



PARADA



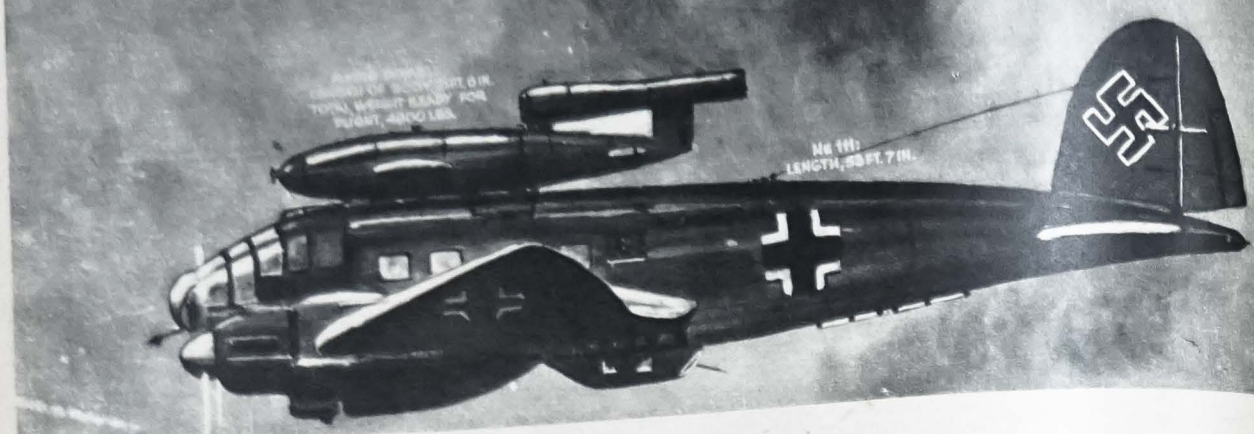
ROK III

NIEDZIELA, 14 STYCZNIA 1945 R.
SUNDAY, 14 JANUARY, 1945

Nr 2 (46)

CENA EGZ.: w Egipcie P.T. 2, w Palestynie 25 mls., w Iraku 30 fils., w Iranie 3,5 rls., w Anglii 6 d., w Afryce Wsch. 6 d., we Włoszech 12 lirów

FLYING BOMB IN LAUNCHING POSITION ON THE BACK OF A HEINKEL 111 BOMBER.
(DRAWN TO SCALE)

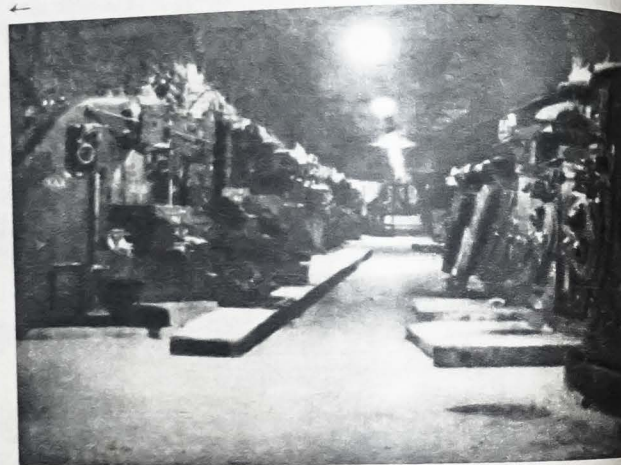


Bomba latająca w pozycji wyrzutowej, na samolocie Heinkel 111

L A T A J A C E B O M B



Na mapie zaznaczono strzałkę kurs, na którym w chwili wyrzutu bomby, powinien znajdować się samolot niemiecki



Maszyny przygotowane do produkcji bomb

Po uwolnieniu Francji przez wojska sojusznicze, wykryto na granicy francusko-luksemburskiej, w pobliżu Longwy, potężną wytwórnię latających bomb — najnowszej broni niemieckiej. Fabryka ta zbudowana przez Niemców głęboko pod ziemią, w kopalni żelaza, była doskonale zamaskowana i całkowicie bezpieczna przed bombardowaniem RAF-u. Na dziesiątki kilometrów ciągnące się podziemne tunele o sklepieniach wspartych żelazo-betonowymi słupami, zaopatrzone w setki maszyn, mogły pomieścić ponad dwadzieścia tysięcy robotników. Zejście do owych zakładów umożliwione było jedynie za pomocą zamaskowanych, elektrycznych wind, komunikacja zaś pomiędzy poszczególnymi działami produkcji odbywać się miała po cięgiem, posiadającym elektryczną lokomotywę o sile 120 HP. Wytwórczość tej fabryki, która jest tylko jedną z wielu podobnych, zbudowanych na obszarze Francji, nastawiona była na sto latających bomb dziennie. W sierpniu 1944 r. rozpoczął się pełna produkcja.

Obecnie, gdy Niemcy wyparci, stracili możliwość wypuszczania cych bomb z wyrzutni, ustawionych w pobliżu Kanału La Manche, przewożą je na samolotach Heinkel 111. Bomba latająca posiada jedynie około 150 mil, musi więc być przewieziona nad Morze Północne, dopiero po znacznym odległości nadaje bombie przyczepionej, lecz nad nim, przeznaczony jest do ataku na Londyn, odłącza ją i powraca do Niemców „worka” w Ardenach, ciężkiego przez kontrofensywę sojusznicy? Pierwsza armia amerykańska wdarła się blisko cztery mile w głąb na 40-milowym froncie północnego skrzydła niemieckiego „worka”, ściskając w ten sposób łykę, między pierwszą a trzecią armią do dwunastu i pół mili. W między-

Żołnierze polscy na ruinach fermy holenderskiej



PARADA

DWUTYGODNIK ILUSTROWANY
ARMII POLSKIEJ NA WSCHODZIE
ROK III

NIEDZIELA, 14 STYCZNIA 1945

FORTNIGHTLY REVIEW OF
THE POLISH ARMY IN THE EAST
№ 2 (46)



Patrol amerykański w pobliżu belgijsko-niemieckiej granicy

Amerykańskie nożyce i niemiecki worek

KORESPONDENCJA WŁASNA „PARADY”

Jak się przedstawia w dniu 5 stycznia sytuacja na froncie utworzonego przez Niemców „worka” w Ardenach, ciężkiego przez kontrofensywę sojusznicy? Pierwsza armia amerykańska wdarła się blisko cztery mile w głąb na 40-milowym froncie północnego skrzydła niemieckiego „worka”, ściskając w ten sposób łykę, między pierwszą a trzecią armią do dwunastu i pół mili. W między-

czasie trzecia armia amerykańska, odrzucając siedem kontrataków niemieckich, odzyskała znów inicjatywę bojową. Zamiast śnieżna nie zdołała przeszkodzić działaniom ofensywnym Amerykanów. Oddziały pierwszej armii, walcząc w białych ochronnych mundurach, zdobyły

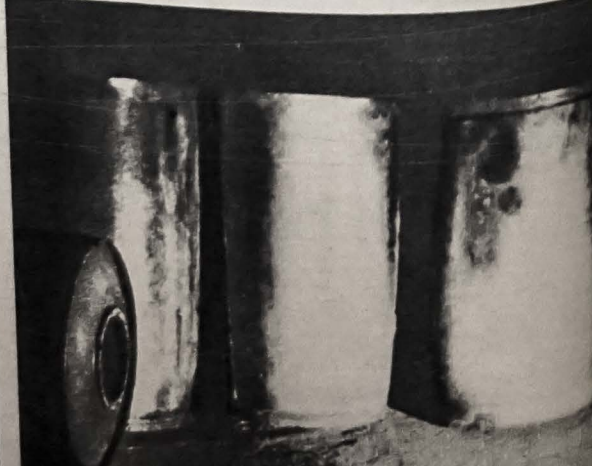
lub dotarły do dwunastu miast, zajętych przedtem przez Niemców, m. in. opanowały miejscowość Bure, cztery mile na południe od Rochefort. Siły tej armii są zaledwie o dwie mile od prowadzącej ze wschodu na zachód drogi, którą dostarczane są Niemcom niezbędne za-

opatrzenia. Z drugiej strony, od południa, oddziały trzeciej armii generała Pattona dotarły również o dwie mile od innej, równie ważnej dla dostaw drogi, prowadzącej przez dno „worka”. Obie, jedyne zresztą drogi, znajdują się pod stałym ogniem artylerii amerykańskiej. Armie amerykańskie, pierwsza i trzecia, uderzają w środek owego 45-milowej głębokości „worka”, grożąc jego roz-

Wejście do kopalni-fabryki latających bomb



Wyprodukowane części bomb



NASZA OKŁADKA



Polskie oddziały pancernie w Holandii
Fot.: Kaystone

- W numerze:
- W SZPITALU MASZYN — Władysław Choma
- CZY ŻOŁNIERZ MOŻE PŁAKAĆ? — Ludwik Brzeski
- NA ZIELONYCH TORACH — Tadeusz Pniowski
- CYRK NAD LOTNISKIEM — Halina Tomaszewska
- PARADA KSIĄŻEK — Tadeusz Wittlin
- PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ



„Krokodyl” — brytyjski miotacz płomieni — na ziemi niemieckiej

Przeciwczołgowe działo amerykańskie na zachód od Dillingen



paniem i odcięciem jednej trzeciej całości. Artyleria położyła zapórę ogniową na Saint Vith, Houffalize i Laroche, trzy najważniejsze twierdze niemieckie w przejściu między obu skrzydłami „worka”. Kiedy siły pierwszej armii są już o pięć mil od Laroche, na zachodnim końcu „worka”, oddziały trzeciej dotarły na ten sam dystans od Houffalize, na końcu przeciwnym.

Po 36 godzinach ofensywy pierwsza armia przełamała pierwsze linie obronne Niemców i posunęła się od dwóch do czterech mil naprzód, na północ-wschód i południo-wschód od Grandmel. Osiażając Odeigne znalazła się 12 i pół mili na północ od przyczółków trzeciej armii.

Pierwszy statek sojuszniczy wpływa do portu w Antwerpii, otwartego już dla dostaw wojennych



Biegiem, biegiem!... Niemcy wzięci do niewoli przez żołnierzy Polskiej Dywizji Pancernej gen. Maczka



Rozwalone ogniem amerykańskim czołgi niemieckie na ulicy miasteczka belgijskiego, na drodze ostatniej ofensywy niemieckiej



Z płonącego czołgu wyskoczył Niemiec... „Ręce do góry!” Niemiec idzie w niewolę amerykańską!



