

POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCYZYŹNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień

Dnia 6-go lutego 1943r.

Rok V. Nr. 5

ZAGADNIENIE KOLONIALNE

W dniu 10 lutego 1920 roku Polska objęła w posiadanie załedwie, jeśli nie liczyć półwyspu Helu, 72 km. wybrzeża morskiego, oraz weszła w prawa lokatora w Gdańsku. Nic więc dziwnego, że dopóki nie wybudowała własnego portu morskiego w Gdyni w latach 1924-1929, nie mógł rozwijać się handel morski, jak również polska żegluga morska.

Handel morski Polski w 1924 r. wynosił załedwie 13% ogólnych obrotów handlu zagranicznego Polski. Po wybudowaniu Gdyni i uruchomieniu własnej żeglugi morskiej, stale wzrastał i wynosił w 1929 r. — 42.3%, w 1930 r. — 50.4%, w 1931 r. — 60.9%, w 1932 r. — 67.8%, w 1933 r. — 69.3%, w 1934 r. — 72.5%, w 1935 r. — 73.3%, w 1936 r. — 77.2%, w 1937 r. — 77.9%, w 1938 r. — 77.7%, a w 1939 r. osiągnął około 80%.

W pierwszym roku istnienia polskiej żeglugi, 1927, przewiozła ona załedwie 3% ładunków morskich, idących przez dwa polskie porty w Gdyni i Gdańsku, w 1937 r. osiągnęła 11%. A więc około 65-75% ładunków morskich polskich portów przewoziły statki handlowe państw obcych. Odbijało się to w sposób niekorzystny na naszej walucie, gdyż musieliśmy płacić ogromne sumy za przewóz towarów morzem w walucie obcej, a poza tym tracił nasz kupiec i robotnik na zarobkach, wynikających z obcego pośrednictwa handlowego.

Równolegle z rozbudową Gdyni i unowocześnieniem portu w Gdańsku, Polska wybudowała porty rybackie w Helu, Jastarni, Kuźnicach, Chałupach, Władysławowie /obok Wielkiej Wsi-Hallerowa/ oraz w Pucku, szkoliła rybaków przy Szkole Morskiej, zaopatrzyła ich w nowoczesny sprzęt i stworzyła odrębne towarzystwa dla połowów dalekomorskich, przede wszystkim dla połowu śledzi na Morzu Północnym. W 1921 r. złowiono 1.300 ton ryb wartości około 1 miliona zł., w 1937 r. złowiono już 14.012 ton ryb wartości przeszło 5 milionów zł. Jednocześnie ze wzrostem połowów ryb, rozbudowano przemysł przetwórczy na wybrzeżu, zorganizowany w 45 wędzarni i 20 fabryk konserw rybnych.

Nasza wzmocniona działalność na morzu wywołała nieprzychylną reakcję ze strony dotychczasowych monopolistów w handlu morskim, żegludze i rybołówstwie morskim, którzy niepodzielnie ciągnęli zyski z Polski w tym zakresie. Największą jednak potęgą morską, Wielka Brytania, w polsko-angielskim traktacie handlowym, zawartym w 1935 r. uznała słuszność polskich żądań dalszej pracy, a zasady współpracy na morzu, ustalone z Wielką Brytanią, stały się podstawą dla wszystkich późniejszych traktatów handlowych i nawigacyjnych, zawieranych z Polską.

W 1936 r. został opracowany piętnastoletni plan rozbudowy polskiej marynarki handlowej i floty rybołowej przez budowę lub nabycie 450 tysięcy brutto rej. ton, z czego w latach 1937-39 zdążono nabyć 60 tysięcy ton nowych statków handlowych i rybołowych, a w tym najbardziej nowoczesne transatlantyki motorowe "Sobieski" i "Chrobry" dla obsługi południowo-amerykańskiego towarowo-emigracyjnego szlaku. W chwili wybuchu wojny Polska była w pełni rozwoju programu polityki morskiej, a jej marynarka handlowa, już o tonażu 135 tysięcy brutto rej. ton, weszła na wszy-

stkie szlaki morskie, przewożąc rocznie około dwóch milionów ton towarów i 50 tysięcy pasażerów, zarabiając na tych przewozach około 50 milionów złotych rocznie, a floty rybołowej dostarczała ryb o wartości 5 milionów zł. rocznie.

Ten planowy rozwój naszej żeglugi morskiej i rybołowej wpłynął decydująco nie tylko na przedstawienie handlu kontynentalnego, przeważnie w 45-50%, znajdującego się w rękach Niemców, na handel zamorski, lecz również stał się zmniejszał obroty z krajami europejskimi na korzyść krajów poza europejskimi: przywóz do Polski z krajów poza europejskimi z 22.8% w 1928 r. zwiększył się do 34.2% w 1938 r. w odsetkach wartości, a wywóz w tym czasie zwiększył się z 3.9% do 15.5%, a n.p. obroty handlowe morzem portu w Gdyni stanowią już 49% obrotów z krajami poza europejskimi.

Struktura naszego handlu zagranicznego wskazuje na dominację przywóz produktów kolonialnych i ich ważność ze względu na cenę jednej tony towarów, przywiezionych z poszczególnych kontynentów. W r. 1937 wynosiła ona z: Europy — 281 zł., Azji — 741 zł., Afryki — 240 zł., Ameryki — 620 zł., Oceanii /Australia, Nowa Zelandia/ — 3.645 zł., gdy wartość naszego wywozu w 1937 r. do tych krajów wynosiła załedwie: 75, 296, 55, 316 i 132 złotych średnio za jedną tonę.

Wynika z tego, że przywoziliśmy towary i surowce droższe, a wywoziliśmy tańsze. Przywoziliśmy przede wszystkim surowce przemysłowe /wełna, bawełna, juta, skóry, złom żelazny i rudy, kauruk i inne/, których wartość wynosiła w latach 1935-37 od 44 do 48.4% wartości całego przywozu towarów do Polski, natomiast przywóz surowców konsumpcyjnych /owoce, kawa, herbata, kakao, korzenie, śledzie i ryby, ryż i tytoń/, na skutek braku obcych walut, nieco zmalał, lecz wynosił od 12.4% do 10%. Na zakup surowców przemysłowych i konsumpcyjnych Polska wydała w latach 1935-37 — 485, 576 i 730 milionów zł.; co stanowiło 56.4%, 57.3% i 58.4% wartości ogólnego przywozu do Polski. W z mian na pokrycie tego przywozu Polska wywoziła swoje surowce w stanie surowym w 45%, w stanie pierwotnej obróbki w 42%, a fabrykatów gotowych załedwie 13%, gdy sąsiadująca z nami Czechosłowacja wywoziła aż 61% fabrykatów gotowych! Ponieważ za surowce zagraniczne musieliśmy płacić dewizami, więc konieczność ich zdobycia wpływała ujemnie na ceny

wewnętrzne wywożonych produktów, n.p. 100-kg. cukru kosztowało w kraju 95 zł., gdy cena wywozowa wynosiła załedwie 13 złotych, cena jednej tony węgla w kraju wynosiła 45-50 zł., a cena wywozowa 16-23 zł.

Wniosek z tego na przyszłość jest jasny. Staniemy przed nakazem zatrudnienia ludności w kraju przez rozwój przemysłu, handlu i żeglugi morskiej oraz podniesienia na wyższy poziom przemysłowy naszego rolnictwa. Potrzeba będzie do tego surowców, uzyskiwanych bez obniżania dochodu społecznego polskiej ludności przez wywóz własnych surowców. Stwarza to palące zagadnienie, które może być rozwiązane na drodze uzyskania własnych kolonialnych obszarów, bogatych z natury w potrzebne surowce, a dotychczas mało eksploatowanych i słabo załudnionych.

Jest to tym bardziej konieczne, że Polska, jako kraj przemysłowo-rolniczy, weszła przed samą wojną, przez stworzenie Centralnego Obszaru Przemysłowego /C.O.P./u na drogę nie tylko rozwoju przemysłu w całym kraju, lecz również na drogę uprzemysłowienia rolnictwa. W latach 1921-37 tempo urbanizacji w Polsce posunęło się załedwie z 25% do 27.2%, a więc tylko o 2.2% pomimo, że Polska miała największy przyrost rzeczywistej ludności — 27%, gdy Niemcy — 13.5%, Italia — 13.4%, W. Brytania — 7% i Francja — 7%, gdy przyrost naturalny na 1.000 mieszkańców w Polsce wynosił — 12%, Italii — 8.7%, Niemczech — 7.2%, W. Brytanii — 2.7%, a we Francji tylko — 0.3%.

W 1937 r. na ogólny przyrost ludności w Polsce 412.000 załedwie 118.000 przypadło na ludność miejską. Polska też ze wszystkich krajów Europy zachodniej odznaczała się przeludnieniem wsi, gdyż posiadała największą ilość mieszkańców na 100 ha gruntów ornych, a mianowicie 105.4, gdy Niemcy — 38.2, Italia — 62.9, Francja — 38.2 i Dania — 42.2.

Polska w latach 1921-1939 starała się rozwiązać przeludnienie wsi na drodze parcelacji większych obszarów i komasacji drobnych gospodarstw, lecz zapas ziemi do parcelacji wystarczyłby w sposób zadawalający dla racjonalnego bytu gospodarczego załedwie dla 15% nadmiaru ludności wiejskiej bez możliwości skasowania 1,109,000 gospodarstw karłowatych, które wymagały upelnorolnienia. Komasacja gruntów nie dała również rozwiązania, gdyż gospodarstwa chłopskie w Polsce nie były trwałymi, t.j. niepodzielnymi warsztatami pracy. Około 2.5 milionów osób było zbędnych

w rolnictwie, a więc czwarta część, zdolnych do pracy, pozostawała tylko dlatego w gospodarstwach rolnych, że nie mogła znaleźć żadnego innego zajęcia i ta masa 2.5 milionów wywierata nacisk na miejski rynek pracy, który nie był zorganizowany pod względem przemysłowym i handlowym, ażeby przyjąć tak wielkie masy młodych pracowników.

Polska w latach 1921-39 nie zorganizowała w potrzebnej skali przemysłu, handlu, ani też emigracji kolonialnej. Po wojnie 1914-18 reemigracja Polaków do kraju trwała tylko pięć lat, a później powstałe bezrobocie i przyrost ludności, brak rozwoju przemysłowego, spowodował ponowną emigrację robotniczą do Francji, Lotwy i do krajów zamorskich, skazując nowe i najbardziej wartościowe pokolenie młodych obywateli Polski na wynarodowienie i straszną poniewierkę!

Po tej wojnie należy się również liczyć, że, na skutek dużego wpływu krwi w narodzie polskim, będzie konieczny powrót do ojczyzny wszystkich tych Polaków, którzy wymigrowali zagranicę w poszukiwaniu pracy i powinni służyć swemu krajowi pomocą fachową, długoletnim doświadczeniem w przemyśle i handlu oraz stworzyć nowe placówki narodowego gospodarstwa. Lecz dla zatrudnienia przyrostu naturalnego w Polsce niezbędny jest rozwój przemysłu, dla którego potrzebować będziemy coraz więcej taniego surowca, gdyż surowce, zakupywane przed wojną za dewizy były zawsze droższe ze względu na dodatkowe koszty handlowe, przemysłowe, finansowe i transportowe. Dopiero własna produkcja surowców w koloniach, bezpośredni przywóz z kolonii na własnych statkach, do własnych portów, do specjalnie przygotowanych własnych składów i własnymi drogami lądowymi lub wodnymi do miejsca produkcji pozostawia cały dochód, jako wielki dorobek społeczny, w rękach polskiego robotnika, urzędnika, bankowca, maklera, bez wywozu walut na zakup surowca za granicę.

