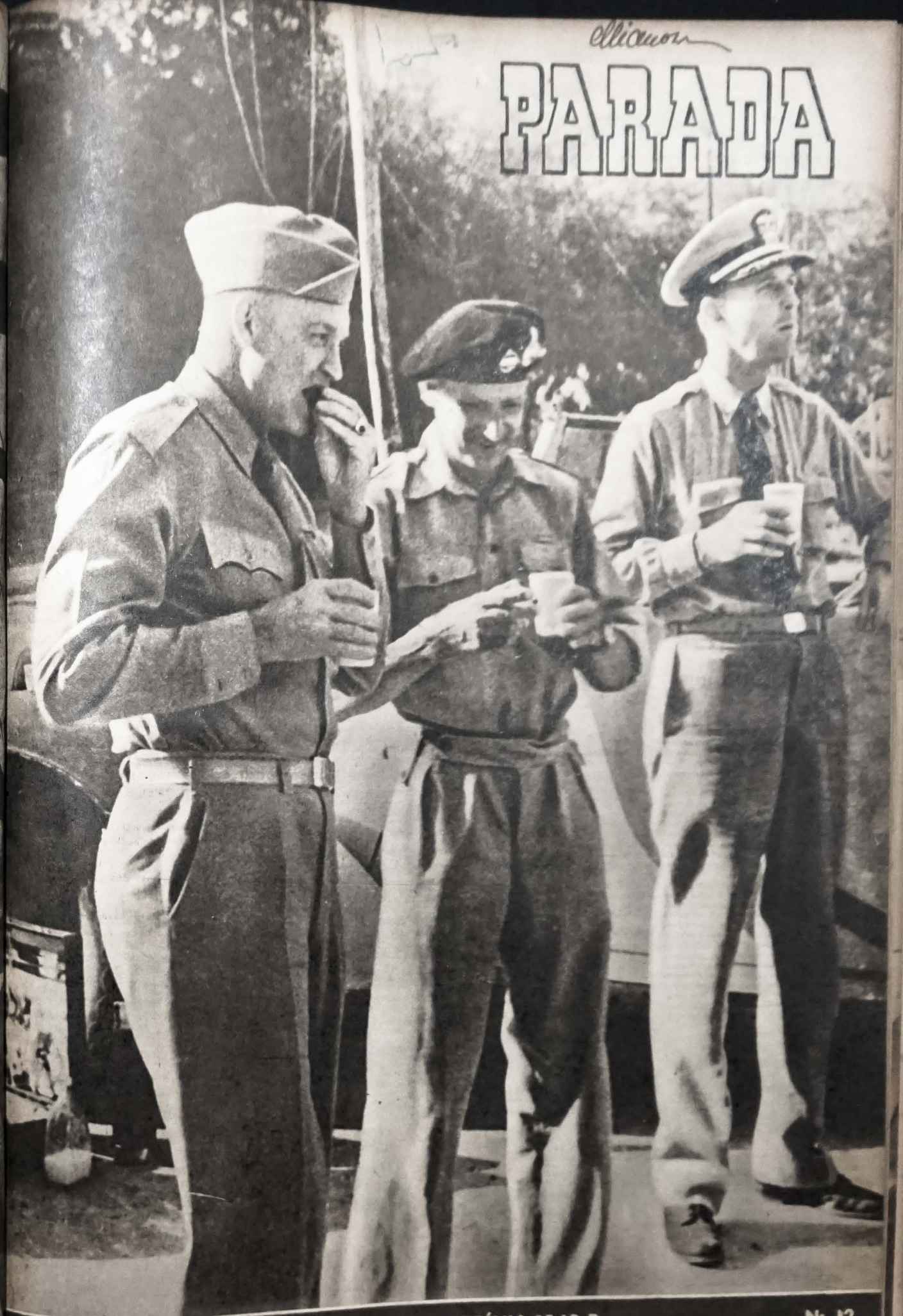




Ellicuon
PARADA



ROK I

NIEDZIELA, 19 WRZEŚNIA 1943 R.
SUNDAY, SEPTEMBER 19, 1943

Nr 12

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



Prezydent Stanów Zjednoczonych Franklin Roosevelt

KONFERENCJE W QUEBEC I W WASZYNGTONIE

Od kilku tygodni toczą się rozmowy między wybitnymi mężami stanu Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Kanady. Podróż premiera Churchilla do Quebecu i Waszyngtonu nosi zupełnie wyjątkowy charakter. W odróżnieniu od poprzednich spotkań premiera Zjednoczonego Królestwa z prezydentem Stanów Zjednoczonych obecny pobyt Winstona Churchilla w Ameryce związany jest z koniecznością systematycznej i długotrwałej współpracy rządów mocarstw anglosaskich. Nie tylko rozwój sytuacji w basenie Morza Śródziemnego lecz również konieczność ustalenia linii postępowania w okresie powojennym skłoniły obu mężów stanu do wspólnego rozważania aktualnych problemów.

W prowadzonych konferencjach udział biorą najwybitniejsi politycy Anglii i Ameryki oraz dowódcy i rzeczoznawcy wojskowi. Fakt, że w pracach tych uczestniczą dyplomaci tej miary co min. Eden, Cordell Hull, ambasador Winant, brytyjski minister propagandy Brendan-Bracken wskazuje na to, że omawiane są problemy nie tylko strategiczne, lecz w pierwszym rzędzie rozważane są konkretne elementy przyszłej organizacji świata. Wydaje się, że konferencje w Quebecu i w Waszyngtonie będą stanowiły wstęp i przygotowanie do przyszłych rozmów pokojowych.



1 Winston Churchill

2 Minister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii Anthony-Eden i sekretarz stanu spraw zagran. USA Cordell Hull

3 Podsekretarz stanu USA Sumner Welles, który ostatnio podał się do dyskalu

4 Minister marynarki USA płk. Knox

5 Ambasador USA w Londynie Winant



DWUTYGODNIK ILUSTROWANY
ARMII POLSKIEJ NA WSCHODZIE
ROK I

PARADA

FORTNIGHTLY REVIEW OF
THE POLISH ARMY IN THE EAST

NIEDZIELA, 19 WRZESNIA 1943

№ 12

TO JEST ANGLIA...

W dniu 3 września w całym Imperium Brytyjskim, w świątyniach wszystkich wyznań, odprawiano specjalne modły z okazji 4-ej rocznicy przystąpienia W. Brytanii do wojny.

W dniu tym myśli każdego Brytyjczyka i wielu obywateli innych narodów zjednoczonych sięgnęły wstecz, dokonały przeglądu owych czterech lat minionych i zbilansowały w skupieniu i powadze udział Imperium w dorobku tego wielkiego czterolecia.

I my, Polacy, także dokonaliśmy takiego bilansu. Rozpamiętując zaś nasze, polskie dokonania wojenne, zastanawialiśmy się równocześnie nad dorobkiem wojennym naszego brytyjskiego Sprzymierzeńca. Nie mogło być inaczej. Losy Polski i W. Brytanii nazbyt ściśle sprzęgły się ze sobą i splotyły w podmuchu burzy ubiegłego czterolecia, aby można było rozpatrywać je oddzielnie. Wspólność ich jest zbyt oczywista.

Przed wojną obecną my, Polacy, nie znaliśmy właściwie Anglii ani Anglików. Nie wielu z nas bywało na ich wyspie, znajomość języka angielskiego była w Polsce minimalna, zrozumienie angielskiej psychiki i mentalności — jeszcze mniejsze. Cóż wiedział przeciętny, szary Polak o Anglii? Słyszał coś nie coś o angielskiej flegmie, powolności, bogactwie i solidności kupieckiej. Miał też niedostateczne wyobrażenie o potęgę morskiej Anglii i o wielkość Brytyjskiego Imperium Kolonialnego. Znajomość Polski i Polaków w Anglii była zresztą jeszcze mniejsza. Kraj nasz stanowił dla przeciętnego Anglika wielką niewiadomą, z którą najprawdopodobniej będzie się miało jeszcze kiedyś nie mało kłopotów. O naszych wartościach, znaczeniu, możliwościach potencjalnych i rozwojowych mieli Anglicy nader słabe wyobrażenie.

Ja sam pamiętam, jaką rewelacją stała się dla mnie Anglia podczas podróży na Daleki Wschód, odbytej w roku 1938. Byłem już przed tym w Londynie, ale nie on objawił mi istotną wielkość Anglii. Obraz tej wielkości dała mi dopiero ta właśnie podróż.

Przejeżdżałem wtedy obok najważniejszych punktów morsko-strategicznych świata. Gibraltar, Port Said, Aden, Colombo, Singapore, Hong Kong, Szanghaj. Mijałem, jeden po drugim, kamienie węgielne, punkty strategiczne wielkiej drogi oceanicznej, wiodącej wzdłuż Afryki do Azji, tej drogi, której posiadanie decyduje o panowaniu nad oceanami i nad światem. Wszędzie, we wszystkich tych punktach, na wybrzeżach i na stojących w portach jednostkach angielskiej marynarki wojennej — powiadał Union Jack. Wszystko to było angielskie lub pod opieką Anglii. Ocean i świat cały wydały mi się wówczas otoczone jej potężnym, czujnym ramieniem.

Zrozumiałem wtedy wiele. Zaczęłem pojmować mentalność przeciętnego Anglika, na którą tylekroć narzekano wśród społeczeństw kontynentalnych. Zrozumiałem, że Anglik i mieszkaniec kontynentu myślą różnymi kategoriami i mówią innym językiem i dlatego porozumieć się nie mogą. Podczas bowiem gdy Polak, Niemiec, czy Czech rodzą się jako synowie mniej lub bardziej ograniczonych terenowo, ciasnych, wciśniętych w inne organizmy państwowe krajów Europy kontynentalnej i mają przez to horyzont przysłonięty tymi właśnie granicami, on, Anglik, wkracza w życie jako obywatel całego świata. Stąd też cała tragiczna przepaść, jaka do r. 1939 dzieliła sposób myślenia jednych i drugich. Ody dla kontynentalnego Europejczyka sprawy jego rodzimego zakątka ziemi były najważniejsze i przysłaniały wszystkie inne, Anglik, wiały rzeczy, pasjonował się i przejmował daleko bardziej losami dalekiego Singapuru, Bombaju, czy Hong Kongu, aniżeli

klopotami takiego czy innego europejskiego państwa.

Na drodze powrotnej do Europy pochłaniałem książki Conrada-Korzeniowickiego. Dopiero wtedy, u końca tej polskiej podróży, zrozumiałem należycie tego wielkiego Polaka, który tak bez reszty zakochał się w Anglii i w jej oceanach, że przyswoił sobie jej język i stał się największym poetą jej mózgu. Dopiero wówczas pojąłem, że w czynie jego i dziełach ujawnił się właśnie, jak nigdy bodaj

Wiele zmieniło się od owego 1938 roku. Anglii i Polacy poznali się wzajemnie. Los zapędził nas nie tylko do Anglii, ale do wszystkich niemal części obrzeżonego Imperium. Brytyjczycy mieli możliwość przestudiowania natury polskiej na dziesiątkach tysięcy Polaków, których wicher wojny zagnał na ich ziemię. Przekonał się może, iż nie wszystkie imputowane nam przed tym wady pokrywają się z rzeczywistością, odkrył w nas, był może, te czy inne zalety i wartości, czy-

angielskiej przed zagładą. Anglicy stwierdzają, że nigdy nie zapomną tej pomocy.

Wspólne przebywanie z Anglikami, wspólna walka i trudy stały się dla ogółu Polaków wielką szkołą różnych cnót, które w tak wielkim stopniu posiada Anglia. Uczyniły się od nich przede wszystkim prawdziwym demokracyzmem, poszanowaniem człowieka, istotnej wolności. A uczyć się można w tej dziedzinie dużo.