Tu było gorące! Załoga tego czołgu amerykańskiego wystrzeliła ze swego 105 mm działa 2100 pocisków w 21 dni



nicierającej od południa. Najdalszy punkt zdobyty przez tę armię, nie może być jeszcze ujawniony, ale przypuszcza się że jest on gdzieś w okolicy Longshamp. Nie tylko to „niepokoi Niemców. Według bowiem berlińskiego korespondenta niemieckie koła wojskowe rozważają możliwości brytyjskie przełamanie pozycji Niemców w Holandii, w tym samym czasie, kiedy główne siły Rundstedta zajęte są na odcinkach Rubry i Saary. Korespondent ten donosi również, że wielka armia robotników, w tym kobiet i dziewcząt, pracowała gorączkowo tygodniami przy budowie bunkrów, pułapek przeciwczołgowych i rowów nowego „muru”, tym razem — w zachodniej części. Podobno — tak głoszą Niemcy — jest on już dostatecznie mocny, by mógł zatrzymać ofensywę brytyjską w wypadku, gdyby uderzenie marszałka Montgomery, na odcinku Nijmegen, okazało się skuteczne.

Rachunek, jaki von Rundstedt prezentuje ze swej ofensywy narodowi niemieckiemu, nie jest jeszcze kompletny. Pozycje jednak dotychczas wpisane na listę strat wskazują, że cena ostateczna będzie zbyt wielka, jak na przedsięwzięcie, które nie spełniło błyskotliwych i pochopnych obietnic. W czasie od 16 grudnia, dnia startu ofensywy niemieckiej, wojska Rundstedta straciły 40.000 w zabitych i rannych, oraz 20.000 wziętych do niewoli. Ponadto pięć pancernych dywizyj zostało mocno strząskanych. Zniszczono 400 czołgów, a od 16 grudnia do 1 stycznia samoloty sojuszników zestrzeliły 823 aparaty niemieckie. Do tego dnia liczba zniszczonych, lub uszkodzonych samochodów wynosi dobrze ponad 3.500. A przecież obrachunek nie jest jeszcze zakończony.

Wszystko wskazuje na to, że von Rundstedt zdaje sobie sprawę z groźnych mu konsekwencji na wypadek pomyślnej realizacji szarmonizowanego uderzenia pierwszej i trzeciej armii amerykańskiej. Przecięcie „worka” niemieckiego nożycami amerykańskimi oznaczałoby — albo odwrót pełen zniszczenia, lub otoczenie sił Rundstedta. Warunki atmosferyczne odegrają wielką rolę w ostatniej fazie tej toczącej się dzisiaj bitwy, rozpoczętej 16 grudnia ubiegłego roku.

Paryż — nęcący cel, wytknięty siłom niemieckim, jest bardziej daleki, niż kiedykolwiek. (OWI)

CZY żołnierz może PŁAKAĆ ?

Kolumna stanęła. Samochód jadący naprzeciw, prowadzony przez Czarnego, stuknął o jeden z wozów i zepchnął go do rowu. Zgięte błotniki, nadszarpięta chłodnica, rozerwana pokrywa wozu. I na pewno jeszcze jakieś defekty, których właścicielka wozu rozpoznać nie może. Stoi teraz na szosie bezradna, a po usmarowanej twarzy czarna splota. I nic nie może pomóc! Ani to, że sam szef, przodownik Jasia, ją pociesza, ani to, że jedyny w kolumnie



Walka z błotem



mężczyzna — „repiak” — próbuje usunąć uszkodzenie. A ona płacze! W dodatku jakiś fotoreporter znalazł się na miejscu i chce koniecznie zrobić zdjęcie. Dziewczyna, gdyby mogła, rzuciłaby w niego kamieniem... Wrzescie uszkodzenie zostaje usunięte i wozy jadą dalej. Są tęgie majstry w „repie” kompanijnym! Oczywiście, gdyby tylko chłodnica była nadszarpięta, dziewczyna nie płakałaby, sama dałaby radę. Ale tam na pewno było coś o wiele bardziej skomplikowanego...

Kiedy w trzy godziny później dziewczęta przybywają na miejsce, zapada wieczór. Wozy wyładowują benzynę, tak niezbędną dla potrzeb frontu, a potem

Czegoś się wstydzisz...

ręce w kieszeniach spodni i filkę z papierosem w ustach.

Niespodzianie do dyskusji wtrąca się Jasia.

— Nie masz racji — mówi — Jesteśmy żołnierzami, ale nie znaczy to, że powinniśmy przestać być dziewczętami!

Z szefem trudno dyskutować. Wala wrzusza ramionami i idzie myć swój wóz. Ona nie zna się na tym. Nosi krótko ostrzyżone włosy, nie płacze, nie kocha, nie śpiewa wieczorami, jak inne dziewczęta. O, teraz na przykład, już siadają w kucki i rozpoczynają, jak mówi Wala, „pienia wieczorne”. Jasia za to zyskała sobie wdzięczność „beksy”, która przygotowałszy sobie postanie na samochodzie, wychyla się przez rozerwane płótno wozu i przesyła jej pocałunek.

Ciężka to praca



Już pięt po dwunastej — przerwa obiadowa



jadą do lasu świerkowego. Gdyby nie świadomość, że to w Apeninach, można by pomyśleć, że jest się w Polsce, w Tatrach.

Plutonowa kuchenka polowa już jest w akcji. Dziewczęta przy swoich wozach jedzą fasowany chleb z bechem. Za chwilę będzie gorąca herbata. Ciągłe mówi się jeszcze o dzisiejszym wypadku. Czas, żeby dziewczyna, która służy w wojsku tyle lat, nie płakała. Jest się żołnierzem i basta! Tak mówi Wala, a Wala wszystko wie: jest przodowniczką i ma pod tym względem wyrobiony pogląd.

— U mnie jest rygor, porządek i nie ma żadnej beksy! — mówi, trzymając



Marysia gra na organkach, dziewczęta śpiewają kujawiaczki. Odzież obok Jasia — o 100 lat młodsza i 100 razy ładniejsza od Baby Jagi — wróży z kart. Rena nie bierze udziału w zabawie. Siedzi na uboczu i pisze... wiersze. Rena ma swój świat, taki zupełnie inny...

O dziewiętej dziewczęta śpią już na zaimprowizowanych posłaniach w samochodach. Jutro o czwartej jadą z powrotem. Po nowy transport benzyny. I tak co dzień. Jeśli nie benzyna, to amunicja lub sprzęt saperski, mundury, kocz, żywność, świece dymne, urzędzenia szpitalne, ludzie, jeńcy, Włosi ewakuowani...

Jasia obchodzi rejon. Jest zupełnie cicho. Teraz wreszcie może znaleźć chwilę czasu dla siebie. Przedtem prowadziła kolumnę, potem trzeba było załatwić prowiant, meldunki, rozkazy, raporty. U Jasi jest porządek i rygor, jak u każdego wzorowego szefa.

← Przygotowania do drogi



Śmieją się wszystkie — uszkodzenie nie musi być groźne

Kiedy kończy obchód rejonu, idzie nad rzekę, która tutaj, u podnóża jednej z gór apenińskich, pędzi w dół rwącym strumieniem. Jasia siada na wielkim głazie. Woda podchodzi prawie do stóp. Szumią bijące o kamienie fale. Chłodny wicher grudniowy uderza w twarz i rozwiewa włosy. Na niebie zapalają się i gasną błyski pocisków artyleryjskich.

Jasia patrzy przed siebie, gdzieś bardzo daleko...

Ludwik Brzeski

↓ Po pracy zbierają się razem



welna welna welna

Jedną z najstarszych i najpotężniej rozwiniętych gałęzi przemysłu angielskiego jest przemysł tkacki. Brytyjskie materiały wełniane od dawna znane były w świecie jako pierwszorzędne, toteż Anglia wytwarzała je nie tylko na potrzeby własne, lecz również i na wywóz zagranicę. Przędzenie i tkactwo, które początkowo odbywało się ręcznie i było do pewnego stopnia sztuką ludową, zastąpione później maszynami, pomimo przedstawienia na produkcję masową i mechaniczną, bynajmniej nie straciło na swej jakości. Do doskonałości doprowadzone nowoczesne maszyny tkackie pozwalają dziś na wytworzenie wielogatunkowej przędzy, nici różnych grubości oraz najbardziej skomplikowanych wzorów i różnobarwnych deseni.

Stale wzrastające zapotrzebowania i zamówienia na eksport spowodowały konieczność stworzenia specjalnych, olbrzymich, na racjonalnych podstawach prowadzonych, farm hodowli owiec. Dotychczasowe bowiem gospodarskie pasterstwo po wsiach, choć rozposzczelnione w Anglii szeroko, nie mogło już pokryć coraz bardziej wzrastającego zapotrzebowania. Wkrótce za-

Sortowanie wełny



↑ Zakłady włókiennicze w Yorkshire



↓ Cenny owcz merinosa

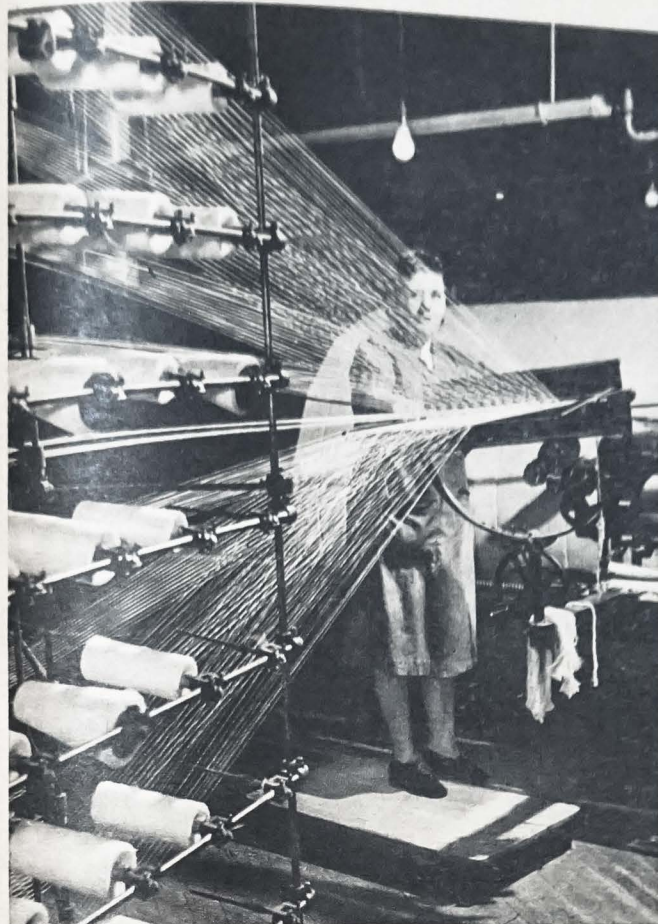


Olbrzymia trzoda australijskich owiec

tem wielkie zakłady przemysłu włókienniczego budowały nie tylko najnowsze urządzenia tkackie i przedalnicze, subsydiowały specjalne szkoły techniczne, kształcały kadry przyszłych majstrów tkackich, lecz również posiadały własne stacje hodowlane olbrzymich trzod owiec wszelkich ras.

