



MATKA BOSKA KOZIELSKA
(RZEŹBA WYKONANA W OBOZIE JEŃCÓW)

PARADA



ROK I

NIEDZIELA, 12 GRUDNIA 1943 R.
SUNDAY, DECEMBER 12, 1943

Nr 18

CENA EGZ.: w Egipcie P.T. 2, w Palestynie 25 mils., w Iraku 30 fils., w Iranie 3,5 Rls., w Anglii 6 d., w Afryce Wsch. 6 d.



Wzgórze Tobruku

LISTOPAD W TOBRUKU

Reportaż własny „PARADY”

napisał

TADEUSZ WITTLIN

Rozległy jest cmentarz Tobruku. Milczą na nim setki grobów angielskich, nowozelandzkich, australijskich, czeskich i polskich obrońców. Równymi rzędami ciągną się mogiły skromne, ubogie, żołnierskie. Na płycie każdego polskiego grobu rozposciera skrzydła wyrzeźbiony orzeł. Długim pasem rozciąga się wspólna mogiła Nowozelandczyków. Jednakże nie wszystkie groby poległych znajdują się tutaj. Tobrucki cmentarz rozprzestrzenił się daleko, poza swój obręb. Nie rzadko bowiem natykać można samotne mogiły, zagubione w polu, bądź usypane pośrodku tętniącego życiem obozu, tuż obok sportowego boiska, gdzie co dzień dwie drużyny młodych lotników wesoło grają w piłkę nożną.

„Poległym pod Tobrukiem i Gazalą” — taki napis złoci się na wstęgach wieńców, które w imieniu Dowódcy i żołnierzy Armii Polskiej na Wschodzie złożyła delegacja wraz z oficerem sztabu armii brytyjskiej, okręgu Tobruk. Ponad białą niskich krzyży, wyrostłych na tysiącach, równo usianych mogiłach wznoszą się trzy wysokie pomniki: angielski, czeski i polski. U ich podnóża koledzy zabitych składają wieńce. Listopadowy wiatr rozwiewa białe-czerwone wstęgi, szarpie blaszane liście i dzwoni po szklanych, martwych różach. Grudami twardej, cmentarnej ziemi trzeba przycisnąć metalowe wieńce, by nie porwał ich wicher. Padają duże, pojedyncze krople jesiennego deszczu. Wykwitłe tak nagle a stóp pomników, przywołane kwiaty jeszcze bardziej podkreślają beżmierny smutek prostego cmentarza, rozpostartego na głuchej pustyni.

PRZESZŁOŚĆ I LEGENDA

Upływa trzecia rocznica oblężenia Tobruku. Nie wiadomo, ile jeszcze dni i miesięcy do końca wojny, a w dobie coraz nowych wydarzeń Tobruk stał się już teraz dawno minioną przeszłością i zakurzył się w spiz odległej historii. Dla żołnierzy Karpackiej Brygady, którzy salutowali dziś przed cmentarnym cokołem, kampania tobrucka jest wiecznie żywym wspomnieniem. Dla mnie, który gdy Karpaczczyki kopali tutaj swe pierwsze stanowiska, kopalem jeszcze węgiel na północy, Tobruk był zawsze bohaterką legendą. Znałem go później z pisma „Przy kierownicy”, przywiezionego w paczce gazet samolotem, którym Generał Sikorski przybył z Londynu do Rosji.

Wielki był u nas podziw dla Karpackiej. Wypadki patroli pod osłoną afrykańskich nocy, nagłe starcia w pustyni, malowały się nam najpiękniejszym heroizmem polskiej egzotyki i kiedy po raz pierwszy oglądałem tobruckie rysunki palm i murzynów, samotnie siedząc w żołnierskim baraku przy ulicy „Pierwomajskiej” w Buzułuku, gdzie zamazane okna wychodziły na Ural, w najśmielszych marzeniach nie śniłem, że kiedyś będę stąpał po libijskim poboju. Rzeczywistość jednak przechodzi nieraz najśmielsze nawet marzenia, a szczególnie absurdalna i pełna paradoksów rzeczywistość wojenna, która mi pozwoliła buty, wyfasowane pod Orenburgiem, zakurzyć piachem pod Gazalą.

Widok bombardowanej z lądu, morza i powietrza twierdzy, która właściwie jest jeno szczyrem polem, musi wzbudzić podziw dla jej obrońców w każdym, kto te miejsca ogląda, w tych zaś, którzy w walkach brali udział, znajome strony wywołują sentyment.

OŁÓW I ŻELAZO

Błądzimy po dawnych pozycjach. Idąc, należy dobrze patrzeć pod nogi, by nie nastąpić na minę lub złośliwą myszkę granatu, gdyż przeciągnięte kolczaste druty, ostrzegawczo okalające minowe pola, bynajmniej nie wykluczają możliwości napotkania czegoś podobnego poza ich obrębem.

Chociaż zarówno żołnierze stajęj załogi Tobruku jak i włoscy jeńcy zatrudnieni są przy oczyszczaniu poboju z porzuconego, bądź zniszczonego sprzętu, na przestrzeni dziesiątków kilometrów raz po raz dostrzec można olbrzymie zwałiska strasznych samolotów, lub spalonych aut. Pogrzebione wagi leżą w pobliżu sztucznej linii kolejowej. Fikcyjne szyny, wykonane z cienkiej blachy, ułożone na progu z baniek od benzyny, do złudzenia naśladują tor autentyczny. Wszelkie, rozrzucone po pustyni skupiska żelazta powiązane są z sobą tyralierą stojących samotnie rozbitych dział, spalonych samochodów, lub części porzuconego umundurowania. Jedno takie nieszkodliwe stanowisko jest szczególnie międzynarodowe: obok czeskiej haubicy zakładów Skody w Pilźnie, leży rozsypana jugosłowiańska amunicja z Kragujewca, a przy niej niemiecki hełm, kapelusze australijski, włoski bagnet i butelka po angielskiej whisky. Aczkolwiek jeszcze dziś pola zastane są wszelkiego rodzaju sprzętem, brygada nigdy nie miała go dość. To też pewien oficer jeździł po pustyni i zbierał co się dało. Pewnego dnia ujrzał na pozycji ogniowej unieruchomiony czołg niemiecki z armatką w stanie zupełnie jeszcze dobrym i z pociskami, które mogłyby się także przydać. Widok ten szczyrze go ucieszył i po chwili armatka, wymontowana przez żołnierzy znalazła się na samochodzie oficera. Opodał stał drugi rozbity czołg. Tym razem włoski, a na nim także działko niczego. Przecież ta maszyna może jeszcze doskonale spełnić swoje zadanie. Dalej chłopcyl Chłopczy ochoczo wzięli się do roboty i wkrótce wymontowana armatka zmieniła swoje miejsce, przeskakując z własnego czołgu na oficera samochód. O niespełna kilkadziesiąt metrów znów dostrzeżono czołg niemiecki ze sprzętem zdolnym do użytku. Jednak tym razem, gdy kończono właśnie oczyszczanie czołg ze znajdujących się w nim niewystrzelonych pocisków, zjawił się angielski żołnierz, wołając z przerażeniem:

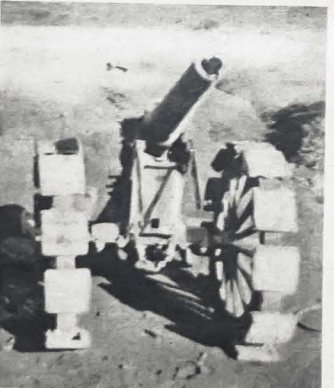
— Panowie! Cóż robicie? Demolujemy nam nasze stanowiska ogniowe na unieruchomionych czołgach!