W ciągu czterech minionych lat wojny mieliśmy brytyjski wysiłek wojenny przed naszymi oczyma. Byliśmy świadkami potężnych osiągnięć i mamy je dobrze. Warto jednak zapoznać się z niektórymi enuncjacjami, które wysiłek ten uplaty czynią i ułatwiają zrozumienie jego rozmiarów. Taką właśnie ilustracją stanowi m. in. artykuł prezesa Federacji Przemysłu Brytyjskiego, Sir George'a Nelsona ogłoszony z okazji 4-lecia wojny o dokonaniach przemysłu W. Brytanii.

W artykule swym Sir George Nelson stwierdził, że na 33 miliony mieszkańców Anglii, mężczyzn i kobiet, zdolnych do pracy, 23 i pół miliona służy dziś w siłach zbrojnych lub pracuje w przemyśle, transporcie i w innych służbach. Jest to odsetek, jakim nie może wykazać się żaden inny kraj świata. Istnieją liczne fabryki, w których na 100 robotników pracuje 70 kobiet. Pracują one regularnie podług przepisanych norm i nader wydajnie. Konsumcja artykułów pierwszej potrzeby (poza żywnością), spadła w Anglii, w porównaniu do stanu z 1939 roku o połowę. Zato produkcja amunicji wzrosła w r. 1943 w porównaniu z r. 1940 trzykrotnie, produkcja czołgów — pięciokrotnie, produkcja samolotów — trzy i półkrotnie. Czas potrzebny na wykonanie ciężkiego bombowca typu „Lancaster” zmniejszył się o dwie trzecie, 65 procent ludności robotoczej Anglii pracuje dziś bezpośrednio na rzecz wojny.

Są to wszystkie rzeczy, o których narogół mało się wie i mówi. Są one pozornej mniej efektowne, niż bitwa o Anglię lub zwycięstwa w Afryce Północnej. A jednak stanowią osiągnięcia równie wielkie, tym większe, że dokonane zostały przez cały naród angielski, przez prostego, zwykłego człowieka. Osiągnięto przy tym te zdumiewające wyniki bez żadnej autoreklamy, bez trzesów, bez zmiany istniejącego porządku społecznego i, co najważniejsze, bez specjalnego przywusiu i krępowania wolności obywatela. W tym olbrzymim, podziwu godnym wysiłku szarego, codziennego dnia, w tym cichym, spokojnym uporze i bohaterstwie milionów prostych ludzi jest cała Anglia, cała jej potęga i wielkość.

Dzień ogólnych modłów o zwycięstwo upłynął w roku bieżącym w pogodnym i spokojnym nastroju. Wszyscy wiemy już dziś, że zwycięstwo jest pewne i spoglądamy z ufnością w przyszłość. Warto jednak w tych dobrych chwilach sięgnąć pamięcią wstecz, ku tragicznym dniom pamiętnego lata 1940 roku, gdy zdawało się, że już nie ma nadziei i że lada chwila Europa pogryzą się w najczarniejszą noć, jaką znała historia. I dobrze będzie wówczas przypomnieć sobie słowa Winstona Churchilla:

„Choć wiele obszarów Europy i wiele starych i sławnych państw padło lub paść może w łapy Gestapo i całego ohydznego aparatu rządów Nazi — my nie poddamy się, ani nie poddamy. Pójdziemy do końca, będziemy się bić we Francji, będziemy się bić na morzach i oceanach, z rosnącą ufnością i siłą będziemy się bić w powietrzu, będziemy bronili naszej wyspy za każdą cenę, będziemy bić się w zatokach, w portach, na polach i ulicach, na wzgórzach, nie poddamy się nigdy i gdyby nawet na chwilę — w co nie chcę wierzyć — wyspa ta lub jej większa część została ujarzmiona i umierała z głodu, to i wtedy nasze imperium za morzami, wbrojne i straszone przez brytyjską flotę, będzie prowadziło walkę, aż przy pomocy Boskiej Nowej Światy z całą jego potęgą i siłą odbuduje i uwolni Świat Słony”.

...Bo w słowach tych jest cała Anglia...

Roman Fejani

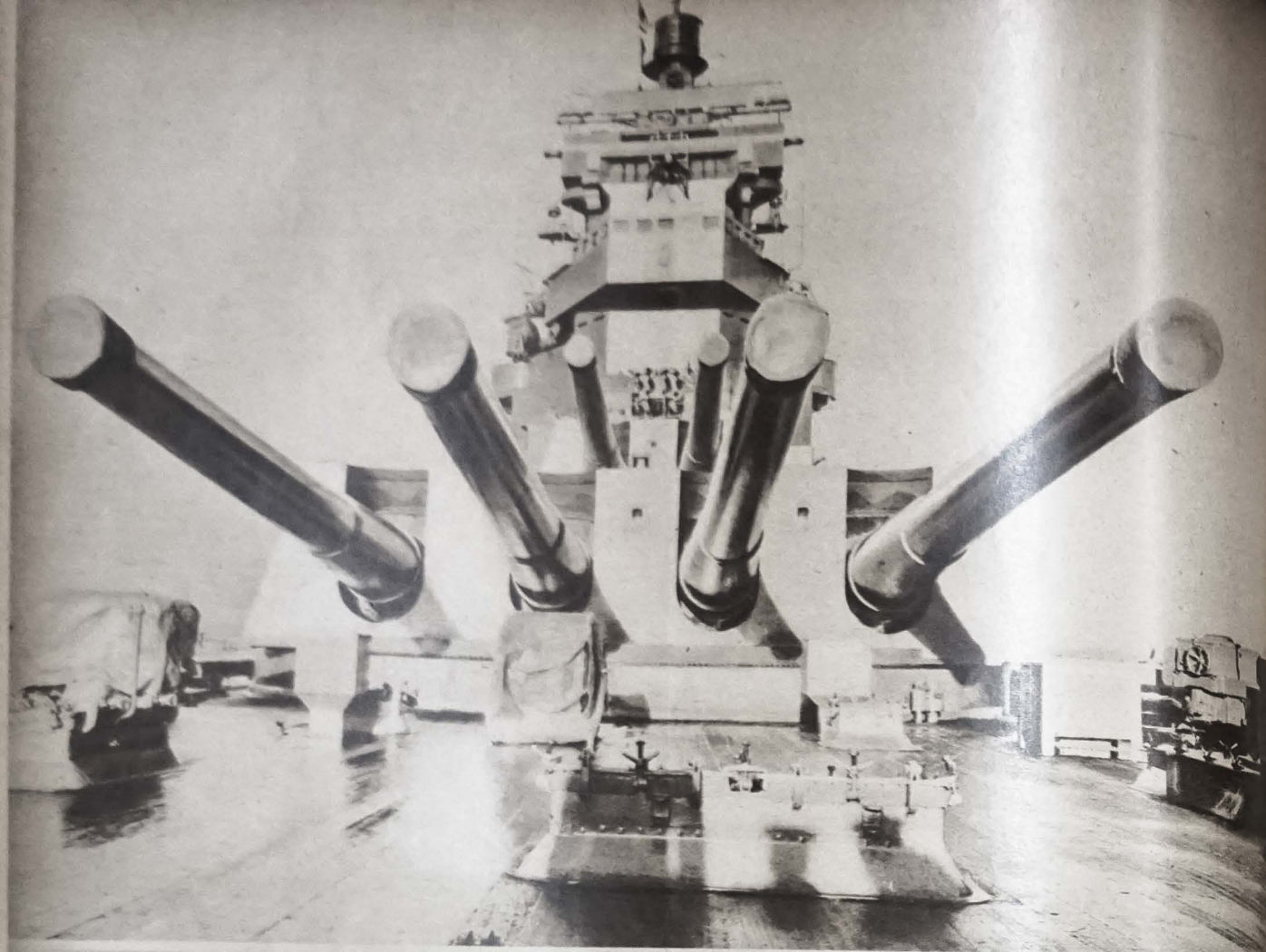


Historyczny zegar londyński „Big Ben”

przed tym, podświadomy pęd polski do prawdziwej wolności i wielkości, do bezpośredniego z Anglikami cełami takimi, jak: żelazna wola i wytrwałość, zimna krew, poszanowanie człowieka, fanatyczne umiłowanie wolności, wierność danemu słowu. Każdy miesiąc wspólnego przebywania naszego z Anglikami potęgował szacunek nasz i uznanie dla tego narodu. Wspólnie przelana krew polska i brytyjska w bitwie powietrznej o Anglię, w obronie Tobruku, na polach bitew Francji i na wszystkich morzach świata — cementowały taką wspólnotę polsko-brytyjską, o jakiej nie marzył nawet Conrad, syn Polski i Anglii. Polacy są dziś dumni, że lotnicy ich pomagali bronić niemi przelanej krwi.

nię z nas użytecznego partnera. My, z naszej strony, zetknęliśmy się bezpośrednio z angielskimi cechami takimi, jak: żelazna wola i wytrwałość, zimna krew, poszanowanie człowieka, fanatyczne umiłowanie wolności, wierność danemu słowu. Każdy miesiąc wspólnego przebywania naszego z Anglikami potęgował szacunek nasz i uznanie dla tego narodu. Wspólnie przelana krew polska i brytyjska w bitwie powietrznej o Anglię, w obronie Tobruku, na polach bitew Francji i na wszystkich morzach świata — cementowały taką wspólnotę polsko-brytyjską, o jakiej nie marzył nawet Conrad, syn Polski i Anglii. Polacy są dziś dumni, że lotnicy ich pomagali bronić niemi przelanej krwi.

OKŁADKA: Gen. Eisenhower i gen. Montgomery bezpośrednio po podpisaniu przez Włochy aktu kapitulacji. (Fot.: Ministry of Information)



FLOTA BRYTYJSKA ROZSTRZYGA O LOSACH MORZA ŚRÓDZIEMNEGO

Th. Woodroffe, korespondent BBC, analizuje w swoim artykule strategiczne przyczyny kapitulacji Włoch



Kilkanaście dni temu byłem na pokładzie pancernika znajdującego się na Morzu Śródziemnym. Zadanie moje polegało na wygłoszeniu kilku odczytów w wewnętrznym systemie radiowym okrętu celem dostarczenia rozrywki załodze.

Wiedzieliśmy jednak już wówczas, że czekają nas w najbliższej przyszłości wydarzenia wielkiej wagi. Nie mieliśmy zbyt dużo czasu na odpoczynek.

Wielkie okręty wojenne wchodzą do akcji rzadko i na krótko. W odróżnieniu od nieustannie czujnych kontrtorpedowców i torpedowców — „dreadnoughty” długo muszą oczekiwać chwili wejścia na scenę.

I kiedy krążą leniwie po dalekich i spokojnych wodach, gdy monotoni dnia nie przerywają najdrobniejsze nawet wydarzenia, gdy wszystko dzieje się według utartej rutyny — marynarze zadają sobie nieraz pytanie czy w obecnej wojnie istnienie takich morskich olbrzymów ma jakikolwiek cel?

Dyletanci, „ludzie z lądu” nie mający żadnego zrozumienia dla spraw morskich, często podsuwają im pogląd, że epoka pancerników minęła i że wielkie okręty wojenne stały się przestarzałym narzędziem walki. Niektórzy twierdzą, że lotnictwo zepchnęło na drugi plan rolę floty. Inni wyrażają pogląd, że pancerniki utraciły swoją skuteczność, gdyż nie mogą obronić się przed łodziami podwodnymi.

To też nie można się dziwić, że ludzie pełniący służbę w pozornej bezczynności na dalekich morzach podlegają niekiedy zwątpieniu. Nie trafia im do przekonania argument, że okręty ich wywierają doniosły wpływ na ogólne położenie — prosto dzięki temu, że istnieją, że są w pogotowiu. Przeciętny człowiek pragnie czynu — nie wystarcza mu świadomość, że stanowi potencjalną groźbę.