Z chwilą wybuchu obecnej wojny, gdy cały przemysł angielski został przestawiony na zaopatrzenie wojska, zapotrzebowanie na materiały wełniane wzrosło niepomniernie. Własne surowce brytyjskie nie mogły już zaspokoić nie tylko rynków zagranicznych, lecz nawet własnego popytu. Celem dostatecznej ilości wyposażenia armii w wełniane sorty mundurowe, Wielka Brytania zawarła z Australią umowę, mocą której całkowita produkcja wełny australijskiej w okresie wojennym i w pierwszym roku po wojnie, zostanie sprzedana Anglii. Rząd australijski zastrzegł sobie jednak, że Wielka Brytania zobowiązuje się z wełny tej pokryć potrzeby wewnętrznego rynku swojego dostawcy.

Australia jest krajem, który dostarcza wełny w największych ilo-

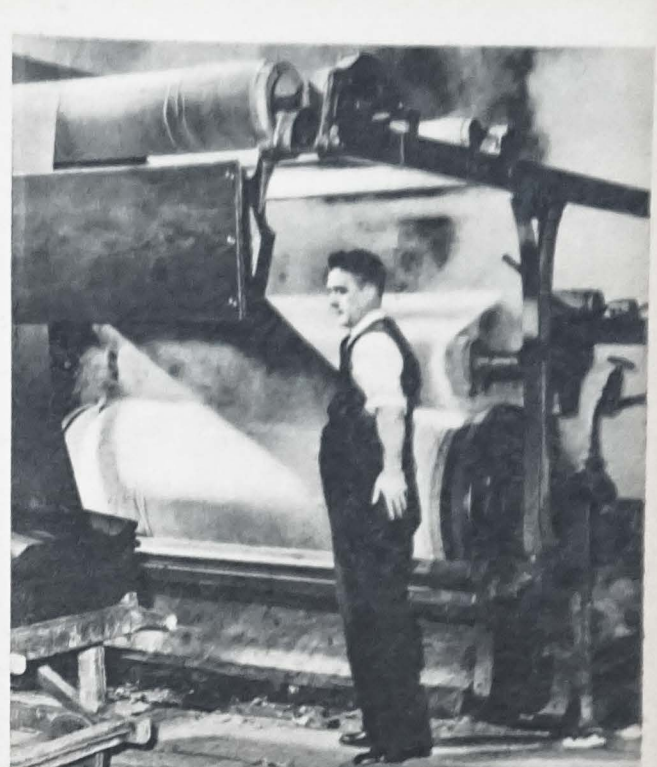


Współczesna przędka przy pracy

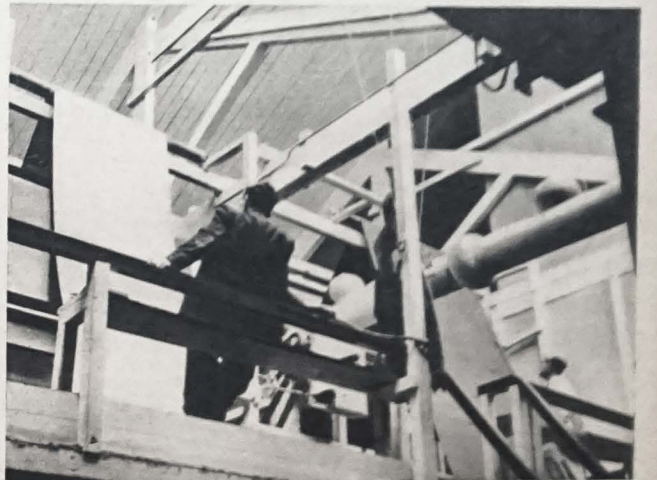
Rysownicy wzorów

ciach. Zaspokaja bowiem popyt czwartej części całego świata, przy czym połowę tych dostaw stanowi wełna najlepszej ze znanych gatunków owiec — Merinosów. W roku 1943 Australia posiadała sto dwadzieścia pięć milionów owiec, z czego osiemdziesiąt procent stanowił gatunek Merinosów. Merinosy są rasą owiec hiszpańskich, które przed laty po raz pierwszy zostały przewiezione z Europy do Australii przez hodowcę kapitana MacArthura. Gatunek ten jest najdroższy. Cena jednego barana Merinosa wynosi od dwu do pięciu tysięcy gwinej. Baran taki posiada na sobie do trzydziestu funtów niezwykle gęstej wełny. Dzięki posiadaniu najwyższych gatunków surowca, wytwórnie brytyjskie mogą zaopatrzyć żołnierzy armii Sprzymierzonych, walczących nieraz w bardzo złych warunkach klimatycznych, w odpowiedniej koce i mundurach.

Maszyna rozdzielająca gatunki przędzy



Jedną z końcowych faz wyrobu sukna



Bale sukna przeznaczone do wysyłki

Przebieg gotowego materiału



W SZPITALU MASZYN



Montowanie opony

Wojnę dzisiejszą można śmiało nazwać walką motorów. Gdziekolwiek spojrzymy, wszędzie spotykamy się z motorem w najrozmaitszym zastosowaniu — więc motocykl, samochód, ciągnik, karier, czołg, traktor — by ograniczyć się tylko do działania wojsk naziemnych.

Jak wielka musi być armia pracowników, którzy te tysiące motorów obsługują, konserwują i naprawiają. Codziennie widzimy niekończące się sznury kolumn samochodowych. Motory grają, przyjemnie działają na „muzyczny” słuch fachowca. Wszystko idzie jak w zegarku. Nagle część kolumny zatrzymuje się. Jeden samochód zawiódł. Motor prychnął, kichał, przerywał, aż stanął. Nie pomogło „piłowanie” starterem, motor nie odezwał się. Podskoczyli sąsiedzi, „głaskali” motor, zaglądali i ostatecznie orzekli, że nie poradzą.

Do REP-u z nimi — zdecydowali. Pojechali wszyscy, pozostał tylko chory samochód.

W innym wypadku lekkie „stuknięcie”, lub poważna kraksa i znowu diagnoza: „Do REP-u”. Gdzie indziej samochód zsunął się z nasypu lub ugrzązł w błocie. Znow słyszymy słowo „REP”, przepłatane bliższymi określeniami jak „patrol ratowniczy”, „ciężki REP”.

Co to za instytucja — „REP”? Zapewne ma coś wspólnego z naprawą, a różne są jej stopnie. W wypadkach popucia samochodu zabiera najpierw głos oddziałowa czołwika naprawcza, coś w rodzaju B. P. O. dla ludzi. Z poważniejszymi uszkodzeniami idzie się do czołwika brygadowej i to jest właściwie pierwszy szczebel naprawy. Wyższym szczeblem jest tu kompania warsztatowa, coś jakby szpital. Ciężko uszkodzone pojazdy wysyła się do warsztatów Korpusu.

Zatrzymamy się w kompanii warsztatowej. Tu dokonują poważnych napraw i usuwają przeważną ilość uszkodzeń. Praktycznie biorąc, jeżeli w „warsztacie” samochodu nie naprawią, to na długi czas należy go wykreślić z rubryki bieżącej użyteczności.

Nasza kompania warsztatowa mieści się w ogromnej hali po fabrycznej. Wszędzie widzimy wiertarki, spawaczki, warsztaty ślusarskie i mechaniczne, wszędzie nad czymś pracują. Czego tu nie robią! Mechanicy i ślusarze wysilają się, aby z różnych kłiek samochodowych zrobić wozy podobne „do ludzi”. Nie będziemy pisać o spawaniu połamanych części, ani o innych technicznych sprawach, bo o tym mogą mówić fachowcy. Napiszemy natomiast o tym, co każdy zobaczy w kompanii warsztatowej.

Pierwsze, co rzuca się w oczy, to intensywna praca wszystkich. Tu nie można dnia przeżyć, nic nie zrobiwszy. Nie udaje się to nawet największym specjalistom od robienia dobrego wrażenia. Wszędzie pracują. Tu piją, tam klepią na kowadła, w innym miejscu zbijają nity,

gdzie indziej malują karoserie. Zajęcia trwają nominalnie osiem godzin dziennie, ale praktycznie przeciąga się to znacznie dłużej. Czasami są takie roboty, które muszą być wykonane możliwie najszybciej i wtedy żadne godziny nie są przestrzegane.

W okresie walk pod Cassino kompania naprawiała tygodniowo 80—90 pojazdów wszelkiego typu. Pojazdy ulegały zepsuciu z powodu złego stanu dróg, były też uszkodzane przez pociski artyleryjskie. Pracowano wtedy bez przerwy, często nie uwzględniając nawet przerwy nocnej.

Obecnie ilość uszkodzeń bojowych jest nieco mniejsza, ale za to przybywa wiele napraw z powodu fatalnej pogody, a co za tym idzie okropnych dróg. Przed kilku dniami dźwig warsztatówki wyciągał z wody karier i samochód. Nasz patrol ratowniczy urządził się bardzo sprytnie. Umiejętnie używając skombinowanego systemu zwykłych bloków, przy pomocy silnych lin nie tylko wyciągał pojazdy z głębokich rowów, czy urwisk terenowych, ale robił przy tym rzeczy znane tylko fachowcom. Zdaje się np., że motor ciągnie ratowany pojazd w lewo, a system bloków powoduje, że rozbity samochód posuwa się w prawo. Manewrują też tak, by uszkodzony wóz, który leży o 15 m niżej, obracać się podczas windowania w pożądanym kierunku i bez dalszych obtłuczeń o skały wyostał się na jezdnię. Z dźwigu jest obsługa bardzo dumna, ponieważ funkcjonuje bez zarzutu od chwili utworzenia kompanii i miał także ten zaszczyt, że po zdobyciu Monte Cassino wyciągał zakopany w ziemi stalowy pillbox niemiecki.