Własne kolonie ułatwiają rozbudowę i utrzymanie licznych placówek przemysłowych i handlowych, wchłaniających liczne rzesze pracowników, przez dostawę taniego surowca i zatrudnienie części przyrostu ludności, kształconej i przygotowanej specjalnie do pracy kolonialnej. Należało by wykorzystać pobyt licznych grup Polaków w W. Brytanii i w koloniach, ażeby młodzież naszą wczasu przegotować do pionierskiej pracy kolonialnej. W Londynie lub Liverpoolu powinna powstać specjalna uczelnia, zawodo-

wa szkoła kolonialna, a zagadnieniami tymi, obok kierownictwa w Ministerstwie Przemysłu, Handlu i Żeglugi, powinien zająć się specjalnie utworzony Instytut Badań Kolonialnych.

W prasie podnosi się często myśl, że powinniśmy się zająć przede wszystkim powrotem Polaków do kraju, a pracę nad uzyskaniem własnych kolonii odłożyć do lepszych czasów, bo Karta Atlantycka przewiduje międzynarodowy rozdział dóbr kolonialnych. Jest to krótkowzroczne. Do objęcia kolonii musimy być zawczasu przygotowani, bo kto nie przygotuje warunków, to będzie musiał się pocieszyć obietnicą, że otrzyma coś w przyszłości, a nie zaraz.

Czy mamy znów powtórzyć błędy naszej delegacji, w czasie zawierania traktatu wersalskiego, która zapomniała upomnieć się o słusznie nam należną część kolonii niemieckich w Afryce, na których utrzymanie i rozwój szły podatki naszej ludności z polskich ziem zachodnich? Czy mamy nadal wywozić naszych emigrantów na równi z bekonomi i masłem? Czy też przygotować emigrację nową do własnych kolonii, celem produkowania taniego surowca dla ojczystego kraju, jak również fachową emigrację kupców naszego handlu zagranicznego, równoległe do potrzeb przemysłu i handlu w kraju?

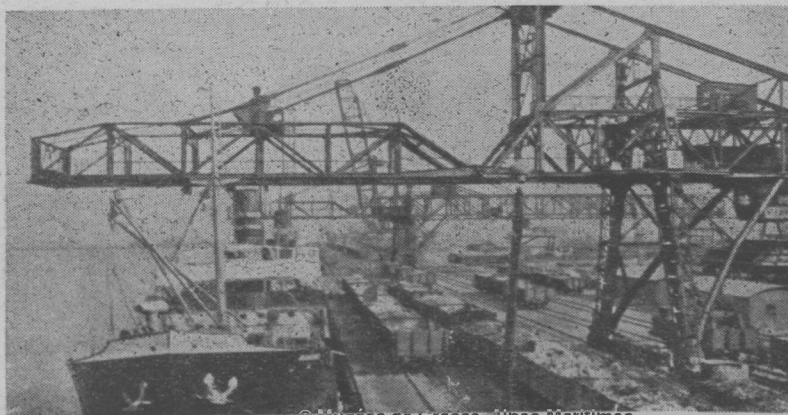
Polacy w ilości około ośmiu milionów rozproszyli się po całym świecie. Już po odzyskaniu niepodległości w latach 1918-39, Polska traciła tak wiele najdroższej krwi własnej dla sprawy dobrobytu innych państw, na których terenie pracowali nasi pionierzy kolonialni lub przymusowi emigranci. Słuszną zapłatą za tę twarde, wydajną pracę, byłoby, gdyby Polska otrzymała własne kolonie w Afryce. Warto przypomnieć, że n.p. Kamerun odkrył w drugiej połowie XIX stulecia Polak, pionier kolonialny, Szolce-Rogozński.

Prasa brytyjska ostatnio, w związku z uroczystym posiedzeniem Royal Geographical Society ku czci Strzeleckiego, pisała dużo o odkryciach i zasługach polskiego podróżnika i odkrywcy nieznanych części Australii i Tasmanii, odkrywcy góry Kościuszki i kopalni złota, a "The Times Literary Supplement," wychodzący w Londynie, w artykule p.t. "A British Pole, Debt to Count Strzelecki," pisze: "... w imieniu tego dzielnego podróżnika i odkrywcy chyba nie powinno by być trudno upomnieć się w przyszłości o zasłużony teren zamorski dla polskiej emigracji, jak też i o przydział surowców, potrzebnych do powojennej odbudowy Polski."

Również z prawdziwym uznaniem czytamy słowa profesora Uniwersytetu w Londynie W. Rose, który w swojej pięknej książce o Polsce /"Poland," London, 1939/ pisze: "... Czy Polska może stawić swoje żądania otrzymania kolonii, jest sprawą, o której nie jestem powołany mówić. Ale w swoim czasie, gdy przyjdzie do ogólnego rewidowania stosunków przeludnionej Europy, gdy otworzy się dla nadmiaru jej ludności niedorozwinięte i niezaludnione części świata — głos Polski powinien być wysłuchany. Jej emigranci na wielu kontynentach dowiedli swojej wartości, dowiedli że nie boją się pracy a to jest najlepszy z dotychczas wynalezionych sposobów ażeby eksploatować matkę ziemię..."

HENRYK BAGIŃSKI

Dzięki setkom nowoczesnych dźwigów zdolności przeladunkowe portu gdynińskiego były olbrzymie



© Musées de Grasse, Alpes-Maritimes

CASABLANCA

Spotkanie Churchill-Roosevelt w Casablance było niespodzianką, albowiem utarło się przekonanie, że prezydent Stanów Zjed. nie opuszcza White House'u /jest on od lat inwalidą po przejściu paraliżu dziecięcogo/.

Szkie sytuacyjny

velt i Churchill, uzyskali tyle, że Giraud i de Gaulle spotkali się. Nie osiągnęli oni zgody politycznej i wątpić należy, ażeby zdołali ją osiągnąć. Ważne jest jednak to, że postanowili oni połączyć swoje wysiłki wojskowe.

czym im z oburzeniem. Jest rzeczą znamienną, że w pechowej mowie Goeringa /która pogryzła "Moskity" na wstępie/ — pojawiły się tony, które sprawozdawca dyplomatyczny "Timesa" zwięsłownie "tonami Hessa".

nych i jeńców. Armia Paulusa miała 330.000 ludzi. Kwatery główna Paulusa broniła się do ostatka w najwyższym i najwęższym gmachu Stalingradu — urzędzie GPU.

temu? Jakie są zatem szanse uzyskania dla Rzeszy rozstrzygnięcia w Rosji? Chyba żadne. W tych warunkach położenie niemieckie na Wschodzie uznać trzeba za wstęp do katastrofy.

KLESKA POD STALINGRADEM

Marszałek polny Paulus nie cieszył się długo nadanym mu przez radió tytułem, albowiem w parę godzin potem poddał się wraz z 15-toma innymi generałami.

Z tygodnia na tydzień

23 stycznia: Rozpoczął się zaciąg ochotniczy kobiet do Pomocniczej Służby Wojskowej w Polskich Siłach Zbrojnych.

wsi, w okolicach Białegostoku, skąd wysiedlono około 40.000 chłopów. 27 stycznia: Ogłoszono o odbyciu się dziesięciodniowej konferencji Prezydenta Roosevelta i Premiera Churchilla w Casablance.

bombardując Wilhelmshafen. —Minister Eden odpowiadając na interpelację w Izbie Gmin powiedział m.in.: "Nie waham się dać zapewnienia, że Narody Zjednoczone podejmą wszelkie możliwe kroki dla ochrony i wspomożenia narodu polskiego, tym bardziej, że daliśmy Polsce gwarancję zanim do wojny przystąpiła."

"New Statesman" idzie najdalej ze wszystkich pism brytyjskich nastrojonych zyczliwie dla Rosji. Sugeruje on bowiem ni mniej ni więcej, tylko, że Stalin w pewnych warunkach mógłby się uznać za niezwiązany poprzednio powziętymi postanowieniami.

OFENSYWA POKOJOWA RZESZY

Rzesza nie ustaje napewno w tych próbach chociaż na zewnątrz zaprze-

W tych właśnie sprawach Roose-

"Daily Telegraph" ogłosił w ostatnim tygodniu artykuł podpisany przez Air Commodore Howard Williams'a pod tytułem "Jakie są plany "Luftwaffe" na nadchodzącą wiosnę?"

Gdzież więc znajduje się "Luftwaffe"? Howard Williams dołącza tabelkę przypuszczalnych sił "Luftwaffe" pierwszej linii. Opiera ją na obliczeniach neutralnych. Tabela wygląda w ten sposób:

Table with 2 columns: Category and Count. Rows include: Myśliwców nocnych (350-450), Cieżkich bombowców (1600-1800), Myśliwców bombardujących (300-450), Myśliwców dziennych (850-1100), Lotnictwo wybrzeża (400-500), Transportowce (1000-1200), Lotnictwo współpracy (650-750).

Lotnictwo wybrzeża Norwegia 200 Transportowce Południowe Włochy i Kreta 300 Rosja 700

Zestawiając przypuszczalną siłę istniejącą a siłę zaangażowaną w walce, otrzymujemy poważną różnicę 3650 maszyn, bez transportowców. Ta siła nie może znajdować się na froncie rosyjskim, bo była by widoczna i odczuwalna.

Williams stawia następujące tezy, doszukując się przyczyn tak ważnego zjawiska: 1. Niemcy otrzymali wielkie ciężki w lecie, szczególnie na froncie rosyjskim i afrykańskim.

zasadnicza organizacja dywizjonu olniczego, organizacja ziemi, pozostała jednak nienaruszona. Wobec tego "Luftflotte" pozostawiając na poszczególnych frontach jedynie to co najkonieczniejsze, reorganizuje i, jak to już przedtem wzmiankowaliśmy, przeobraża stare dywizjony w nowe typy, przy równoczesnym wchłanianiu nowych załóg.

2. Niemcy widząc, co się dzieje, zdecydowali się na stworzenie silnej strategicznej rezerwy lotnictwa, z którą zamkną się w umocnieniach europejskich, równocześnie przedłużając trwanie wojny aż do osłabienia przeciwnika przez wojnę podwodną.

3. Przygotowują przeciwnatarcie na olbrzymią skalę... Howard Williams jest zdania, że przypuszczenie trzecie jest jedynie słuszne i że Niemcy przygotowują wielką niespodziankę w postaci silnego uderzenia — kto wie? — może bezpośrednio na Wielką Brytanię?

Nowości lotnicze

Nie należy także zapominać ani na chwilę, że rezerwy strategiczne Wielkiej Brytanii w postaci lotnictwa bombowego, zostały osłabione przez przetrwanie dywizjonów na inne fronty, zostały także osłabione w myślniach, czyli sił defensywnych. Dlatego pokusa dla Hitlera może być bardzo duża.

Niemcy napewno nie rozproszą swych skoncentrowanych i reorganizowanych sił powietrznych. Są mistrzami w koncentracji. Wiedzą dobrze, że właśnie ta umiejętność dawała im zawsze szanse zwycięstwa nawet nad silniejszym przeciwnikiem.

Streszczając tezy artykułu Howard Williamsa musimy dodać od siebie, że ofensywa na Wielką Brytanię jest rzeczywiście możliwa. Jednak, by upewnić się, że niebezpieczeństwo jest stotnie groźne należało by mieć dane o dalszej rozbudowie niemieckiego lotnictwa transportowego.

