnieszka J. Cieślíkowa – habilitated doctor of humanities in the field of history, professor at the Tadeusz Manteuffel Institute of History of the Polish Academy of Sciences, former employee of the Polish Aviation Museum in Krakow. Her research interests focus on media history, political biography and aviation history. Author of numerous scientific articles and monographs, including: *O człowieku, który się nie zgadzał: Biografia pułkownika Januarego Grzędzińskiego 1891–1975* [About the man who disagreed: Biography of Colonel January Grzędziński 1891–1975] (Warsaw 2010); *Muzealnictwo lotnicze w Polsce do 1963 roku* [Aviation museums in Poland until 1963] (Cracow 2014); *Czerwona Pomoc w Polsce: przybudówka, przykrywka, przyczółek* [Red Aid in Poland: annex, cover, bridgehead] (Warsaw 2018).