

PARADA



ROK I

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

Nr 18

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

700 wagonów zginęło bez śladu...

**ZNACZKI
POCZTY POLSKIEJ**



Pomnik ks. Poniatowskiego w Warszawie

Od kraju dzieli nas przestrzeń śmie- sznie mała na mapie, a ogromna, jeśli krokiem żołnierza i tułacza odmierzona. Oddziela i czas: cztery lata. Oddziela nieraz i własne wygodnictwo, maskujące obawę zagładania prawdziwie w oczy, tej prawdziwie najokrutniejszej — prawdziwie o kraju.

Zapominać nie wolno, przypominać trzeba! Ich front mozolnego trwania i nieustannej walki co dzień, co noc.

Churchill w Polsce

Obraz sytuacji na frontach wojennych — we Włoszech, w Rosji, na Atlantyku nie nastroja żadnych wątpliwości, rozwój jest wyraźny i linia walki, zaznaczona jest krok za krokiem. Inaczej w Polsce, w której od Gdyni po Lwów, od Poznania do Wilna tajne jest niemal wszystko, w kraju, w którym prze- rażający rozlew krwi zaciera dokładny obraz walki.

Front krajowy jest jedynym frontem tej wojny nieprzerwanie czynnym od przeszło czterech lat. Z początkowej im- prowizacji wyrósł na zorganizowaną siłę, która planowo dezorganizuje okupację niemiecką.

Polska Walcząca operuje napadami in- dywidualnymi i grupowymi na mosty, stacje i tory kolejowe, a nawet na ulice Warszawy, oczyszczając je z łapaczy niemieckich. W roku bieżącym doszły do tego jeszcze regularne operacje polskich sił zbrojnych, które zaangażowały w wal- kach kilka dywizji czarnych S. S. z czoł- gami, działami i samolotami. Walka in- nego rodzaju — sabotaże w fabrykach i gospodarstwach rolnych — wiąże wszyst- kich Niemców, wszystkie ich siły, wy- czerpuje ich wytrzymałość psychiczną.

Ponad 140 tajnych pism polskich wzma- ga ten opór narodu polskiego, oddziały- wując również na Niemców poprzez biu- letyny i ulotki, wydawane w języku niemieckim. Kapitałnym przykładem siły i rozmachu tajnej akcji wydać w Pol- sce jest wydanie książki Winstona Chur- chilla „Step by step” w języku polskim.

Bankruci

Największe prze- śladowanie, naj- gorsza sytuacja jest na ziemiach włącz- onych bezpośrednio do Rzeszy. Ale tu wła- śnie pomimo nieustannego terroru bankruc- two planów i metod niemieckich jest najbardziej widoczne, już i dla samych Niemców. W jesieni 1939 roku „Gau- leiterzy” Forster na Pomorzu, Greiser w Wielkopolsce zapowiedzieli, że „za rok na ziemiach tych nie będzie ani jednego Polaka”, w lipcu 1941 Forster przedłu- żył ten termin do lat dziesięciu, a 1 stycz- nia 1942 władze niemieckie zmuszone zostały do zaprzestania wysiedleń Pola- ków. Życie okazało się silniejsze od sztucznych planów. Nie pomogły nic fale niemczyzny sztucznie nanoszonej. Na tych anektowanych terenach przedwojen- ny procent Niemców — 5,6 procent — wzrósł zaledwie do 12 proc., z 560.000 Niemiaszków na niewiele ponad milion. W „generalnym gubernatorstwie” na 18 milionów mieszkańców jest zaledwie 150.000 Niemców.

Wysiedlaniu podlegają dzisiaj sami Niemcy. Przez Polskę przepływają masy ludności niemieckiej, ewakuowanej z bombardowanych miast Rzeszy ucieka- kającej przed wojskami sowieckimi.

Miasta polskie są przepaśnione ucieki- nierami, z których panicznymi nastroja- mi nie może poradzić sobie nawet apa- rat Himmlera. Gdynia została ogłoszona

miastem zamkniętym ze względu na brak mieszkań. Niemcy bałtyccy, którzy za- grabili Polakom mieszkania, muszą dzi- siaj ustępować miejsca własnym roda- kom. Jest im coraz tłoczniej i coraz gor- zej. Bal Zaczynają już nawet mówić po- polsku: w Poznaniu i w Łodzi, w Byd- goszczy i Toruniu. Dlatego to w Pozna- niu utworzony został najdziwniejszy chyba z urzędów hitlerowskich, urząd opieki nad językiem niemieckim. I dlate- go prasa okupacyjna skarży się, że Niem- cy nawet w tramwajach mówią po pol- sku i nachalnie pakuja się do przedzia- łów przeznaczonych tylko dla Polaków. Jest więc dekonjunktura i czują to lisy niemieckie, te najbardziej farbowane.

Popyt na pra- sę niemiecką

Za to prasa niemiecka weszła w Polskę w swój okres najświet- niejszy. Różne „Beobachter” nigdy jeszcze nie były tak rozchwytywane przez Pola-



Wilno — katedra

ków. W każdym numerze jest przecież ko- munikat niemiecki o bombardowaniu Ber- lina, Kolonii czy Hamburga, są płacziwe artykuły Goebbelsa, nekrologi czy ogło- szenia, zdradzające bezradność.