PIĘKNE MIASTO TOBRUK

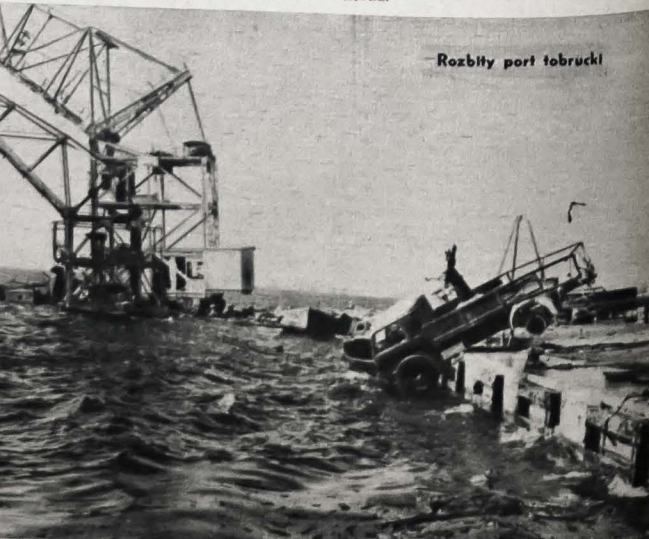
Porywisty wiatr rozpędza ciemne kłęby chmur, które niczem napełniające kroplami niespadłego deszczu, wielkie, brunatne gąbki, przetały zamazane niebo, ukazując jasny błękit. Zatrzymanym na drodze żątkiem jadę do miasta. Wy-



Polski pomnik poległych pod Tobrukiem



Działo włoskie, nieszkodliwe pod Gazalą



Rozbity port tobrucki

soko, zawieszony pomiędzy oblokami a swym odbiciem w morzu, tkwi śmiejący dać go, przyklejonego do jasnego nieba, jak mały znaczek pocztowy na olbrzymim, niebieskiej kopercie. W miarę, jak samochód przybliżył się, znaczek urasta do wielkości kolorowej przeczki, nakręcanie czarnoksiężskiej przeczki na dziecięcego pokoju, aż wreszcie staje się rzeczywistością.

Rozświetlone miasto o szerokiach, asfaltowych ulicach i jasnych, wykwiutych willach, wesołe i radosne z oddali, z bliska przeraża koszmarem z oddali, ruin, gruzów i zwałisk. Trupa białej zastąpiła dziś rozszerebrzoną słoneczną białosrebrną przeczki. Z rozszerebrzonego granatami ślicznego pałacu Casa Savoia wyglądają wielobarwne malowane wnętrza. Z różowych ścian uśmiechają się złociste brzoskwinie na seledynowych drzewach, nad którymi fruwały fantastyczne, fioletowe ibisy. Jedyne to ptaki, jakie pozostały w tym wymarłym mieście. Z rozległego Piazza Benito Mussolini pozostało żałosne wspomnienie. Tabliczka na murze z nazwiskiem Duce, przestrzelona w wielu miejscach, zwisa na jednym gwoździu smętnie i niepotrzebnie, jak wizytowy bilet bankruta. Na wymodelowanych w gipsie nad fasadą jakiejś willi rzeźbionych liktorskich wymalowane węgiel czarna swastyka, na której kredą przeciągnięte bieleją „V”. W małych, przytulnych salonikach cukierni „Cafe XXVII-e Ottobre” zwałiska i gruzy nie do przebrnięcia. Metalowy trójnog kawiarnianego stolika, połamany fotel i zwisające z zawalonego sfitu postronki elektrycznej instalacji, oto co pozostało z tego lokalu.

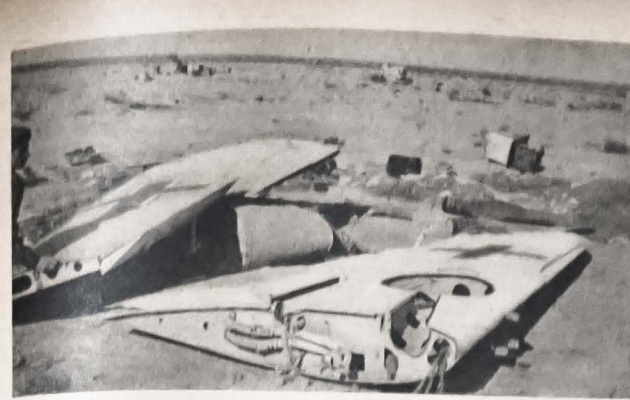
W kącie, oklejony grubym pokładem zeskorpupiałej gliny leży jakiś podłożny przedmiot. Po dłuższych doświadczeniach czy jest to trumna czy komoda, ustalam wreszcie, że pianino. Piękny, stylowy kościółek otoczony wysokim rusztowaniem. Tablica uprzedza, by nie zbliżać się, gdyż kościół w każdej chwili grozi runięciem. W głębi miasta widnieje niemięjsze zniszczenie. Ogrom dewastacji nie tylko przeraża, lecz zdumiewa i napędza groźnym podziwem. Nie trudno zatem o wypaczenie charakterów młodych żołnierzy, dumnych z dokonanego pogorzeliś znaczących pochod ich armii. Anglicy mają odmienne poczucie piękna, to też w pobliżu komendy miasta umieszczono olbrzymi napis: „Do not dump your rubbish, Sea-chute!” co mniej więcej znaczy: „nie zachwycaj się ucyzionymi przez siebie rumowiskami, spójrż na morze!”.

ZATOPIONE OKRĘTY

Duża, umieszczona pod napisem straża skierowuje wzrok na niezmaconą falami, gładką taflę wody, rozpościerającą się w dół. Cicha zatoka wygląda jednak teraz jak średniowieczny port korsarski po bitwie pirackich flotylli. Ponad powierzchnią wody sterczą wysokie maszty i dziesiątki wraków zatopionych okrętów. Jeden ze spoczywających na dnie statków wiózł obrońcom Tobruku transport piwa, lecz trafił w czasie nalotu zatonał wraz z cennym ładunkiem. Na wiadomość o tym dwaj australijscy żołnierze poszli nad morze, wskoczyli do wody i po chwili wypłynęli, ściskając w każdej dłoni po dwie butelki. Popijających na brzegu wojaków spostrzegł kapitan.

— Co pijecie? — spytał.

— Piwo — otrzymał rzeczową odpowiedź.



Szczątki hitlerowskiego samolotu

— A gdzie jest można dostać?
— O niedaleko, kilka metrów stąd — odparł jeden z żołnierzy.
Oficer rozejrzył się po okolicy, lecz nie widząc nic oprócz zarośli, poprosił uprzejmie:
— Pokażcie mi drogę...
— O tam — drugi Australijczyk wskazał wystający z wody maszt — kilka metrów pod wodą. Zostało tam jeszcze około dwudziestu tysięcy butelek, że tylko pójść i wziąć.

W OBOZIE

Zapada zmierzch. W tobruckim obozie ósmej armii spokojnie jest i sielakowo, niczem na harcerskim zlocie. Południowo-Atrykańczycy kończą partię siatkówki. Wąsaty kucharz, jak w filmowej komedii

muzycznej pełnym głosem wypiewuje piosenkę o swej ukochanej, wymachując przy tym do taktu długą chochlą, którą wrzuca jajecznicę w sznur podsuwanych pod okienko menażek. W pobliżu smakowicie pachnących kotłów beztrudno harcują dwa małe, radośnie rozszekane psy. W żołnierskim sklepiu, w którym nabyć można jedynie czerwoną brylantynę do włosów i mętną lemoniadę, sprętarowaną ze słodkich, libijskich cytryn na słonej, morskiej wodzie, wolny Francuz bezskutecznie usiłuje dogadać się z uprzejmym sprzedawcą. W świetlicy, trzej oliwkowi Hindusi bawią się rzucając niewinnej strzałki w kolorową tarczę z numerami. Jasnowłose, angielski marynarz pisze list w kręgu karbidowej lampy. Krępy Grek z wysokim Jankesem brzdąkają korkowymi deseczkami w celuloidową piłeczkę ping ponga, a przed rozwieszoną na ścianie mapą stoją dwaj Polacy, którzy przesuwaając palcami po karcie świata obliczają, jak jest daleko z Tobruku do Warszawy.