DZIAŁALNOŚĆ LOTNICTWA POLSKIEGO W WIELKIEJ BRYTANII

za czas od 11.1.1943—31.1.1943

Table with 2 main columns: Lotnictwo myśliwskie and Lotnictwo bombowe. Rows include: Pewnych, Prawdopodobnych, Uszkodzonych, Atakowano celowy ziemny, Ostrona wypraw bombowych, Wymiatanie nad terenem nieprzyjaciela, Główny cele: Lorient, baza okrętów podwodnych, Minowanie wód nieprzyjaciela.

Niewątpliwie eskadry niemieckie jeszcze jesienią zmuszone były do operacji z lotnisk odległych od frontów, gdy rosyjskie lotnictwo miało lotniska zaraz za frontem. Już to samo handicapowało poważnie "Luftwaffe".

Wiosna przyniesie nam rozwiązanie wszelkich zagadek. Nawijając jednak do naszych ostatnich przeglądów, podtrzymujemy nasze zdanie, że "Luftwaffe" jest poważnie osłabiona i że podobna ofensywa, oparta na jej sile, może trwać niezmiernie krótko.

Z Generałem do Ameryki

I. Droga na Zachód

B.D.I.C.

Normalnym nocnym startem rozpoczęła się jedna z tych podróży Generała Sikorskiego, o których wiele się mówi — na szczęście — nie tylko u nas, ale przede wszystkim w zaoceanicznych światach, po których Polska jest obwożona. O tych podróżach dziś różnie myśleć wolno, ale w jeden tylko sposób będą się o nich kiedyś dzieci w szkole uczyły z podręczników historii.

Gdzieś, na kilka minut przed północą, Generał wszedł do samolotu. Za nim inni. Olbrzymia maszyna, stojąca w ciemnościach przed budynkiem biur portowych, pomieszczeń dla pasażerów i dla załóg transatlantycznych, zamknęła w swym pękającym, metalowym kadłubie polską ekipę. Ruszyła wolno naprzód na znak białego światła dyżurnego oficera ruchu i powlokła się dostojnie na skraj lotniska, ku końcowi asfaltowego pasa startowego. Słychać było jeszcze przez chwilę kilkakrotnie, pojedynczo, a potężne ryki sprężanych kolejno silników i wzdłuż jasnej smugi reflektorów przesunęła z żywiołowym poszumem uskrzydłona sylweta.

Z tajemniczymi oczyma kolorowych światel na krańcach czarnych skrzydeł i płetw ogonowych, z przyczepionymi do niej serdecznymi myślami tych, którzy żegnali, a z ryczącym zapasem przekleństw bogów zła, większych i pomniejszych jego kapłanów — poszła na swój zdecydowany kurs, w nadatlantyczną ciemność.

Na ziemi pogasły reflektory i światła portowe lotniska, pozostającego coraz bardziej w tyle. Na samolocie, u końców skrzydeł, znikły oczy magiczne. Okna kabiny pasażerskiej staranna ręka zasłoniła grubymi firankami. Wewnątrz frontowej kabiny dla załogi, pozostały jedynie fosforyczne odbłaski zegarów, na tle których widać ciemną sylwetkę głównego czarnoksiężnika — pilota, a po kątach ciasnej czarownicy — jego asystentów. Zakomodoowane oko widzi ich różne kontury. Widać, że różne wykonują, dziwaczne ruchy, jeszcze bardziej zagadkowe, że nie wiadomo co robią, ani w jaki sposób w tych ciemnościach bezbłędnie dotykają właściwych ręczek i mechanizmów. Poruszają się po prostu jak genialnie urządzone roboty, którym nie przeszkadzają ani skomplikowane pola magnetyczne, ani zaburzenia dźwiękowe w formie potężnego huku czterech motorów, tuż za burtami warczących bezustannie. Pilot — taki, jakim go poznałem na ziemi w ciągu trzech dni czekania na przelot — sam w sobie typ przedziwny. Nie z gatunku zdobywców Atlantyku i nie rekordzista. Pilot, jak każdy inny Kanadyjczyk, Polak czy Norweg z brytyjskiego *Ferry Command*. Z pochodzenia Holender, holenderskiego nazwiska, w służbie angielskiej, obywatel Stanów Zjednoczonych. Niezmiernie spokojny i nawet zimny pewnością siebie. Człowiek, który wygląda na to, że stać go na optymizm przy oglądaniu raportów o pogodzie, bo może pozwolić sobie i na walkę: z żywiołami, ze snem przemożnym, ze stalową maszyną swego samolotu, którego władzę w tej chwili mocno ma w prawej dłoni, obejmującej nachwytem wolant sterowy. Pan na dwu włościach: na maszynie i na niebie, z przyległymi do niego obszarami burz przydrożnych i chmurami.

Masek tlenowych wyjątkowo nakładać nie trzeba, gdyż mamy do czynienia tym razem ze specem od lotów niskich, praktykującym ten swój kunszt cenny dla pasażerów/ prawie bez względu na warunki, jakie zalegają strop nadatlantyczny. Pasażerowie znaleźli po długich poszukiwaniach wśród beczynności, najwygodniejsze pozycje. Za irlandzkim cyplem w samolocie już panowała zupełna cisza. Motorom oczywiście warczęć wolno. Nawet muszą, do tego celu przez sprytny mózg będąc przewidzianymi.

Poza tym — nic się nie dzieje. Wszystko dokoła — niewiele tego, bo woda i niebo czarne — milczy. Ziemi nie ma. więc tym bardziej nie przeszkadza. Tak godzinami lecąc przez ten pusty świat, przez przestrzeń, na których jedynie niezmacona



Po przylocie do Waszyngtonu

wieczność Boża panuje i gwiazdy z żywiołami; po których niezrozumiale chadzają morskie prądy i fronty powietrzne, a czasem niepewna myśl ludzka, szukająca znakami Morse'a zagubionego plotu, właściwie odczuwa się niewiele. Nie czuje się prężności głębi tych wód olbrzymich, ani tysięcy-milowych odległości od najbliższych brzegów, ani tego, że pierwszy człowiek poza nami, grupką w stalowym kadłubie samolotu ciasno zamkniętą, może być o setki kilometrów oddalony.

Widzi się bez przerwy nad głową patrolujący niezmordowanie księżyc, ale nie zna się jego wielkich przyciągających sił, nie zna, aby masy wodne szły za nim w pogoni, aby się piętrzyły grzywami fal ku jego bladej z nałogowego niedosypiania twarzy. Nie odczuwa się obaw żadnych. Jest się bowiem nieruchawą, w futra zakutaną kukłą; bezsilną i obcą cząstką tych przestrzeni, nie podlegającą ochronie żadnych kodeksów, pozbawioną wszelkich praw człowieczych, a obciążoną balastem praw fizycznych. Istota, zawieszona jak na nitce — na woli Bożej i możliwościach pilota, przeklętą przekleństwem techniki.

Nie żywi się też wdzięczności dla brata Wright'a; ani do meteorologów, rządzących powietrznymi frontami według ich własnej woli i — jak twierdzą złośliwi — według tego, jak kolorowy ołówek zechce się pośliznąć po konturowej mapie; ani dla pilota, który między łykami czarnej kawy wpatruje się w mroczny horyzont lub w fosforowe zegary, poza tym bezsentymentalnie i po prostu pełni na tych zakazanych szlakach swą służbę. Nie można mu być nawet wdzięcznym za tę beczelną pewnością, że wylądować za godzin X i minut dwadzieścia trzy, gdyż chwilami traci się w ogóle wiarę w możliwość zrzucenia cisałych kożuchów i rozprostowania skostniałych mimo wszystko członków. Zresztą, to jego rzecz. Rzecz

pasażera — ułożyć się tak "wygodnie," aby kolana trochę mniej marzły, sprzączki i pasy jak najmniej uciskały i pięty nie piekły. Zimno odczuwa się prawie tak boleśnie, jak skrepowanie. Palić zachce się bardzo a nagle — dopiero po wylądowaniu.

Spokojnie mijają godzina po godzinie, odmierzana tą samą ilością milionowych drgań kadłuba i tą samą długością przebytej drogi. Coraz dalej od Europy i coraz bliżej kontynentu amerykańskiego.

Jak mapa synoptyczna wskazywała, od brzegów Nowej Funlandii i Labradoru szły jeden za drugim dwa potężne fronty. Mieliśmy je spotkać jeszcze głęboko w Atlantyku. Za drugim, zimnym, miał się ciągnąć obszar silnych burz śniegowych, łagodniejszy dopiero daleko nad środkową Kanadą. Barwne dzieło meteorologów z odludnych stacyjek labradorskich, islandzkich i szkockich nabrało mocnych cech prawdopodobieństwa, gdy nad ranem (czasu wschodnio-amerykańskiego) od przodu ukazała się niewyraźna chmurna ściana. Księżyc oddzielał jej górną granicę jasnym pasmem od granatowego nieba, dół zlewał się w czarnych tonach z wodami Atlantyku.

Kapitan odszukał poprzez rzadkie na razie chmury Koronę Północy, czy jakąś inną konstelację, zrobił jeszcze jeden namiar sekstansowy, poczem zamknął szczerze wieżyczkę astro. Naniósł punkt położenia na mapę i pokazał mi ją razem ze szkicem meteo. Zgadzało się, jak fotografia z kliszą. Pilot zasalutował z uznaniem dalekiemu meteorologowi.

Burzę śniegową przed Nową Funlandią przedrzeliśmy żałośnie, okryci we wszystko, co do tego celu się nadawało. Było tego, niestety o wiele za mało. Dopiero gorąca herbata, którą komendant G. przyjął Naczelnego Wodza i towarzyszącą mu ekipę, wzbudziła krążenie życia w żyłach. Oczywiście, nie było tego za dużo,

ze względu na krótki czas przed dalszym lotem. Ale wystarczało, aby prosto stać na nogach. Generałowi starczyło na tyle nawet, że mógł swym normalnym i żwawym krokiem podejść i wsiąść znowu do samolotu.

Drogę tysiąca pięciuset kilometrów z Nowej Funlandii do Montrealu przelecieliśmy w większości wśród śniegów, w niektórych miejscach ponad chmurami, czasem całkiem nisko ponad ziemią, zwłaszcza w strefach silnego oblodzenia.

Generał siedział przez większą część drogi w kabine pilota i przyglądał się pracy załogi. Kapitan z godnością udzielał objaśnień, tłumaczących słabą angielszczyznę przez adiutanta. Kwestia tłumaczenia nie była zresztą istotna, gdyż Generałowi, po tylu lotach, odbytych nowoczesnymi samolotami ich urządzenia nie są zupełnie obce. Interesował się jednak bardzo instalacją przeciw oblodzeniom, która przez cały lot nad zatoką św. Wawrzyńca musiała pracować pełną parą. Szklista powłoka lodowa pękała wzdłuż krawędzi natarcia płatów i odlatywała do tyłu, w miarę, jak sprężone powietrze chodziło wzdłuż gumowych pneumatyków. Na czoła silników tryskała bez przerwy z pod piast śmigłowych przeciwlodząca ciecz. W ten sam sposób zmywała przed pilotem szyby frontowe kabiny.

W chwilach rozpodzeń pod stopami widać Kanadę. Lasy, ciągnące się niemal nieprzerwanie. Lasy olbrzymie, wszelkiego typu i rodzaju, silnie ośnieżone poprzerywane jedynie elipsami polodowcowych jezior i krętych rzeczek. Śladów ludzkiego życia nie można znaleźć łatwo, lecąc przez środek wyspy funlandzkiej, dopiero w Nowym Brunzwicku i Quebec widać wśród lasów rzadkie osadnicze zagrody, proste magistrale szosowe lub kolej. Przez zamarzniete jeziora idą podwójne koleiny sań, może i samochodów, skracające mieszkańcom okólną drogę.