Wydaje mi się, że dziś wątpliwości i niepewność marynarzy, z którymi rozmawiałem przed tygodniem — nie są już aktualne. Ludzie ci weszli do akcji. Uczestniczyli w walce i im zawdzięczamy zwycięstwo. To też obecnie zdają sobie doskonale sprawę z tego, że

wojna pozostała tym czym była w wieków. Nowe środki techniczne skomplikowały, ją lecz nie zmieniły jej treści. Podstawowe jej zasady są również aktualne dziś, jak przez wiekami.

W operacjach morsko-ładowych strona atakująca musi zapewnić sobie odpowiednie warunki, by móc liczyć na powodzenie. Pierwszym z nich jest zaskoczenie. Morze Śródziemne stanowi teren nadający się doskonale do wykorzystania w pełni czynnika niespodzianki. Mogliśmy uderzyć na południe Francji, na Sycylię, na Bałkany, na Kretę lub na jedną z wysp Dekanezu. Nieprzyjaciel zmuszony był do czynienia przygotowań obronnych we wszystkich tych punktach. Nie mógł przewidzieć, gdzie wymierzymy cios.

Mogliśmy atakować Sycylię od zachodu lub od wschodu. Biorąc pod uwagę jednakże, że oba kierunki były równie silnie — zaatakowaliśmy je od wschodu. Zachodnie wybrzeże położone jest bliżej Tunisu i było gotowe do desantu. W rzeczywistości poważna część sił biorących udział w inwazji, a mianowicie wojska kanadyjskie — zostały skupione do desantu o 3,000 mil od miejsc planowanej operacji — na wybrzeżach Anglii.

Drugim czynnikiem, który odegrał wielką rolę w powodzeniu naszej akcji była przewaga w powo-

trzu. RAF i USAAF wypełniły swoje zadanie w sposób imponujący.

Ale główną, najważniejszą i istotną przyczyną zwycięstwa było to, że zdobyliśmy całkowite panowanie na wodach ciągnących się od naszych baz aż po wybrzeża nieprzyjacielskie. Znaczenie tego faktu rozumieją dziś równie dobrze „ludzie z lądu”, co i moi przyjaciele na wielkich pancernikach. Gdyby flota włoska zdobyła się na atak — inwazja Włoch i Sycylii mogłaby przemienić się w wielką klęskę sprzymierzonych.

Ale gdzież była flota włoska? Dziwnym zbiegiem okoliczności okręty włoskie nie zostały skoncentrowane. Połowa ciężkich krążowników znajdowała się u północno-zachodnich wybrzeży Włoch. Pozostała część okrętów wojennych była rozproszona na Adriatyku i wokół południowo-wschodniego cypla półwyspu. Flota Wielkiej Brytanii znajdowała się między obu członami floty nieprzyjacielskiej i była dostatecznie silna, aby zmiażdżyć w jednej bitwie całość włoskich sił morskich.

W ten sposób okazuje się, że i tym razem siła morska stała się kamieniem węgielnym zwycięstwa. Rozumiem przez to, że potęga naszych pancerników zmusiła Włochów do pozostawienia swych okrętów w portach. Pancerniki brytyjskie sparaliżowały i obezwładniły nieprzyjaciela.

Mussolini był niegdyś dziennikarzem. Żaden z jego artykułów nie dotyczył jednak nigdy problemów siły morskiej. Gdy został dyktatorem mogło mu się wydawać, że rozumie znaczenie tego zagadnienia. A przecież, największym błędem jego życia było to, że rzucił wyzwanie brytyjskiej potędze morskiej.

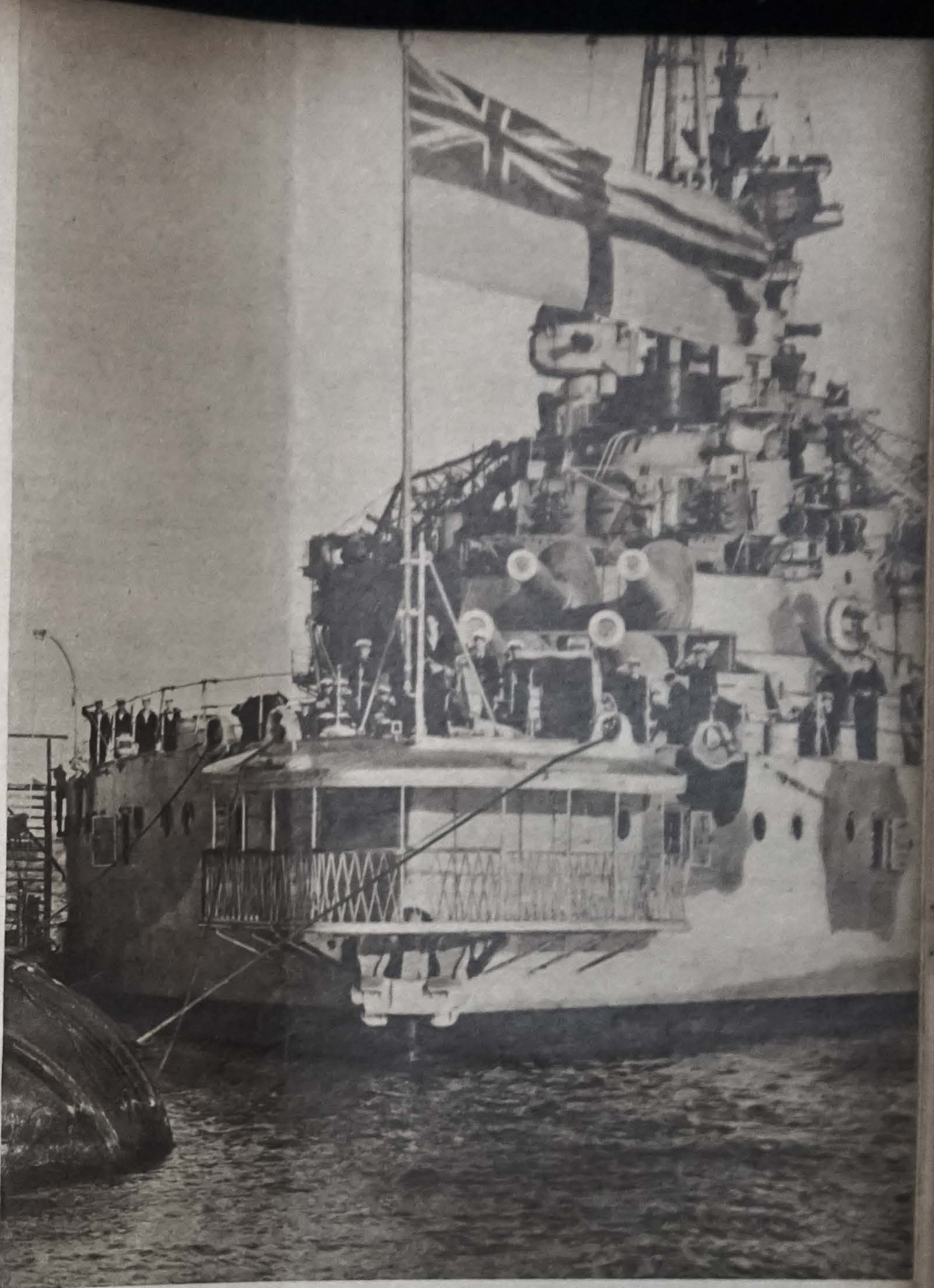
Mussolini nazywał Morze Śródziemne „Mare nostrum”. Słów tych używał w sensie „włoskie jezioro”. Dziś dopiero znaczenie ich może być właściwie ocenione.

Admirał Sir Andrew Cunningham miał bardzo mało do roboty w pierwszym stadium wojny. Od początku jednak postanowił używać strategii ofensywnej. Na skutek tej właśnie taktyki, już od pierwszych dni walki zdobyliśmy nad Włochami przewagę moralną, której nigdy nie utraciliśmy ani na chwilę.

Dotychczas mówiłem głównie o ogólnych zadaniach pancerników w czasie inwazji. Ale odegrały one także poważną rolę w podtrzymaniu naszych wojsk po wyładowaniu. Efekt psychiczny bombardowania z morza jest znacznie większy niż możnaby przypuszczać. Przede wszystkim nie słychać świstu pocisków wystrzelonych z dział okrętowych. Nagle — bez żadnej widocznej przyczyny — powietrze przeszywa wstrząs detonacji. Okręt bombardujący znajduje się daleko poza horyzontem. Stojąc na brzegu nie widać go zupełnie. Pocisk z działa morskiego jest daleko większy od pocisków artylerii lądowej.

Wielokrotnie już na Morzu Śródziemnym decydowały się przyszłe losy świata. I zawsze okręty wojenne były argumentem rozstrzygającym. Don Juan hiszpański zgniół Turków swymi galerami. Nelson zniweczył napoleońskie marzenia o panowaniu nad Indiami i Bliskim Wschodem trójpokładową fregatą.

Raz jeszcze pancerniki na Morzu Śródziemnym zmieniły bieg historii. Tym razem nie stoczyły one dramatycznej bitwy morskiej, lecz bez nich nie moglibyśmy korzystać z dróg oceanicznych, nie potrafilibyśmy zbudować potęgi lotniczej, a nasze armie nie zdołałyby przedostać się na daleki kontynent Europy.



Hisowanie flagi na okręcie admirałskim brytyjskiej floty śródziemnomorskiej ↑





W jednym z portów sycylijskich, na krótko przed desantem



Zalądowanie oddziałów VIII-ej Armii na łodzi desantowe u wybrzeży sycylijskich

PIERWSI LĄDOWALI KOMANDOSI

Wywiad korespondenta wojennego „Daily Express” ALANA MOOREHEADA z porucznikiem Nixonem, dowódcą pierwszego oddziału wojsk brytyjskich, który lądował na kontynencie

Na kilka dni przed lądowaniem wojsk brytyjskich na południowo-wschodnim cypiu Włoch komandosi dokonali pierwszego desantu zwiadowczego. Porucznik Jan Nixon z Brasted był tym, któremu przypadł w udziale wielki zaszczyt dowodzenia małym oddziałem komandosów skierowanym na brzeg Italii celem wzię-



Amerykańskie amfibi VIII-ej Armii lądują na półwyspie Apenińskim

cia jeńców i zorientowania się w przybrzeżnym systemie obrony nieprzyjaciela. Byłem świadkiem jak porucznik Nixon wyruszał z wybrzeży sycylijskich wraz ze swymi żołnierzami na niebezpieczną wyprawę. Na spokojnej i słonecznej plaży sycylijskiej przez cały dzień chłopcy kąpali się i odpoczywali. Przed nami — poprzez wąską cieśninę czerniał na horyzoncie półwysp Apeniński. Nikt nie wiedział jakimi siłami rozporządza nieprzyjaciel, czy jest przygotowany do obrony, czy będzie stawiał opór.

Wieczorem nadszedł rozkaz: 1) stwierdzić czy plaże są zaminowane, 2) sprokować ogień nieprzyjaciela, 3) wziąć jeńców. Komandosi dopięli swe pasy amunicyjne i stanęli koło por. Nixona gotowi do akcji. Oto opowiadanie dowódcy z dokonanego wypadu:

„Na plaży panowała zupełna cisza. Wyszliśmy wprost na brzeg bez żad-

nych przygód. Nikt z nas nie zamocował nawet butów tak blisko zdołaliśmy płynąć. Opuściliśmy pomost i zeszliśmy na piasek. Miejsce lądowania położone było widocznie w pobliżu jakichś zakładów chemicznych o czym świadczył przykry zapach, jaki rozciął się w powietrzu. Pierwszym naszym celem był most, którego sylwetka rysowała się w oddali. W ciemności usłyszeliśmy odgłos katan i min. Na druty natrafiliśmy dopiero po przejściu mostu. Wspięliśmy się na nasyp. W momencie widzenia nie było nikogo. W pewnym czasie jakiś Włoch ukazał się na drodze idąc w naszym kierunku.