Polowanie na łodzie podwodne



Niemiecka łódź podwodna, trafiona śmiertelnie bombami głębinowymi, dymi, na chwilę przed eksplozją



Bombowiec „Halifax” atakuje niemieckiego korsarza. Po trzech minutach łódź zatonała

Był czas, kiedy niemieckie łodzie podwodne powodowały straty w tonażu sojusznicy, przewyższające produkcję statków. Jednak coraz doskonalszy system konwojów oraz ofensywa lotnicza, specjalnie wymierzona w korsarstwo podwodne, zmieniły radykalnie sytuację. Podwodna flota niemiecka została ostatecznie złamana. Samoloty sojusznicy polują skutecznie na podwodne okręty. Miesiącem rekordowym był maj br., w którym zatopiono 30 łodzi niemieckich. Od maja do października 1943 r. zniszczonych zostało 150, a od początku wojny 700 łodzi podwodnych. Straty w ludziach są niemniej wielkie. W ostatnich 3 miesiącach na łodziach zginęło 6 do 7 tysięcy Niemców.

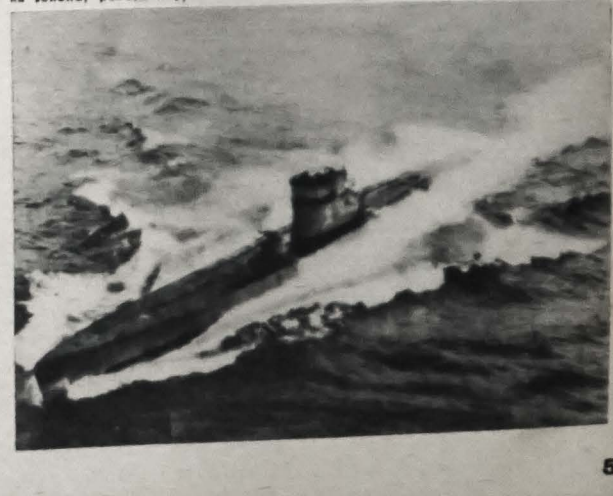
Przyjemny widok: wianuszek pływających Niemców, oto wszystko, co pozostało z nieprzyjacielskiej łodzi



Kościółek w Tobruku, rozbity niemieckimi pociskami



Rzucone z hydroplanów „Sunderland” bomby dosięgły łódź, która zatonała w kilka sekund, pozostawiając wielkie plamy oliwy, rozlane na wodzie





Wielka trójka i pani Czang-Kaj-Szek

„MIASTO-TWIERDZA” PRZEZ 5 DNI STOLICĄ ŚWIATA ZA KULISAMI KONFERENCJI WIELKIEJ TRÓJKI



Przygotowanie do fotografii dla prasy

W ubiegłym tygodniu „gdzieś w Półn. Afryce” odbyło się spotkanie czołowych osobistości Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Chin. Była to niewątpliwie największa „rewia” politycznych i wojskowych gwiazd tej wojny.

Premier Churchill, prezydent Roosevelt i marszałek Czang-Kaj-Szek wraz z towarzyszącymi im sztabami — przez pięć dni rozważali wszechstronnie problem: jak pobić najszybciej i najskuteczniej Japonię i jak po jej klęsce zapewnić pokój i ład na Dalekim Wschodzie.

Od września 1939 roku było to najliczniejsze zebranie mężów stanu i dowódców wojskowych trzech mocarstw. Poza wielką trójką w obradach brali udział: Anthony Eden, Harry Hopkins, pani Czang-Kaj-Szek, gen. Sir Alan Brooke, marsz. polny Sir John Dill, admirał floty Sir Andrew Cunningham, głównodowodzący siłami powietrznymi W. Brytanii marszałek lotnictwa Sir Charles Portal, szef Operacyj Kombiowanych gen.-major R. E. Laycock, Lord Louis Mountbatten oraz generałowie amerykańscy: gen. Marshall, admirał King, gen. Arnold, gen. Stilwell i szef gabinetu wojskowego prezydenta Roosevelta, adm. Leachy.

M. p. konferencji — to małe „miasto-twierdza”, samowystarczalne i niezależne pod każdym względem od zewnętrznego świata. Całość tego rejonu otoczona została zasiekami z kolczastego drutu.

Przechodzeń, który zbliżał się ku tej czasowej i prowizorycznej „stolicy świata” spoglądał nagle ze zdumieniem na ten cichego pejzażu wyrastające przed nim stanowiska artylerii p-lot i potężne zespoły reflektorów i aparatów podświetlowych. Nicco dalej stały posterunki brytyjskiej i amerykańskiej żandarmerii wojskowej. Jeżeli ktoś pragnął zwiedzić to dziwne miasto, musiał wykazać się poza zwykłymi papierami osobistymi — specjalną legitymacją. Kontrola była bar-

dzo ścisła i trzykrotnie badano dokumenty.

„Stolica” konferencji posiadała własną służbę sanitarną, lekarzy, apteki itp., własny system komunikacji, sklepy, fryzjerów, NAAFI, urząd pocztowy i telegraficzny, własną księżkę telefoniczną, restauracje, bary, schrony p-lot, jak również kaplice i katolickich i protestanckich kapelanów. Gospodarzem była też tyjski. To dziwne miasto-forteca jest dziełem angielskich specjalistów. Sztab oficerów i 300 specjalistów pracowało od dawna nad budową i organizacją stolicy konferencji.

Jedną z najbardziej interesujących postaci konferencji jest marszałek Czang-Kaj-Szek. Prowadzi on zazwyczaj bardzo surowy tryb życia, którego nie zmienia i w czasie konferencji. Wstaje o piątej rano. Następnie godzinę spędza na modlitwach i medytacjach. Generalissimus Chin jest metodystą. Wieczorem przez kilka godzin w ogrodzie swej willi omawia z żoną, która jest jego najbliższym i najbardziej zaufanym współpracownikiem.

Kucharz, sierżant angielski, który otrzymał misję przyrządzania potraw dla delegacji chińskiej i w związku z tym miał pewne emocje — z radością stwierdził, że kulinarne upodobania marsz. Czang-Kaj-Szeka są bardzo... amerykańskie.

Ludność „miasta-twierdzy” wykazywała przygniatającą przewagę mężczyzn. Pań było nie wiele i wszystkie w mundurach. Wyjątek stanowiła pani Czang-Kaj-Szek.

Panią domu przy premierze Churchillowi reprezentowała jego córka, oficer WAAF Sarah Oliver, która przybyła ze swym ojcem z Anglii. Pani Czang-Kaj-Szek występowała zarówno jako kobieta męż stanu, jak również jako tłumaczka marszałka Czang-Kaj-Szeka w czasie jego

rozmów z prem. Churchillem i prezydentem Rooseveltem.

Wśród całej armii brytyjskich i amerykańskich sekretarek, stenotypistek, steno-grafek itp., było również czternaście WRENS (brytyjska morską pomocniczą służba kobiet), które stanowiły specjalnie wyszkolony sztab szyfrowy. Ich śliczne mundury marynarskie i stylowe kapelusze stosowane dodały kongresowi wiele uroku i barwy.

„Twierdza” posiadała okazały park samochodowy, w skład którego wchodziło 64 łazików (jeep’ów) i nieco angielskich samochodów sztabowych. Jeżeli jednak ktoś w tym „wysoko-gwiazdowym” zespole posiadał niższą rangę, niż brygadiera — podróżował zwykłym łazikiem. Dopiero wyżsi generałowie przydzielone mieli specjalne wozy sztabowe.

Atmosfera budynku, w którym odbył się miała pierwsza konferencja w dniu 22 listopada o godz. 11 przed południem, przypominała — zdaniem jednego z obserwatorów — wielki dworzec kolejowy, z tym, że pasażerami byli wyłącznie marszałkowie, generałowie, admirałowie i brygadierzy. Dowódcy wojskowi, w których rękach spoczywają decyzje na teatrach wojny światowej, witali się z sobą jak starzy znajomi. Nastroju nie popsuł nawet — skądinąd smutny fakt, że już w pierwszą noc w barach „miasta-twierdzy” brakło szkockiej whisky...