„Życie — czytamy w prasie berliń- skiej na temat stosunków w Wielkopol- ce — w małych miasteczkach jest bar- dzo ciężkie, życie na wsi jeszcze gor- sze”.

Czytelnicy polscy w Kraju kupują dziś chętnie gazety niemieckie jeszcze dla innych kawałków. Takich np.:

„Ciężki parasol dymu wisi nad doma- mi. W oknach nie ma już istnień ludz- kich ani życia. Trwoga spaceruje ulicami i wyje potępienym głosem. Ludzie krzyczą w ciemność nocy oskarżenia przeciwko zbrodniarzom. Poszarpana li- nia gzymsów, krwawych gruzów, da- chów, które nagle znalazły się na chod- nikach, wszystko to woła o pomstę do nieba. O pomstę nad tymi, którzy pro- wadzą wojnę przeciwko dzieciom i ko- bietom... Puste okna świecą jak oczodoły trupiej czaszki. Od czasu do czasu huk rozdziiera powietrze — to jeszcze jeden dom się zawalił”.

Wspaniały ten opis dotyczy zbombar- dowanych miast Rzeszy i bynajmniej nie jest wyjątkowy ten płacz Niemiaszków.

Powodzenie ma ogromne, przede wszyst- kim w pamiętającej Wrzesień Warszawie.

Chaos transportowy

Ogłoszenia pra- sy niemieckiej w Polsce są równie chętnie czytane. Gadzinówkę krakowską wyrivano sobie po prostu z rąk, każdy chciał przeczytać urzędowe „obwieszczenie” krakowskiej dyrekcji kolejowej.

„500 załadowanych wagonów i 200 na- pełnionych cystern zginęło w ostatnich tygodniach bez śladu. Dyrekcja kolejowa zwraca się z apelem do kolejarzy i wy- znaczca wysoką nagrodę temu, kto zdoła odszukać zaginione wagony, lub wskaże dyrekcji ich miejsce postoju”.

„Ogłoszenie to, przypominające słynne kawały cwanjaków warszawskich, sprze- dających najwymyślniejszymi kolumna- mi, czy tramwaje, jest dowodem niestycha- nego chaosu, jaki panuje w niemieckiej sieci transportowej. Wszystkie tory są zatarasowane pociągami ewakuacyjnymi, szybkość pociągów przejeżdżających przez Polskę zmniejszona została do 20 km na

godzinę. Zamęt kolejowy powiększają systematyczne sabotaże, dokonywane nieustannie przez polskie siły zbrojne.

Odwet zbiorowy

Znikły z ulic pol- skich miast rosłe chłopy niemieckie, wypełzli starcy, inwalidzi i zezwierzęcona mło- dzież.

Nastąpiła nietylko taka zmiana warty. Zmieniło się również postępowanie Niem- ców w Polsce, dawną koordynację i planowość zastąpiła wielotorowość i chaos. Z panicznymi nastrojami wielkiej części ludności niemieckiej, z próbami „Volksdeutschow” asekurowania się u Polaków kontrastują jaskrawo dzikie gwałty, dokonywane przez tych Niem- ców, którzy nie mają już nic do stracenia. Gubernator Warszawy Fischer, który w dniu nakazanych przez siebie egzekucyj, grał w... piłkę nożną, niczym już nie ry- zuje, bo i tak zginie! To też nie dla niego, lecz dla mniejszych płotek hitle- rowskich ostrzeżeniem jest wyrok śmier- ci, wykonany przez organizację polską na Uldnerze, jego żonie i dziecku, pierw- szy wyrok polski, wykonany również na kobiecie i dzieciach. Uldner był właściwym sprawcą wymordowania gości weselnych w majątku Zbydniów, który potem sam przejął.

Polacy w kraju przejęli od Niemców zasadę odpowiedzialności zbiorowej. Powszechnie wykonują ją w pierwszych godzinach powstania i odwetu. Można poza krajem, mówić i pisać dużo o za- sadach humanitarnych, ale narodu głod- zonego, mordowanego i poniewieranego od czterech lat nikt i nic nie powstrzy- ma od samosądu, od zemsty bezwzględ- nej i krwawej. Może sami przestraszymy się tego, my tutaj, ale nie oni, nie — Kraj.

T. S.



Poznań — Teatr



Ze 1 G⁵⁰

POCZTA POLSKA



POCZTA POLSKA G⁵⁵



POCZTA POLSKA Ze 1



G⁷⁵ POCZTA POLSKA



POCZTA POLSKA G⁸⁰



POCZTA POLSKA G²⁵



POCZTA POLSKA G¹⁵



POCZTA POLSKA G¹⁰



POCZTA POLSKA G⁵⁵

JÓZEF CAŁA WYRUSZA NA FRONT

NAPISANE
TADEUSZ PNIEWSKI

Kierowcę Józefa Całę poznałem na szosie. Barczysty, sze-roka twarz, niebieskie oczy, uparte usta, yp chłopski nie tylko z wyglądu.