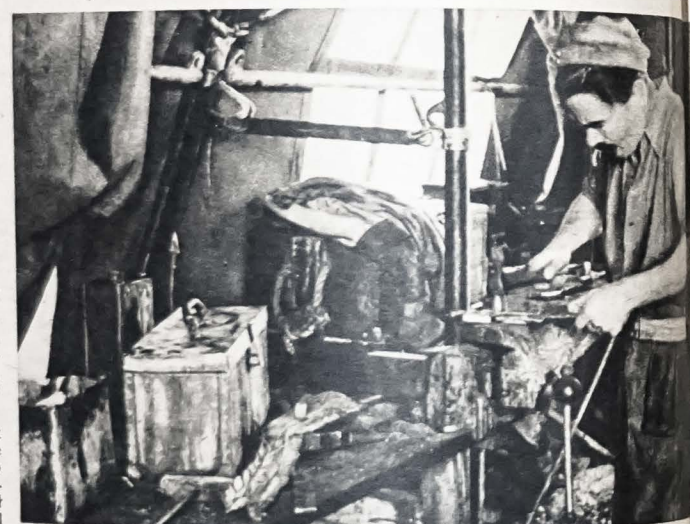
Wiele uszkodzeń jest spowodowanych nieostrożną jazdą, a sprawcy tego nie zdają sobie często sprawy z uszkodzeń, jakie w samochodzie powstały. Przybiega taki zdenerwowany pan do warsztatówki i prosi o mechanika, bo samochód stanął na drodze. Ot, drobiazg, który mechanik usunie najwyżej za godzinę... Tymczasem okazuje się, że w samochodzie uszkodzony jest system kierowniczy, lekko skrzywiona oś, uszkodzona karoseria. Jakis kamienny słupek stanął na drodze, a prowadzący bardzo się spieszył w sprawach... to zresztą nieważne. Nad prowizoryczną naprawą tego samochodu pracowało kilku ludzi w przeciągu dwóch dni. „Na pewno byłby dobrze zjechał i też na czas, gdyby zmniejszył szybkość o tych marnych 50 km!” — powiedział mechanik.

Przed tygodniem przywieziono osobowego Forda, którego kierowca również gdzieś bardzo się spieszył. Zdawało się, że nic już z Forda nie będzie. Jak zaczęli prostować, poprawiać, jak i mierzyć, tak doprowadzili do tego, że po poprawie farby samochód wyjdzie gotowy do użytku za dwa dni.



Ślusarz ↓

Przerwa obiadowa



Spawanie acetylenem ↓

Trudna naprawa



Konserwacja dźwigu ↓



Jeden motocykl i dwóch lekarzy ↓



Wymywanie silnika ↓



Inna rzecz, że nasi mechanicy robią wprawdzie nie cuda, ale dziwy godne zastanowienia. Ściągają jakieś graty, zdawałoby się nic nie warte, rozbierają na drobne kawałki i z dwóch, lub trzech nieboszczyków składają dobry samochód. Zdjęli z jakiegoś porzuconego przez Niemców grata karoserię i dostosowali ją do bantama. Zrobili limuzynę z bantama, to na zimę szczyt marzeń. A oni zrobili! Kto wie, czy na wojnę następną te wspaniałe wozy terenowe nie wyjadą jako limuzyny...

Zołnierze REP-u, jak i kompanij warsztatowych pracują ciężko, nie otrzymując osobnych dodatków, a jednak w rozmowie z nimi nie słyszałem żadnych narzekania. Wściekają się tylko, gdy dostają do naprawy samochody uszkodzone z powodu kawalerskiej jazdy.

Kiedy patrzymy na kolumny sprawnie jadących samochodów, nie zapominajmy o tym, że na taki stan składa się praca setek i tysięcy ludzi. Oni to w znacznej mierze przyczyniają się do tego, że kompanie transportowe i plutony samochodowe oddziałów mają sprzęt mechaniczny w stanie należytej użyteczności. Ci zamorusiani, a tak rzetelni pracownicy wszelkich REP-ów i kompanij warsztatowych dokładają starań, aby napraw dokonać na czas i dostarczyć samochodów oddziałom, które bez tego nie byłyby w stanie wykonać swego zadania.

Dzięki tym mechanikom, ślusarzom, kowalom i innym specjalistom samochodowym żołnierz pierwszej linii dostaje wszystko, co mu do walki jest potrzebne.



Przebieg silnika



Ładowanie akumulatorów



Finisz na prostej: zwycięzca jeszcze nie jest wiadomy

NA ZIELONYCH TORACH

TADEUSZ PNIEWSKI

Najwyraźniejszym, niemal dotykającym wspomnieniem mego wczesnego dzieciństwa jest matka. Mniej z tych czasów pamiętam ojca. Zaraz po nich, w hierarchii wspomnień, idą psy i konie. Pies — wielkie wytłisko, na którym najpierw jeździłem, i wierzchołec — gniazdosz, z którego grzbietem oswajałem się w stajni, a potem na przejażdżkach ojca, asekurowającego mnie silną ręką. Z gniazdosza nie spałem nigdy, z Turka — tak nazywał się pies — wiele razy, kiedy ponosił mnie w jakimś męczącym zapachu krzaki. Tym pierwszym towarzyszem pozostałem wierny zawsze, pomimo, że konie zrzuciły mnie nieraz, a i pieski kiedyś pogryzły, — mimo, że w dalszym miejscu już życiu zwierzęta nie mogły zajmować tego miejsca, jakie mają na wsi. Zwłaszcza koni trzeba było szukać, koni pod siodłem...

Berlin... Pierwszy rok wojny światowej 1914—18. Miałem wtedy siedem lat i z pasją zaczęłem czytać książki Sienkiewicza, May'a i tenigowe zeszyty „słynnego” Nat Pinkertona, a potem kopać piłkę i chodzić na wyścigi konne. Mając lat dziewięć przestałem grać w guziki i kulki kolorowe, stawiając pierwsze kroki przed... totalizatorem. Nigdzie nie czułem się tak pewnie, jak na wielkich torach w Grunewald, Hoppegarten, Ruhleben, Karlshorst, dokąd ojciec nas zabrał, starszego o kilka lat brata i mnie, poprzedzając te premiery emocjonującym pytaniem: „czy chcecie znów zobaczyć p r a d z i w e konie? Złotymi przytyk, skierowany pod adresem mizernych szkap doróżkarskich, spotkał się z naszym pełnym zrozumieniem. Wyścigi konne stały się naszą główną

rozywką. Przez kilka lat dzielił się czas według terminów wakacji letnich oraz odpowiednio do wielkich biegów — płaskich, przeszkodowych i krusaków. Grałiśmy rzadko, tylko wtedy, kiedy ojciec zostawał w domu i powierzał nam pięć

Kto z nich wygra?



Osobliwość: kasa „totka” tylko dla pań



nam się zawsze, że właśnie nasza drobna wygrana zaważyła jego finanse i skłoniła do ucieczki. Raz tylko policjanci skłoni do dzieli z toru siwą babinę, która wyprowadziła zakład; przejęci tą katastrofą wadziliśmy staruszką do bramy, niebardzo ufając jej przytomnym słowom — „tylko bez strachu, ja zaraz wrócę”. Istotnie: po biegu wynurzyła się z innego tunelu, prowadzącego na piękny tor Grunewald, i uczciwie wypłaciła kilka marek za łach, który nie zawiódł naszaskowie przyjeżdżali ze wsi, graliśmy w rolę doradców, dysponując po początkowym niedowierzaniu wielkim kredytem i nam nieźle, bo z wygranej zwykle coś kapło.

Mimo wszystko, nie gra nas pociągała, a piękne, szlachetne konie: wysiłek koni i jeźdźców, ich zgranie wzajemne, i cała sceneria, towarzysząca wielkim wyścigom, te krzyżące, podniecone tłumy, widoczna wszędzie nadzieja i zawód, radość i — jakże często — rozpacz. Dawaliśmy nura w ten tłum, żyliśmy jego życiem i ciągle nowe widzieliśmy w nim zjawiska. Męczyło to, ale i dawało odpoczynek po ogromnej, kamiennej przestrzeni Berlina, wiązało z przyrodą i kofimi daleko więcej, niż z hazardem gry.

Życzliwość ojca, bierny krytycyzm matki, wreszcie specjalnie niskie dla młodzieży szkolnej ceny wstępu — oto elementy, które pozwoliły na rzadkie w naszym wieku poznanie wszelkich tajemnic toru wyścigowego. Wtedy to zapoznaliśmy się z różnymi systemami jazdy żoków — na ucieczkę lub na finisz, na spychanie i blokowanie dogodnego miejsca przy bandzie, nauczyliśmy się odkrywać „kanty”, a przede wszystkim trafnie oceniać przygotowanie i formę konia. W małe zeszyty, kupowane z intencją pedagogiczną (na słówka łacińskie), wypisywaliśmy wyniki upatrzonych koni, uwzględniając stan toru, różnice w wadze, żokeja, trenera i — co najważniejsze — „towarzystwo”, w którym biegał nasz wybraniec, oraz możliwość tzw. nie wyjechania konia. Wytypywane na takiej podstawie konie dość często były pierwsze na celownik, co po pewnym czasie zapewniło nam duży respekt u cygarników, którzy z przyzwyczajenia handlowali papierosami, a z namiętności przyjmowali zakłady i sam grał na wszystkich torach Niemiec, a przed wojną i Europy. Bywaliśmy tej meliny znani nas dobrze, grając nieraz według wskazówek, jakich chętnie udzielałiśmy, rezerwując dla siebie tylko największe „fuksy”.

Każdy z nas, ojca włączając — czasem dotaczał jeszcze i brat, przyjeżdżający z frontu na urlop — miał jakiegoś wybrańca bardzo kiego i zawsze na ognie przychodzącego. Grało się go zawsze, nawet kiedy biegał na prowincji, choćby po marce u cygarnika: raz przecież musi wygrać. Ten niezły system, że złych systemów najlepszy, zwykle się opłacał. Czasem ojciec kropał, czasem i my — radość była wspólna, bo i tak wszystko spływało do tej samej kasy, bardzo wówczas chudej. Pamiętam, że brzydka, jakby parchata klacz RIPI, której konto obciążone już było rodzinną stratą 50 marek, wyszła trzecia i przyniosła nam w Grunewaldzie 480 za 10. Startowało 18 koni i RIPI zagraliśmy z ciężkim sercem, wbrew zaleceniom ojca, który zostając w domu, nakazał zerwać z „parchatą”: „za dużo już nas kosztowała”.

Kiedy dwóch smyków, jeden dziesięć, drugi 14-letni, z radosnym rykiem i pieniędzmi powróciło do domu, ojciec skłonił głowę przed naszym talentem nie tylko wygrania, ale i odebrania takiej kwoty. Dzieciom bowiem nie wolno było grać w totalizator, toteż prosiłiśmy innych graczy o kupno biletu i odebranie wygranej. Piłnowaliśmy uszłego pana jak oka w głowie.

Ody w RIPI trafiliśmy naszego „fuksa”, z zwycięstwo FRA DIAVOLO w tym samym biegu płacono najwyższą kwotę, jaką w ogóle widziałem na tablicach — totka 3670 za 10 marek, a co dziwnie pod tysiąc. Fuks nad fukse, a co dziwne, że koń ten wygrał jeszcze dwa razy we Wrocławiu, dając 300—400 marcy tym szczęśliwcom, którzy widzieli w rek tym szczęśliwcom, którzy widzieli w nim coś więcej, niż przypadkową formę. Nie wszystkie jednak fuksy, choćby najstarszanniej dobrane, odwzajemniają się swym wielbicielom. Był taki śliczny kłusek — PENELOPE, który w ciągu czterech lat nigdy nie wygrał, chociaż zawsze ośniewał swą formą. Jeśli nawet miała już wyścig wygrany, musiała zagałować raz — drugi, i odpaść z dyskwalifikowana. Po prostu nie chciała wygrać, to było oczywiste, ale może właśnie dlatego gałganica pozostawała naszą ulubienicą.