Jak na nałożonej na mapę kalce, czyta się na tym kraju sugestywny tytuł i nazwę: "Kanada pachnąca żywicą." Gdyby nie woń s'lnikowych spalin i nie odległość pionowa do ziemi, można byłoby powiedzieć, że chwytła się nozdrzami zapach żywicy i jeleni.

Szef brytyjskiego *Ferry Command* przyjął Naczelnego Wodza z należytymi honorami i bardzo gościnnie. Załował jednak, a bardziej jeszcze był zaskoczony, kiedy usłyszał, że Generał zaraz chce lecieć do Waszyngtonu.

Aczkolwiek samolot przygotowany w niespełna godzinę, nieoczekiwane przeszkody natury technicznej zatrzymały nas jednak w Montrealu. Po dwudziestu blisko godzinach można było wrzeszczyć z ramion ciężące lotnicze kożuchy i zamienić je na płaszcz, a kominiarki na czapki. Nie tylko ulga fizyczna prostowała kregosłup, ale i optymistyczna myśl o lotku i o wodzie — w stanie płynnym.

Generał bynajmniej nie był zadowolony, kiedy ubierał swą czapkę ze srebrną borbą, a jeszcze mniej, gdy dyktował treść depeszy do Waszyngtonu. O samolot prosił Marszałka na jutro rano.

Generalski humor i naszą sytuację poprawił dopiero przyjacielski telegram Prezydenta Roosevelta.

Następnego ranka potężny i doskonałe wewnątrz urządzone "Liberator" wiozł ponad górami Yorku i Pensylwanii polskiego Wodza i jego ekipę do stolicy ojczyzny George'a Washington'a. Godnie odsyłała dostojnego swego gościa żywiczna i serdeczna Kanada. Przy sterach maszyny siedział *Group Captain* P., obok niego drugi pilot — major, dalej kapitan ze słuchawkami radiotelegrafisty na uszach i porucznik w roli mechanika pokładowego. Kapitanem załogi był *Air Chief Marshall* — Sir F. B.

Przelot nie był łatwy. Nad całą bowiem wschodnią Ameryką, na północ od Florydy aż do Ziemi Baffina leżał obszar głębokiego niżu barometrycznego i pogoda, jak czarna passa. Radioelega-fista miał trudną pracę. Dla pilota rozpoczęła się ona naprawdę dopiero po przyjeździe nad Waszyngton. To też nie spieszył się pułkownik Powell z lądowaniem, nawet gdy już na własne oczy zobaczył przez deszcz zamglony *National Airport*. Po przepisywaniu niskim okrażeńiu "siadł" na asfaltowym pasie. Idealnie.

Na tarasie przed ultra-nowoczesnym budynkiem dworca lotniczego falowała publiczność. Przed skraj lotniska wyroił się dostojnie korpus dyplomatyczny. Pilot kołował wolno czterosiłnikowym olbrzymem w kierunku białego ubranych ludzi z obsługi portu.

W samolocie wszyscy przebrali się. Oficerowie w mundury, radca w granatowym palto. Generał po zdjęciu ekwipunku lotniczego zapinał guziki płaszcza. Zapinał również nimi ludzkie zmęczone w sobie. To aktualne i to, które pracowite jutro mu przyniosą, a które codziennie tak będzie zamykał tym samym twardym ruchem zapinania żelaznych guzików olnierskiego płaszcza.

Samolot stanął na hamulcach. Wylączono motory, spuszczone wewnątrz kadłuba drabinkę.

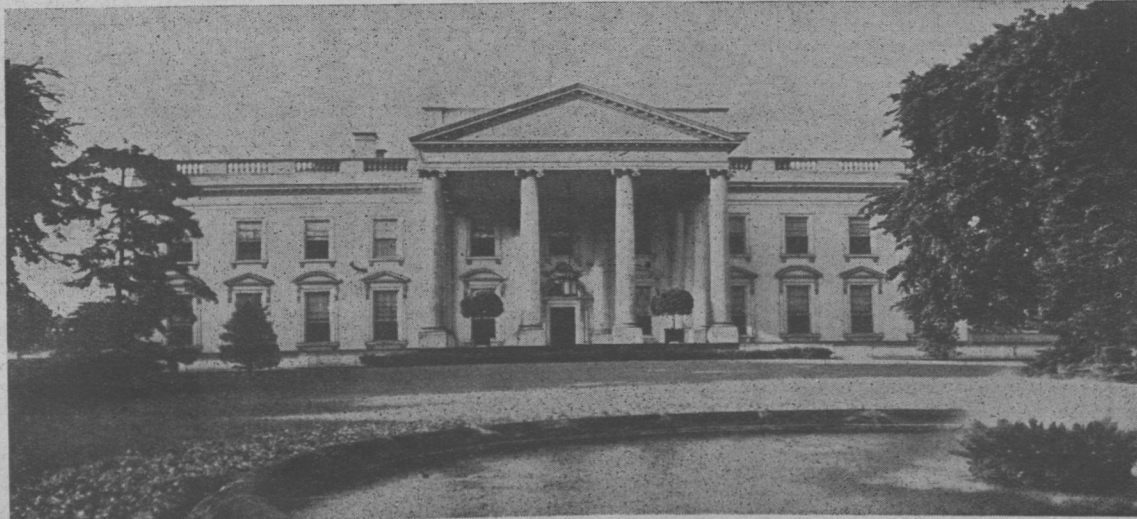
Do maszyny podszedł Sumner Welles.

Wybitny syn tej ziemi witał bardzo serdecznie w imieniu jej gospodarzy — polskiego Premiera. Po wojskowemu powitali go amerykańscy generałowie, podszedł ambasador Rzeczypospolitej. W ich towarzystwie Generał przeszedł wzdłuż długiego szeregu przedstawicieli Państw Sprzymierzonych, zamieniając z każdym mocny uścisk dłoni. Zameldowali się Naczelnemu Wodzowi trzej polscy attache'owie. Wiwatowała miejscowa Polonia.

Dokoła kręcili się reporterzy i fotografowie, których trudno się pozbyć jeszcze, wsiadając do samochodu.

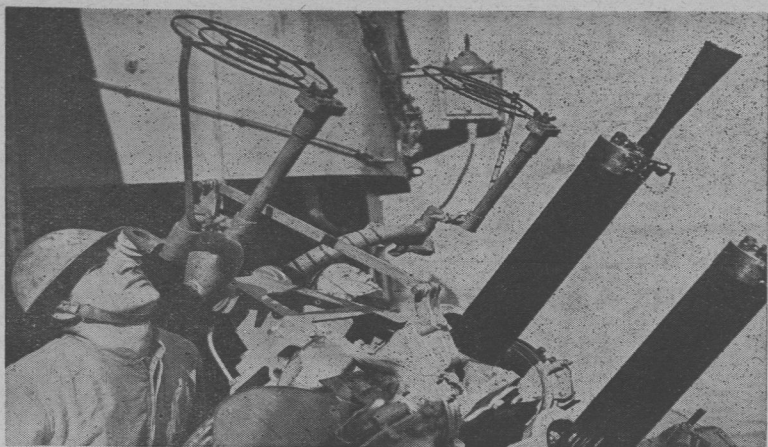
CEZARY OSCIEN

"White House" — siedziba Prezydenta Stanów Zjednoczonych



POLSKA MARYNARKA WOJENNA

Na Atlantyku



Przy "pom-pom'ach"

Ciszę nocną przerwał hałaśliwy gwizd, po nim rozległo się:

—Druga krążownicza do odfortowania. Za piętnaście minut wychodzimy w morze.

Rozbudzona załoga ze zdziwieniem spojrzała po sobie. Co się stało? Przecież mieliśmy wyjść rano? Co za niespodzianka? Niestety w życiu marynarzy tych niespodzianek jest—dużo. Po chwili jednak na pomieszczeniu zapanował spokój, a miarowy turkot śrub, kołysanie okrętu uspiło pozostałych szczęśliwców.

Obudziła mnie dopiero duża wibracja i gwałtowne przechyty. Podniosłem głowę z hamaka i to co zobaczyłem wprowadziło mnie w dobry humor. Grupa marynarzy jadła śniadanie przed wachłą, ściślej mówiąc zabawiła się chwytaniem uciekających filiżanek i innych przedmiotów. Nie obywało się przy tym bez siarczystych przekleństw.

Wyszedłem na pokład dla zaczerpnięcia świeżego powietrza. Po drodze spotkałem "truciciela okrętowego"; prowiantowy rozprawiał z "parzygnatem," ustalając "menu" na dzień dzisiejszy.

Spotkawszy tak zacne towarzystwo chciałem coś powiedzieć, ale potężna fala przetoczyła się po pokładzie, i słona woda zatkała mi usta. Zadowolony z przymusowej kąpieli nie byłem. Kiedy wróciłem na pomieszczenie, wyglądałem jak zmokła kura. Posypały się dowcipy i docinki pod moim adresem.

Ze skwaszoną miną jadłem pośpiesznie śniadanie, przebiegając się jednocześnie. Na wachcie nie odzywał się do nikogo. Amerykanin stojący na jednym sektorze ze mną zasypywał mnie pytaniami nie czekając na odpowiedź!

Rozmowę przerwał sygnał z pomostu. Wzmocnić obserwacje, możliwość, że "Focke Wulfy."

Szliśmy tak cały Boży dzień nie zmniejszając szybkości. W miarę zbliżania się nocy na okręcie zaczęły krążyć przedziwne wiadomości. Przyznam się, że taka jazda trochę mi się nudziła. Kiedy byłem na pokładzie, wszystko było w porządku, ale na pomieszczeniu trudno było wytrzymać. Co chwila spadał na głowę jakiś przedmiot. To walizka, to pudełko, a w hamaku to trzeba było dobrze się trzymać. Dopiero około siódmej wieczorem trochę się uspokoiło i zmniejsziliśmy szybkość. Jednak długa fala oceaniczna idąca z burty kiwała nas solidnie—dlaczego zmniejsziliśmy szybkość?—pytam.

—Zbliżamy się do celu.

—Jak to przy takiej fali szukać kogo na wodzie?

—Rozkaz. Tu chodzi o życie ludzi-bohaterów.

Dopiero około godziny dziewiętej daleko na horyzoncie pokazały się światła, które co chwila nikły. Byliśmy trochę zaniepokojeni, lecz po chwili okazało się że jest to miejsce, którego szukaliśmy. Przebiegło mi przez myśl — dziś jest święto umarłych. Ciemna noc i światła przypomniaty mi cmentarz. A z grzbietów fal tworzyły się figury, groby i krzyże. Przecież dziś w całym kraju ci, którzy żyją, modlą się za swych bliskich. I nie jeden z nas jest już opiekany. Ciężkie westchnienie wyrwało się zupełnie nieoczekiwanie. Przecież i ja pozostawiłem rodzinę i bliskich.

Rozkaz z pomostu przerwał

zadumę: Pociski na szkolnicach, być gotowym do otwarcia ognia w każdej chwili.

Zbliżaliśmy się szybko do światła. Wzrok przeskakiwał przestrzeżoną wodę.

—Sa— rozległo się głośno. A jeden z Amerykanów melduje:

—Prawo czterdzieści coś pływa na wodzie — przypuszczalnie tratwa.

Napięcie wzrosło jeszcze bardziej a tu i ówdzie słychać było pytania.

—Ilu ich jest? Czy żyją?