Jednego z pięknych dni premier Churchill i prezydent Roosevelt zwiedzili piramidy i Sfinksa. Oprawdzał ich sędziwy dragoman Hadżi Ali Rubushi, który od lat 35 uprawia swój szlachetny fach. Ów dzień stanowi niewątpliwie punkt szczytowy w jego karierze. Przez 15 minut systemem non-stop Hadżi Ali wypowiedział najciekawsze szczegóły, dotyczące piramid i Sfinksa, przypominając przy tej okazji, że on właśnie był tym, który księcia Windsoru — wówczas księcia Wali wyprowadził na szczyt wielkiej piramidy. Hadżi Ali dodał w owym dniu do krząjących o nim legend nową, odmówił bowiem przyjęcia honorarium za swe usługi. Oświadczył, że był szczęśliwym oglądającym u stóp piramid tak dostojnych gości.

Znakomicie utrzymana była tajemnica. Wprawdzie ten i ów coś przeczuwał — padały w rozmowach wielkie nazwiska, — ale w sumie nikt nic nie wiedział. Niemcy, którzy zawsze chwalą się w swych audycjach fantastycznymi informacjami „z wewnątrz” krajów, z którymi prowadzą wojnę — nie napomknęli ani jednym słowem o tym wielkim wydarzeniu.

Prezydent Roosevelt przybył 22 listopada rano. Podróż odbył na pokładzie amerykańskiego samolotu, któremu towarzyszyły myśliwce. Z samolotu prezydent przesiadł się do limuzyny, której okna przysłonięte były roletami. W chwili gdy wjeżdżał w obręb „miasta-twierdzy”

żołnierze, którzy trzymali wartę wzdłuż drogi, otrzymali rozkaz odwrócenia się tyłem do jeźdźni.

Premier Churchill i marsz. Czang-Kaj-Szek przyjechali dnia poprzedniego. Generalissimus Chin odbył podróż na pokładzie amerykańskiego czteromotorowego samolotu wojskowego. „Skok” z Czang-Kingu poprzez Indie trwał cztery dni.

Winston Churchill przywiózł z sobą swój wspaniały kapelusz cow-boy’a, który nosił również w czasie swych poprzednich wizyt w Afryce Półn. Premier brytyjski w tymże kapeluszu złożył wizytę prezydentowi Rooseveltovi w pół godziny po jego przylocie.

W dniu 25 listopada oficerowie sztabów brytyjskiego i amerykańskiego opuścili „miasto-twierdza”, aby być obecnymi na specjalnym nabożeństwie dziękczynnym, które odbyło się w jednym z kościołów angielskich. Nad śniącymi limuzynami trzepotały generalskie proporczyki. W kościele zacerwieniło się od generalskich czerwonych wypustek na koltnerkach mundurów.

Modlono się za walczącego żołnierza narodów sprzymierzonych, z którego krwi i ofiary ma wyrósć lepsze jutro.



Marszałek Czang-Kaj-Szek w palerni mandaryna, w towarzystwie swej żony i Sir Robert Greg’a zwiedza jedną z zabytkowych budowli Egiptu



W czasie wycieczki. Pani Czang-Kaj-Szek w jeep’ie obok brytyjskiego M. P. Na dalszym planie Marszałek Czang-Kaj-Szek



W czasie przerw w konferencjach Marszałek Czang-Kaj-Szek zwiedzał zabytki starożytnego Egiptu



UŚMIECH ZWYCIĘSKI



„Jestecie Polki jawnej i podziemnej najukochańszymi dziećmi” — powiedział General Kazimierz Sosnkowski do młodszych ochotniczek i junaków, którzy jako Wódza Naczelnego i jako Ojca go witali. „Najukochańsze dzieci” w mundurach, dzieci: szkraby uczące się czytać i pisać, młodzież — panice dorosłe i chłopcy mocni, którym nie można już powiedzieć, że nie są żołnierzami. Dzisiaj w szkołach znakomicie łączą książkę z karabinem. Wszyscy oni witali Wódza Naczelnego i defilowali przed nim, prezentowali nie tylko broń, ale i swój dorobek kulturalny, pokazywali klasy, książki.

Wódz Naczelny odwiedził większe ośrodki junackie, był u chłopców i dziewcząt. W Nazarecie na serpentynach miasto obejmujących wskazywali mu drogę najmniejsi junacy w paradnie białych rękawach, przedziwna żandarmeria. Wódz był, zobaczył i... podzielił los tych wszystkich, którzy stają w obliczu tego młodego świata, a których podbija — uśmiech. Potrafiła go wyczarować z trudnego życia ta młodzież, jeszcze niedawno, rok temu bez uśmiechu, potrafiła przepoić nim swe obozy i codzienną pracę.

Zwyczajski jest uśmiech młodości. I urok.

Jedenaście przedstawień ma za sobą gromada junacka, która po raz pierwszy na Środkowym Wschodzie wystawiła operę polską. Prawda: są to tylko fragmenty Moniuszkowskiej „Halki” w trzy akty ujęte; prawda, że 16-letni Jontek nie może konkurować z Kiepurą. Ale prawdą jest również praca kulturalna oraz zapal wykonawców i kierowników, jest wreszcie oddźwięk żołnierza polskiego, jego szczery entuzjazm i poklask dla najmłodszych kolegów.

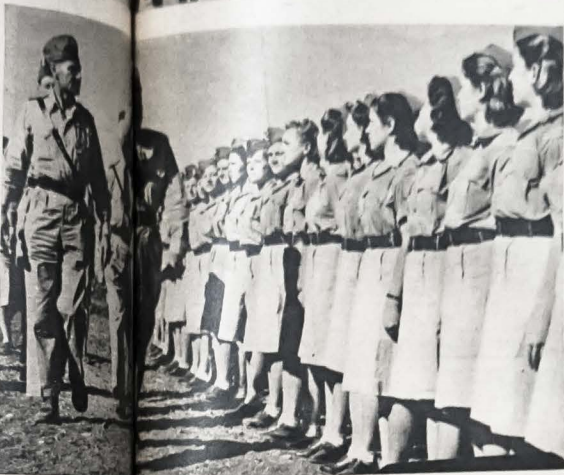
Rozmach bije z tej opery junackiej. Barwny mazur i zbójnicki mają tu wydźwięk i siłę napewno wyższą, niż balety zawodowe. To tańczy młodzież, śmiejąca się i już wolna.

Trudno temu nie ulec. Uległ i Wódz, po przedstawieniu zeszedł między „aktory” i tam obiegła go młodość.

Zwycięstwo uśmiechu i uroku najczęściej dotyczy młodszych ochotniczek. Rzecz to tak prosta, że tłumaczyć nie trzeba, a junacy też nie będą mieli pretensji, bo sami są tego zdania.

Trzy są szkoły młodszych ochotniczek — powszechna, gimnazjum handlowe i gimnazjum wraz z liceum. Miejsce postoju w Palestynie zmieniały już dwa razy, nie zmieniły jednak tempa pracy; zostawiły za sobą groby, ze sobą zabrały wiarę w przyszłość, w życie — mimo wszystko. Dzisiaj po wyrównaniu braków pracują w tempie przyspieszonym, przerabiając dwie klasy w jednym roku szkolnym.