Wylądowaliśmy o 2.30 w nocy i jednocześnie nie wiem co o tej porze robił chłopak koło samotnej plaży. Schwytałem go i mimo jego protestów odprowadziłem do łodzi. Okazało się, że lądowaliśmy w pobliżu małego miasteczka. Raz jeszcze wróciliśmy na nasyp i idąc ostrożnie doszliśmy do mostu. I tym razem nie napotkaliśmy nikogo. Kazałem zostawić parę granatów na miejscu. Tyle tylko ile potrzeba, aby wysadzić w powietrze pierwszy nieprzyjacielski samochód ciężarowy, który nadjeżdżał nad ranem. Cisza była niepokojąca. Przesuwając się dalej doszliśmy do pierwszych zabudowań miasteczka. Wytamawczy zainki weszliśmy do jednego z domów i znów nikogo. Cisza, jakby całe miasteczko wymarło. Idąc po głównej ulicy strzeliłem parę razy z rewolweru. Podpaliliśmy drewniany budynek stojący na rynku i rzuciliśmy kilka bomb zapalających do wnętrza porzuconych ciężarówek. I znowu cisza potęgująca wrażenie tajemniczej pustki. Gdyby Niemcy istniecznie znajdowali się w tym rejonie, z całą pewnością byłoby już dawno otworzyli na nas ogień. Krzycząc i hałasując wracaliśmy do łodzi i o godzinie 4 rano odbiliśmy do brzegu wioząc jeńca”.

Łódź pruća przezroczystą wodę postawiając za sobą długą brudną ścieżkę piany. Komandosi siedzieli lub stali w pomocy zapięci po uszy w niezgrabne białe kamizelki ratunkowe. Uśmiechali się.

Między nimi siedział jeńiec Cileo Dominico wyglądający dość mizernie. W czasie podróży odzyskał pewność siebie i energicznie zeskoczył na brzeg. Cileo ma 22 lata, jest mechanikiem i swego czasu służył w faszystowskiej armii w Abisynii. „Wszyscy czekają na was z utęsknieniem” — mówił głośnie, wymachując rękami i pokazując niedaleki brzeg Włoch. „Spodziewają się was w dzień, co godzina”.

Po śniadaniu Cileo wpadł w doskonały humor. „Nie mam się czem przejmować — mówił — „niebawem wrócę”.

CHŁOPCY W NIEBIESKICH FURAŻERKACH

„Odzień na Wschodzie”, jak to przyjęło się ogólnie mówić, mieści się jedna ze szkół, kształcąca najmłodsze pokolenie lotnicze. Jest to Junackie Gimnazjum Mechaniczno-Lotnicze.

Pewnego dnia pojechałem tam. Gdy po krótkiej podróży zameldowałem u zastępcy komendanta Szkoły moje przybycie, przyjęło mnie nad wyraz uprzejmie, serdecznie i gościnnie.

Zwiedzałem Szkołę, znajdującą się w pobliżu angielskiego lotniska, gdzie różnobarwne skrzydła samolotów stoją złożone, niczym skrzydła olbrzymich, kolorowych motyli, przysiadłych na łące.

Pośrodku słonecznego, rozległego placu w blękitnie nieba stoi maszt, a na nim powiewa biało-czerwona flaga z Orłem i lotniczą szachownicą.

Szkoła posiada kilka nowych, murowanych budynków, w których są sale wykładowe, warsztaty, słusarnie, świetlica i jadalnia. Chłopcy jednak uczą się nie tylko w tych pomieszczeniach, lecz także i na lotnisku oraz pracując w oddalonych o kilka kilometrów angielskich lotniczych zakładach silników. Gimnazjum to, którego świadectwo ukończenia stanowi tzw. małą maturę, daje możliwość wstąpienia później do liceum oraz do podchorążówki rezerwy, jest instytucją naukową zarówno zawodową, jak i ogólnokształcącą. Pięć godzin dziennie poświęcono tutaj na takie przedmioty, jak: religia, nauka języka angielskiego, historii, geografii, matematyki, fizyki oraz literatury polskiej. Wiedzę zawodową potraktowano w bardzo szerokim zakresie. Wykłady obejmują bowiem: maszynoznawstwo, technologię metali, materiałoznawstwo, narzędzia i przyrządy warsztatowe, maszyny elektryczne, rysunki techniczne itd. Duży nacisk położono również na wychowanie fizyczne. Oprócz codziennej, porannej gimnastyki chłopcy przechodzą przysposobienie wojskowe oraz uprawiają sporty: boks, piłkę nożną, pływanie, lekkoatletykę i szermierkę. Poza tym prowadzone są zajęcia świetlicowe. Składają się na nie pogadanki z zakresu anatomii i higieny, odczyty na tematy ogólne oraz tygodniowy przegląd najważniejszych wydarzeń politycznych. Te zajęcia, choć są dobrowolne, gromadzą stale niemal wszystkich chłopców. Zainteresowanie jest duże i szczerze, tym bardziej, że ga-



Naprawa silnika

wędy odbywają się w przyjemnie przystrojonej świetlicy, gdzie również znajduje się radio, Gazetka Ścienne, biblioteka, gdzie są pisma ilustrowane, szachy, warcaby i ping-pong, no i przede wszystkim, co dla junaków najważniejsze, gdzie za kilka milów można napić się lemoniady i kupić słodyczy.

Co niedzielę urządzone są wycieczki krajoznawcze, a także raz na tydzień jazda — do kina.

Zakres szkolenia jest zasadniczo czteroletni, postanowiono jednak wykonać go w ciągu lat dwu, to też nic dziwnego, że dzień upchniany jest szczerze. Oto jak wygląda dzienny program: godz. 5.30 rano — pobudka. Gimnastyka, mycie, ubieranie, śnianie łóżek, zbiórka, apel poranny, podniesienie flagi, modlitwa, śniadanie. Od godziny 7 — lekcje i praca w warsztatach do południa, kiedy jest obiad, po

którym można zdrzemnąć się i odpocząć. Obiad, należy podkreślić, jest pierwszorzędnym, niezależnie od tego, że dożywianiem junaków zajmuje się również i Czerwony Krzyż.

Po przerwie obiadowej, znów wykłady teoretyczne aż do kolacji, po której są jeszcze zajęcia świetlicowe. Na lenistwo nie ma miejsca, ni czasu. Zresztą chłopcy uczą się chętnie. Kłopot jest tylko z pomocami szkolnymi. Podręczników do przedmiotów ogólnych jest mało, a do technicznych zupełnie brak. Profesorowie korzystają z technicznych książek angielskich i niemieckich, uczniowie zaś muszą robić na lekcjach notatki i z tego wyłącznie się uczą. Podobne trudności są w warsztatach silników i na lotnisku. Władze angielskie odniosły się wprowadzając do Szkoły bardzo serdecznie, udzielając swoich instruktorów, cóż jednak, gdy ju-

nacy nie są jeszcze dostatecznie zaangażowani w języku angielskim, by mogli szybko pojąć słowa brytyjskich wykładowców, tłumaczów zaś jest, jak na potrzeby zakładu, zbyt mało.

Pomimo tych wszelkich przeszkód wyniki po pierwszym roku nauczania, który niedawno został zakończony, są bardzo dodatnie. Niemal wszyscy chłopcy otrzymali promocję. Wkrótce nastąpi podział uczniów na dwie grupy: jedną, specjalną zajmującą się budową płatowców i drugą — lachowców od budowy silników. Chłopiec, który ukończy tę szkołę, zdobędzie polityczny zawód montera lotniczego.

Uczniów jest stu sześćdziesięciu, w wieku od lat czternastu do dziewiętnastu. Wszyscy pochodzą ze wschodnich ziem Polski, a tutaj przybyli przez Róję.

S. G.



W świetlicy u junaków

Kpt. pil. inż. S. w czasie wykładu



W PÓŁ DROGI DO TOKIO

ARTYKUL NADESŁANY KABLEM Z NOWEGO JORKU SPECJALNIE DLA „PARADY” PRZEZ „U. S. OFFICE OF WAR INFORMATION”

Przed rozpoczęciem działań wojennych na Sycylii i we Włoszech zastanawiano się czy drugi front powinien być otworzony w Europie czy na Pacyfiku. Bezpośrednie zainteresowanie wydarzeniami europejskimi skłania nas do niedocenia znaczenia wojny, która toczy się w dżunglach i na morzach południowej półkuli.

7 grudnia 1941 roku zaborczy imperializm japoński doprowadził do wybuchu największej wojny morskiej w historii. Tego dnia Japończycy zatopili poważną część floty amerykańskiej w Pearl Harbour, zbombardowali lotniska amerykańskie na Filipinach, zadając podwójny cios amerykańskim siłom morskim i powietrznym. Następnej nocy pierwsze oddziały Japończyków wylądowały w Kola Baru, północno wschodnim cyplu brytyjskiej Malaj.

Działania te przeszkodziły Anglii i Ameryce w akcji ofensywnej na zachodzie. Sprzymierzeni zostali zmuszeni do przerzucenia znacznych sił na wschód dla organizowania obrony przeciw Japonii. Wojna na Pacyfiku jest przede wszystkim wojną morską. Wskutek tego główny jej ciężar ponosi żegluga sprzymierzonych.

Choć w tej wojnie — podobnie jak we wszystkich poprzednich — potęga morską jest czynnikiem decydującym, trzeba wziąć pod uwagę fakt, że nie można rozważać sił morskich oddzielnie od sił powietrznych. Lotnictwo i flota są ściśle ze sobą związane, a skuteczność ich zależy od posiadania odpowiedniej ilości baz lądowych. Dlatego też taktyka i schemat strategiczny bitwy Pacyfiku są niezwykle skomplikowane i trudne do ujęcia w krótkim przeglądzie. Czasem operacja, w której uczestniczy za ledwie garstką żołnierzy może mieć decydujące znaczenie. Kilka dobrze użytych torpedowców, parę na czas przeprowadzonych nalotów, właściwie skierowany raid łodzi podwodnych — są równie ważne na Dalekim Wschodzie, jak wielkie ofensywy milionów żołnierzy na frontach europejskich.

Początkowe uderzenie japońskie, w trzech punktach jednocześnie kryło w sobie drogę do wszystkich dalszych sukcesów Niponu. Upadek Singapore, Rangoonu, Manilli, Surabaya, Rabaulu, Filipin, Malaj, Burmy, wschodnich Indii Holenderskich i Nowej Gwinei można przypisać japońskiej przewadze w powietrzu nad wszystkimi tymi terytoriami. Przewaga ta była z kolei spowodowana niemożnością przewiezienia i zaopatrzenia sił lotniczych przez floty sprzymierzonych.

W tym stanie rzeczy w ostatnich dniach 1941 roku wielka rada wojenna z udziałem prezydenta Roosevelta i prem. Churchilla przyjęła dalekosiężne decyzje. Postanowiono, że wojna przeciwko Hitlerowi będzie miała pierwszeństwo,

mimo wzrastającego niebezpieczeństwa na Pacyfiku i zrozumiałej pokusy Stanów Zjednoczonych uważania Japończyków za głównych nieprzyjaciół. Wobec tego, że uznano ofensywę w Europie za pierwsze i najważniejsze zadanie — strategia na Pacyfiku musiała ograniczyć się do obrony.

Rada wojenna zdawała sobie w pełni sprawę, że dłuższa obrona mórz południowych może opierać się jedynie na Indiach i Australii. Czas potrzebny na zorganizowanie i przygotowanie do wojny Indii i Australii obliczono na szereg miesięcy. W międzyczasie powstrzymanie wroga powierzono garnizonom sprzymierzonych na wielkich archipelagach ciągnących się od Cejlonu aż po port Darwin. Wojska brytyjskie i amerykańskie walczyły do ostatniego żołnierza bez żadnych szans na otrzymanie posiłków, na ewakuację, na zwycięstwo. Żołnierzy tych podtrzymywała jedynie wola spełnienia obowiązku. Istotnie ofiary ich nie były daremne. Operacje opóźniające powiodły się i temu właśnie można przypisać dzisiejsze powodzenia sprzymierzonych na Pacyfiku.