Tratwy były kilkadziesiąt metrów od nas. Maszyny dały stop, a fala zdryfowała je do burty. Co to? Żaden z ludzi na tratwach nie daje znaku i nie śpieszy się do wyjścia. Drużyna bosmańska p ztryzymała tratwy i rozbitkowe po sztormtrapie zaczęły wychodzić kolejno na pokład. Nie przeszło więcej niż dziesięć minut jak szliśmy całą naprzód.

Ciekawość mnie paliła. Nie mogłem doczekać się zmiany i porozmawiać z tymi szczęśliwymi, którzy naprawdę cudem wymknęli się śmierci. Nareszcie rozległ się gwizdek na zmianę wachty. Za chwilę pędziłem jak szalony na dziób okrętu nie zwracając uwagi, że z kuchni dolatywały nęcące zapachy.

Tu na pomieszczeniu panował straszliwy zgłęb. Jeden przez drugiego zasypywali pytaniami uratowanych. Po długim oczekiwaniu dostałem się do celu. Usiadłem przy wysokim młodym blondynie, który pomimo zmęczenia chętnie z nami rozmawiał.

—Pan jest Anglikiem?

—Nie—odpowiedział—jestem Australijczykiem. Służę od roku w Anglii w eskadrze bombowców.

—A jaka Pańska specjalność?

—Jestem drugim pilotem.

Podczas naszej rozmowy "truciciel" przyniósł memu przyjacielowi drugą filiżankę tea z rumem. Ten wypił potężny haust i mówił dalej.

—Latam w eskadrze bojowej już kilka miesięcy i kilkanaście razy byłem nad Niemcami. Z każdej wyprawy, jak dotąd, wychodziłbym cało. No a teraz?—tu na chwilę zamilkł— a teraz też szczęśliwie poszło.

—Napewno długo czekaliście na nas?

—Trzydzieści parę godzin.

—Ale to musiało być bardzo denerwujące—tak długo czekać?

—O tak, przeżyliśmy dużo w tak krótkim czasie, pomimo, że nad nami czuwaliby koledzy z powietrza.

—Jakie było wasze wrażenie, kiedy zobaczyliście okręt wojenny?

—Nie byliśmy pewni, czy to nasz. Byliśmy przygotowani, że gdyby to byli wrogowie, to nie wzięliby nas żywcem. Dopiero ja wytłumaczyłem swym kolegom, że to polski destrój. Ogarnęła nas wielka radość. My dobrze znamy Polaków z bohaterstwa. A ten fakt, głęboko utkwilił nam w pamięci. Był to dla nas moment zbyt tragiczny. Takich momentów tak prędko się nie zapomina—zapewniam pana.

W dwa dni później zawinęliśmy do najbliższego portu, gdzie ze łzami w oczach żegnali nas bohaterzy lotnicy. Rozstawali się z żalem z tym małym skrawkiem polskiej ziemi, na którym spotkało ich tyle szczęścia.

HENRYK MAJEWSKI

NIM HISTORIA WYPOWIE OSTATNIE SŁOWO

Opracowana urzędowo historia wrześniowa marynarki wojennej nie została dotąd opublikowana, ze względu na to, że jej źródła nie są jeszcze kompletne. Wciąż napływają nowe wiadomości uzupełniające, lub prostujące wiadomości posiadane. Historia ta będzie kompletna, wszystkie szczegóły zostaną należycie oświetlone dopiero po powrocie do kraju—wówczas, gdy będą mogli wypowiedzieć się i ci, których głos do nas zza drutów "Of. i Sta-lagów" nie dochodzi.

Nie mniej pożądane jest, aby nasze społeczeństwo tutaj, którego większość ma możność swobodnej oceny przeżytych wydarzeń i budowania na nich pożądanej dla nas przyszłości—zdawało sobie sprawę z rzeczy zasadniczych, dotyczących marynarki i nie wysnuwało błędnych wniosków i osądów, bardzo dla przyszłości szkodliwych.

Tymczasem, nawet w sferach, które powinny mieć właściwy pogląd na sprawę celowości i wagi naszego wysiłku zbrojnego na morzu we wrześniu 1939 r., zasłyszec można zdania tak opaczne i niesłuszne, iż bierze żal po prostu, że ciągle jeszcze nie możemy dojrzeć tego, co widzieć należy, że się nie możemy pozbyć jakiegos niewytłumaczalnego uprzedzenia do myśli morskiej, i lekceważenia spraw, które u każdego innego narodu wywoływałyby uczucie radości i dumy.

Pod świeżym wrażeniem jednej z takich rozmów, mam zamiar najogólniej dotknąć spraw roli naszej floty wojennej na Bałtyku we wrześniu i najogólniej ocenić celowość jej istnienia w naszej kampanii z Niemcami.

STRATEGICZNE MOŻLIWOŚCI POLSKIEGO ODCINKA MORSKIEGO

Nie mieliśmy gotowej bazy dla floty wojennej. Rozbudowa Helu jako pierwszego etapu stworzenia

bazy obronnej w Gdyni była dopiero zapoczątkowana. Położenie Gdyni było zasadniczo fatalne jednak w razie przestoczenia jej w prawdziwą bazę wojenną, jej obronność i wartość mogłyby być ogromne. Oczywiście, gdyby linia naszego północno-zachodniego frontu lądowego przesunęła się na zachód, gdyby Gdańsk został w pierwszej fazie wojny okupowany przez nasze wojsko.

Były to możliwości zależne od wojska a nie od marynarki—możliwości realne całkowicie w latach 1933-34 a może jeszcze później, a więc myśl zasadnicza istnienia i rozbudowy floty miała podstawy nawet na wypadek wojny z Niemcami.

Istnienie takiej umocnionej bazy morskiej w Gdyni z ukończonym bastionem i portem na Helu, przy istnieniu pewnej procentowej możliwości /bardzo wysokiej w latach 1933 i 34/ inkorporacji Gdańska i przesunięcia lądowego frontu na zachód—dało by poważną podstawę do przypuszczeń, że założenia strategiczne państw zachodu w wojnie z Niemcami—mogłyby być inne, niż były w 1939 r.

Istniała by poważna możliwość urzeczywistnienia myśli admirała floty Fishera niezrealizowanej w 1914—opanowania Cieśnin Duńskich przez flotę brytyjską i utworzenia frontu lądowego przez wojska francusko-brytyjskie lądujące na niemieckim wybrzeżu Bałtyku, tak stosunkowo niedalekim od Berlina.

ELEMENTY MORSKIE WE WRZESNIU 1939

Nie mając bazy w Gdyni, na możliwość taką w najbliższych dziesiątkach może lat nie podobna było liczyć. Postępując jednak w myśl tej przewodniej idei, rozpoczęliśmy od budowy bazy wojennej na Helu i powolnej rozbudowy floty wojennej, dostosowanej w typie swych jednostek do istniejących warunków.

Pomijam sprawy tej floty w wypadku ewentualnej wojny z

innymi przeciwnikami. W wojnie z Niemcami byliśmy w r. 1939 bez bazy a nasza flota składała się z 4 kontrtorpedowców, jednego stawiacza min i 5 okrętów podwodnych, nie wliczając mniejszych okrętów dla specjalnych celów. Była to flota, która właściwie dopiero stanowiła zaczątek floty i, w stosunku do niemieckiej siły morskiej przedstawiała — jej mały ułamek.

Niemniej jednak, ośrodek naszej marynarki wytrzymały w walce przez czas przez mało kogo przewidywany. Gdynia-Oksywie zostało opanowane przez wroga po uciążliwej trzytygodniowej walce z wielokrotną przewagą. Hel przetrwał całusięki wrzesień i poddał się jako ostatnie nasze terytorium.

ZALOŻENIE OPERACYJNE MARYNARKI WOJENNEJ

Podstawowym założeniem operacyjnym naszej floty w wypadku wojny z Niemcami było uszkodzenie morskiemu połączeniu Prus Wschodnich z Rzeszą i od-

Dla pa

Polska Marynarka Wojenna chwilę od 1 września 1939 roku.

Zatopila lub uszkodziła 31 okr.

Zestrzeliła lub uszkodziła 93

Przeplłynęła po trzech oceanach

520.000 mil morskich /Okolo 1.000

Eskortowała liczne konwoje z

w tym kilka do Rosji.

Walczyła w Gdyni, na Helu,

Calais, na Lofotach, pod Dieppe, na

Afryki Północnej.

Na szczupły swój personel otrzy-

ma 23 Krzyże Virtuti Militari, 651 Kru-

nia brytyjskie i 5 francuskich.

Jest dziś o 1/3 większa niż był

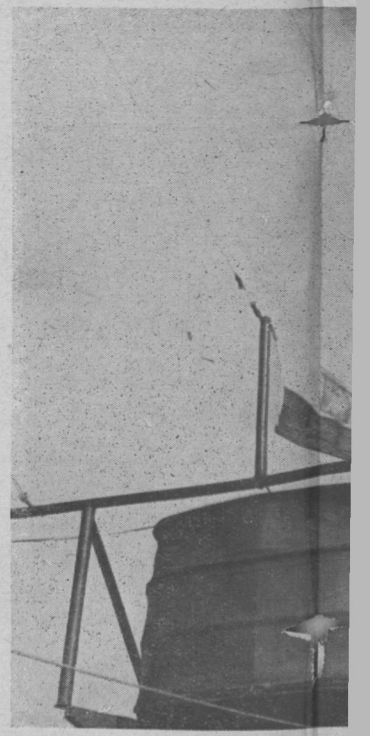
Z pamiętnika maszyny

nione światła lamp maszynowych rażą nieprzyjemnie oczy. Do sterczącego na wachcie kolegi mówię coś w rodzaju: "Serwus, Szczepciu, pewnie znów zaczynają"—i pierwszym spojrzeniem ogarniam wysumkle strzałki manometrów systemu oliwnego. To rzecz najważniejsza i robię to odruchowo, z przyzwyczajenia. Potem rzut oka na rtecioniarz próżni, ciśnienie pary w kotłach, turbinach, dławnicach, na telegraf, liczniki obrotów śrub oraz na twarze ludzi w okół. Mruczando przekładni, jednostajny szum pary odlotowej i rytm pracujących mechanizmów przyjemnie łaskoczą uszy. Twarze kolegów-maszynistów w skąym świetle lamp wyglądają jakoś surowo.

Melduję przez tubę głosową kierownikowi wachty o obecności ludzi na stanowiskach i skupiony, jak na jakimś dziwnym nabożeństwie, czekam. "Sto obrotów więcej" z długim dzwonkiem przekładnika przerywają na chwilę to skupienie, przynosząc wyraźną ulgę nerwom.

Widzę jak drgające wskaźniki liczników obrotów śrub odchylają się o kilkadziesiąt stopni w dół, słyszę jakże znany przepływ pary przez zawory dyszowe turbiny W.P. i czuję, że podłoga maszynowni ucieka z nóg przy raptownym zwrocie okrętu. Pewno atak na okręt podwodny. W ułamku sekundy myśl ta dociera do mózgu. Przeczepiony dostownie do zaworu manewrowego, zlewam się w nierozłączną całość z turbiną. Po potężnych wibracjach wyczuwam, że wszystko jest O.K.

Straszny, poczwórny łomot wody, rozdzieranej przez bomby głębinowe, wielokrotnym echem odbija się o burty i wręgi dolnej części okrętu. W głowie rodzi się myśl szybka i troskliwa: czy regulatory od jakiegos "mech. pom." nie "nawala" od wstrząsu?



Stalo się to już jedną z tradycji w Święto powrotu Polski nad Bałtyk Wojenną. Jej siłę morską. To wspaniały jest w tym roku szczególnie radosny zamyka w swoje Święto nowy zastęp, narastającej sławy i wzmocnienia — wzrost w ludziach i prawie cudowny jest dorobkiem zatacza coraz szersze kręgi.