Emigrant ze Śląska był górnikiem w Belgii i działaczem społecznym. Rzucił urządzone już życie dla munduru strzeleckiego armii polskiej we Francji. Rozbity z oddziałem, zbiera ludzi, wozy i broń francuską, dojeżdża do Kanału. Służy w Anglii, potem w Afryce, dziś jest kierowcą, znakomitym mechanikiem i znawcą kobiet. Piszę do niego Szkotki i Południowo-Afrykanki, ale Cała nie powie wiążącego „yes”, on chce mieć „swoją” i dużo, dużo dzieci. Przycho-dzą i inne nęcące oferty, próbują go załapać obce warsztaty. Stracił wszystko, mógł mieć na nowo, mógł i zwolnić się z wojska. Ale nie chce. Cel ma jeden: powrót do Polski, w której nie był od lat dwudziestu i założenie warsztatu samochodowego. Cała jest „oblatany”: mówi płynnie po francusku, z chłopską, zna trochę angielski, czyta tak gruntownie wszystkie gazety, że szarpie się na Bocheńskiego, iż za mało sięgnął skalpelem w stosunki Coetquidan. Z Anglii wyniósł wielki kult dla wolności brytyjskiej, dla ładu i praworządności, i z tym powróci do Kraju.

Raz go się pytam: — po co tak tłucze się po świecie, po co bije się ciągle od nowa? Zaskoczony, biedzi się nad odpowiedzią. Tfu... — spluwa. — Wolnym człowiekiem jestem... nie niewolnikiem!

Taki jest Cała, dobry żołnierz choć pasjonat, solidny choć kobicciarz, radykał choć katolik.

Inny jest Jurek, porucznik. Czy we wszystkim inny? Po wrześniu ucieka z niewoli, bije się we Francji, jest znów w niewoli i znowu ucieka, odrzuca okazje nęcących zarobków inżynierskich, bierze chińskie paszporty, byle do Anglii... Domu w Polsce nie ma, do niej jednak idzie.

Delikatny Michaś z Polesia wiele przeszedł w Rosji. Wiem, że razi go szorstkość życia żołnierskiego, że pisze wiersze i marzy o... hodowli ryb na swej poleskiej chudobie, ale wiem również o skrywanej jego pasji odwetu na najeźdźcach.

Zdzisiek o białych jak len włosach, szuka jeszcze pieśczęt matki, chociaż jest już żołnierzem z doświadczeniem Tobruku i Gazali. Mając zaledwie lat 17 był w Karpaczej, potem posiedział na ławie szkolnej, teraz znów będzie między pierwszymi w akcji, bo — jak twierdzi — tylko po to opuścili kraj, on i brat jego, lotnik.

Skąd ta ich pasja? Ilekroć z nim rozmawiam, ilekroć szczęki Cały się zaciskają a oczy mu ciemnieją z ciężkiej pasji chłopskiej, tyle razy nasuwają mi się słowa przepolskiego wiersza Broniewskiego „będziemy się bili do śmierci, będziemy się bili po śmierci”, słowa które w tak prosty sposób ujmują istotny sens naszego wojowania, to wszystko, co czuje każdy Polak.

Ta pasja walki, to nie tylko owa zwykła polska bitność, ale mądra świadomość, która swój szczytowy punkt znalazła w decyzji 1939 roku.

Nazywają nas często, z owej bitności wywodząc, militarystami, a my przecież jesteśmy najlepszej miary „pacyfistami”. Dajemy cudzo-słów dla odróżnienia od tego powszechnego przed wojną pacyfizmu, który nabrał najgorszego posmaku jako nieświadoma i świadoma awangarda wojennego gwałtu, zaboru i ucisku.

Pragniemy pokoju. Nikt z nas nie chciał wojny. Zdajemy sobie sprawę, że tylko w okresie trwałego pokoju ostać się może nasze miejsce nad Wisłą i Wartą. A jednak opowiedzieliśmy się za tą wojną. Ty i ja, my wszyscy. Stwierdzimy to wyraźnie. Decyzja Rządu Polskiego już w marcu i maju 1939 roku była naszą narodową decyzją, wyrazem świadomości powszechnej, że wybór jest jedynie między pokojem-niewolą a walką-wolnością. Tylko dlatego możliwa była walka w rozumowo beznadziejnych warunkach Września i tylko z tej powszechnej świadomości i decyzji wynika postawa Kraju, brak „Quislingów” i to, że cztery lata pogrzebały nasze domy, szczęście osobiste i tyle nadziei, nie grzebiąc przeświadczenia, iż inaczej być nie mogło. Ta wojna była historyczną koniecznością dla ludzi wolnych, uniknąć jej mogli tylko — niewolnicy.

I stąd ta nasza pasja walki, która jest pasją — wolności.

Trzeba to powtórzyć sobie i innym, obcym, zwłaszcza dzisiaj, gdy zapowiedź pójścia do akcji bojowej wyzwala w nas znów pasję walki i rusza z posad ów żywiołowy pęd do domu, jakiego nie ma żadna inna armia: do domu, do Kraju!

Jesteśmy dziwną armią weteranów nie uznających spokoju ani granic i nowicjuszy, którzy nigdy nie myśleli, że potrafią tak dobrze zamienić pióro na tommy-gun; armią, która władać się uczy nie tylko sprzętem wojennym, ale także cyrk-



lem, gramatyką i łaciną. Ci sztabacy, często bez doświadczenia szkolnego, a już z doświadczeniem bojowym żołnierza, ta klasa w namiocie i podręcznik w plecaku — to żywe odbicie Kraju, to armia nie jakiejś emigracji, lecz Kraju bez szkół, bez jawnego, umundurowanego wojska. Jesteśmy jego częścią: Wy starzy, którzy zżywając się trudno z rzeczywistością państwa polskiego pielęgnowaliście nade wszystko tęsknotę za wolnością, i my młodzi, którzy nie znając niewoli, prawdziwy smak wolności poznaliśmy dopiero teraz, poprzez gorzyc wygnania.