Niezależnie od sytuacji na Dalekim Wschodzie trzeba było wziąć pod uwagę możliwość połączenia się japońskiej i niemieckiej floty na Oceanie Indyjskim. Aby temu zapobiedz postanowiono zająć francuski Madagaskar i silnie umocnić Cejlon.

Wszystkie późniejsze operacje zgodne były z planem zaaprobowanym na owym historycznym posiedzeniu wielkiej rady wojennej.

Walki toczyły się więc na „przyczółkach” Australii, wokół Port Moresby na Nowej Gwinei, a później w rejonie bazy lotniczej Guadalcanar na wyspach Salomona. Te dżunglą pokryte błotniste wyspy stały się centralną pozycją w działaniach opóźniających.

Japończycy próbowali zniszczyć Port Moresby z powietrza. Nie udało im się to jednak. Wtedy zebrawszy olbrzymi konwój eskortowany przez szereg lotniskowców w Rabaul, popłynęli do Tulagi (wyspy Salomona) i skierowali się na morze Korolowe celem inwazji południowej Papuy. Flota japońska napotkała nieoczekiwanie na silną



eskadrę amerykańską i po jednej z najważniejszych bitew morskich Japończycy zostali zmuszeni do odwrotu ponosząc ciężkie straty. Potem w przekonaniu, że główne amerykańskie siły morskie znaj-

dują się na wodach Australii, Japończycy przystąpili do organizowania wielkiej ekspedycji przeciw Pearl Harbour, celem uniemożliwienia Amerykanom akcji wojennej na Pacyfiku raz na zawsze. Lecz

flota japońska została zaatakowana w pobliżu wyspy Midway (Midway — „w pół drogi”), przez amerykańskie bombowce operujące z baz lądowych i lotniskowców. W rezultacie straty japońskie okazały się tak

duże, że Japończycy zaniechali wykonania zadania. Zatopiono 5 największych japońskich okrętów wojennych i szereg dużych okrętów wojennych. Admirał Nimitz nazwał to zwycięstwo „zwycięstwem w pół

drogi”. Istotnie od tej chwili rozpoczyna się amerykański kontratak na Pacyfiku. 7 sierpnia 1942 roku amerykańska piechota morska (marines) wylądowała na Guadalcanar i zajęła jedyne lotnisko, co umożliwiło sprzymierzonym rozpoczęcie ofensywnych działań lotniczych. Baza lotnicza w Guadalcanar ma wielkie znaczenie, gdyż strefa objęta zasięgiem samolotów operujących z niej rozciąga się daleko nad terytoriami zajętymi przez Japończyków. Japończycy w żadnym razie nie mogli zgodzić się na pozostawienie tego lotniska w rękach sprzymierzonych. Guadalcanar stało się więc magnesem przyciągającym dwie największe floty świata: sprzymierzonych i japońską. Nie upłynęło jednak wiele czasu od pierwszego lądowania amerykańskiego na wyspach Salomona, a już przystąpiono do nowych desantów. Te nowe desanty, to już nie akcja opóźniająca — to początek nowej taktyki. Teraz celem sztabu sprzymierzonych było wydłużenie japońskich linii komunikacyjnych i wyczerpanie japońskich możliwości transportowych. Ważnym było także i to, aby nie dopuścić do wywożenia surowców z świeżo zajętych przez Japończyków obszarów do „żółtej” metropolii. Każdy nowozdobiony przez sprzymierzonych punkt na Pacyfiku zmuszał Japończyków do kontrakcji, do przewożenia materiałów wojennych, wojsk i uzbrojenia i do ustawicznego rozciągania, i tak już nadmiernie wydłużonych linii komunikacyjnych. Tego rodzaju taktyka rozwijała się z powodzeniem przy angażowaniu coraz większych sił powietrznych, morskich i ludzkich przez Stany Zjednoczone. W ostatnim okresie narodziły się nowe pomysły. Wypadek działań wojennych na japońskich wodach terytorialnych. Wyspa Marcus została nazwana obecnie „Half way to Tokyo” — „W pół drogi do Tokio”. Nazwa ta może być uważana za symboliczną — wyraża bowiem właściwy pogląd na stan operacji na Pacyfiku.

i Salamaua. Długa i ostrożnie przygotowywana strategiczna linia obrony sprzymierzonych rozciągała się na olbrzymiej przestrzeni od Guadalcanar aż po Buna.

Na oceanach podobnie jak i na lądzie linie obronne mają charakter zupełnie stały. Granica ich przebiega tam, gdzie kończy się zasięg samolotów, łodzi podwodnych i lekkich okrętów wojennych. Promień działania tych ostatnich jest ograniczony odległością od baz zaopatrzenia.

To też linia obrony Japończyków przebiegała o około 200 mil na północ od Lae i Salamaua, aż po Munda. Główna japońska baza zaopatrzenia w Rabaul znajdowała się o przeszło 500 mil poza frontem.

W czerwcu dowództwo amerykańskie postanowiło uderzyć na oba skrzydła długiego frontu japońskiego. Na skrzydle wschodnim rozpoczęło natarcie w rejonie Munda i w rejonie Woodlark na wyspach Triobrydach. Jednocześnie zaatakowano Japończyków pod Lae i Salamaua. Lotnisko Munda zostało ostatecznie zdobyte 5 sierpnia, po niesłychanie zaciętych walkach w dżungli, które trwały szereg tygodni.

10 sierpnia gen. Mac Arthur powiedział: „Decydujące znaczenie naszych ostatnich zwycięstw na Pacyfiku ujawni się w końcowej fazie operacji. Japonia przegrała i jest teraz w odwrocie”.

17 sierpnia wojska sprzymierzonych zajęły wyspę Vella Lavella w archipelagu Salomona.

22 sierpnia wojska amerykańskie zajęły wyspę Kiska w archipelagu aleuckim. Zwycięstwo to pozwala lotnictwu Stanów Zjednoczonych bombardować terytorium Japonii, samolotami operującymi z baz lądowych. Bombowce amerykańskie na wyspie Attu są oddalone zaledwie o 700 mil od japońskiej bazy morskiej Paramashiro — skąd do Tokio jest już tylko 1400 mil. Ewakuacja wyspy Kiska przez Japończyków zaskoczyła nawet optymistycznych obserwatorów wojny na Pacyfiku. Aleuty uchodziły zawsze za punkt niewładczy japońskiego systemu baz morskich i lotniczych. Prócz tego poddanie się oddziałów broniących wyspy, stanowi wyłom w starej tradycji szinto — „walczyć do ostatniego człowieka dla honoru boga-cesarza”.

21 sierpnia. Posuwając się dalej naprzód sprzymierzeni zajęli wyspę Georgia w środkowej części archipelagu Salomona.

3 września, atak amerykański na wyspę Marcus stanowią pierwszy wypadek działań wojennych na japońskich wodach terytorialnych. Wyspa Marcus została nazwana obecnie „Half way to Tokyo” — „W pół drogi do Tokio”. Nazwa ta może być uważana za symboliczną — wyraża bowiem właściwy pogląd na stan operacji na Pacyfiku.

W styczniu 1943 roku wojska japońskie zostały odrzucone na swoje pozycje wyjściowe w rejonie Lae

W grupie księzek poświęconych studiom nad kryzysem współczesnej cywilizacji, które omawialiśmy na tym miejscu — na specjalną uwagę zasługuje praca Erica Fromma pt.: „Lęk przed wolnością”.

LEK PRZED WOLNOŚCIĄ

się, stają się jakże często przywilejami bezprzemyślnymi. Trzeba być pełną, bujną indywidualnością, aby ocenić ich wartość, trzeba mieć coś oryginalnego do powiedzenia, by ocenić przywilej wolności słowa.

Samotny i bezradny człowiek współczesny szuka ucieczki. Jedną z form tej ucieczki jest upodabianie się do jednostki do otaczającego ją tłumu. Człowiek współczesny nie chce być samotny — usiłuje przeto być takim samym jak inni — we wszystkim: w sposobie życia, w myśleniu, w stroju, w umeblovaniu swego mieszkania itp. To jest typowy przejaw prawy mimikry. Gdy się jest identycznym z swym otoczeniem nie jest się samotnym — nikt nie zauważa naszej odrębności. Jest to zrzeczenie się osobowej indywidualności za cenę bezpieczeństwa, jakie daje poczucie przynależności do grupy, masy, tłumu identycznych osobników.

Współczesna wielkomińska cywilizacja czyni jednostkę podobną do mrówki. Mrówka nie pragnie wolności — mrówka pragnie jedynie pozostawać w mrówisku i być dokładnie taką samą jak inne mrówki.

Odbiegliśmy daleko od człowieka Odrodzenia, od cywilizacji i warunków w których indywidualność człowieka przeciętnej wypowiadała się pełniej i głębiej. Uosobieniem w dzisiejszym tego słowa znaczeniu zaczyna przybierać charakter sztandarzycy, szablonowania, przy czym nie zbliża człowieka do człowieka lecz przeciwnie: stosunkom między ludźmi nadaje charakter bezosobowy, biurokratyczny.

Ten proces odindywidualizowania jednostki, odbarwianie człowieka z jego wyrazu i aury nie może być celem naszej cywilizacji. Proces owego konformizmu w jednych społeczeństwach doprowadził do faszyzmów, w innych przejawia się postępującym upodobnieniem, sztandarzycą, szarżowaniem.

Interesującym jest, że do podobnych wniosków co Fromm — zupenie niezależnie — dochodzi S. Spender, który na łamach „The Fortnightly” ogłosił dłuższy artykuł o nastrojach nurtujących wśród angielskich robotników. Dziś w wojennej Anglii w formacjach ochotniczych straż

pożarnych, w dziesiątkach organizacji obrony p-łot, zetknię się ze sobą społecznych, z rozmaitych sfer i klas społecznych, ludzie odziani w ten sam mundur i zjednoczeni wspólnym celem. Z tego zbliżenia, z rozmów i z dyskusji wyłonił się nowy pogląd na istotne zagadnienia. Z analizy rozmów i na podstawie wielu wywiadów Spender dochodzi do wniosku, że robotnik angielski nie myśli o „freedom”, o wolności. Pragnie czego innego, pragnie „unity” — jedności. Ową jedność, czy zjednoczenie wyobraża sobie jednak inaczej niż ci, co przywykli do żonglowania hasłami o jedności, solidarności itd. Owa „unity”, która jest dziś ideałem robotnika angielskiego — to w pierwszym rzędzie wyrównanie różnic, różnic w stopniu wykształcenia i możliwości startu życiowego. Robotnik odczuwa samotność, zdaje sobie sprawę, że często bieg wydarzeń idzie obok niego lub ponad nim, że nie jest w możności w pełni uczestniczyć i wyrozumieć procesu postępu.

Robotnicy sądzą, że demokracja taka jaką ją dziś mamy jest cenna dla tych, którzy mogą z niej w pełni korzystać, a więc ludzie finansowo niezależni, ludzie wykształceni, dla których wolność oznacza swobodę działania, wypowiadania się, kształtowania życia według woli. Cóż jednak z tej demokracji tym, którzy nie mają ani finansowych ani innych możliwości, aby ową nominalną, teoretyczną wolność w pełni wykorzystali?

To, co zaobserwował Spender wśród robotników angielskich — Fromm rozciąga na większość współczesnej ludzkości. Człowiek dzisiejszy jest coraz bardziej samotny w konfrontacji z problemem życia i na drodze upodobnienia się do innych szuka ucieczki od zagadnienia własnej indywidualności. Coraz trudniej przychodzi mu zdobyć własną postawę psychiczną. Im mniej różni się od otoczenia tym łatwiej przystosowuje się do szablonowych warunków, tym łatwiej znajduje zastosowanie w zmechanizowanym aparacie współczesnej gospodarki.