Raz już były promocje w procentach zadowalającym, była i matura, pierwsza w ogóle matura w największym dziś ośrodku szkolnictwa polskiego. Matura z odznaczeniami, niestety bez tak upragnionego i potrzebnego pójścia na uniwersytet. Dwadzieścia maturzystek wróciło do szeregów „pestek”, do kierownicy samochodowej, do szpitali, łączności. Stan szkół nie zmniejsza się jednak, zasilany dziewczętami, które kłopoty samodzielnej pracy na funkcjach wojskowych zamieniają na troski uczennicy, zamartwiającej się łaciną czy historią,



Grzyski „Halki” między sobą



— zamieniają ogromną szkoła jest dla nich cym, książka — atosaż rękę. o lekcjach, Zabierasz, a one — teście onie. da się na — smielony, dopóki nie tematy, głę, że i dla nich — a dla ciebie może — Teraz mieszkają luksusowym, ale na „wygwizdowie”, to za rzecz „straszami byli lotnicy, — sąsiadowali o — wszystko w tych „jennych” obóz młotniczek „gdzieś w słyną gościnnoscia kowa.

Niedługo, w początku przyszłego roku, setka dziewcząt zda drugą maturę i wróci znów do czynnej służby, a mamy nadzieję, że część pójdzie na studia wyższe, które przecież w obecnych warunkach również ważną są służbą. Dla reszty będą promocje, dziś niemiłej groźne, a potem już tylko miłe wspomnienie. Wkuwają więc teraz, piszą wypracowania i obrywają dwójce, łzami obficie zlewane, w przerwach zaś marzą o niebieskich migdałach i... oczach. Te Urszule, Marysie i Jadzie, Irene i Stasie, dziewczęta polskie w mundurach.

Zdobywcy jest uśmiech młodości.

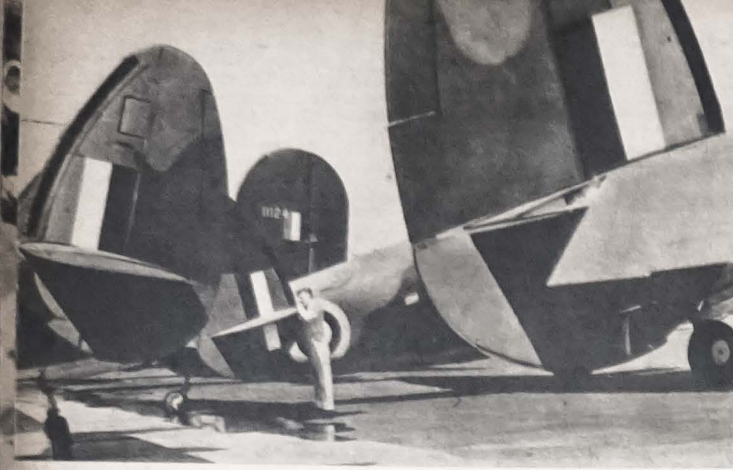
T. S.



Naczelny Wódz General Sosnkowski w otoczeniu wykonawców „Halki”



FERRY COMMAND - MOST NAD OCEANAMI



Bombowiec przed lotem transoceanicznym wymaga szczególnej troski: raz jeszcze oglądają silnik, ogon...

Historycznym wydarzeniem był kiedyś przelot nad Atlantykiem, „kiedyś” — za ledwie 23 lata temu. Dzisiaj codziennie przynajmniej 25 bombowców przelatuje Atlantyk, a ich piloci uważają to za rzecz bynajmniej nie nadzwyczajną. Strumień samolotów przebijających ocean jest regularny, niemal jak linia autobusowa. Obsługując tę transoceaniczną komunikację „Ferry Command” — Komenda Przewozów Powietrznych — ma już swój rozdział, który całkowicie ujawniony po wojnie będzie bohaterem eposu nieustannie walczącego z czasem, niepogodą i kalejdokopową zmianą warunków wojennych.

Ferry Command powstała półtora roku

temu z niewielkiego towarzystwa transportowego „Atlantic Ferry Organisation” utrzymującego łączność między obu kontynentami i przewożącego pocztę. Na czele Ferry Command stanął marszałek lotnictwa Sir Fryderyk Bowhill, który przedtem był dowódcą Komendy Wydziału w strefie Oceanu Atlantyckiego wykazał bezprzykładną zdolność w kierowaniu jednostkami powietrznymi na tak wielkich przestrzeniach.

„Ferry Command” zawdzięcza swemu istnieniu ryzykownej i marnującej czas metodzie przewożenia samolotów drogą morską. Bombowce wyprodukowane i wy-

rozbierano na części, ładowano do skrzyń i okrętami przewożono przez Atlantyk. W Anglii samoloty składano znów w fabrykach i montowniach. W warunkach takiego transportu wielka ilość samolotów stawała się łupem niemieckich łodzi podwodnych. Trzeba było zerwać z tym niebezpiecznym systemem. Tego właśnie dokonała organizacja „Ferry Command”.

Siedziba Komendy Przewozów Powietrznych jest w Kanadzie. Znajdujące się w okolicy tam ferry-lotnisko nie ma sobie równego na całym świecie i jest wzorem dla wielkich lotnisk budowanych w Ameryce, Anglii i na Wschodzie. Tutaj przylatują wielkie samoloty bombowe z fabryk i stąd startują w dalszą drogę do Europy i na Wschód. Następny etap dysponuje lotniskiem ogromnych rozmiarów. Szerokość jego jest tak wielka, że średni bombowiec może wystartować wszczep lotniska, prostopadle do linii bocznych. Okolica tego lotniska przez 7 do 8 miesięcy w roku pozostaje całkowicie pod śniegiem i start jest możliwy jedynie dzięki specjalnym urządzeniom, oczyszczającym teren. Na drugiej półkuli, w Anglii i w Afryce Komenda Przewozów ma własne lotniska, przystosowane do rozmaitych typów samolotów oraz do zmiennej warunków kierowania ich lotem.

Największe aparaty typu „Liberators” i „Fortress” startują z Montrealu i lądują bezpośrednio w Anglii, przebijając 4600 km bez lądowania w średnim czasie do 15 godzin. Inne typy, jak „Ventures” i „Hudson” lądują po „drodze” i „gdzieś na szlaku”, a potem dopiero na lotniskach angielskich lub afrykańskich. Przestrzeń z tego etapu do Anglii 3000 km, to 10 i pół godzin lotu. Tajemnica wojskowa nie pozwala na podanie ilości samolotów, transportowanych tą drogą z Ameryki do Europy czy Afryki, w każdym razie ten nieprzerwanie płynący strumień miał i jeszcze ma decydujące znaczenie dla przebiegu operacji na froncie afrykańsko-europejskim.

I tu także omyliło się wielu fachow-

ców. Jeszcze przed wybuchem wojny liczni eksperci amerykańscy oświadczyli, że podczas zimy jest niemożliwa stała komunikacja pocztowa przez Atlantyk. Tymczasem w szczególnie srożej zimy 1942 bombowce amerykańskie latały bez przerwy na kontynent. Warunki lotów są bardzo ciężkie. Piloci pokonać muszą szalejące na Atlantyku burze, często startują z osłabionych lotnisk, a lądują w angielskiej mgłę. Pomimo to dokładność i punktualność tej jedynej w dziejach „komunikacji” jest wzorowa, wprost zdumiewająca. Nieuchronne straty, wywołane zmiennymi na trasie warunkami atmosferycznymi, technicznymi niedomaganiami aparatów i innymi możliwościami, których nigdy nie da się przewidzieć, są minimalne: nie osiągają nawet i procentowej ilości transportowanych samolotów. Jest to znacznie mniej, niż przewidywano, licząc początkowo na 10 proc. strat.

Tak wspaniałe wyniki można było uzyskać dzięki dokładnej organizacji stacji meteorologicznych rozmieszczonych na trasie lotu i specjalnemu doborowi personelu, przede wszystkim pilotów. W początkowym okresie personel latający Ferry Command składał się z większości z „pilotów szczęścia”, z pilotów, którzy nie mieli dużej rutyny. Dopiero później marszałek Bowhill stworzył tak dokładny schemat kontrolny badań, że na 10 pilotów 9-ciu odpadało. Część lotników, przyjmowanych do Ferry Command ma za sobą tzw. imperialny plan szkolenia.