My żołnierze Polskich Sił zbrojnych i sławie, kolegom marynarzom i życzenia rychłego powro-

Tu jest Polska

AKT IV.*

Pokój ten sam, zamieniony na biuro. Duży stół pośrodku, założony mapami, papierami. Szafa, mniejsze stoły, telefon. W ogóle biuro. Tyle tylko nie biurowego, że jest pianino. Na środkowej ścianie portret Hitlera. Przy środkowym stole siedzi Kapitan, porucznik Wohlfahrt i Porucznik. Przy matych stołach — kapral Grasser i Żołnierz. Pracują. Rysują. Żołnierz pisze na maszynie. — Jest późne popołudnie wrześniowe. Niemal wieczór.

GRASSER /wstaje i podchodzi do kapitana/: Panie inżynierze!

KAPITAN: Jak?

GRASSER: Przepraszam. Panie kapitanie!

KAPITAN: O co chodzi? Znowu pan czegoś nie rozumie?

GRASSER: Z tym klinem jakoś nie jasno.

KAPITAN: Pokazać! /patrzy na plan/: Zupemnie jasne, tylko pan nie umie patrzeć. Klin — o, tyle ścięty przez tory. Tu plac wyładunkowy, a tu — ile? Porachuj pan!

GRASSER: Osiem par szyn.

KAPITAN: Po mojemu — dziesięć. Przydzielili mi tu pana jako specjalistę, a pan knoci robotę. Poruczniku Wohlfahrt! Pomóż mu, bo nie da sobie rady. Tekst do planu gotowy?

WOHLFAHRT: Tak jest, panie kapitanie.

KAPITAN: Pięknie. Z ciebie, poruczniku, mam pożytek.

WOHLFAHRT /śliczny, młody chłopiec/: Staram się, panie kapitanie.

KAPITAN: Wiem, że się starasz. Jesteś młody, z naszej szkoły. Rozumiemy się w mig. Weź tego Grassera do galopu, bo opóźnia nam robotę. On jest właśnie ze starej i do tego — z austriackiej szkoły. Nie nadąża pod nasze tempo. Wiedeńska Gemütlichkeit. Otóż to!

WOHLFAHRT: Tak jest, panie kapitanie. Wyjaśnię, co należy, kapralowi Grasserowi.

KAPITAN: Dopóki wszystko nie będzie gotowe — musimy także i nocami pracować. Po kolacji przyjdzie tu pułkownik Flicke, żeby zobaczyć, co już zrobione.

WOHLFAHRT: Pułkownik Flicke, mój wuj — bardzo się niepokoi, czy zdążymy na czas.

KAPITAN: I ja się niepokoję. Staramy się przecież.

WOHLFAHRT: Pułkownik Flicke nie tylko tym się niepokoi.

KAPITAN: Tak — wiem. Te wagony, które zginęły. Stąd wyjechały napewno. Śledztwo wykazało, że tu wszystko było w największym porządku. To gdzieś w drodze się zgubiły. Ale, gdzie i jak?

WOHLFAHRT: To nie szpilka. To wagony. I nie puste. Pułkownik Flicke mnie powierzył tę sprawę.

KAPITAN: Gratuluje wyróżnienia, ale żał mi, że ciebie tracę. Jesteś moją podporą.

WOHLFAHRT: Czy wolno mi powiedzieć szczerze, co czuję?

KAPITAN: Ależ tak, tak. Mów ze mną szczerze.

WOHLFAHRT: Cieszę się, że będę miał inną robotę, nie biurową. Bo ja nadaję się do pracy żywej. Zwłaszcza tu, w tym kraju, gdzie mnie ponosi. Jak widzę tych Polaków, jeży się we mnie złość tak ogromna, że tratowałbym, bił, rozszarpował każdego z nich. Karabin maszynowy — i wystrzelać to plugastwo!

KAPITAN: To złość naturalna. To gniew wyższej rasy. Gniew panów.

WOHLFAHRT: Och — niech mi tylko uda się pochwycić tych, którzy ośmielili się uprowadzić nasze wagony!

KAPITAN /ze śmiechem/: Już ty im —

WOHLFAHRT: Głośno o tym będzie! Taką robotę to lubię. Taką właśnie /gest wieszania/. Już mam w tym trochę wprawy. Nie wyglądam na to — co? Pan nie ma wyobrażenia, panie kapitanie, jak mnie się boi tutejsza ludność. Dzieci na mój widok uciekają do mysich dziur. Nie dzieci to zresztą, tylko robotstwo. I ile tego! Przecież to kiedyś wyrosnie. Te dzieci należało by przede wszystkim wytepić.

KAPITAN: Zuch z ciebie, poruczniku! Pułkownik wiedział, kogo wyznacza.

WOHLFAHRT: Myślę! Gdyby mnie byli oddali sprawę tej katastrofy kolejowej, napewno były by rezultaty. A tak — co? Za tyłu zabitych i rannych naszych żołnierzy spalono tylko dwie wsie w pobliżu miejsca katastrofy i powieszono tylko kilkudziesięciu chłopów. A najgorzej, że właściwych sprawców nie ujęto. Ci hulają dotąd na swobodzie.

KAPITAN: I drwią z nas. To rozczuchawa. Takie wypadki mogą się powtórzyć skoro winni są bezkarni. Ale — winni, niewinni — to właściwie bez różnicy dla nas. Chodź o to, żeby, ile się da — wytepić.

WOHLFAHRT: Tak i ja mówię, że bez różnicy. — No, ale ja do swojej roboty.

Nie chcę zostawić zaległości.

KAPITAN /do siedzącego obok Porucznika/: Ten Wohlfahrt ma przed sobą przyszłość. Nie?

PORUCZNIK: Napewno. Zwłaszcza, że ma wuja pułkownika. Trochę poparcia zawsze się przyda, tak sądzę. A pułkownik Flicke — to ktoś! Wyznaczono go tu w specjalnej misji. Tu niespokojny okręg, więc jego przysłałi. On do takich właśnie zadań. Bicz boży — pan rozumie, panie kapitanie?

KAPITAN: Oczywiście, że rozumiem. Niestety — dużo teraz takich niespokojnych okręgów na terenie okupacji. A nawet w tych ziemiach, które przyłączono do Reichu. Zawszad dochodzą wiadomości o sabotażach, zamachach.

PORUCZNIK: Okazuje się, że postępujemy jeszcze za miękko z Polakami. Bo to naród, jak hydra. Ściąć jedną głowę, to dziesięć, czy ile tam odrasta. Nie jestem mocny w mitologii.

KAPITAN: Co tam grecka mitologia. My tworzymy nową dzisiaj. I nasza stara germańska mitologia ze swoimi Heldami błędnie wobec czynów, jakich dokonywamy.

PORUCZNIK: Ma pan rację, panie kapitanie. W Walhalli zabraknie miejsca dla naszych bohaterów.

KAPITAN: Ale za to będzie dość miejsca dla Niemców na świecie. Zagospodarujemy się. Skolonizujemy te obszary tu, i te dalej na wschód. Nie minie dziesięć lat, a z Polaków, z Rosjan — już tylko resztki. Zrobimy z nich rezerwat, jak Amerykanie zrobili z Indian. Na pokaz — kto będzie ciekaw zobaczyć /śmieje się/.

PORUCZNIK: To znakomity pomysł! /śmieje się/. Rezerwat! Choć jako siła robocza przydadzą się nam — dla nas. Kiedy już mówiliśmy o tych zamierczonych czasach germańskiej chwały, to warto by wrócić do systemu niewolnictwa. Sklawen — Slawen. Z niewolnictwa wyszli, do niewolnictwa powrócą. Naprawiamy dziś błędy historii. Bo błędem było, że Niemcy pozwolili na powstawanie tych państw słowiańskich.

KAPITAN: Pewnie. Te państwa zatałowały nasz rozrost, naszą naturalną ekspansję na wschód. Słowianie zajęli niemal trzy czwarte Europy. Spojrzęć tylko na mapę. Ten kolos rosyjski. I masz ich wszędzie, bo i na południu. Dusimy się tak od wieków. Ale teraz — nowa era. Tworzy ją Führer i nic nie ostoi się przed nami. Śmiesz mnie gadinina naszych wrogów o demokracji, jako najdoskonalszej formie rządzenia. Pięknie wyglądają te demokracje! Bijemy ich na wszystkich frontach. A oni — jeszcze ciągle wierzą, że nas pobiją. Śmieszne — nie?

PORUCZNIK: Śmiesznie i głupie. Trzeci rok wojny — to nie fraszka! A plan Führera wypełnia się co do joty. To nasza krzepkość. Krzepkość naszej rasy. Mówiono dawniej, że jesteśmy sentymentalni. Ciekawe, kto to wymyślił?

KAPITAN: Jakiś dureń. Kości bym mu pogruchotał, gdybym się z nim spotkał. Poczuł by naszą sentymentalność na własnej skórze. Niech by, zresztą, zapisał tych tu — Polaków, czy jesteśmy sentymentalni. Polacy, jak to oni, wrzeszczą już na cały świat, że im źle. Niech wrzeszczą, to nas tylko cieszy. Wiemy przynajmniej, że czują naszą silną rękę.

PORUCZNIK: Chyba już czują. Ale, jak mówilem, jeszcze za mało. Czy odważyli by się na te akty dywersyjne, gdybyśmy ich jeszcze mocniej przygnietli?

KAPITAN: Ku temu właśnie idzie. Są nowe zarządzenia. Pułkownik Flicke — jak go nazwał, poruczniku? Bicz boży? — tak, on ma mocną rękę. To pierwszorzędnny pacyfikator. Lubi zapach i kolor krwi. A potrafi także inaczaj zmuszać do uległości. Sposób niezawodny: głód. Przy pustym żołądku zabraknie im werwy. Nawet krzyczęć im się odechce. Nawet te gazetki drukować potajemnie.

PORUCZNIK: Właśnie — te gazetki. Ze tego nie możemy dotąd zlikwidować! To są po prostu psie figle.

KAPITAN: Prawdziwie wstyd dla nas. Ale, jak mówię — głód to srogi bat.

PORUCZNIK: Teraz dopiero będzie wrzask i płacz, że wszystko stąd wywozimy.

KAPITAN: Jakżeby inaczej! Dla nas musi być. O — mam tu cyfrowe wyliczenia, ile musi być dostarczone dla armii, ile dla naszej ludności cywilnej w Niemczech. Dalej — kontyngent robotnika

stąd do Niemiec. Nasze fabryki muszą

pracować, wytwarzać.

PORUCZNIK: Muszą!

KAPITAN: Ale my tak rozmawiamy, a robota leży. Któraż to godzina? Hm — czas do masy na kolację. Wohlfahrt! Ty tu zostajesz, bo twój dyżur dzisiaj. My idziemy coś przekąsć. Przynieść ci butersznytę?

WOHLFAHRT: Dziękuję. Mam tu coś niecoś. Wystarczy.

KAPITAN: No — Kameraden! Aufmarsch!

/Zbierają się do wyjścia wszyscy

z wyjątkiem Wohlfahrta/

KAPITAN: Poruczniku Wohlfahrt, pod twoją opieką — to wszystko. Wiesz?

WOHLFAHRT: Bez obawy, panie kapitanie!

/wszyscy wychodzą/

WOHLFAHRT wyjmując z teki butersznytę i zajada ją ze smakiem. Potem idzie do pianina. Gra coś Wagnera. Przerywa i wali z ciałych sił po klawiaturze — Horst Wessel Lied. Powoli, ostrożnie otwierają się drzwi ukryte w tapecie.