Ujednoczenie, szablon, szarżenie i banalizowanie psychiki ludzkiej nie mogą stanowić celu postępu. Ewolucja oznacza

wzbogacenie życia, a nie jego ubożenie. Bujniejsze życie im więcej odczuwane, przeżywamy, im odbieramy więcej i bardziej różnorodnych impulsów, indywidualności. Pełnowartościowa jednostka nie odczuwa niezależności i wolności jako synonimów izolacji i woliennia, i tylko taki człowiek dorasta do Roswelli indywidualności, rozwój umiejętności i nie szuka przed nią ucieczki, wani i uzdolnień, walka z szablonem — to warunki odzyskania przez współczesną wolności. Bo wolność nie jest prawdziwym dobrem, wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie. Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie.

Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie. Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie.

Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie. Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie.

Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie. Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie.

Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie. Wolność jest tylko narzędziem, które umożliwia nam życie.

Spotkaliśmy się nad Nilem. Dwaj przyjaciele od wielu lat. On — przydręptał tutaj poprzez Tobruk, ja — spływałem z gór Uralu. On już uprzędnym był z takimi jak ja i wie nadto dokładnie, że siedziałem w wozieniach. Ja także rozmawiałem już z takimi jak on i zgóry wiem o nim, że z pewnością własnorycznie wszedł do niewoli miliony Włochów.

Zawieramy zatem wzajemny pakt nieagresji, czyli że postanawiamy nie mordować się nawzajem historiami w rodzaju: „Włoch kłapiesz, kiedyś mi pod Gazią cholera na polu minowym... Na co zawyżają pada rekontra... jak wzięli mnie z więzienia do obozu...”

Znamy się od dawna i mamy tysiące innych tematów do ogadania. Węzłowiec: kobedy... towarzysze... znajomi... Co z nimi?

Ten został w Warszawie, ten jest w niemieckiej niewoli, ten ma świetną posadę w Londynie, ten leży w szpitalu dla umysłowo chorych, ten dostał Virtuti, ten nie żyje...

Pijemy „wiske”, palimy holjwudy i strasznie nam tęskno za Krajem. Wspominamy, że ostatnim razem wdziliśmy się w Zakopanem, które w cichości ducha było zawsze naszym sercem najdroższe ze wszystkiego. Bo Zakopane było różnorodne, uniwersalne i jak żadna inna miejscowość posiadało wszechstronny charakter oraz fantastycznie zmienne oblicze.

Zakopane mienilo się jedynie swoją wielokrotnością. Było krolestwem literatury, letniskiem statystycznym naczelnym państwowych, polejem automobilistów, zjazdem zubożonych artystów i bogatych snobów oraz rezerwu literatów i aktorów. I dlatego, że nie wszystkich warstw społecznych i kulturalnych, lecz że każda z nich stanowiła niejako oddzielny klan, Zakopane było tak odrębne i różne od innych stółce całego świata.

Wspominamy, że ostatnim razem wdziliśmy się w Zakopanem, które w cichości ducha było zawsze naszym sercem najdroższe ze wszystkiego.

Wspominamy, że ostatnim razem wdziliśmy się w Zakopanem, które w cichości ducha było zawsze naszym sercem najdroższe ze wszystkiego.

Wspominamy, że ostatnim razem wdziliśmy się w Zakopanem, które w cichości ducha było zawsze naszym sercem najdroższe ze wszystkiego.

Wspominamy, że ostatnim razem wdziliśmy się w Zakopanem, które w cichości ducha było zawsze naszym sercem najdroższe ze wszystkiego.

odseparowany od wszystkich i wszystkich, stracił wierzony swój wyjątkowy patrykularz. W nowoczesnym hotelu Starnary pokój kosztował trzydziestu złotych dziennie. Na łóżkach w cieniu drewnianych werand fantastycznych pensjonatów suchobitnicy wpatrywały się w siebie i mierzły temperaturę. U Traski wieczorem nie można było znaleźć wolnego stolika. Ubogo, lecz weselo było w kolonii akademików na Kasprzku. Tak tam było weselo i gwaro, że gardła, który lekko miały, a nieopatrznie wyjął im swoje trzy chętki zgory na cały sezon, wkrótce wywisł na płocie kartkę tej treści: „Tu wolnych pokojów do wynajęcia nie ma. I nigdy nie będzie!”

Osoba, w której zamknęła dla niej tajemniczość, była masońską stowarzyszeniem. Przy małej uliczce wiodącej na Rynek, w dwupokojowym barze „Jedrusia” zbierał się Makuszyński, Witkiewicz, Malczewski, Czerniński, Madzia Samozwaniec, Lechoń, Tuwim, Wierzyński, Dobrowolski i tacy inni...

Leżąc w wypadku z postacią na dworcu, a patrzył, w oknie „Jedrusia” leży moja kalszka „Seiana Śnieżka”. To się nazwała popularnie, co?

Wielki mi rzecz — odparł Unkiewski. — Moje „Zyto w Dżungli” leży już tutaj na wygnaniu w Gubernii pięć miesięcy i nikt go nie kupuje.

Gdy redaktor „Wiedomości Literackiej” obawiał się, że wyprzedzi go ktoś inny, nieśmiało fruszek, który przycupiał na palaki, Tuwim odrzekł: „Naprawdę dobrze to zrobiłeś. Tyś przecież tak świetnie przetłumaczył swoje nawiązki z niemieckiego na polski z Gryndlerem na Gryndlerów!”



Sportowcy, nie ci, przebrani jedynie do fotografii, lecz prawdziwi taternicy, gardzą (zupenie zresztą słusznie) za legającymi Krapuchki ceprami, co przedej uciekali w góry. Prowincjonalni dygnitarze z Grajdółków tworzyli tutaj

Markowski śpiewał tu góralskie piosenki, Trojanowski, Rothart i Grabowski opowiadali o swych wyjeżdżach taterniczych historie prawdziwe lub zmyślone, ale świetnie i dowcipnie. Wierzyński z Grajdółków tworzyli tutaj

Z GŁOSÓW PRASY ZAGRANICZNEJ

POTRZEBA MIĘDZYNARODOWEJ PŁYNNOŚCI ŚRODKÓW WYMIANY „Times”

Plany stworzenia nowego systemu handlu i wymiany międzynarodowej — są jak łatwo zrozumieć — ogromnie złożone. Nie mniej zagadnienie podstawowe wydaje się dość proste. W pewnych okresach niektóre państwa muszą sprzedawać więcej niż kupują. Inne zaś kupują więcej niż sprzedają. Powstałe na skutek tego deficyty i nadwyżki wymagają odpowiednich manipulacji finansowych. Innymi słowy muszą być oparte na kredycie.

Czasem rozbieżności między wartością eksportu a wartością importu powstają na skutek przypadkowych okoliczności. W tym przypadku wystarcza krótkoterminowy kredyt lub uszczuplenie rezerwy. Istnieją jednak trwałe przyczyny nierówności bilansu. Pewne kraje o wysokim poziomie ekonomicznym mogą celowo dostarczać towarów i produktów narodom zaoferowanym gospodarczo, godząc się na nie pobieranie odrazu zwrótu w jakiegokolwiek formie. Najpoważniejszym problemem gospodarczym naszego wieku jest właśnie owa stała nierównowaga bilansu, która powstaje w krajach o wysokiej aktywności ekonomicznej.

Państwo silnie uprzemysłowane, sprzedające gospodarczo inne kraje ma dostosowany import do swoich potrzeb, przy czym import ten przewyższa znacznie import przeciętnych innych państw. Z drugiej strony import innych państw stanowią oczywiście równowazny eksportu omawianego kraju. Wskutek tego powstaje stały deficyt, którego nie można pokryć ani krótkoterminowymi po-

życzkami, ani kredytami o długim terminie. Tak samo dewaluacja środków obiegowych i inne próby sztucznych środków fiskalnych nie rozwiązują zagadnienia.

Tego rodzaju położenie można dobrze zilustrować następującym przykładem: jeżeliby w Anglii dochód społeczny wzrósł o 1,000,000,000 funtów na skutek wzrostu złota światowego. Przez rozdział bankorów osiągnęłoby się zatem podobny skutek, co przez dystrybucję złota Stanów Zjednoczonych.

Kraje zniszczone wojną, biedne i zaoferowane gospodarczo miałyby możliwość zakupu towarów i maszyn w krajach o nadwyżce produkcyjnej i eksportowej. Państwa o dużej ekspansji gospodarczej uzyskałyby gwarancję, że eksport ich nie będzie hamowany. Światowa izba handlowa kontrolowałaby wszystkie transakcje międzynarodowe.

Plany amerykański i kanadyjski są oparte zasadniczo na analogicznej koncepcji, nie przewidują jednak stosowania nowego środka płatniczego dla handlu międzynarodowego w postaci banknotu. Wszystkie te plany zmierzają do zapewnienia maksymalnej możliwości korzystania z kredytów, bez zabezpieczenia złotowego. Z drugiej strony uniemożliwiają powrót do autarkii i izolowanych systemów gospodarczych.

potencjału gospodarczego. Pierwsza emisja bankorów byłaby równowarta sumie 25,000,000,000 dolarów. Jest to kapitał, który przedstawia cały amerykański zapas złota, wynoszący obecnie 70 procent złota światowego. Przez rozdział bankorów osiągnęłoby się zatem podobny skutek, co przez dystrybucję złota Stanów Zjednoczonych.

Kraje zniszczone wojną, biedne i zaoferowane gospodarczo miałyby możliwość zakupu towarów i maszyn w krajach o nadwyżce produkcyjnej i eksportowej. Państwa o dużej ekspansji gospodarczej uzyskałyby gwarancję, że eksport ich nie będzie hamowany. Światowa izba handlowa kontrolowałaby wszystkie transakcje międzynarodowe.

Plany amerykański i kanadyjski są oparte zasadniczo na analogicznej koncepcji, nie przewidują jednak stosowania nowego środka płatniczego dla handlu międzynarodowego w postaci banknotu. Wszystkie te plany zmierzają do zapewnienia maksymalnej możliwości korzystania z kredytów, bez zabezpieczenia złotowego. Z drugiej strony uniemożliwiają powrót do autarkii i izolowanych systemów gospodarczych.

Pierwszym głównym celem nowych koncepcji monetarnych jest przywrócenie międzynarodowej płynności środków płatniczych. W przyszłości przewiduje się utworzenie międzynarodowej rady inwestycyjnej, która kierowałaby rozwojem uprzemysłowania i gospodarką światową. W istocie nie można oddzielić kwestii międzynarodowego handlu od zagadnienia międzynarodowych inwestycji. Tym nie mniej, jako pierwszy krok do uporządkowania gospodarki światowej, można uważać osiągnięcie płynności środ-

ków płatniczych, do których zmierzają te plany.

ROZWÓJ TRANSPORTU LOTNICZEGO „Manchester Guardian”

W ostatnich miesiącach coraz częściej słyszy się pogląd, że po wojnie komunikacja lotnicza powinna być objęta międzynarodową organizacją. Każde państwo zachowując oczywiście prawa suwerenności na swoim terytorium byłoby obowiązane do budowy i utrzymania lotniczej służby meteorologicznej, radiowej itd. dla użytku międzynarodowych linii powietrznych.