Załoga samolotów przechodzi najpierw specjalny trening i dopiero potem otrzymuje z fabryki nowy aparat, który pilotuje przez ocean. Średni wiek pilotów na tej trudnej trasie wynosi 21 lat. Całą załogę obowiązuje podczas przelotu specjalna, żelazna dyscyplina. Kapitan każdej jednostki lotniczej musi się stosować bez zastrzeżeń do planu przelotu. W instrukcjach podana jest minimalna granica wysokości, poniżej której nie wolno latać w strefach lodowych. Wyso-

kość ta sięga często 6 km nad poziom morza. Przelot oblicza się tak ściśle, że samoloty po przebyciu 3000 km lądują często z różnicą zaledwie jednej minuty w porównaniu z czasem, podanym w godzinach. Regulamin przelotów opiera się na przesłankach praktycznych. Nowe silniki i ciężkie, a kosztowne aparaty nie mogą być przedmiotem eksperymentów lotniczych, ani padać ofiarą ambicji sportowych. Zdarzają się jednak rekordowe pod względem szybkości loty. Oceania jest dokładnie specjalna komisja i usprawiedliwia tylko wtedy, gdy wyniki są wyjątkowych warunków przelotu.

Odpowiedzialną służbę pilotów Ferry Command pełnią również Polacy, którzy przeprowadzają samoloty ponad Oceanem Atlantyckim oraz ze Złotego Wybrzeża nad Afryką na Bliski Wschód. W tych latających konwojach na Afrykę Polacy byli nie tylko pilotami, ale też dowódcami. Warunki przelotu nad Czarnym Łądem są bardzo ciężkie. Lot trwa trzy dni (4500 mil) z siedmiokrotnym lądowaniem. Klimat i choroby tropikalne dają się mocno we znaki naszym ferry-pilotom. Zadanie Polaków było szczególnie ważne w chwili, gdy w Egipcie armie brytyjskie niedostatecznie uzbrojone oczek-

ływały staku wojsk „osi”. Trzeba było dostarczyć im samolotów w czasie najkrótszym. W normalnych warunkach przelot Hurricanem przez środek Afryki byłby sensacyjnym wyczynem, dla pilotów polskich był ciężką pracą i walką z niekończącymi się trudnościami, w okresie rozbudowujących się dopiero lotnisk. Pracowało tu ponad stu polskich pilotów. Polacy obsługują również Daleki Wschód, latając ponad Oceanem Indyjskim do Singapuru.

Złe, a często fatalne warunki atmosferyczne są jedynym nieprzyjacielem ferry-pilotów. Wbrew bowiem kłamstwom niemieckim ani jeden transportowiec przez Ferry Command samolot nie został stracony przez nieprzyjacielskie lotnictwo. Organizacja i praca Ferry Command święci swój największy triumf we wzmagającym się stale bombardowaniu Niemiec, możliwym właśnie dzięki nieustannemu dopływowi samolotów amerykańskich.

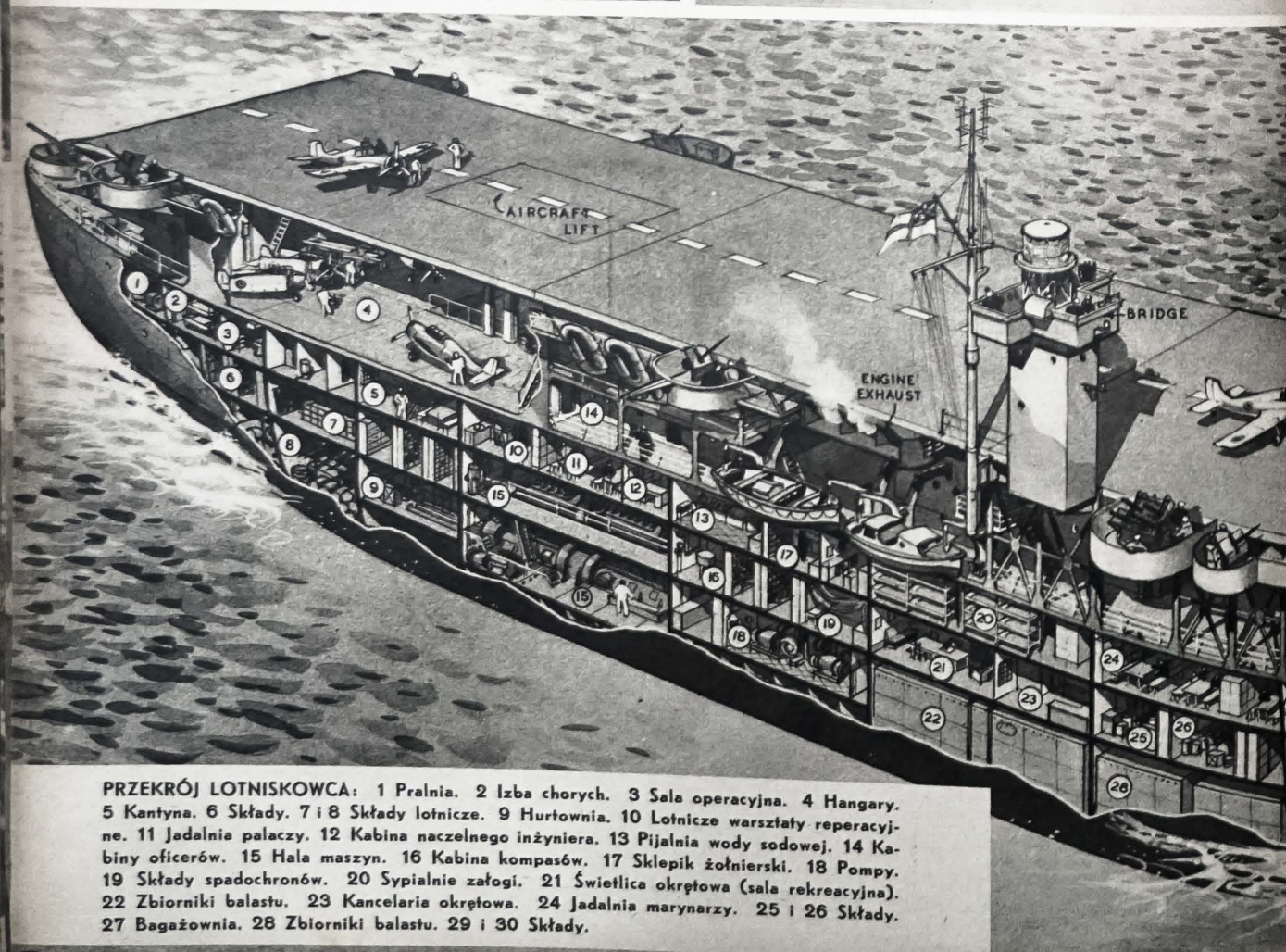
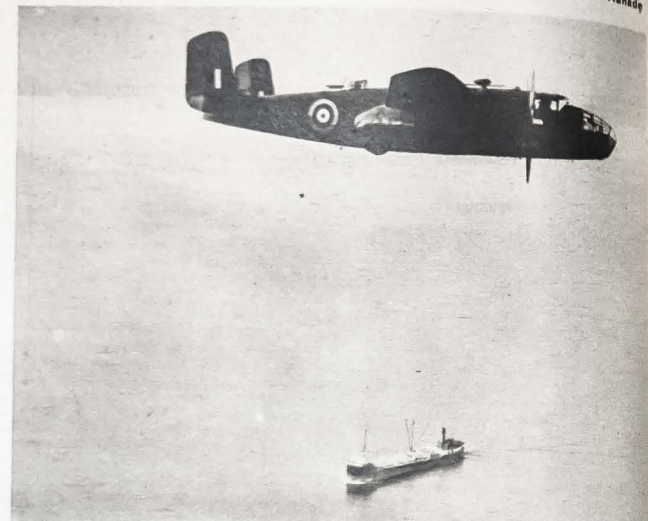
Ferry Command pisze swą historię codziennie, nad morzami i lądami świata, historię ruchomego mostu nad oceanami.