Jesteśmy jedyną najwcześniej nieprzerwanie walczącą armią tej wojny, od 1-go września, na polach bitew, w „Lagerach” i „łagrach”. Kto więc walczy z Niemcami od 1941 roku, niech pamięta o 1939, o naszej wówczas decyzji politycznej.

Nie ma też innej armii, tak niecierpliwiej po tylu cierpieniach, tak zmęczonej a mocnej zarazem, tak różnej a tak zjednoczonej — tęsknotą, tułaczką, pasją walki i wolą powrotu.

Polska armia lądowa rozpoczynając piątą, po Wrześniu, Norwegii, Francji i Libii, kampanię znajdzie się w ostatnim, może jeszcze bardzo krwawym, ale chyba najkrótszym okresie tej wojny. Droga do Kraju, bez którego postawy bylibyśmy niczym, znacznie się skróciła, jest — krótsza, niż mogliśmy marzyć jeszcze przed rokiem. To jest nasza polska droga, wybrana świadomie przed laty, przebyta częściowo w ciągu długich lat.

Żołnierz nie znosi frazesu, nie lubi rozmieniania na wytarte drobne ofiary nigdy niezatartej. Argument ofiary polskiej jest, zdaje się, w świecie mocno wytarty i coraz mniej skuteczny. Czy nie zastąpi go najlepiej ta nasza pasja walki o wolność, ta pasja ciągle żywa, która wywołała polską decyzję roku 1939 i umożliwiła obecną sytuację? Czy ten argument interesu, jaki powinien mieć świat w utrzymaniu siły Polski — siły wolności, nie padnie najmocniejszym wydzwiękiem na stół obrad pokojowych?

Droga żołnierza do Polski, to droga do pokoju nie tylko nad Wisłą, jeśli będzie to Polska, silna i wolna, jego Polska. O to się bije. Tylko o to. I w to wierzy.

NASZA OKŁADKA



Wróg samochodu Nr. 1: BŁOTO!

Fot.: U. S. Office of War Information



LISTOPAD W TOBRUKU

Reportaż własny „PARADY”

napisał

TADEUSZ WITTLIN

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

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

PRZESZŁOŚĆ I LEGENDA

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

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

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

OKÓW I ŻELAZO

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

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

— Panowie! Coż robicie? Demolujecie nam nasze stanowiska ogniowe na unieruchomionych czołgach!

PIĘKNE MIASTO TOBRUK

Porywisty wiatr rozpędza ciemne kłęby chmur, które niczem napęczniałe kroplami niespadłego deszczu, wielkie, brunatne gąbki, przetarły zamazane niebo, ukazując jasny błękit. Zatrzymanym na drodze łazikiem jadąc do miasta. Wy-

soko, zawieszony pomiędzy obłokami a swym odbiciem w morzu, tkwi śnieżny Tobruk. Hen, z daleka, jadąc szosą, widać go, przyklejonego do jasnego nieba, jak mały znaczek pocztowy na olbrzymiej, niebieskiej kopercie. W miarę, jak samochód przybliży się, znaczek urasta do wielkości kolorowej pocztówki, następnie — do barwnego przezrocza na ekranie czarnoksiężskiej latarni w ciemni dziecięcego pokoju, aż wreszcie staje się rzeczywistością.

Rozsłonecznione miasto o szerokich, asfaltowych ulicach i jasnych, wykwintnych willach, wesołe i radosne z oddali, z bliska przeraża koszmarem zgliszcz, ruin, gruzów i zwalisk. Trupia błądź zastąpiła dziś rozszerebrzoną słonecznie białą radość niegdyś miasta. Z rozbitego granatami ślicznego pałacyku Casa Savoia wyglądają wielobarwnie malowane wnętrza. Z różowych ścian uśmiechają się złociste brzoskwinie na seledynowych drzewach, nad którymi fruują fantastyczne, fioletowe ibisy. Jedynie to ptaki, jakie pozostały w tym wymarłym mieście. Z rozległego Piazza Benito Mussolini pozostało żalosne wspomnienie. Tabliczka na murze z nazwiskiem Duce, przestrelona w wielu miejscach, zwisa na jednym gwoździu smętnie i niepotrzebnie, jak wizytowy bilet bankruta. Na wymodelowanych w gipsie nad fasadą jakiejś willi różgach liktorskich wymalowano węglem czarną swastykę, na której kredą przeciągnięte bieli się „V”. W małych, przytulnych salonikach cukierni „Cafe XXVII-e Ottobre” zwaliska i gruzy nie do przebrnięcia. Metalowy trójnog kawiarnianego stolika, połamany fotel i zwisające z zawalonego sufitu postronki elektrycznej instalacji, oto co pozostało z tego lokalu. W kącie, oklepany grubym pokładem zeskorpiałej gliny leży jakiś podłużny przedmiot. Po dłuższych dociekaniach czy jest to trumna czy komoda, ustalam wreszcie, że pianino. Piękny, stylowy kościółek otoczono wysokimi rusztowaniami. Tablica uprzedza, by nie zbliżać się, gdyż kościół w każdej chwili grozi runięciem. W głębi miasta widnieje niemiejsze zniszczenie. Ogrom dewastacji nie tylko przeraża, lecz zdumiewa i napełnia groźnym podziwem. Nie trudno zatem o wypaczenie charakterów młodych żołnierzy, dumnych z dokonanego dzieła. Niemcy lubują się w obrazach pogorzeliśk znaczących pochód ich armii, Anglicy mają odmienne poczucie piękna, to też w pobliżu komendy miasta umieszczono olbrzymi napis: „Do not dump your rubbish, Sea-čhutel”, co mniej więcej znaczy: „nie zachwycaj się uczynionymi przez siebie rumowiskami, spójrz na morze”.