Dotychczas według ogólnego mniemania wydawało się, że przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą istnieć bez subsydiów państwowych. Obecnie jednak na podstawie doświadczeń amerykańskich można sądzić, że transport powietrzny i komunikacja pasażerska nie muszą być przedsiębiorstwami deficytowymi. Przy odpowiednim kierownictwie i użyciu nowoczesnego sprzętu stają się nawet dobrze opłacalnymi. Ostatnie statystyki wykazały np., że koszt przewozu pasażera na odległość 1000 km na liniach amerykańskich, na których używany jest mały ekonomiczny samolot Douglas DC3 — wynosi zaledwie dwa pence za milę. Linie lotnicze, na których jednorazowo przeloty nie przekraczają 1000 km — wykazują dochód roczny równający się jednej piątej kosztów używanych samolotów. Przelot przez Atlantyk trwający przy cenie 65 funtów za bilet. Jest to suma znacznie niższa od tej, którą płacono przed wojną za kabine pierwszej klasy na „Queen Mary”. Podróż morską trwa — jak wiemy — co najmniej 120 godzin.

W czasie walk pod Tuniszem do jednego z wysuniętych szpitali polowych przewieziono śmiertelnie rannego żołnierza amerykańskiego. Dyżurny lekarz spojrzął na zakrwawione bandażę i nie badając umierającego, kazał poprosić kapelana. Po chwili „Padre” troskliwie i wycekując pochylił się nad nosami. Ranny wzrokliwie wskazał na mundur. Idąc za spojrzeniem konającego pastor wyjął z leżącej obok bluzy zniszczony, zakrwawiony portfel i podał go żołnierzowi. Portfel był pusty i tylko w jednej z przegródek znajdował się niewielki, studolarowy banknot. Pastor delikatnie ujął banknot w palec i pytająco spojrzął na żołnierza. Żołnierz przyknął oczy i z trudem, ledwo dostrzyszalnym głosem wysłabiał: „O to! O wszystko to, za — to — że się, że bę — dę żył dla — że, niż ty...”

każdy myśli: „przypadek”. Bo wojna prowadzi do inflacji „przypadku”.

Coraz częściej, codziennie niemal mówimy: „los tak chciał” i rozkładamy ręce. Obarczanie przypadku odpowiedzialnością za nonsensowne i niewyhumane powstanie, nie oznaczają jednak, żeśmy odnosił się do teorii prawdopodobieństwa z większym zainteresowaniem, niż dawniej. Rzecz w odtworzenie — załamanie się wiary w możliwość przewidywania, w stosowanie reguł, zasad i praw życiowych rewolucji nas i rozgorycza więcej, niż można przypuszczać. Nasz wojenny fatalizm dyktowany jest nie tyle rezygnacją, co wyrzutem pod adresem dziesiętnego zaufania, żelem z powodu własnej bezsilności.

Na cóż nam teorie i wiedza, skoro nie potrafimy wywrzeć żadnego wpływu na wydarzenia? Fakty, tylko fakty się liczą. Już bardzo dawno fakty się liczą. Znaczenie ma tylko Carlyle pisał: „Znaczenie ma tylko fakt. Jan Bez Ziemi przeszedł tędy — fakt. Co jest wspaniałe — oto rzeczywistość, dla której oddałbym wszystkie teorie świata”. Carlyle był humanistą. Jego sposób myślenia podobny jest do tego, którym posługuje się dzisiaj wyjątkowo, którym posługuje się średniej, chowanek współczesnej szkoły. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek.

LICZBY, KONIE I LUDZIE

Istotnie dla fizyka i dla biologa, dla astronoma i dla matematyka, to tylko ma znaczenie, co prowadzi do uogólnienia, do odkrycia regularności, do sformułowania generalnego prawa dającego możliwość przewidzenia wielkiej mnogości poszczególnych konsekwencji. Goty fakt nie wystarcza. Przypadek nie paraliżuje, nie jest równoznaczny z niewiedzą. Przeciwnie, doświadczenie i przypadek, wyjętek i błąd stanowią materiał dowodowy — poszukiwi w odwiecznym procesie poznania.

W tym stanie rzeczy możnaby zadać pytanie, czym ostatecznie ma się kierować przeciętny człowiek w swoim postępowaniu. Zdrowy rozsądek i doświadczenie zawodowe, nauka w wielu wypadkach wstrzymuje się od głosu — nie prekluduje nawet do odpowiedzi: coś pozostaje prócz fatalizmu?

Za amerykańskiego żołnierza odpowiedzieli na te pytania jego młodociane, witalne i chętne życia. Odpowiedź to można uznać za wspaniałą, skoro według wszelkiego prawdopodobieństwa przyniesie ona swemu autorowi ponadną sumę stu dolarów.

Nie też dziwnego, że gdy pewien dziennikarz amerykański zapytał Winstona Churchilla, czy istnieje jakaś zasada życiowa, którą premier starożytności upość swemu synowi, Winston Churchill odpowiedział: „Tak — tylko jedna: — nigdy nie stać się starszym”. S. M.

każdy myśli: „przypadek”. Bo wojna prowadzi do inflacji „przypadku”.

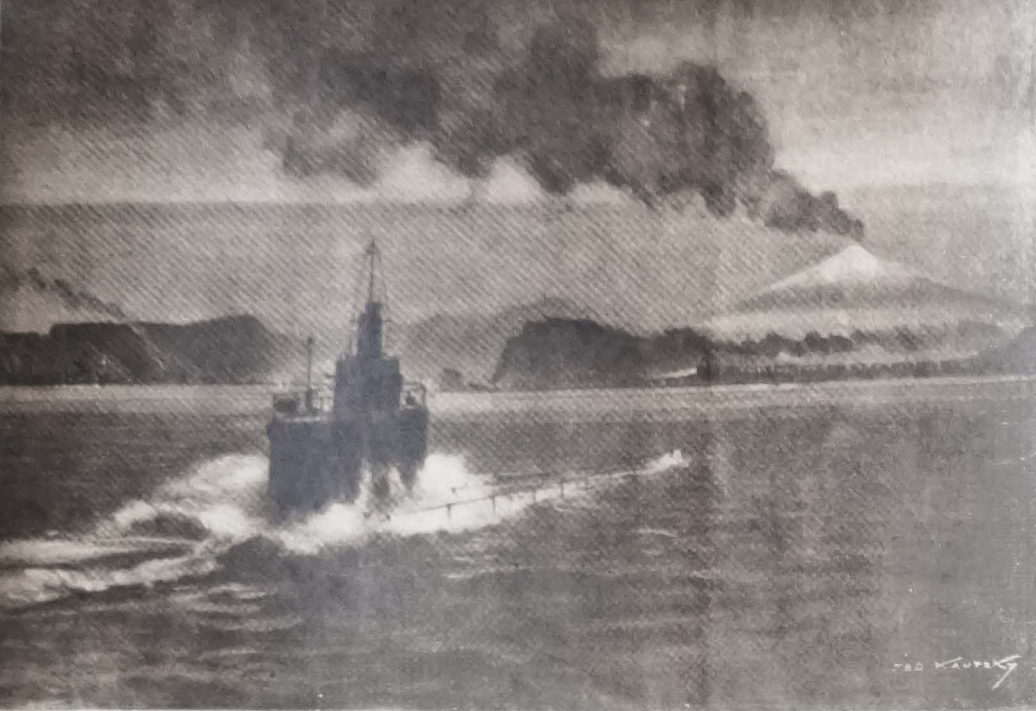
Coraz częściej, codziennie niemal mówimy: „los tak chciał” i rozkładamy ręce. Obarczanie przypadku odpowiedzialnością za nonsensowne i niewyhumane powstanie, nie oznaczają jednak, żeśmy odnosił się do teorii prawdopodobieństwa z większym zainteresowaniem, niż dawniej. Rzecz w odtworzenie — załamanie się wiary w możliwość przewidywania, w stosowanie reguł, zasad i praw życiowych rewolucji nas i rozgorycza więcej, niż można przypuszczać. Nasz wojenny fatalizm dyktowany jest nie tyle rezygnacją, co wyrzutem pod adresem dziesiętnego zaufania, żelem z powodu własnej bezsilności.

Na cóż nam teorie i wiedza, skoro nie potrafimy wywrzeć żadnego wpływu na wydarzenia? Fakty, tylko fakty się liczą. Już bardzo dawno fakty się liczą. Znaczenie ma tylko Carlyle pisał: „Znaczenie ma tylko fakt. Jan Bez Ziemi przeszedł tędy — fakt. Co jest wspaniałe — oto rzeczywistość, dla której oddałbym wszystkie teorie świata”. Carlyle był humanistą. Jego sposób myślenia podobny jest do tego, którym posługuje się dzisiaj wyjątkowo, którym posługuje się średniej, chowanek współczesnej szkoły. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek. Ficzli wyżył, przeciętny człowiek.

Dotychczas żyją obaj. „Żołnierz miał szczęście” — mówią jedni. „To pastor miał pecha” — mówią drudzy. Niemal



chill odpowiedział: „Tak — tylko jedna: — nigdy nie stać się starszym”. S. M.



Fudrijama w peryskopie

(Z pamiętnika bosman-mata Rorbacha)

Nasza historia ma pięćdziesięciu bohaterów i jedną bohaterkę. Bohaterami są oficerowie i marynarze amerykańskiego okrętu podwodnego. Bohaterką jest sama łódź. Opatrzona w dziesięć wyrzutni torpedowych, o długości przeszło 300 stóp, zbudowana była mniej więcej rok temu. Od tego czasu życie jej było pełne przygód i niebezpieczeństw. W jednej tylko podróży, do wybrzeży Japonii, zatopiła 70 tysięcy ton japońskich okrętów i statków handlowych. Oto jej dziennik podróży.

Ktoś zauważył dziewczynę stojącą na Fort Island. Wiatr rozwiewał jej złote włosy. „Przypatrzcie się dobrze — powiedział Jack — upłyne wiele czasu nim zobaczymy ją znowu!”

Łódź płynęła wolno wzdłuż Pearl Harbour. Koło niej uwijały się małe motorówki. Cała załoga stała na deku ciężąc się jaskrawym słońcem, patrząc ostatni raz na ląd, na niebo i na ocean. Wkrótce już granice świata skurczą się do rozmiarów trzech ciasnych kabin i na bardzo długi czas tych 50 ludzi zostanie uwiecznionych we wnętrzu kadłuba. Zresztą załoga wiedziała dobrze, że zanosi się na długą podróż. Przez 5 dni ładowano prowianty. Nawet w magazynie amunicji znajdowały się mrożone indyki i kurczęta, długie polacie boczku, szynki i poledwice.

Istotnie, nie czekali długo na potwierdzenie swych domysłów. Głosnik przemówił w godzinę po odjeździe: „Zostaliśmy skierowani na pozycję w pobliżu wybrzeży Japonii, nie potrzebuję wam mówić, że mamy do spełnienia niebezpieczne i ważne zadanie!”

Ludzie spojrzeli sobie w oczy. Byli zdrowi, młodzi i silni.

Od samego początku największą popularność zdobył Grif Pifer, sto kilo wający kucharz. Gotował w kuchence mniejszej trzykrotnie od kuchni wagonu restauracyjnego. Grif mógł dotknąć jednocześnie wszystkich czterech ścian swej kuchennej kajuty nie poruszając się. Załoga zwała tę kuchnię „Pifer Grand Hotel”.

Łódź płynęła na zachód. Niebieskie fale Pacyfiku kołysały ją rytmicznie. Oficerowie w szortach opalali się na słońcu. W nocy fosforysencja była tak silna, że można było czytać bez świateł. Ciężkie chmury zwiślały nad horyzontem. Pod pokładem przywycyzano się do rutyny dnia. Często twiczono próbne zanurzenia. „Choinka” — tablica kolorowych sygnałów stojąca w centralnej kabine — błyskała wszystkimi barwami tęczy. Czerwona lampka — obsługa wyrzutni — baczność. Zielona lampka — obsługa pomp — baczność. Żółta lampka — sternik — baczność, itd. Aż wszyscy stali na stanowiskach nie wyłaczając kucharza. Ostatni schodzili oficerowie z wieżyczek, po chwili ukazywał się kapitan i rozlegał się przeciągły gwizd syreny. W tym

momencie okręt przechylił się lekko i po pewnym czasie kapitan dawał rozkaz: „50 stóp spokojnie!”