Edward Warszawski

Wielkie lotnisko Ferry Command pod Montreallem. Na pierwszym planie połężne „Liberatory”



Olbrzymi samolot bombowy opuszcza Kanadę



PRZEKRÓJ LOTNISKOWCA: 1 Pralnia. 2 Izba chorych. 3 Sala operacyjna. 4 Hangary. 5 Kantyna. 6 Składy. 7 i 8 Składy lotnicze. 9 Hurtownia. 10 Lotnicze warsztaty reperyjne. 11 Jadalnia palaczy. 12 Kabina naczelnego inżyniera. 13 Pijalnia wody sodowej. 14 Kabinę oficerów. 15 Hala maszyn. 16 Kabina kompasów. 17 Sklepik żołnierski. 18 Pompy. 19 Składy spadochronów. 20 Sypialnie załogi. 21 Świetlica okrętowa (sala rekreacyjna). 22 Zbiorniki balastu. 23 Kancelaria okrętowa. 24 Jadalnia marynarzy. 25 i 26 Składy. 27 Bagażownia. 28 Zbiorniki balastu. 29 i 30 Składy.



Gdzieś w Afryce: polscy ferry-piloci na polowaniu



W „Liberatorze” jest czasem zimno — 11.000 stóp nad Atlantykiem! Załogę ogrzewają wtedy kocy i gorąca kawa.

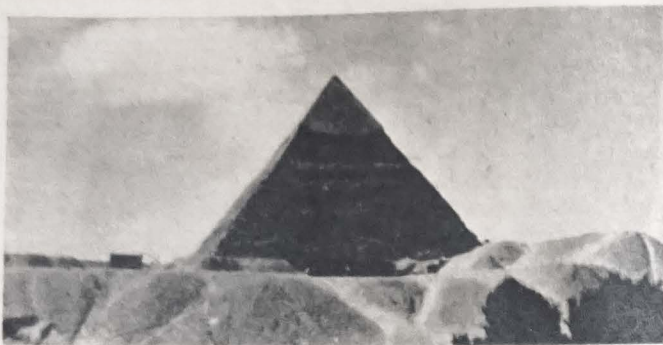
Kto z nas, ślęcząc przed laty na ławie szkolnej nad historią starożytną, nie marzył skrycie o zwiedzeniu ziemi faraonów, spojrzaniu w twarz Sfinksa, zobaczeniu piramid i innych zabytków starożytnego Egiptu? Dzisiaj spełniły się te marzenia. Wielu z nas kręte drogi tułaczki zaprowadziły do Egiptu i jego stolicy Kairu. Tutaj na niewielkiej przestrzeni zgrupowały się zabytki różnych okresów i kultur, więc prastare pomniki z pierwszych czasów faraonicznych, liczące po 5-6 tysięcy lat wieku i szczytki rzymskiej fortecy Babilonu (nie utożsamiać z miastem Babilonem w Asyrii), oraz jeden z najstarszych w świecie zabytków kultu chrześcijańskiego, a wreszcie „najmłodsze”, choć tysiącletnie zabytki sztuki i architektury arabskiej.

Pierwsze kroki kierujemy naturalnie do piramid w Gizah, ongiś zaliczane do jednego z ośmiu cudów świata, a stanowiące jeszcze i dzisiaj jeden z najciekawszych jego zabytków. Już ze wspaniałej, asfaltowej szosy widzimy trójkątne sylwetki, dające raczej pierwsze wrażenie pewnego zawodu. Piramidy oglądane z daleka, bez żadnego miernika porównawczego, wydają się raczej małe. Dopiero, gdy stajemy u ich stóp, czujemy się wprost przytłoczeni olbrzymią ilością masywnych bloków skalnych.

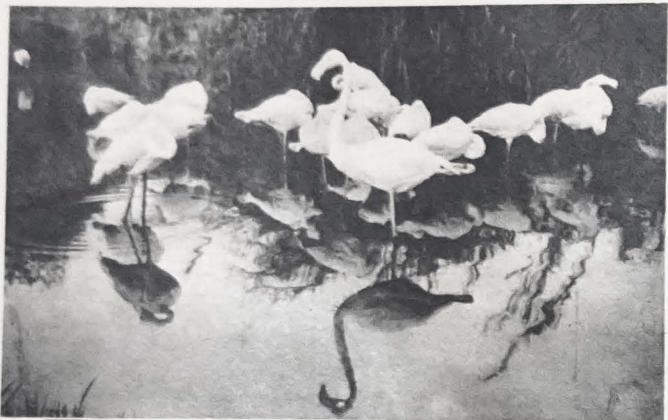
Piramidy w Gizah wybudowane zostały przed 5000 laty przez Faraonów IV dynastii, Cheopsa, Kefrena i Mikrena, którzy już za życia przygotowali sobie niezniszczalne grobowce, mające służyć o potęgę władcy.

Najstarszą i największą piramidę Cheopsa budował przez dwadzieścia lat 100.000 robotników, zużywając na budowę 2.300.000 bloków skalnych, wagi około dwie i pół tony każdy. Gdyby piramidę rozebrać i ułożyć blok przy bloku, otrzymalibyśmy mur o długości wystarczającej na ogrodzenie Polski. Wysokość piramidy wynosi 137 m, długość boku 227,5 m. Wewnętrzne pokój wyłożone są asyryjskim granitem.

U stóp piramid w głębokiej jamie skalnej, odkopanej z piasku, spoczywa Sfinks,



Piramida



Cytadela — meczet Mahomeda Ali

Fragment Zoo



spoglądając z niezmiennym uśmiechem na Wschód, ku dolinie Nilu i strzegąc zazdrośnie tajemnicy swego istnienia. Sfinks jest starszy od piramid, a data jego powstania ginie w mrokach przeszłości. Co miał wyobrazić ten najstarszy chyba pomnik, znany ludzkości, tego nikt dotychczas nie zdołał zbadać.

Wznoszące się obok Sfinksa ruiny, to resztki świątyni grobowej Kefrena z przepięknymi kolumnami granitowymi. Wykuta w skale droga grobowa prowadzi stąd do drugiej z rządu piramid faraona Kefrena.

Tych tak odległych czasów nie pamięta Kair, założony dopiero przez Arabów, którzy zawojowali Egipt w końcu VII wieku po Chrystusie. „Kair” pochodzi od arabskiego słowa „Al Kahira” — zwycięzca. Na parę wieków przed naszą erą wybudowana tu została przez Persów forteca Babilonu, której ruiny znajdują się w dzielnicy starego Kairu (Old Cairo). Tutaj są kościoły koptyjskie z IV wieku.

ŚWIĄTECZNY NUMER „PARADY”

ukazuje się 24 grudnia

w znacznie powiększonej objętości, z kolorowymi planszami, bogato ilustrowany i przyniesie szereg interesujących reportażów i artykułów

Cena numeru świątecznego będzie niezmiernie podwyższona

murów obronnych Kairu, pochodzących z XII wieku z dobrze zachowaną bramą Bab el Futuh.

Po drugiej stronie El Azharu w dzielnicy Gamiel Banat el Guhria znajdujemy przepiękną meczet „czerwony” z XV w. Drzwi z kutego i rzeźbionego brązu uważa się za jedno z najpiękniejszych arcydzieł arabskich. Przylegająca do meczetu średniowieczna brama była miejscem katowania przestępców politycznych, których ciała wieszano w bramie na postach ludności i na żer sępom. Tutaj to powieszony został przez zwyciężców Turków Tamań Bej, ostatni samodzielny arabski władca Egiptu.

Idąc ulicą w lewo od bramy, mijamy piękny meczet „błękitny” i wychodzimy na plac przed cytadelą, która zapoczątkowana została w XII wieku, ulegając później różnym przebudowom. W roku 1811 na jednym z dziedzińców Cytadeli założyciele panującej dziś dynastii Mahomeda Ali dokonali krwawego zamachu stanu, w którym zginęło kilkuset bejów mameluków. Groby ich znajdują się w pobliskim mieście umarłych.