ZATOPIONE OKRĘTY

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

— Co pijecie? — spytał.
— Piwo — otrzymał rzeczową odpowiedź.

Wzgórze Tobruku



Polski pomnik poległych pod Tobrukiem



Działo włoskie, unieszkodliwione pod Gazalą



Rozbity port tobrucki



Szczątki hitlerowskiego samolotu

— A gdzie je można dostać?
— O niedaleko, kilka metrów stąd — odparł jeden z żołnierzy.

Oficer rozejrzał się po okolicy, lecz nie widząc nic oprócz zarośli, poprosił uprzejmie:

— Pokażcie mi drogę...

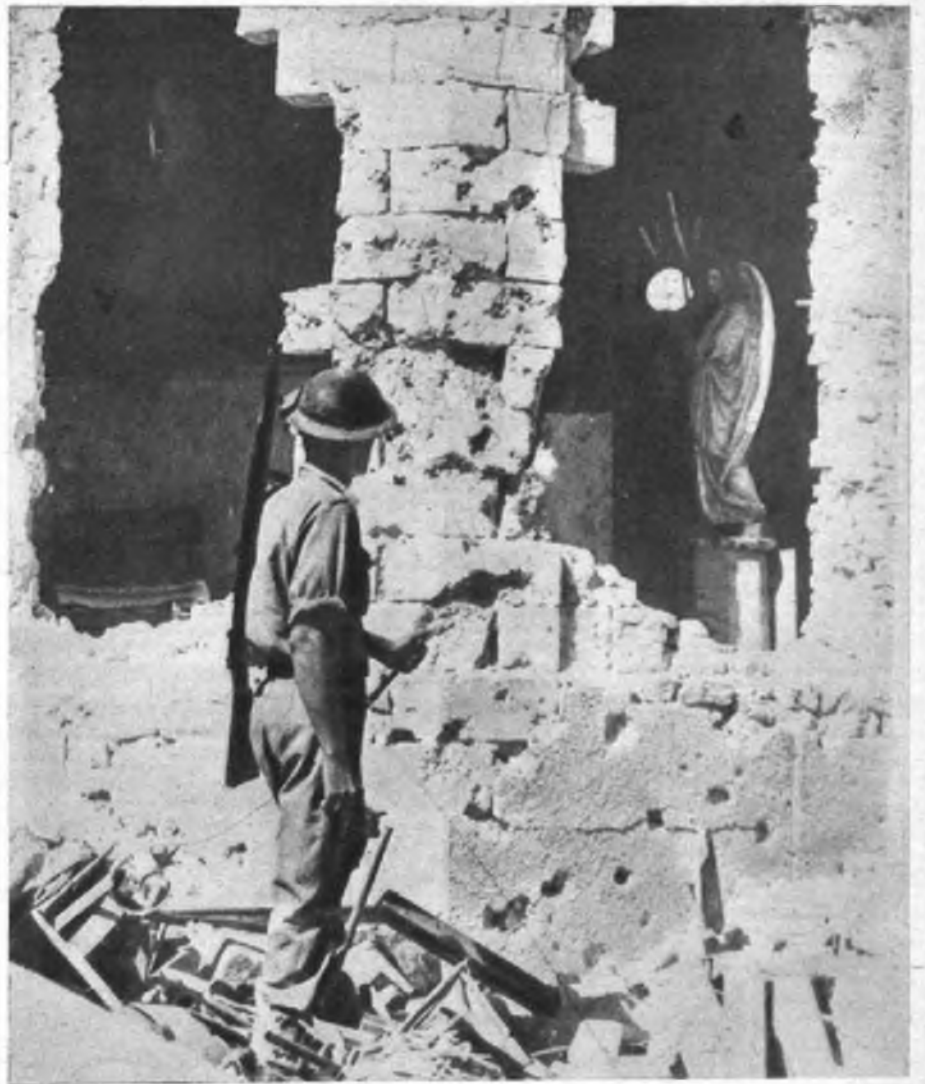
— O tam — drugi Australijczyk wskazał wystający z wody maszt — kilka metrów pod wodą. Zostało tam jeszcze około dwudziestu tysięcy butelek, że tylko pójść i wziąć.

Kapitan podziękował za informację i poszedł za chwalebny przykład swych podkomendnych. Rozebrał się i wskoczył do wody, by wyratować z topieli choć kilka butelek.