Każdy wyścig był dla nas inny i w każdym koniu coś widzieliśmy, podobnie i z żokami. Po biegach wszystko przechodziło raz jeszcze przez dyskusję



i przypuszczenia „co by było”, jak film powtórnie oglądany, w zwolnionym już tempie. Na drugi dzień, w sypialnym pokoju rodziców dosiadaliśmy koni i wygrywaaliśmy biegi — „w cuglach” lub „o łeb”, ściśle według programu. Bratu jako starszemu, przypadała częściej rola zwyciężskich żoków, mnie dostawały się dystanse krótsze, nagrody pośrednie. Jeździłiśmy na poręczach od żódek, należące „osiódłanych”, rzecz jasna — pół stojąc, na bardzo krótkich strzemionach. Pamiętam, że taki „bieg” tylko raz nam się nie udał: powtórka historii, która na torze przeszkodowym w Karlshorst wywołała wiele śmiechu. W ciężkim steepu startowały trzy konie. Krótko po starcie przeszły w kurcgalopa, potem w kłusa, w stępa, wreszcie stanęły. Zaden jeździec nie chciał prowadzić przez trudne przeszkody. Dopiero po wielkiej wrzawie na trybunach znalazł się odważny, stawkę poprowadził i wyścig — przegrał. Na repetycji w pokoju sypialnym brat mój, który podjął się tej roli, zawiódł w chwili krytycznej i po prostu — nie mogliśmy „ruszyć z miejsca”. Nie pomogły moje zapewnienia, że trzeba wyścig ukończyć, zapewnienia, że trzeba wyścig ukończyć, że brat zlał z poręcz, mając dosyć — jak z powagą kwaterana oświadczył — tej głupiej zabawy. Nie wytrwał w tym jednak i poręcz żódek przestał nam służyć jako konie dopiero, kiedy u schyłku wojny na letnich wakacjach, spędzonych pod Leszmem, poznaliśmy prawdziwy smak jazdy konnej i wyścigów, ukradkiem urządzanych.

Wyścig już wygrany!



coraz lepiej, konie wyglądały też lepiej, odpasane dodatkowo, bo po południu i wieczorem spędzaliśmy w stajni, zająmając Jasia i Franka z cugowej z tajemnicami toru wyścigowego i możliwościami kariery żokeja.

Prowincjonalne tory Polski i wielki tor Warszawski. Poznań, Katowice, Lwów, Wilno i Sopoty — wszędzie inaczej i wszędzie to samo. Pełne trybuny, wielkie wypłaty, wielkie i małe kanty, psucie faworytów i niespodzianki fuksov, rażki faworytów i tak przyjemne dzentelbierze żokajskie i tak piękne, szlachetne meńskie, i konie — piękne, szlachetne

konie. Nie byłem już brzdącem, wolno mi było grać i przegrywać, znałem systemy gry, zdawało się, że wszystkie, nikt mnie już nie mógł nabrać na „łupy stajenne”, a jednak — jednak nie ogarniało mnie żadne zblazowanie. Niech nadszedł dzień wyścigów, na paddock wyszły pierwsze szkapy, i dzwonek puścił je w bieg, a zatrzymał totka, niech do rowu jeździec doprowadzał... — zjawiało się podniecenie, gorączka — wyścigowa czy koińska, nawiązej, jak chcesz!

Mogły być pioruny, lać deszcz, a kasa studencka starczył tylko na bilet autobusowy i wejście, musiałem być na Ławicy, na tym najładniejszym dla mnie torze. Działo się to wszystko według ustalonego ceremoniału, dość spokojnie, jak w domu. Na trybunie grała orkiestra „strzałków” lub piętnastki, na torze obce konie porały się z przekleście stromą górą, a coroczną atrakcją biegów był zawsze steple Wielkopolski 6.400 metrów, gromadzący najlepszych jeźdźców przeszkodowych Polski i obfitujący w krakusy. Sensację na wesoło i na wypłaty stanowią bieg włóciański, w którym na różnych podjeżdżkach „ścigali się” synowie gospodarzy wielkopolskich, często na oklep i nieraz gubiąc konia jeszcze przed mełą.

Tulał jeździł, potem trenował konie hr. Mielżyńskiego z Iwna, żokęj Tuchotka, którego pamiętam z torów niemieckich. „Von Tuchotka” — jak mówili nam Niemcy — pochodził ze znanej w Wielkopolsce rodziny ziemiańskiej: chłopak nie chciał się uczyć i rodzice zrobili krótki proces, oddając go na chłopca stajennego. Kariera wymarzona! Tak przynajmniej sądziłem, kiedy opowiadał o tym ojciec i kiedy obrywałem niedostateczne stopnie u polakożercy Hoffmana, późniejszego socjalistycznego ministra oświaty Republiki Wejmarskiej. Ostatecznie — nie udało mi się z tą karierą, stwierdziłem póź-

Na paddocku

biając sam sobie gorączką wyścigową, dawniej tak silną... Piękny tor w Bukareszcie tak podobny do polskich, szczególnie nowych wrażeń dać nie mógł. Trwałszym wspomnieniem jest jedynie ogień o milę nazwie „SLUCHAJ, PANIENKO”. — klasyczny przykład pozorów, które mylą. Rzadko piękny był rzadkim na torze galanem, niezdatnym nawet dla kantów. Wyścigi za to egipskie nie zawiody oczekiwań. Jeśli co w Kairze, to właśnie one są naprawdę egzotyczne.

Konie — nie! koniki... są zupełnie inne, niż w Europie. Piękne arabskie konie, no — większe konie, mają tempo dość podobne do galopu psieków, jazda żoków naogół bez żadnego systemu, wypracowane zwycięstwa są rękodzielną. Tłum jest leż lyny, pstrzo przemieszany czerwonymi łezami, białymi powłóczystymi szatami i mundurami wojskowymi, i mimo przewagi tubylczych żywiołu, znanego z temperamentu, dziwnie milczący podczas biegów i jakby obcy tej emocji, jaka zwykle otacza zielone tory. Czyżby i to także tłumaczył można panującym na Środkowym Wschodzie — „malesz”?

Na małym torze klubu Gezira trudno przejąć się sportową stroną wyścigów, w których Europie, a zwłaszcza Warszawie, przypominają nam jedynie znani i na naszych torach żokeje — Garcia i Cillag. Raczej przyglądać się warto egzotycznym typom: poznański kibic stajenny, z którym śledzą ukradkiem wierzni wyznawcy, kibic w meloniku na głowie, z cygarem w ustach — tutaj reprezentowany jest przez zgarbionego, siwego szekia, który brunatnym burnusem okryty, snuje się między paddockiem a stajniami. Podobno gra z dobrymi wynikami. A grać jest w Kairze bardzo trudno, forma bowiem koników arabskich waha się tak fantazyjnie, że wszystkie utarte systemy gry diabli biorą. Zdeklarowanych faworytów nie ma, fuksy wygrywają niemal z regułą. Żeby trafić trzeba mieć raczej dobre „nosa”, niż orientować się jakimikolwiek zasadami zielonych torów. Polacy jednak wykazują i tutaj szczególną pomysłowość, sprawdzając również na wyścigach, że — pieniądze leżą na ulicy, trzeba je tylko podnieść...

Taki właśnie „system” znaleźli Dziuk i Tadzio. Jest bardzo prosty: być pod dobrą datą i pomylić daty. Przyszli na tor w niedzielę, w humorze dobrze zaprawionym alkoholem. Grając w totka od pierwszego biegu, nie spozstrzegali się, że stawiają na konie z wyścigów sobotnich, — w programie różnica drobna kilka ston, na torze — ogromna: inne konie, dystanse, wagi... Trafili raz dobrze, drugi raz jeszcze lepiej. Szansa za szansą, wypłata za wypłatą!

Dziukowi coś niewyraźnie: — Słuchaj — mówi — to inny dystans, niż w programie. — Głupstwo — rznie Tadzio — widocznie zmienił... W innym biegu nie zgadzają się znów numery, za wiele jest koni. — Dopisali! — przecina wątpliwość Tadzio.

Kiedy wreszcie dostrzegli omyłkę, przewrócili kilka kartek programu i w ostatnim biegu zaczęli grać lepiej, z dnia... następnego. Nigdy nie mieli większego szczęścia. System dobry, jednak nie do naśladowania...

Wojna obecna nie wszystkie kraje zagarnęła jak Polskę totalnym zniszczeniem i cierpieniem. Odzieniedzie zostały się wyścigi, nawet tam, gdzie nie osłabła się neutralność. W wojennej wędrówce przekraczałem nie tylko granice, ale i zielone tory, na których przetrzeź od startu do celu, bez powodzenia, nie dlatego, że jest ładny, ale dla nazwy tak harmonizującej z przesadzoną z góry przegrana. Ten BLACK-OUT jest mi bliski, czuję się z nim związany tym black-outowym poczuciem, że i ja przegrałem już wyścig mego życia — o wiele, wiele długości.

Szukają najlepszego „systemu” wygrania



PARADA KSIĄŻEK W KRAJU BIAŁEGO ORŁA

Ilustracje z książki „LAND OF THE WHITE EAGLE”

Brytyjskie wydawnictwo „Maxlove” w Londynie ogłosiło drukiem cały szereg angielskich książek o Polsce i Polakach. Należą do nich: „Eagles in Exile” (Orły na wygnaniu), „Polish Wings over Britain” (Polskie skrzydła nad Anglią), „Seafaring Poland” (Polska nad morzem), „Britain and Poland” (Anglia i Polska) i wiele innych. Na szczególną uwagę zasługują książki angielskiej pisarki Eileen A. Arthurton, pt.: „Poland — Land of the White Eagle” — „Polska, kraj Białego Orła”. W słowie wstępnym autorka skromnie zaznacza, że utwor jej bynajmniej nie pretenduje do miana wyczerpującego dzieła o Polsce, jej historii i literaturze. Jest to jedynie pobieżny szkic o kraju Białego Orła, o którym brytyjski czytelnik jeszcze do niedawna myślał, jako o jakiejś egzotycznej krainie.



Łódź — polski Manchester

Całość została ujęta w trzydziści rozdziałów, z których niemal każdy stanowi zamknięty w sobie krótki nowela, lub opowiadanie. Książka rozpoczyna się opisem hejnah z Wieży Mariackiej i opowieścią o strażniku tatarskiej, która przesyła królą trebacza. Po literacku, barwnie i żywo podane również zostały legendy o smoku wawelskim, Krakusie i Wandzie. Opis prehistorycznych zabytków odkopanego Biskupina autorka kończy dość powną uwagą, iż osada ta jest tak ciekawa i świadcząca o starej kulturze, że bogaci Amerykanie z pewnością gotowi byłby zapłacić każdą cenę, by przenieść prastary Biskupin do Stanów Zjednoczonych.