Wchodzi najpierw Jan /charakterystyczna z poprzednich aktów/, za nim Zygar. Z zachowaniem czysty zbliżają się do Wohlfahrta. Szybki chwyt za ręce grającego.

Wykręcenie ich w tył.

WOHLFAHRT: Cóż to żarty! /Dostrzeżę obcych/: Kto wy? No — puścić!

JAN: Jak już ma się w rękę jednego z was, nie puszcza się go — na rozkaz. A już ciebie, poruczniku Wohlfahrt — ciebie, potwora! Zygar, wiażąc, mocno!

WOHLFAHRT: Głupcy! Myślą, że im się to uda. Nie potrafiacie wydobyć się z tej ulicy. Nie uciekniecie! Jest ogrodzona drutem kolczastym, obstawiona.

JAN: Mimo to, weszlśmy tutaj.

WOHLFAHRT: Strażnicy będą za to rozstrzelani.

JAN: Możecie ich rozstrzelać. Widzisz — jestem tu, w moim domu i tu wykonam wyrok na ciebie.

WOHLFAHRT: Wyroki wydajemy my — na was. To nasze prawo panów tego kraju.

JAN: Tu jest Polska, a wy jesteście napastnikami. Więcej — jesteście zbrodniarzami, których kara nie minie. Już nie omija. Został przez nasze sądy skazany na śmierć, poruczniku Wohlfahrt — za to, że zabijałeś, wieszaleś, że biłeś i tratowałeś małe dzieci, że strzelałeś do kobiet. Długa jest lista twoich zbrodni.

WOHLFAHRT /już bez tupetu/: Jestem młody. Mam 22 lata.

JAN: Nie będziesz już miał więcej. /Do Zygara/: Tam z nim! /Gest na drzwi do przyległego pokoju/.

ZYGAR /bierze w pół Wohlfahrta, który broni się, wyprężając ciało, kopic/: Nie kop! Dość już nakopałeś się starych kobiet i dzieci.

JAN: Prędeż z nim! Ściemnia się, a ja tu muszę za widna te plany —

WOHLFAHRT: To — wy — wy — dywersanci —

JAN: Widzisz nas nareszcie i nie dosięgniesz — nie!

/Zygar wynosi Wohlfahrta/

JAN /przeszukuje stoły. Zabiera plany. Przerzuca akty. Otwiera szuflady. Znajduje to, czego szuka/: Jest! /chowa do kieszeni/: Wszystki, czego nam potrzeba.

ZYGAR /wchodzi/: Znalazł pan?

JAN: Tak. Wszystko. A on? /wskazuje na drzwi/.

ZYGAR: Spokojny.

JAN /rozglądając się/: Nasz dom — Anny dom — a ona nigdy już tu nie wróci, choć przyjdzie ta chwila, że wrócą wszyscy do swoich domów.

ZYGAR: Nie wszyscy — i nie wszystkie domy — Szkoda mówić. Człowiek słabnie, jak mówi o tym.

JAN: Nie, nie słabnie. Nawet nie zapłakałem po Annie. Kiedyś, kiedyś — oplacę ją. A pan, Zygar — skąpi mi nawet opowiadania o niej. Jak umierała, co mówiła?

ZYGAR: Nie skąpię. Mogę opowiadać. Wie pan — jak to się stało, jak ją ten zbir /pokazuje na drzwi przyległego pokoju/ postrzelił, mówili mi ludzie, co to widzieli, że zrazu upadła. Potem się podniosła i to dziecko, które on bił, a ona rzuciła się bronić — to dziecko jeszcze na ręce wzięła. I szła przez pustą ulicę może pięćdziesiąt kroków — aż się obsunęła. Już to panu przecież opowiadałem, to po co jeszcze raz —

JAN: Ja słucham, panie Zygar.

ZYGAR: Ktoś się tam znalazł z ratunkiem. Aż tu ja, nic o niczym nie wiedzą-

cy, ide. Do ogrodnika zaraz ją zabrałem. Męczyła się. Księżda przyprowadziłem. Doktora. Tak tu ją spałkoło to nieszczęście. Bo przysłała ze wsi do mnie, żeby ode mnie dowiedzieć się coś o panu.

JAN: Co mówiła — to niech mi pan powie — to —

ZYGAR: Nie dużo mogła mówić. Ale, żebym jakoś tak panu doniósł — ostrożnie. A czasem nawet chciała, żebym zataił przed panem. Wyjechała — i już. Ze to pan ma tę odpowiedzialną robotę i nie należy przeszkadzać. Tak właśnie powiedziała: nie przeszkadzać Janowi. Aż, potem, potem, kiedy tu już będzie dobrze —

JAN /powtarza/: Kiedy tu już będzie dobrze —

ZYGAR: A przed samą śmiercią, to tylko takie słowa — i to raz poraz: Tu jest Polska. Tu jest Polska. Jak gdyby tę Polskę komuś wydzierala z rąk.

JAN: Dziękuję panu. To, co mi pan teraz opowiedział — to dla mnie ważne i wielkie. To jakby wieczne.

ZYGAR: Wieczne dla nas wszystkich — że tu jest Polska — tu.

JAN: Od Odry po Niemen i Zbrucz — od Bałtyku do Karpat. To znaczy — tu!

/gest obejmujący/: Obszar — państwo.

ZYGAR: I już to trzymać! Nie dać!

JAN: Tak. Już rozumniej, lepiej, niż przedtem. Za drogo zapłaciłmy za błędy tamtych — A tymczasem — pan wie? Czeka nas dziś jeszcze robota. Ciężka.

ZYGAR: Wiem. Ale musi się udać. Bo, co z tego, że o jednego zbója mniej. Tyś się nam tu nasłali. O — tego pułkownika Flicke! Mówili mi w Warszawie, że to kat, krwawy kat.

JAN: Dlatego tu go przysłałi. Ma się tu rządzić po swojemu. Mało, że wieszacz, rozstrzeliwać, palić, deportować — torturami będzie wymuszał zeznania. I jeszcze takie swoje sztuczki na nas. Widział pan, ile wódki tu do nas nawieźli? Ludzi będą rozpijać! Chleba mniej — wódki za to, ile chcesz. Wódką zjedną chłopca i robotnika. No — i niech się zapiją na śmierć.

ZYGAR: Chytrze obmyślane. Ale nie tacy my już dziś głupi. Rozumiemy dobrze, że co od nich, to na naszą zgubę. Ich podarunki, łaski — na nasze spodnie i zatrute.

JAN: Ale czas iść, Zygar, czas, czas.

/Wychodzą drzwiami w tapecie/.

/Na scenie już prawie ciemno. Wiatr siecze po szybach deszczem/.

/Kapitan i Porucznik wracają/

KAPITAN: Psia pogoda. Deszcz leje już trzeci dzień. Czemu światło nie zapalone? /zapala/.

PORUCZNIK: Gdzie Wohlfahrt? No — swoje butersznytę zjadł. Apetyt chłopak ma niezły. W mesie dali nam dziś dobrą kolację — prawda? Smaczne były te kotlety wieprzowe. Lubię tłuste jedzenie. Przynajmniej tego nam tu nie brak — masła, słoniny.

KAPITAN: A czego nam tu brak? Dobrze nam tu, prawdę mówiąc. Kwatery wygodne. Na puchach śpiemy. Te moje dwa pokoiki obok /pokazuje na drzwi do przyległego pokoju/, ta łazienka — żyję tu jak król. — Ale, gdzie Wohlfahrt? Pułkownika tylko co widać! A ci inni? Już tu powinni być. Wiesz, poruczniku, ten Austriak Grasser gra mi na nerwach.

PORUCZNIK: Bo to przecież, prawdę mówiąc, inna rasa.

KAPITAN: Ostrożnie, poruczniku. Zagalopowałeś się trochę — bo i nasz Führer z Austrii.

PORUCZNIK: Führer jest ponad wszystkie reguły.

KAPITAN: Tak. Jest jeden i wyłączny. /Po chwili/: Czemu nie przychodzą już? Biuro puste, a pułkownik może za chwilę tu być.

PORUCZNIK: Widziałem, przechodząc obok masy podoficerskiej, że dopijali swoje piwo. Pewnie zaraz tu będą. O — już są.

/Wchodzi Grasser i Żołnierz/

KAPITAN: Każdy z miejsca do swojej roboty!

GRASSER /przy swoim stole. Szuka, przerzuca papiery/: Gdzie plany? Tu je zostawiłem — tu, na stole.

KAPITAN: Kapralowi Grasserowi znowu coś się przytrafiło?

GRASSER: Planów nie ma. Szukam i nie ma. A były tu.

PORUCZNIK: Może są w szufladzie porucznika Wohlfahrta.

GRASSER /szukając w szufladzie/: I tu ich nie ma.

KAPITAN /z irytacją/: Może u mnie są! /otwiera swoją szufladę — szuka i nagle zaniepokojenie/: Zestawienia — gdzie się podziały zestawienia? Przed samym wyjściem pokazywałem je tobie, poruczniku — czy tak?

PORUCZNIK: Tak jest, panie kapitanie. Położył je pan z powrotem do szuflady.

KAPITAN: No — właśnie. Położyłem i nie ma ich na swoim miejscu! /Szuka gorączkowo/: Gdzież się mogły stąd podziać? A porucznik Wohlfahrt jakby się w ziemię zapadł — do licha!

HERMINIA NAGLEROWA

Do nabycia w księgarniach i kioskach trzecie wydanie książki HENRYKA BAGIŃSKIEGO pt.

“POLAND'S FREEDOM OF THE SEA,”

z przedmową gen. dyw. Dra Mariana Kukiela, zawierającej 18 szkiców i map, 60 fotografii z życia polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej, oraz podającej obszerną bibliografię. Książka ta pragnie zaznajomić Amerykan i Brytyjczyków z prawami Polski do posiadania szerokiego wybrzeża Bałtyku oraz z dotychczasowym dorobkiem pokojowym i wojennym polskiej Marynarki Wojennej i Handlowej. Cena 12 szylingów za egz. wraz z przesyłką. Zamówienia można kierować do wydawcy THE ALLEN LITHOGRAPHIC CO., LTD., Townsend Place, Kirkcaldy (Fife)shire).

* Por. nr. 52-53 “Polski Walczącej” z ub.r. nr. 1, 2, 3, 4 z b.r.

Z życia obozów

Dom lotnika w X.



Jeżeli ktoś jest sceptykiem, nie wierzy w duchy, nie ceni tradycji i starych legend niech odwiedzi X. Jedzie się wprawdzie opętane 6 mil z najbliższego miasteczka taksówką pamiętającą pierwsze próby motoru spalinowego, ale za to co za droga i widok!

Wąska serpentyna pnie się wyżej urwistym zboczem zarośniętym gęstym lasem. Na dole szumi rzeka, w srebrzystych skrętach wiję się, wgrzyza się w skały, welonem wieczornych mgieł okrywa dno głębokiego jaru a także syreny, które podobno tam mieszkają. Na jednym z potężnych drzew stróżujących wzglądowi do zamku przybito tablicę: "Polish Red Cross Convalescent Home."

Mijamy tę tablicę i jedziemy ciągle w górę wśród lasu. Na szczycie wzgórza rozchodzą się

trochę drzewa, odsłaniając przestrzeń pustą i wysmukły zamek na skale. Zasiadłszy w szum lasu słońce stary zamek swój sen o chwale rodu Rattray. Nie względy natury estetycznej kazaly wybrać ten romantyczny, dziki zakątek na założenie podwalin zamku. Stworzyła go potrzeba wojenna.