W OBOZIE

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

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



Kaściółek w Tobruku, rozbitý niemieckimi pociskami

Polowanie na łodzie podwodne



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



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

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

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



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





Wielka trójka i pani Czang-Kaj-Szek

„MIASTO-TWIERDZA”

PRZEZ 5 DNI STOLICĄ ŚWIATA

ZA KULISAMI KONFERENCJI WIELKIEJ TRÓJKI



Przygotowanie do fotografii dla prasy

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

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

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

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

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

dzo ścisła i trzykrotnie badano dokumenty.

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

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

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

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

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

rozmów z prem. Churchillem i prezydentem Rooseveltem.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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





UŚMIECH ZWYCIĘSKI



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

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

Zwycięski jest uśmiech młodości. I urok.

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

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

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

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

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

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



Chłopcy „Halki” między sobą



— zamieniają ogromnie tętnie, bo szkoła jest dla nich — młodszy, książka — atrakcją. Stoją takie panny na szosie, podnoszą rękę. Zabierasz, a one zaraz o lekcjach, o równaniach i chemii. Jesteś ośmielony, dopóki nie wydasz się na gwałt, że i dla nich są takie same tematy, a dla ciebie może być — uśmiech.

Teraz mieszkają w obozie wprost luksusowym, ale na tak odłudnym to za rzecz „straszna”. Szczęśliwcami byli lotnicy, którzy — o ironio! — sąsiadowali o miedzę. Mimo wszystko w tych warunkach „wojennych” obóz młodszych ochotniczek „gdzieś w Palestynie” zasłynął gościnnością i wartą... wiekowi.

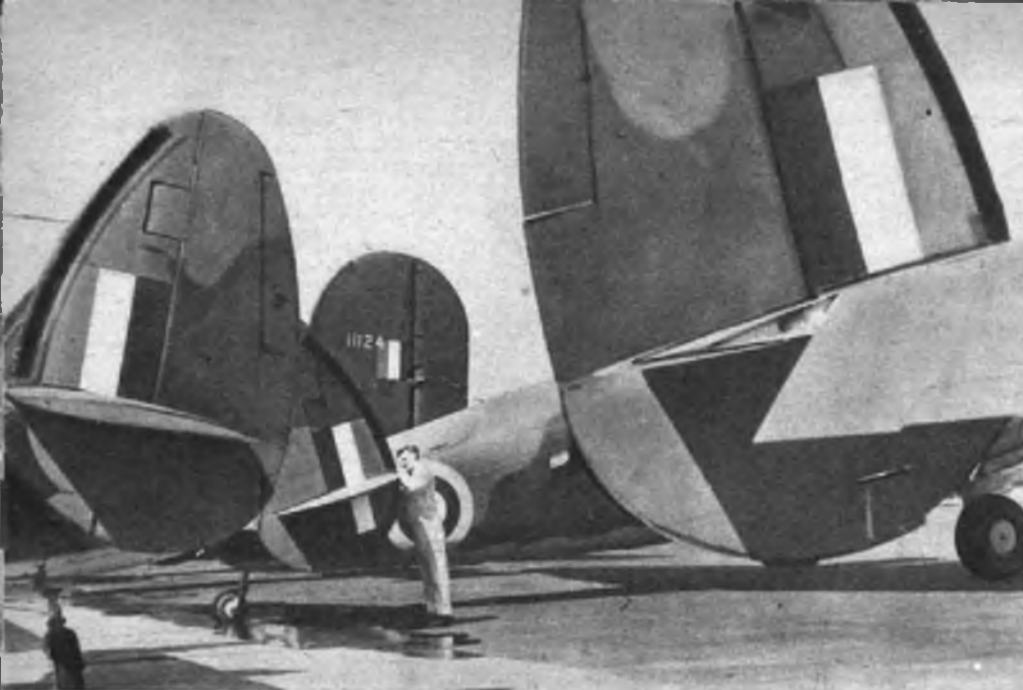
Niedługo, w początku przyszłego roku, setka dziewcząt zda drugą maturę i wróci znów do czynnej służby, a mamy nadzieję, że część pójdzie na studia wyższe, które przecież w obecnych warunkach również ważną są służbą. Dla reszty będą promocje, dziś niemniej groźne, a potem już tylko miłe wspomnienie. Wkuwają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

Zdobywcy jest uśmiech młodości.



Naczelny Wódz Generał Sosnkowski w otoczeniu wykonawców „Halki”





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



FERRY COMMAND-

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

Ferry Command powstała półtora roku

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

„Ferry Command” zawdzięcza swe istnienie ryzykownej i marnującej czas metodzie przewożenia samolotów drogą morską. Bombowce wyprodukowane i wypróbowane w Stanach Zjednoczonych

-MOST NAD OCEANAMI

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

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

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

I tu także omyliło się wielu fachow-

ców. Jeszcze przed wybuchem wojny liczni eksperci amerykańscy oświadczyli, że podczas zimy jest niemożliwa stała komunikacja pocztowa przez Atlantyk. Tymczasem w szczególnie srożej zimy 1942 bombowce amerykańskie latały bez przerwy na kontynent. Warunki lotów są bardzo ciężkie. Piloci pokonać muszą szalejące na Atlantyku burze, często startują z osłabionych lotnisk, a lądują w angielskiej mgłę. Pomimo to dokładność i punktualność tej jedynej w dziejach „komunikacji” jest wzorowa, wprost zdumiewająca. Nieuchronne straty, wywołane zmiennymi na trasie warunkami atmosferycznymi, technicznymi niedomaganiami aparatów i innymi możliwościami, których nigdy nie da się przewidzieć, są minimalne: nie dosięgają nawet 1 proc. całkowitej ilości transportowanych samolotów. Jest to znacznie mniej, niż przewidywano, licząc początkowo na 10 proc. strat.