Kreśląc życie i obyczaje w dawnej Polsce pisarka tłumaczy angielskiemu czytelnikowi polskie znaczenie nazw miesięcy tak charakterystyczne dla naszego języka. Zaden bowiem inny naród europejski nie posiada w swej mowie specjalne nazwy dla miesięcy. Między

narodowy April—to polski kwiecień, miesiąc kwiatów, August—sierpień, gdy w polu sierp dzwoni, a November—listopad, gdy z jesiennych drzew opadają liście. Literytura polska omówiona jest w książce angielskiej pisarki dostatecznie, by czytelnicy mogli zapoznać się zarówno z nazwiskami naszych poetów, jak i rodzajem ich twórczości. W „złoty wiek Polski” przy nazwisku Kochanowskiego brytyjski czytelnik dowie się o tragizmie ojcowskiej miłości Jana z Czarnolasu, mając możność zapoznania się z jednym z jego Trenów w przekładzie Johna Bowringa.

Gdy Eileen Arthurton pisze o „Wielkiej Emigracji”, Mickiewicz nie tylko jest poetą — podbitego państwa, lecz i wiesz-



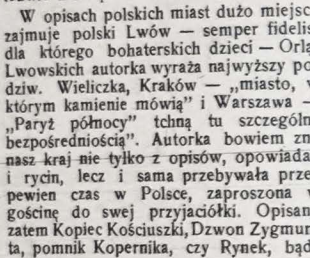
Gdynia

czem narodowym, którego Księgi Pięćgrzymstwa, potrafi brytyjska autorka u przystępnym angielskiemu czytelnikowi. Podróżując wraz ze Słowackim na kartkach „Kraju Białego Orła” po Grecji, Egipcje i Włoszech cudzoziemiec zrozumie smutek poety zamkniętym w jednym z największych polskich wierszy „Smutno mi Boże” w przekładzie E. Sinclaira.

Wielkich ludzi, jakich Polska wydała, opisuje autorka nie sucho, informacyjnie, szkolarcko, czy encyklopedycznie, lecz przede wszystkim: artystycznie. Dzięki temu nie występują oni tutaj jako spiżowe posągi, lecz żyją w książce wraz ze swoimi codziennymi troskami i wlotami bardziej bliski czytelnikowi. Maria Curie Skłodowska jest tu nie tylko sławną uczonką, lecz również ubogą pensjonaryką w Polsce, gdzie w obawie przed rosyjskim dyrektorem gimnazjum, uczy się

potajemnie polskiej historii i literatury. Chopin, to nie tylko genialny kompozytor, lecz i zwykły człowiek w kręgu prywatnego życia przeżywającego, na słonecznym Majorce, dziwny romans z leciwą Madamą Georges Sand. O Kościuszcze autorka ilustruje dość charakterystyczną wzmianką. Otóż, gdy później jeden koncert w Anglii przynosił Paderewskiemu tysiąc funtów, to za swój pierwszy występ w Londynie wirtuoz otrzymał za ledwie dziesięć funtów.

W opisie polskich miast dużo miejsca zajmuje polski Łódź — semper fidelis, dla którego bohaterkich dzieci — Orłat Lwowskich autorka wyraża najwyższy podziw. Wieliczka, Kraków — „miasto, w którym kamienie mówią” i Warszawa — „Paryż północy” tchną tu szczególną bezpośredniością. Autorka bowiem dla naszego kraja nie tylko z opisów, opowiadań i rycin, lecz i sama przeżywała przez pewien czas w Polsce, zaproszona w gościnę do swej przyjaciółki. Opisany zatem Kopiec Kościuszki, Dzwon Zygmunta, pomnik Kopernika, czy Rynek, bądź



Drewniany kościół w Tatrach

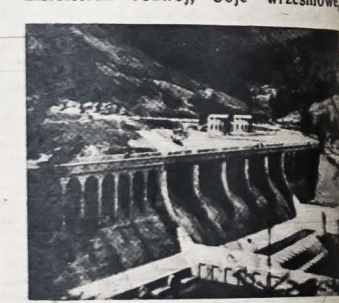
warszawskie Łazienki, Stare Miasto i pałac wilanowski pulsują żywym słowem narratorskim, który nie tylko miejsca te oglądał, lecz i widokiem ich szczerze się przejął. Polskie Boże Narodzenie, gdy na Pasterkę idzie się po skrzypiącym

śniegu opisane z talentem, dzwoni w lej książki podziwkiem sanek, pachnie chinią i bakaliaami i rozbrzmiewa czeremchem wesołe, na które Angielka została zaproszona, lśni tu barwami wstążek, pawich



Pałac Łazienkowski w Warszawie

piór i huczy tupotem roztańczonego pióra w takt wiejskiej kapeli skrzypce i basenki. W książce swej brytyjska przyjaciółka Polski opisuje następnie rozbiory Rzeczypospolitej, Jej zmartwychwstanie, dwudziestoletni rozwój, boje wrześnie



Zepora wodna w Rożnowie

walki Armii Krajowej i czyny polskiego żołnierza poza granicami Polski. Książka Eileen Arthurton rzeźbiona i literacka, ilustrowana wieloma zdjęciami, a przede wszystkim przepojona głębokim dla nas i szczerą serdecznością, która szczupła, jest z pewnością dobrą propagandą polskości wśród Anglików.

TADEUSZ WITLIN

*) Eileen A. Arthurton, „Poland — Land of the White Eagle”, „Maxlove”, Londyn.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

WYBÓR POLSKI

Z pól artykułów, jakie ostatnio ukazały się na temat Polski w prasie zagranicznej, zwraca uwagę głos „TIME AND TIDE”. Londyjskie pismo stwierdza, że rozwój wydarzeń powiększył szeregi polskiej opozycji wobec polityki, która w Istocie stała się polityką jednostronną ustępstwa przed żądaniem Rosji. Jakże to wydzierżawienie Wyltca przez „TIME AND TIDE”? straszna tragedia powstania warszawskiego, istniejący nadal problem Polaków deportowanych do Rosji w latach 1939 do 1941, aresztowania żołnierzy Armii Krajowej i trwające ciągle deportacje, ostatnio wręcz oficjalne obłudne nadejście do natchyniastowej wymianie ludności na wszykłych tych ziemiach, które są przedmiotem żądań rosyjskich.

„Wybór Polski” — taki jest tytuł tych uwag angielskich. Wybór — jednej z dwóch możliwości: zaspokojenie żądań Rosji, albo wytrwanie przy zasadach, przysięgających powziętych w Wrześniu decyzji walki. Wobec takiej alternatywy „żaden cudzoziemiec — pisał „TIME AND TIDE” — nie może odmówić się doradzić Polakom wybrania utworzonej drogi”. I przytacza ostatnie oświadczenie prezesa Komitetu Lubelskiego: „Jedność jest możliwa tylko na naszej platformie”, by stwierdzić, że stworzenia to cienne perspektywy nawet

na wypadek powrotu Mikolajczyka na stanowisko premiera”.

W zakończeniu artykułu zawarte jest uznanie tego wielkiego kapitału — największego kapitału — jaki armia polska daje codziennie kierownikom naszej polityki i wszystkim orędownikom Sprawy polskiej.

ODPOWIEDZ SOCJALISTÓW AMERYKAŃSKICH

Komitet Lubelski zorganizował tzw. „Polską Partię Socjalistyczną”, która wysłała telegram do amerykańskiej partii socjalistycznej, domagając się pośrednio uznania partii i Komitetu w Lublinie. Socjalistyczny tygodnik nowojorski „NEW LEADER” zamieścił w tekście odpowiedzi, wykastnej przez Narodowy Komitet Partii Socjalistycznej w Ameryce i adresowanej do Drobnera, do Moskwy. Czytamy w nim m. in.: „Na podstawie naszych wiadomości nie możemy zrozumieć, że pozwolacie sobie na przemawianie w imieniu polskiego socjalizmu. Uznana Polaka Partia Socjalistyczna, która jest głosem Akcji Podziemnej, ma swe siedziby zarówno w Londynie, jak i w okupowanej Polsce. Przewodzą jej tacy weterani walki robotniczej, jak Arciszewski i J. Kwapiński. Z całego upoważnienia wy przemawiacie? Powstanie warszawskich robotników? Powstanie w 1944 r. zostało uznane jako jedna z najważniejszych kart historii walki o wolność. Osobna wzięła udział w godnej pogar-

dy napaści na dzielnych robotników Warszawy, oskarżając ich o zbrodnicze zwalczanie hitlerizmu. Jesteśmy z wami zgodni co do konieczności odnowienia międzynarodowej organizacji socjalistycznej, ale można tego dokonać jedynie na podstawie socjalizmu demokratycznego w opozycji do wszelkich totalizmów, imperializmów i polityki siły. W takiej organizacji miałbyżeż znamienity udział uznana Polska Partia Socjalistyczna, mająca za sobą wspaniały rekord 52 lat walki o socjalizm i międzynarodową współpracę oraz o wolność narodową?”.

WIZJA NOWEJ WOJNY

Wychodząca w Kalrze prasa rozpatrywała dotychczas międzynarodową sytuację polityczną, zwłaszcza przytęlię perspektywy, w sposób tak optymistyczny i omijający wszelkie trudności, że wprost karykaturalnie wykreślony. Pierwszy głos otrzeźwienia odezwał się 22 grudnia na łamach „THE EGYPTIAN GAZETTE”, dla którego ukazujący się dzisiaj obraz przystojno miewalnego świata wydaje się bardzo nieadekwatnym. Sojusznicy — dowodzi dziennik angielski — zbliżają się do końca wojny powstającym w uwolnionych krajach. Traktowanie sporu międzynarodowego nie może być pozostawione tylasewelitowi i Stalinowi. Churchillowi, Roosevelitowi i Stalinowi. Co do sprawy polskiej, „THE EGYPTIAN GAZETTE” stwierdza nacisk angielsko-amerykański na rząd polski, aby doszedł do porozumienia z Rosją, Anglią, a potem z Stanami Zjednoczonymi, co jest zgodne z jego interesami przed konferencją pokojową mogą być uznane jedynie w

razie zgody obu zainteresowanych państw. I dalej pisze dziennik angielski: „Oskarża się już W. Brytanie — szalenie czy nieuczynie — o mocne mieszanie się do wewnętrznych spraw mniejszych narodów. Trudno też opędzić się przed zarzutem, że międzynarodowa polityka bierze zbyt obrót. Zakwestionować można działanie państwa na bytko kapitalistycznych. Postawa wolem Rosji zarówno w sprawie nafty perskiej, jak i przystąpienia Polski, wzbudza poważną krytykę. Narody Zjednoczone znajdują się, zdaje się, w niebezpieczeństwie zapomnienia w Dumy Atlantycznej, a konferencja w Dumbarton Oaks nie wypełniła związanych z nią wielkich nadziei. Problemy przystętu mogą rozwinąć tylko szczerza rospólnę podstawę i po pełnej, otwartej dyskusji, a bez zamkniętych drzwi i osobistych decyzji meżów stanu, które po omacku szukają natychmiastowych, dogodnych rozwiązań”. „Ostatnie dzienniki angielski opiniodawca się za odroczeniem trwających decyzji do chwili, w której możliwa będzie międzynarodowa konferencja. W przeciwnym razie: „Decyzje dziś wydane, jeśli wydadzą się spiesznie bez zgody wszystkich narodów, prowadzić mogą jedynie do wojny jeszcze większej i bardziej okropnej”. Tytuł „THE EGYPTIAN GAZETTE”.