Charakterystyczną sylwetką Kairu stanowi wybudowany z alabastru w połowie ubiegłego wieku meczet Mahomeda Ali, górujący tak pięknie nad miastem. Wrażenie raczej potężnej fortecy, niż meczetu sprawia meczet sułtana Hassana z XIV wieku, znajdujący się na placu przed Cytadelą. Mury jego o rzadko spotykanej wysokości są z kamienia ciosanego, przecięte wąskimi oknami, podobnymi do strzelnic. Wnętrze ozdobione jest mozaikowymi posadzkami i drzwiami z kutego brązu inkrustowanego bogato złotem, — drzwiami prowadzącymi do grobowca sułtana. Kilka tkwiących w zewnętrznej ścianie kul pochodzi z czasu ostrzeżowania Kairu przez wojska Napoleona. Z najwyższego w Kairze minaretu tego meczetu (285 stóp) rozciąga się piękny widok na całe miasto i piramidy.

Niedaleko placu przed Cytadelą, na pagórku, na którym Abraham miał rzekomo złożyć w ofierze syna Izaaka, wielkorządcą Egiptu Ahmed Ibn Tulun w IX wieku wybudował meczet swego imienia. Meczet ten posiada jedyne w swoim rodzaju ornamentacje stiukowe i charakterystyczny minaret z rzadko spotykaną zewnętrzną klatką schodową.

W Kairze trzeba zobaczyć również miasto umarłych, miasto grobowców kailifów. Znajduje się ono w pustyni o kilka kilometrów od Kairu. Zaraz po przekroczeniu wzgórza Tell Qat el Mara u końca ulicy Sakka el Gedida rozciąga się panorama miasta umarłych ze smukłą sylwetką meczetu Kait beja na pierwszym planie. Jeszcze kilkaset kroków, a znaj-

dziemy się w ciasnych i krętych uliczkach między domami, które są grobowcami. Meczet ten, Kait beja wybudowany roku 1464 jest perłą architektury arabskiej: jego przepiękne witraże z barwnych przezroczystych kamieni, o motywach kwiatów, marmurowe posadzki i rzeźby stanowią rzadko spotykane dzieła sztuki. W mauzoleum grobowca, znajdującego się nie z odległością stóp proroka. Według legendy, kto położy rękę na tym kamieniu, poczuje go i przyłoży do pierś, — i tąd strzelają w górę smukłe minarety meczetu-grobowca sułtana Barkuka.

O 30 km od Kairu znajduje się prastara stolica faraonów Memfis ze słynnymi grobowcami w Sakkarze. Wycieczka do tych miejscowości zajmuje pół dnia, organizowana jest przez „Imię”.

Z samego Memfisu nie wiele zostało. Na miejscu wspaniałej ongiś stolicy rośnie palmowy gaj. W cieniu jednak tych faraona Ramzesa II i pamiętający lepsze czasy Sfinks alabastrów. W pustynnej już, odkopanej w ostatnich czasach z piasków, Sakkarze, znajdujemy bezcenne pamiątki z okresu faraonów. Jest więc najstarsza w Egipcie piramida stopniowa faraona I dynastii, Zosera. Jest ona otoczona szczątkami ruin świątyni i grobowców, z których pozostały przepiękne kolumny. O kilkaset kroków dalej pod ziemią znajduje się słynne Serapeum, czyli cmentarz świętych byków Apisów. W 25 niszach, leżących po obu stronach szerokiego podziemnego korytarza widnieją olbrzymie, wykute z jednego granitowego bloku sarkofagi; w nich przechowywały się zmumifikowane zwłoki świętych zwierząt. Tam wreszcie znajduje się jeden z najciekawszych grobowców, grobowiec wielkorządcy Egiptu Ti z czasów VI dynastii; na ścianach tego grobowca przechowały się w doskonałym stanie płaskorzeźby, ilustrujące życie starożytnego Egiptu.

Ciekawą również wycieczką odbyć można do Matarieh pod Heliopolisem (autobus nr 16 — odjazd sprzed dworca kolejowego). W niedużym ogródku przetrwało tam nadzwyczaj stare drzewo figowe, w cieniu którego spoczywał miłośnik Święta Rodzina w czasie swej ucieczki do Egiptu. Pół kilometra dalej na miejscu starego miasta Om wznosi się samotnie obelisk wysokości 66 stóp, poświęcony bogowi słońca w roku 2433 przed Chrystusem. Boki obeliska pokryte są hieroglifami i kartuzami (emblemami) faraona, który go zbudował.

Wspomnieć jeszcze należy o wycieczce do zapory nilowej na początku delty, oraz kairskie Zoo z wielką ilością egzotycznych ptaków i roślin. Poza Kairem, zwiedzić jeszcze trzeba Luksor i Teby, tę drugą stolicę starożytnego Egiptu, Dolinę Królów z szeregiem wspaniałych grobowców faraonów późniejszych dynastii (tam odkryto słynny grobowiec Tutankhamena), ruiny świątyni w Karnaku z Aleją Sfinkсів. Na to jednak trzeba więcej czasu.

Stanisław Romer

Od Redakcji

W związku z opowiadaniem Jana Kielewicza pt. „Wyprawa po Jezyk”, zamieszczonym w numerze 16 „Parady” — na prośbę Oficerów Pułku Uł. Karpackich wyjaśniamy co następuje: Nie jest zgodne z prawdą podane przez autora twierdzenie, że „dotychczasowe wyprawy (po jezka) w tym oddziałów kawaleryjskich, kończyły się fiaskiem”.

Oficerowie i żołnierze z Pułku Uł. Karpackich odbył w opisywanym przez autora okresie — trzy wypadki, które zakończyły się pełnym sukcesem i wzięciem jeńców.

Zdarzenia stanowiące temat opowiesci Jana Kielewicza są dziś powszechnie znane i spisane w dziennikach bojowych oddziałów — tak, że twierdzenie Oficerów Pułku Uł. Karpackich nie może być podawane w wątpliwość.

Str. 3: fot. Schwercz
Str. 4 i 5: fot. „Parada” i por. A. M.
Str. 5: fot. Ministry of Information
Str. 6 i 7: fot. United Nations Photographic Pool
Str. 8 i 9: fot. Inż. W. Ostrowski
Str. 15: fot. Ministry of Information
Str. 16 — Młodsza ochotniczka — fot. Inż. W. Ostrowski

Układ graficzny: JERZY MŁODNICKI



„General Priest” 105 mm haubica

Działo 75 mm — podwoziu Sherman

Artyleria na gąsienicach

Artyleria zamontowana na czołgach jest jedną z najgroźniejszych nowoczesnych broni. W czasie kampanii w Libii i w Tunisie odegrała ogromną rolę „General Priest”. Jest to 105 mm haubica na podwoziu czołgowym. Jeden z „Priestów” w ostatnich walkach we Włoszech zniszczył 14 niemieckich 88 mm dział panc. i szereg nieprzyjacielskich czołgów.

„Bishop” (biskup) jest inną kombinacją dział i czołgu. Na podwoziu czołgu Valentine wmontowane jest działo 25-funtowe. Valentine rozwija szybkość 15 mil na godzinę. Działo 25-funtowe posiada zasięg ognia ponad 13 tysięcy jardów.

Zarówno „Priest” jak i „Bishop” odegrały ogromną rolę w ostatnich walkach we Włoszech, a zwłaszcza desantowe operacje na Sycylii wykazywały w pełni ogromne zalety tego nowoczesnego sprzętu artyleryjskiego. VIII armia używa również 75 mm dział, osadzonego na podwoziu czołgu, typu Sherman.

Typy powyższe broni nowoczesnej są dalszym krokiem naprzód ku usprawnieniu maksymalnie szybkiego transportu ciężkich dział.



„Bishop” — działo 25-funtowe na podwoziu Valentine

„General Priest” w akcji desantowej