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

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

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

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

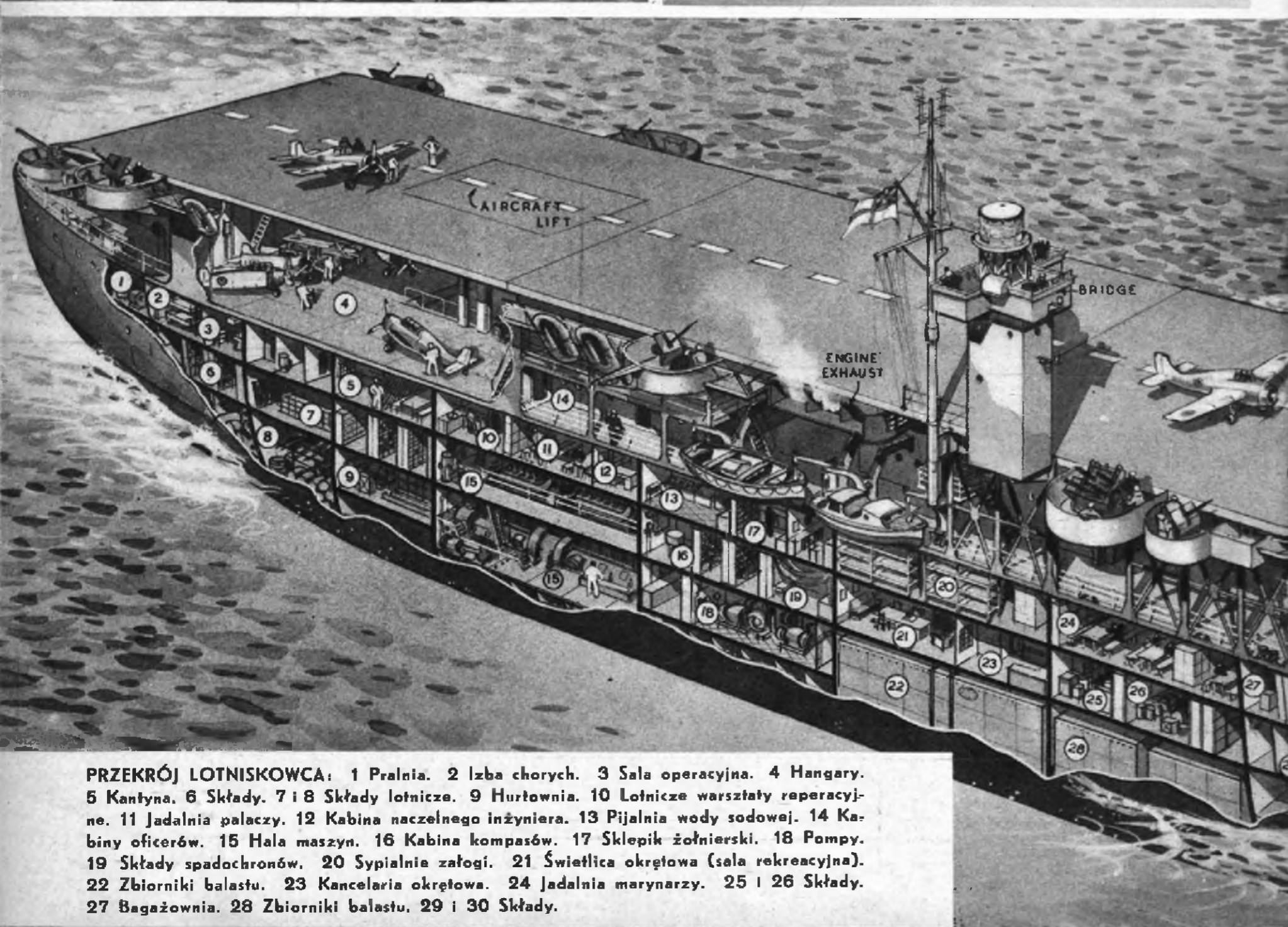
kiwały ataku wojsk „osi”. Trzeba było dostarczyć im samolotów w czasie najkrótszym. W normalnych warunkach przelot Hurricanem przez środek Afryki byłby sensacyjnym wyczynem, dla pilotów polskich był ciągłą pracą i walką z niekończącymi się trudnościami, w okresie rozbudowujących się dopiero lotnisk.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

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

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

Edward Warszawski

Wielkie lotnisko Ferry Command pod Montrealem. Na pierwszym planie potężne „Liberatory”



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



Gdzieś w Afryce: palacy ferry-piloci na polowaniu

W „Liberatorze” jest czas zima — 11.000 stóp nad Atlantykami. Załogę ogrzewają windy koci i gorąca kawa.