PRZEWODNICTWO W EUROPIE

Pod tym tytułem amerykańskie pismo „THE NATION” wystąpiło z bardzo ostrą krytyką dotychczasowej polityki państwa anglosaskich wobec zarządzeń jakie już powstały i jakie jeszcze się zapowiadają w Europie. Istot-

Dochodzi godzina siódma. Słońca już nie widać, ale w stronie, gdzie zniknęła za horyzontem, niebo czerwień się jeszcze i złoci. Jak dekoracje teatralne, sterczą tu i ówdzie ku górze czerwonograniste piramidy żużli węglowych. Czarne smugi dymów z kominów fabrycznych smują się po niebie.

Jesteśmy na sojusznym lotnisku północy Francji, w samym sercu tak zwanego Pays Noir — francuskiego zagłębia węglowego. Polacy, jest tu ich całe skrzydło myśliwskie — polecili gdzieś na Holandię i wrócą dopiero za pół godziny; na razie oprowadza mnie po lotnisku jeden z oficerów personelu ziemnego.

Czarny Kraj, to główne skupisko emigrantów polskich, górników. Jest tu ich wiele tysięcy i dobrze się złożyło, że wędrując po Francji niemal od dnia inwazji, lotnicy polscy znaleźli się właśnie w tych rejonach. «Przywitano nas tu fantastycznie — mówi porucznik — zaraz tego samego dnia, kiedy przyjechalimy, zaczęli się schodzić Polacy na lotnisko, znośli nam prezenty, zapraszali do domów, a kobiety od razu pozabierały nasze ubrania i bieliznę do prania i naprawy. W Roubaix urządzono dla nas specjalne przyjęcie i akademię; a następnego dnia górnicy i ich synowie przysli ławą na lotnisko zgłaszając się na ochotnika do wojska».

Ponieważ władze polskie w Francji nie miały jeszcze aparatu potrzebnego dla rekrutacji ochotników, a lotnikom zaś było odyślać ochotników z niczym do domów, załatwili więc sprawę po swojemu: pustą dom koło lotniska zarekwirowali na baraki i sami mieszkając pod namiotami, umieścili pod dachem nowych żołnierzy. Podzieliłi się też z nimi swymi racjami, żywnością, papierosami i nawet mundurami. Wojsko ochotnicze skoszarowane przy lotnisku liczy już dzisiaj przeszło dziewięćset ludzi.

«Poza tym na lotnisku nic się specjalnego nie dzieje — mówi dalej porucznik — Od sześciu tygodni nie widzieliśmy już Niemców, latamy przeważnie na bombardowania w bezpośrednim parciu wojsk lądowych. Robota jest może mniej efektowna, ale przyjemniejsza».

Idziemy do Flying Control. W ciężarówce z oszklonym dachem siedzi oficer służbowy, rudawy, różowy, uśmiechnięty Anglik. Dokoła, ze wszystkich stron, tablice rozdzielcze, zegary, światełka, telefony. Z właściwą swa-

cają flegmą, podnosi to jedną, to drugą słuchawkę telefoniczną. Flying control... flying control... flying control... W megafonie słychać co chwila urwki rozmowy, trudne do zrozumienia w ogólnym szumie i zgiełku, jaki panuje w eterze. «Pierwszy polski dywizjon powinien lądować za siedem minut» mówi nam Anglik.

W tej chwili w radio odzywa się, wyjątkowo czysto i wyraźnie, głos po polsku: «Lewy, co mi waznisz na skrzydłół Odwall Co?» Chwila ciszy i ten sam głos: «To zabieraj się bracie ile masz gazu i wal do chałupy, rozumiesz? Wal do chałupy! Over».

Drugi dywizjon jest właśnie nad celem. Widocznie kogós postrelali. Chałupa jest o dobry kawał drogi od Holandii. Wychodzimy z Flying Control, wypatrywać Spitfire'ów Dywizjonu Krakowskiego, które zbliżają się do lotniska. Słońce już zupełnie znikło, i tylko gdzieś tam chmury się jeszcze różują; podnosi się zimny, przenikliwy wiatr jesienny. Dowódca dywizjonu 28-letni major Witold R. patrzy z niepokojem w górę. Niebo coraz ciemniejsze, a tu przecież dwadzieścia kilka Spitfire'ów musi jeszcze wylądować.

Nareszcie ukazują się na horyzoncie samolot. Wielkie czarne płaszczyzny przelatują na kilkadziesiąt metrów zaledwie nad ziemią, z szumem i warkotem okrąży lotnisko i podchodzi do lądowania. Nie Spitfire, ale Liberator! Ledwo pierwszy usiadł, wpada na lotnisko drugi. Trzeci... Dopiero po chwili, z północy nadlatuje pierwsza szóstka Spitfire'ów. Są o kilka-

Cyrk nad lotniskiem

set metrów wyżej, niesłychanie małe i zwinne w porównaniu z sapłymi czterosiłkowcami. Robią jedno okrążenie, rozsypują się do lądowania, jeden już jest na prostej do «runway'», gdy nagle brutalnie przecina mu drogę jeszcze jeden Liberator. «Co jest, co...?» woła z burzeniem dowódca flightu i biegnie do Flying Control.

«Jest cyrk» — mówi wracając po chwili. Pierwszorzędny cyrk. Trzydzięci amerykańskich Liberatorów, benzynowy konwój powietrzny czeka na wylądowanie. Plus blisko trzydzięci polskich myśliwców. Plus «flight» angielskich Typhoon'ów». «No, będzie cyrk» — powtarza z zadowoleniem.

Cyrk zaczyna się bardzo szybko. W ciągu jeszcze kilku minut zjawib się nad lotniskiem jeszcze kilka Liberatorów, jeszcze kilka Spitfire'ów, Typhoon'ów. Niebo jest ciemnoszafirowe, ale można jeszcze na jego tle odróżnić sylwetki samolotów. Krzątają, przelatują nad lotniskiem w różnych kierunkach. Na «runway'» porostawiano światła, we Flying Control wrze.

Myśliwcy polscy, których zapasy paliwa są już prawdopodobnie na wyczerpaniu, otrzymują pierwszeństwo lądowania. Anglik kontrolujący ze swej ciężarówki Spitfire'y krzyczy przez telefon do kolegi w Flying Control pilnującej Liberatorów: «Keep them flying! Keep them flying!...».

Amerykanie w Liberatorach mają jednak na ten temat swoje zdanie. Są to wszyscy piloci dzienni i lądowanie w ciemnościach bynajmniej im się nie podobają; coraz którzy wypadają niespodzianie i wali prosto na «runway», aż go ostatejnie chwilę rozpaczliwie rakietami z ziemi odpydają. Rakiet jest w ogóle pełno: strzelają, bo ktoś próbuje lądować poza kolejką, strzelają, bo któryś kolejkę przepuścił, strzelają wreszcie, żeby przesterzec myśliwca, który w pośpiechu zapomniiał wysunąć podwozia.

Ostatecznie Polacy zaczynają lądować. Jeden po drugim Spitfiry wynurzają się z ciemności w świetle runway'», robią ostatnie okrążenie i łagodnym wirażem schodzą ku ziemi.

Podoficer angielski podbiega do jepra Majora Witolda R. «Sir, one of the Poles seems to be in trouble» melduje.

We «Flying Control» major zajmuje miejsce oficera służbowego i woła do mikrofonu: «Hallo, hallo!... Tu mówi dowódca dywizjonu. Ile masz benzyny? Ile masz benzyny? — powtórz — over».

«Trzydzięci litrów» — odpowiada głos z przestrzeni. — Zacięła mi się rakietka od podwozia, nie mogę jej w żaden sposób ruszyć. «Trzydzięci litrów?, O. K. m. nie de nerwuj się. Spróbuj jeszcze raz pociągnąć rakietkę. Spokojnie! — Juź próbowałem, nie rusza się. — Ten chłopak w samolocie to nowicjusz, który dopiero, parę dni temu przyletł do dywizjonu z szkółki. — Spróbuj jeszcze raz — mówi dowódca. — Najpierw nacisnij rakietkę w dół, potem mocno ciągnij ku sobie, rozumiesz? Powtórz. — Mam nacisnąć w dół, potem pociągnąć, nadchodzi noc.»

«gę ku sobie» — powtarza pilot. «Ciężko. — Chwila ciszy. — «Nie, nie da rady! Nie rusza się. — «Zaczekaj chwilę — odpowiada dowódca. — Zaraz wracam. Zduje się, że będzie brutalnie przecina mu drogę jeszcze jeden Liberator. «Co jest, co...?» woła z burzeniem dowódca flightu i biegnie do Flying Control.

Jak prosto, naturalnie brzmia rozkazy. Przygotował lotnisko do przymusowego lądowania. Spitfire nie może próbować siadać na runway'u, bo kilkadziesiąt innych samolotów kołuje jeszcze nad lotniskiem czekając swej kolejki. Oczyszczyć hję, usunąć ciężarówki z benzyną. «Mamy» będzie siadał na trawie.

Mija nas sznur ciężarówek przynoszących się spiesznie na drugą stronę lotniska. W przeciwnym kierunku pędzi sanitarka i wielki samochód-dźwąg. Major R. wraca do Flying Control. «Hallo, hallo! tu mówi dowódca. Będziesz lądować bez podwozia, na trawie. Weź kierunek północno-wschód od runway'u. Wszystko gotowe! Tylko uważaj — dorzuca — na końcu pola są trzy szeregi namiotów, żebyś nie zawadził. I pamiętaj, spokojnie!».