Załoga była zadowolona i trochę zdenerwowana. Zamiast radia we wszystkich kabinach niestannie grały przenosne gramofony. Repertuar płył był dość urozmaicony ale największym powodzeniem cieszyła się piosenka Bing Crosby — „Chciałbym wiedzieć, kto ją teraz całuje...”. Załoga uważała tytuł za aktualny.

Ale najistotniejszą rzeczą w utrzymaniu dobrego stanu psychicznego załogi, była nie muzyka lecz jedzenie. „Jemy wszystko to co jest najlepsze” — pisał bosman-mat Rorbach w swym dzienniku. „Codziennie świeże pieczywo, ciepłe bułeczki, ciasteczka i paczki. Mrożone truskawki na deser, wołowina i drób trzy razy dziennie!”

Gdy łódź wplynęła w strefę wód nieprzyjacielskich i trzeba było pozostawać pod wodą przez cały dzień, śniadania i obiady bywały lżejsze. Zato wieczorem Grif Pifer podawał suflety z ananasa i lody z bakaliami. W ciągu całej podróży zużył przeszło 1000 funtów jaj.

Tego rodzaju odżywienie wywoływało wśród załogi nastroje filozoficzne. Coraz dłużej siadywali wieczorem dookoła stołu rozmawiając o swych domach, swych miastach i stacjach. Toczyły się długie dyskusje nad tym czy Waszyngton jest lepszy niż Kalifornia, czy Detroit wyprzedza Nowy Jork. Mówiono o ostatnim urlopie, o dziewczynkach, o tym jak się bawili, o tym gdzie się nudzili, o tym ile pieniędzy wydali, o przyszłych planach i zamierzeniach. Około 25 procent pragnęło powrócić do szkół i kształcić się. Niektórzy myśleli o pozostaniu w marynarce. Jedymi, którzy nie chcieli zmienić trybu życia to farmerzy. Zdecydowani byli wrócić wprost do swych gospodarstw. Ostatecznie kończono zwykle na gwiazdach filmowych. Jedni byli zwolennikami Lany Turner, drudzy — Caroli Landis. Betty Grable miała też silne poparcie.

O swoich dziewczynach nie mówili nigdy. Fotografii ich leżały starannie schowane — oglądano je w samotności i ukradkiem.

W ciągu całej niemal podróży na zachód pogoda była upalna. Załoga ubierała się dowolnie, nie obowiązywały żadne przepisy. Dużą wagę przywiązywano do tzw. szczęśliwych ubrań. Gdy tylko ukazywał się nieprzyjacielski statek naciągano pośpiesznie sweter lub koszulę, w której już kiedyś przeżyto szczęśliwie alarm.

Od czasu do czasu Pifer smażył świeżą rybę. Odbierano ją napatykany japońskim kutrom rybackim. Pewnego dnia na pokład spadła wielka ryba latająca. Dyzurny oficer podniósł ją — bosman-mat zamienił na dół — kucharz usmażył — a kapitan zjadł...

Codziennie posuwano zegar do tyłu. Nie napotymano ani okrętów, ani samolotów. Mogło się здаwać, że łódź odbywa szkolną, pokojową podróż. Tylko głośnik, z którego trzy razy dziennie odczytywano gazetę pokładową — dawał dokładne dane o położeniu okrętu. Japonia była coraz bliżej.

Wreszcie dopłynęli do strefy niebezpieczeństwa. Większą część doby spędzono teraz pod wodą. Obserwator bezustannie trwał przy peryskopie, a obsługa wyrzutni torped cały dzień polerowała, czyściła i oliwiła swoją broń. Na każdej torpedzie widniały inne napisy: „dla Togo”, albo „dla Yamamoto”.

Gramofony nie grały tak często jak dawniej, obiady trwały krócej. Mechanicy pracowali w milczeniu w rozgrzanej kabine silników. Diesle mruczały w ciągu dnia — w nocy elektryczne motory bezszelestnie poruszały okręt naprzód. Na pomoście odczuwano się ostre, chłodny wiatr, fosforysencja znikła. Cel podróży był coraz bliższy.

Pierwszy raz ujrzeli Japonię o brązku po długim kursie na powierzchni. Wąski ciemny pasek na horyzoncie, kilka dalekich szczytów górskich w chmurach dymu. Załoga przypisywała zadymienie bliskości wulkanów. Tego dnia zresztą nie było czasu na oglądanie pejzażu. Łódź zanurzyła się natychmiast i trzeba było czekać do następnego wieczoru, aby znów przypatrzeć się wybrzeżom Niponu.

W ciągu następnych kilku tygodni poznali te wybrzeża dokładnie. Bosman-mat Rorbach twierdził, że mógłby po wojnie zostać przewodnikiem pokazującym turystom fabryki, miasta i porty Japonii. Z uznaniem zauważył jak dokładne jest zaciemnienie we wszystkich ośrodkach, które obserwowali. Po pewnym czasie każde skupienie, każda wioska i miasteczko było im tak dobrze znane, że powracali do nich jak do starych znajomych. Ulubionym miejscem postoju była głęboka zatoka przy podmiejskiej plaży, na której odbywały się wyścigi. Wracano na to miejsce w dniu wyścigów. Grif Pifer siadał przy peryskopie i przyjmował zakłady. Doszło do tego, że członkowie załogi stawiali do raportu o przepustkę na brzeg...

Aż wreszcie nadeszła długo oczekiwana chwila walki. Pierwszą ofiarą łodzi był nieprzyjacielski transportowiec. Płynący samotnie wzdłuż wybrzeża, łódź podplynęła cicho na bardzo bliską odległość. „Obsługa wyrzutni torpedowych — baczność”. Blysk paru sygnałów, sekunda oczekiwania i nosowy głos głośnika: „Nr 1 — ognia. Nr 2 — ognia”. Potem dał się odczuć leciutki wstrząs, tak jakby łódź najechała na coś miękkiego. Minuta nerwowego oczekiwania w zupełnym milczeniu. Tylko szum wody i jednostajny syk motorów. Wreszcie wybuch. Ostre trzask, a nie — jak przy-

puszczali — przytłumiona detonacja. Wszystkim wyrwał się okrzyk. Kapitan komicznie przez peryskop zdjęt tonącego transportowca.

Od tej chwili zaczęła się prawdziwa przygoda. Ponad głowami słyszeli tekie detonacje bomb głębinowych i dźwięki zamkniętych pod wodą. Strach wisi. Załoga nie wpadła jest ocy-niki. Pociłi się, patrzyli na siebie i schali rozkazów. Trochę bliżej z zajętych, oddaleni od domów. Aż wreszcie jeden bach — wie pan co — mam wrażenie, torpedowce”. Śmiali się długo, dłużej niż należało. Odprężyło ich to jednak i potem wszystko szło już normalnie. Po pewnym czasie torpedowce odpłynęły. Cisza znów zaległa kabiny. Ludzie spojrzeli jeszcze raz po sobie. Byli zdyszani. Ale wiedzieli, że są już bezpieczni i uważali się za weteranów. To też ich przywiązanie do łodzi wzrosło niepo-miernie. Byli gotowi do dalszej akcji.

Jednego dnia wplynęli w środek japońskiego konwoju, złożonego z 7-miu statków handlowych i kilkunastu okrętów eskortujących. Łódź była tak blisko japońskiego torpedowca, że nieprzyjaciel otworzył bezpośredni ogień z dział. Znajdująca się w pobliżu kanonierka ruszyła pełną parą naprzód w nadziei, że uda się jej najechać na łódź. Lecz kapitanowi powiodło się zanurzyć dostatecznie szybko. Kanonierka trafiona dwoma torpedami poszła na dno w przeciągu paru minut.

Innym razem, gdy zbliżali się pod wodą do transportowca płynącego bez eskorty, kapitan ze zdumieniem zauważył, że Japończycy stoją na pokładzie w pasach ratunkowych, przygotowani do opuszczenia statku. Jak się okazało w kilka tygodni później, w pobliżu operowała jeszcze jedna amerykańska łódź podwodna, którą zauważono na owym transportowcu i zarządzono alarm. Ostatecznie alarm ten nie był zmarnowany gdyż w pięć minut później torpeda przecięła ów transportowiec dosłownie na pół.

W czasie takich ataków nastroj był zawsze napięty. Po niebezpieczeństwie podawano czarną kawę, palono papierosa. Rozmowy dotyczyły teraz minionych przeżyć, a kucharz piekł w dzień każdego zwycięstwa tort, który ozdabiano tyłoma świeczkami ile statków japońskich poszło na dno na skutek udanych ataków łodzi. Pifer ozdabiał swoje torty konfektowymi okrętami lub lukrowaną flagą japońską tonącą w piankowym morzu.

Mimo komfortu, doskonałej wentylacji i urozmaiconego trybu życia, podróż zaczynała stawać się nużąca. Długie okresy spędzane w zanurzeniu odbijały się na zdrowiu. Ludzie tęsknili do otwartej przestrzeni, do lasów, powietrza i zieloności. Zapasy wyczerpały się, — trzeba było wracać do domu. Przed wyruszeniem w podróż powrotną łódź wplynęła waskim, zaminowanym kanałem do jednego z portów japońskich. Przeszło dobre czekano w zanurzeniu na dobrą okazję. Wreszcie w peryskopie ukazała się sylwetka kontrtorpedowca. Poszedł na dno podobnie jak 7 innych okrętów japońskich, które storpedowali w czasie swojej podróży.

Teraz płynęli spowrotem. Częste burze uchroniły ich od pościgu nieprzyjacielskich samolotów. Wielu cierpiało na cielskich chorobę, wszyscy byli blade i wyczerpani. Grif Pifer nie starał się urozmaicać menu. Wszystko to nie miało jednak znaczenia. Płynęli do domów, płynęli do kraju. W Pearl Harbour oczekiwali ich orkiestry, przemówienia, kwiaty, rodziny, koledzy.

Na pokładzie przygotowywano uroczysty bankiet. Zmęczona załoga patrzyła na to wszystko obojętnie. Pragnęli teraz na to wszystko obojętnie. Pragnęli, że jaknajzybciej opuścić łódź, mimo, że byli z niej bardzo dumni. Chcieli dwu rzeczy: szklanki świeżego mleka i samolotnego spaceru po ulicach tętniącego życiem miasta.



Ochotniczki i „A.T.S'ki”

„...Będzie pobór na dziewczynki!” — śpiewali żołnierze tamtej wojny światowej. Sam projekt zmobilizowania pięciopiętnię nie wyszedł wówczas poza sferę pianoni. Odbiegliśmy daleko od tych zamierzalnych czasów i dziś widok urodziwych ochotniczek — zarówno naszych jak armii sprzymierzonych — nikogo nie dziwi. Armia nowoczesna nabrała nowego wyrazu — dzięki sylwetkom tych zgrabnych kierownic, radiotelegrafistek — bal — pilotów — w... spódniczkach. Stało ich stanowisko wielki wkład do zbiorowego wysiłku wojennego. Żołnierz wie o tym — nie mniej w swojej twardej doli ceni on sobie przede wszystkim — uśmiech, przyjazne słowo.



Str. 2: fot. U. S. Office of War Information
 Str. 3, 4 i 5: fot. „Parade”
 Str. 6: fot. Ministry of Information
 Str. 7: fot. inż. Steinwurzal
 Str. 8 i 9: mapa E. Longman
 Str. 11: fot. Ministry of Information
 Str. 13: Tatry — fot. inż. St. Król
 Str. 15: fot. „Parade”, A. P. W.
 Str. 16: Wiosna w górach — fot. „Parade”

Układ graficzny:
 EDWARD MATUSZCZAK