Z W I E D Z A M Y E G I P T

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

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

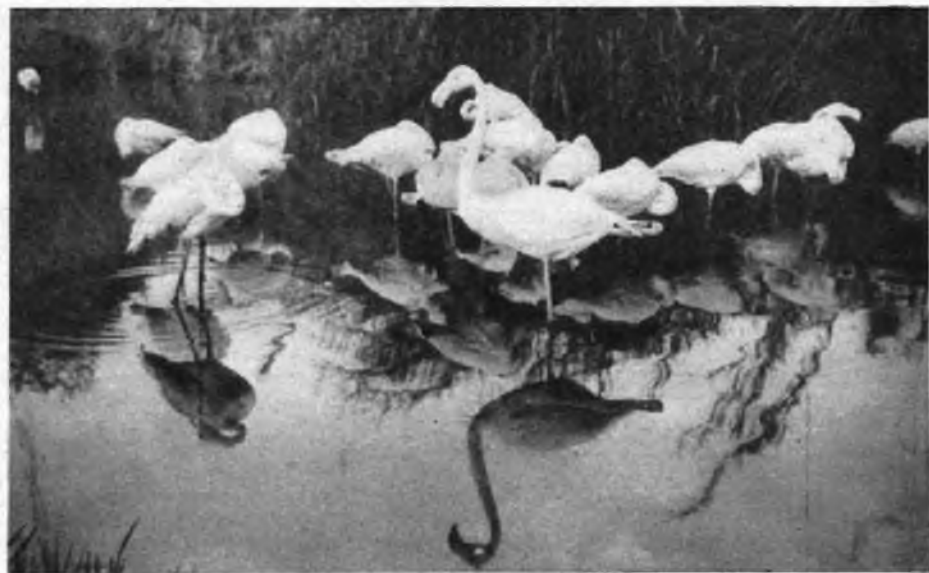
Piramidy w Gizah wybudowane zostały przed 5000 laty przez Faraonów IV dynastii, Cheopsa, Kefrena i Mikrena, którzy już za życia przygotowali sobie niezniszczalne grobowce, mające świadczyć o potędze władców.

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

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



Piramida



Fragment Zoo

Cytadela = meczet Mahomeda Ali ↓



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

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

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

Najpiękniejszy z nich „El Moalakra”, czyli kościół wiszący, wzniesiony na ruinach starej baszty fortecznej, posiada najcenniejsze okazy sztuki koptyjskiej, przede wszystkim piękne boazerie z drzewa cedrowego. W drugim kościółku, w t. zw. Abu Sarga znajduje się piwniczka, w której, według legendy, przebywała Święta Rodzina w czasie swej ucieczki do Egiptu, i tu przed ołtarzem miał odprawiać mszę św. Marek Apostoł.

Sąsiadująca z tymi kościołami tysiącletnia synagoga z pięknymi witrażami szczyci się posiadaniem 2400-letniej Tory, przywiezionej przez proroka Jeremiasza po zburzeniu świątyni Salomona. Na ukrytym w sarkofagu środkowej nawy kamieniu miał się modlić Mojżesz.

Wśród zabytków arabskich w Kairze, w wielu wypadkach, najpiękniejszych na świecie, wyróżnić trzeba przede wszystkim meczet El Azhar z X wieku, przy którym istnieje teologiczny uniwersytet muzułmański (do 4000 słuchaczy z całego świata). Przed wojną na uniwersytecie ten uczęszczało dwóch stypendystów z Polski.

W pobliżu tętni gwarem ruchliwa dzielnica handlowa Muski, „miasto” słynnych bazarów. Wyroby ze złota, srebra, miedzi, kości słoniowej itp., rozłożone są prawie na ulicy, domorośli snyczerze i rzeźbiarze pracują na progu swych kramów.

W dzielnicy tej spotykamy kilka starych i pięknych meczetów, zwłaszcza Kalwuna i Barkuka oraz bardzo ciekawy dom arabski z XVI wieku, dający nam pojęcie o życiu ówczesnych bogaczy arabskich. Idąc dalej, dojdziemy do starych

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

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

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

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

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

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

dziemy się w ciasnych i krętych uliczkach między domami, które są grobowcami.

Meczet ten, Kait beja wybudowany w roku 1464 jest perłą architektury arabskiej: jego przepiękne witraże z barwnych przezroczystych kamieni, o motywach kwiatów, marmurowe posadzki i rzeźby stanowią rzadko spotykane dzieła sztuki. W mauzoleum grobowca, znajdują się przywiezione z Mekki dwa czarne kamienie z odciskami stóp proroka. Według legendy, kto położy rękę na tym kamieniu, poczuje ją i przyłoży do piersi, uzyska szczęście w życiu. Niedaleko stamtąd strzelają w górę smukłe minarety meczetu-grobowca sułtana Barkuka.

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

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

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

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

Stanisław Romer

Od Redakcji

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

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

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

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

Układ graficzny:
JERZY MŁODNICKI

ŚWIĄTECZNY NUMER „PARADY”

ukazuje się
24 grudnia

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

Cena numeru świątecznego będzie nieznacznie podwyższona



„General Priest” 105 mm haubica



Działo 75 mm — podwozie Sherman

Artyleria na gąsienicach

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

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

Zarówno „Priest” jak i „Bishop” odegrały ogromną rolę w ostatnich walkach we Włoszech, a zwłaszcza desantowe operacje na Sycylii wykazały w pełni ogromne zalety tego nowoczesnego sprzętu artyleryjskiego.

VIII armia używa również 75 mm dział, osadzonego na podwoziu czołgu, typu Sherman.

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



„Bishop” — działo 25-funtowe na podwoziu Valentine

„General Priest” w akcji desantowej