Major R. ma wprawdzie tylko 28 lat, ale mówi z powagą i aurytetem; jest przeciw dowódcy dywizjonu i w tej chwili bezpieczne sprowadzenie na ziemię nowicjusza uważa za osobistą odpowiedzialność. Niebo jest zupełnie czarne, bezgwiezdne, ale ze wszystkich stron mrugają różnokolorowe światła nawigacyjne samolotów. Nic nie widać, nad głowami wszystkie nam huczy i szumi. Odeśń, wśród tych samolotów, zagubiony w ciemności, w zepsutym Spitfirze jest 21-letni chłopak, który wraca z drugiego w życiu lotu bojowego i właśnie ma lądować bez podwozia, w nocy, na nieoświetlonym polu. Spokojnie.

Daleko, bardzo daleko widać parę świateł. Odrywają się od kręgu innych i schodzą niżej, coraz niżej, aż wreszcie gikną przy ziemi. Wylądował... Pędzimy jeep'em na przebież przy polu.

Mały, biedny Spitfire leży przychylony na jedno skrzydło w wyrzej w ziemi bruzdzie. Wygląda prawie zupełnie nie uszkodzony. «Porządne lądowanie» — mówi mechanicz, który już jak z pod ziemi wyrosł, znaleźli się przy maszyni; i nawet komisarz przy niej majstrując czy coś wymyślują. — «Za dwa dni będzie latał!».

Pilot, szczupły, drobny st. sierżant W. melduje w «Intelligence Room» samemu dowódcy Skrzydła, pułkownikowi Cabszewiczowi: «Rakietka mi się zacięła i nie mogłem w żaden sposób wydosłać podwozia!».

«No, dobrze, to idź na kawę» — opowiada pułkownik i wraca do omówienia wyników akcji nad Holandią z pozostałymi pilotami. Coraz, to półno wiadomości uchyla się i wchodzi ktoś nowy. Zmarznęci, otuleni w futrzane kubraczki, z twarzami zaczerwienionymi na wietrze, piloci przychodzą składać meldunki.

Robota na dzisiejszy wieczór skończona, nadchodzi noc.



Plac Zwycięstwa



Nowe Forli: Instytut lotniczy, obecnie NAAFI

W cieniu FORLIJSKICH WIEŻ

Stare Forli: opactwo i dzwonnica św. Mercuriale

Zamek Katarzyny Sforza



Główne miasto Romanii, antyczne rzymskie Forum Livii, nie należało nigdy do tak licznych w Italii ośrodków turystycznych, chociaż swą krasą i nawskroś italskim charakterem w zupełności by na to zasługiwało. Jest bogate zarówno w stylowe, doskonale zachowane pomniki przeszłości, jak i w nowoczesne osiągnięcia urbanistyczne i budowlane.

Nie brak tu ani arkad, chroniących — jak parasol — w zimie przed deszczem, a w lecie przed słońcem, ani średnowiecznego zamku Katarzyny Sforza (jakiejś ciotki królowej Bony i zapewne dalekiej stryjskiej babki współczesnego, niespokojnego meła stanu), ani starożytnego opactwa św. Mercuriale i nowoczesnej Accademia Aeronautica, nie brak też szerokich arterii o monumentalnych perspektywach i wąskich zaułkach, pełnych patyny i poezji, ani signorin, które jadąc na rowerach odsłaniają oczom rozmarzonych żołnierzy zgrabne kończyny... Nie brak niczego, co składa się na urok italskiego miasta.

A przy tym Forli jest stosunkowo mało zamieszkałe. Okrążenie Forli od południa, od strony gór apenińskich, przez oddziały polskie, umożliwiający innym oddziałom VIII Armii szybkie zajęcie miasta, zaoszczędziło mu spustoszeń, których tyle widzieliśmy gdzie indziej. Zburzona natomiast jest tylko dzielnica przemysłowa, Forli bowiem, 65-tysięczne miasto, rozwinęło się bardzo w ostatnich latach jako ośrodek przemysłu chemicznego.

Fresk z wieku XV w kościele św. Błażeja



Żołnierza polskiego, przywykłego na swym dotychczasowym szlaku w Italii do miast wielopięsiomowych, jak lunaparkowa kolejka, uderza tutaj płaskość terenu. Drugie, co rzuca mu się w oczy, to panowanie cegły w budownictwie, małej, mocnej i gęstej w barwie czerwonej cegły, która zastępuje nieobecny na równinie efektowny kamień. Z cegły są nawet zbudowane kolumny portyku katedry.

Zesza żołnierze nasi, zapelniający miasto obok sojuszników brytyjskich i dominialnych, mniej się tym zajmują. Nie wyczekują też, jak anglosascy towarzysze bromi, w nie kończących się ogonkach przed licznymi kantinami z narodowym „cup of tea”, lecz szukają...

Czego szukają? „Czy tu co jest?” — zapytał mnie jakiś chłopak, zabłąkany nocą w Assyżu. „A czego pan szuka?” — „Nie wie pan, czego żołnierzowi trzeba?” — odburknął niecierpliwie. Niestety, to czego trzeba, jest trudne do zdobycia. Szukają więc czegośkolwiek, nie bardzo świadomi czego. „Czy można tu co kupić w tym mieście?” jest najczęstszym pytaniem żołnierza w każdym miejscu, dokąd przybywa po raz pierwszy. Rozpiera ich tęsknota i siła nabywczą, zakumulowaną przez wiele miesięcy frontu w zrujnowanym kraju.

Forli pozostanie w pamięci żołnierza 2 Korpusu jako kolejny etap po Taranto, Campobasso, Venafro, Loreto, Anconie i tyłu innych punktach geograficznych.

Forli pozostanie w pamięci żołnierza 2 Korpusu jako kolejny etap po Taranto, Campobasso, Venafro, Loreto, Anconie i tyłu innych punktach geograficznych.



Katedra z dzwonnica, wysadzona w powietrze przez Niemców



Zbombardowany przez Niemców kościół św. Błażeja



Brama miejska od strony Faenza

Str. 2: fot. British Ministry of Information
Str. 3 i 4: fot. U. S. Office of War Information
Str. 5 i 6: fot. K. Hrymkiewicz
Str. 6 i 7: fot. British Ministry of Information
Str. 8 i 9: fot. J. Fuks
Str. 10 i 11: fot. J. Młodnicki
Str. 16: fot. A. Romański

Układ graficzny: JERZY MŁODNICKI



Kapitanowie drużyn po losowaniu

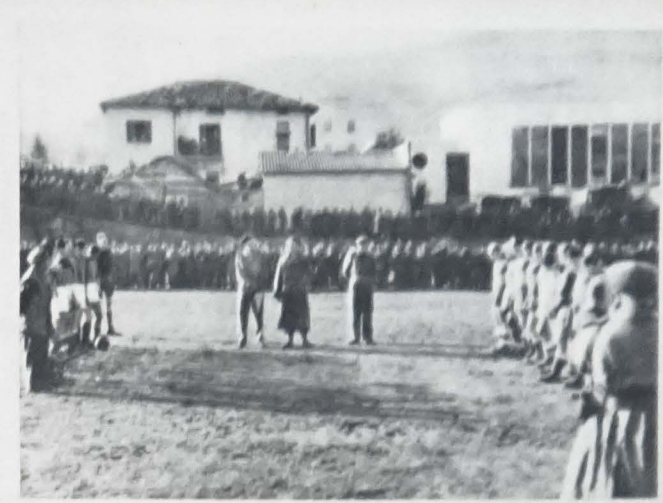
Na boisku w Predappio

WILNO—LWÓW

3:1

Polska drużyna piłkarska w obozie jeńców

W Stalegu XVII B., obozie jeńców-żołnierzy w Niemczech — polski zespół piłkarski rozegrał mecz z drużyną złożoną z jeńców innych narodowości. Polacy wystąpili z należonymi, w ostatniej chwili, orzełkami na piersiach. Po zawodach Niemcy aresztowali i ukarali wszystkich graczy polskich za założenie Orła Białego



Zespoły Wilna i Lwowa



Już po walce...

„Campo sportivo” w małym włoskim miasteczku znów się obudziło. Tysiące żołnierzy Kresowej, masy ludności cywilnej i liczna grupa przedstawicieli brytyjskich — byli obserwatorami spotkania dwóch, znanych na tym terenie, drużyn piłkarskich. Warto przejrzeć pokrótce

oba zespoły. Team wileński jest nową komórką, zorganizowaną w czasie ostatniego wypoczynku. Ze słynnej uprzednio drużyny pozostało zaledwie czterech graczy. Z reszty wielu nigdy już nie przebiegnie stadionu, wielu jest rannych, wreszcie dwaj ostatni grają w barwach Korpusu. Pozostali w Brygadzie „mohikanie footballu” nie zważając na trudności wystawili nowy skład. Zbrali się — mówiąc językiem wojskowym — „do kupy” i mając w pamięci sukcesy poprzedników pojawili się na boisku w Predappio. Przeciwnikiem Wileńskiej była brygada Lwowska. Ta również młoda drużyna ma za sobą zaledwie pięć spotkań. Zespół lwowski zyskał sobie sympatię oddziałów, grał bowiem zawsze rycersko tak w spotkaniach wewnętrznych dywizyjnych, jak i w meczach gościnnych.

Publiczność zebrana już na pół godziny przed pojawieniem się drużyn toczyła długie spory i stawiła horoskopy. „Szpanuj” Lwowiaków mieszało się ze „rznij za naszą brygadą” — Wilnian. Totalizator szedł na całego, nastrój wzmagał się i dopiero speaker wozu dźwiękowego dywizji uciszył zebrane tłumy. Gra rozpoczęła się...

Podniecona galeria nie ma jeszcze wyrobionego zdania. Walka jest równa, ostra i ładna. Żółto-granatowe kostiumy „Żubrów” odcinają się od pasiastych koszulek Lwowskiej. Gra jest skoordynowana, już na początku meczu są ładne podania, świetne główki i zgaszania. Czekamy na gola.

Bramkarze nie nudzą się. Melocha „Żubrów” i Kretek Lwowiaków mają ręce pełne piłki. Kretek, szczupły i energiczny blondyn, ma za sobą istny tłum wspierających. Broni istotnie doskonale, śmiało wyskakuje z bramki, chwyt ma zręczny. Szereg efektownych robinsonad zyskuje mu poklask całego stadionu. Pierwszą bramkę strzelają Lwowiacy, jednak połowa meczu kończy się stosunkiem 2:1 dla Wilnian. W drugiej części pada jeszcze jedna, zupełnie przypadkowa bramka, dając ostateczne zwycięstwo zespołowi Wilna w stosunku 3:1. Lwowiacy nie zrezygnowali. Możemy się na pewno spodziewać spotkania rewanżowego. Przedtem jednak obie drużyny czeka inna konkurencja, w której odegrają się na skórze... Niemców. O tym i w Predappio nie można było zapomnieć — nad boiskiem latały przez cały czas samoloty i biła ciężka artyleria.

W. S.