Ród Rattray tradycje swe rycerskie w trzech wyprawach krzyżowych wypróbował. W herbie swym krzyże Chrystusowe z Jerolimym na daleką, północną ziemię przyniósł. W bitwie pod Flodden w 1513 r. Sir John Rattray, jeden z najwybitniejszych postaci tej rodziny zginął na polu chwały. Nie łatwe było w owych czasach życie rycerza. Możliwe rody szkockie krwawo walczyły o swe przywileje, o ziemię i zaszczyty, a obok ziem do Rattray'ów należących mieszkał

potężny Earl of Athol, zazdrosnym okiem na sąsiadów swoich patrzący. Patrick Rattray padł z ręki zbirów nasłanych przez złego sąsiada, dwie piękne córki Elżbieta i Gryzelda zostały przez niego porwane. Ale w 1520 roku wyrósł na skale potężny gród, forteca, który miał odtąd strzec praw suwerennych Rattray'ów.

Przez 400 lat walczyli Rattray'owie z Atholami, w międzyczasie sprzymierzały się z potężną partią Montrose i w obronie praw Stuartów do tronu walczyli przeciw Anglikom. Wojska Cromwella zamek spalowały i zniszczyły, zrzucając starego sługę Andrzeja do rzeki za to, że zdradził nie chciał miejsca ukrycia swego pana w lasach. Lata biegiły, ród Rattray'ów przybrał nazwę Clerk Rattray od nowego pana, który się związał małżeństwem z tą rodziną. X. był siedziabą i natchnieniem dla Waltera Scotta w roku 1793. Stara nienawiść do rodu Athol wygasła powoli.

Ostatni potomek Clerk Rattray, generał, walczył pod Sewastopolem i umarł w 1910 r. Od tej chwili dziedzictwo przeszło na linię boczna. W tej chwili rodzina właścicieli zamku bierze żywy udział w wysiłku wojennym W. Brytanii, tak jeżeli chodzi o męskich jak i żeńskich potomków. I znowu historia się powtarza: dwie siostry noszą imiona Gryzeldy i Elżbiety. Ale obecnie siostra właścicielki zamku jest Duchess of Athol, małżeństwo położyło kres rodowemu waśniom.

"My hope is above the stars" — głosi stara maksyma rodu. Jakże blisko do tych gwiazd na-

szym lotnikom, którym P.C.K. ofiarował ten zamek, jako miejsce spędzania urlopów i odpoczynku. Jakże wysokie i dumne są ich podniebne szlaki, ich wola nieugięta, ażeby zwyciężyć. Wielcy rycerze Rattray nie wstydzą się obcych przybyszów, którzy ich sny o sławie wskrzeszają na jawie w warunkach śmigieł i motorów.

W dużej bibliotece zamkowej można znaleźć stare książki łacińskie, angielskie i francuskie, rzadką historię kultury z XVIII stulecia oraz atlas z 1772 roku, gdzie polscy rekonwalescenci odnajdują dokładną, precyzyjną mapę Polski. Zamek jest obszerny, pełen krętych korytarzy. Zewsząd patrzy z ciemnego tła prawie żywe twarze dawnych panów zamku. Ale patrzą życzliwie.

Nic nie mać odpoczynku kilkudziesięciu młodym lotnikom, którzy spędzają tu krótkie swoje urlopy. Śpią po 2-ch lub 3-ch w jasnych, słonecznych pokojach skąd roztacza się cudowny widok na dzikie, urwiste wzgórza i wawóz leśny. Starożytny zamek unowocześniono w miarę możliwości, zainstalowano 2 łazienki na każdym piętrze, przeprowadzono centralne ogrzewanie, pędzi się motor do własnej elektryczności. Ale na dole w podziemiach pozostawiono dawny system dzwonków. Każdy pokój ma dzwonek o innym dźwięku od najgłębszych do najbardziej srebrzystych tonów.

Utrzymanie w czystości starego domu przy trudności uzyskania służby jest dużą zasługą Zarządu domu. Posiłki 4 razy dziennie, smaczne i obfite, przynoszą chlu-

polskiej kuchni. Zarządzająca pani umiała w tym szkockim zamku wyczarować atmosferę polskiego dworku, zorganizowała wszystko od strychu do piwnicy, porobiła dżemy i konfitury, zadomowiła się już i pomyślała o przyszłości. Gospodarstwo wzbogaciło się o rodzinę świnek, wywołujących niespokojne marzenia o kiełbasach i szynkach polskich na święta, wyhodowano też kurczęta. Z lasu przynosią chłopcy grzyby i jagody. I za to wszystko płaci się t.zw. strawne, sumę jaką w zależności od stopnia lotnicy otrzymują na utrzymanie.

Zdradzę jeszcze jedną tajemnicę. W demokratycznej Anglii, która jednak ściśle obserwuje różnice pomiędzy oficerami i żołnierzami stworzono dom wypoczynkowy dla oficerów i szeregowych. W tym domu wszyscy bez względu na szarżę są jednakowo traktowani, wspólnie się bawią i odpoczywają i nie ma żadnych konfliktów z tego powodu. Nie rzadko zdarza się, że młody sierżant daje nauki w bridge'u siwemu pułkownikowi i to nie psuje wcale atmosfery.

W książce gości zanotowano już 1512-ego gościa przybywającego na wypoczynek, jakkolwiek dom ten istnieje dopiero od roku. Znajduje się tam takie zapiski: "Należy się uznanie P.C.K. za stworzenie tak doskonałych warunków dla Polskich Lotników." "Tydzień spędzony w zacisznym Domu Polskiego Czerwonego Krzyża" po wędrowkach w raj z pod czerwonej gwiazdy bardzo nam przypomnieli Ojczyznę."

ZOFIA LESZCZYC

Z Czołówką Lotniczą po Anglii i Szkocji



Już przeszło rok jak "Lotnicza Czołówka Teatralna" objeżdża Anglię i Szkocję, docierając do stacji lotniczych i do najbardziej oddalonych oddziałów wojsk lądowych, zagubionych gdzieś wśród malowniczych pagórków, łąk i lasów. Sto kilkadziesiąt przedstawień, przy trzech całkowitych zmianach programu—to bilans roczny, śmiem stwierdzić, dość pożyteczny.

Lotnicza Czołówka Teatralna! Jakże skromne były jej narodziny, w jak ciężkich warunkach powstawała i rozwijała się! Z trudnym wystawiono "Zemstę," potem poszło już łatwiej z "Grubymi rybami" i z ostatnim programem "Panem Benetem" i "Biażkiem Opętany."

Kiedy się ogląda sztukę—tak z widowni—nie łatwo zdać sobie sprawę z tego, ile wysiłków i pracy trzeba było do jej zmontowania, ile trudności technicznych do pokonania, aby scenę zamienić na dwie godziny w stary zamek czy skromny dwór szlachecki, a bohaterów sztuki ubrać w kontusz, czy stroje z końca ubiegłego stulecia.

Z miejsca na miejsce jeździmy koleją i autobusami. Jak w kalejdoskopie migają nam miasta i miasteczka, odtworzone często w naszej pamięci wygodą łóżka hotelowego, gorącą kąpielą, lub w ziemie piecykiem gazowym czy elektrycznym, do którego wdycha zarówno pieć piękna, jak i brzydka. Nie ma bowiem czasu na zwiedzanie naszych "miejsce postoju."

Czasami kilka godzin kosztem wypoczynku, między przyjazdem a wyjazdem, lub niespodziewana /jakże rzadka! / przerwa jedno-dniowa, pozwala nam na obejrzenie miasta. Utrwała się ono nam w pamięci przykrym wspomnieniem ruin, które zaciera wkrótce widok nietkniętych wojną miast, dobrobytu i bogactwa bijącego w oczy.

W pociągu, w zarezerwowanych przedziałach gwar nie do opisania. "Pieć brzydka" biedzi się jakby to w 5 minut przeladować dekorację na inny pociąg, jak poradzić sobie z rampą czy kurtyną. Panie wdychają do gorącej kąpieli i choćby "zerknięcia" po sklepach, bo to niby nie potrzeba, ale może tak na wszelki wypadek—coś w oko wpadnie. Nasz angielski menażer—powszechnie "papa" zwany—możoli się nad rozwiązaniem zagadki: która z pięciu różniących się między sobą informacji o odejściu pociągu do miejsca przeznaczenia—będzie prawdziwa? Cóż ma zrobić? Wybiera na "intuicję" i to zawsze najgorzej.

W drodze ubywa trochę bagażu. Zostawiony i nieodnaleziony płaszcz martwi początkowo, bo to kupiony i drogi! Ale za to nauka: nie brać dwu płaszczy, kiedy jeden wystarczy, a ten drugi—prawie zawsze się zagubi. Parasolki damskie, które zdaje się są po to, żeby je wiecznie gubić i aby dyrekcje tramwajowe i kolejowe mogły zatrudnić w tych ciężkich czasach, pokazała ilość osób w działkach zagubionych rzeczy—są wiecznym utrapieniem kolegów, którzy byli by radzi, gdyby wszystkie nabyte parasolki naraz ziemia pochło-

nęła! Mieli by nareszcie święty spokój.

I ich jednak za karę czekają straty na które my—pieć piękna—patrzmy ze źle ukrytym triumfem, że i oni czegoś zapomnieli. Ginę też od czasu do czasu i akcesoria teatralne, które w drodze ciężko zastąpić innymi. O rampo świetlna, zagubiona gdzieś na małej stacji! Z jakim rozczuleniem patrzyliśmy na ciebie, gdy po dwutygodniowej wędrowce, na skutek kilkunastu telefonów i listów "gończych" powróciłaś do nas.

Gorzej było z papugą—ulubienicą starego Beneta. Słownie o niej Fredro napisał, poświęcając kilka rymów, które na ostatnich kilkunastu przedstawieniach, trzeba było wykreślić albowiem... papuga z klatką zginęła bezpowrotnie. Gdyby nie to, że była wypchana, sądziłabym, że odleciała w lepsze światy. Tajemnica zniknięcia do tej pory nie została wyświetlona. Są poszlaki i to poważne: oto jakaś litościwa staruszka, widząc na którejś ze stacji zwisającą bezwładnie na drucie klatki papugę, sądziła, że omdlała z głodu, czy gorąca—przyniosła jej na spodeczku wody. "Nasi" przyjęli ten humanitarny uczynek z całą powagą. Staruszka pomyślała, podumała—i papuga z klatką zginęła i to bezpowrotnie! Może ta siwowlasa pani o pomarszczonej twarzy i do-brotliwych oczach była członkinią Towarzystwa Przyjaciół Zwierząt? Może papugę po prostu zapomniano na którejś ze stacji? Tajemnica nie została zgłębiona.

Przed samym końcem objazdu zginął kominiek i "klatka na muchy." Biedny pan Benet, budząc się po drzemce popołudniowej—nie mógł się cieszyć wygodą i ciepłem swego domowego ogniska. Sale teatralne, te z prawdziwego zdarzenia—ze sceną, kurtyną, rampami i garderobami—klika się na przemian ze skromnymi salami kantin "kościelnych," czy po prostu z barakami, w których także trzeba grać. Przyjeżdżamy do teatru. Czysta rozpacz! Sceny nie ma, kurtyny nie ma, światło dobre na pogrzeb.

Ale zaraz do roboty i po godzinie lub dwu wszystko gotowe! Scena ustawiona na stołach—bo tak czasami też bywa—nie przeszkadza dziarskim hołubcom Krakowiaków. Drżymy tylko wtedy, by te stolowe "wrota" nie otwo-

rzyły się i nie pochłonęły którejś z roztańczonych par. Nic to! "Im warunki do grania są gorsze, tym gra nasza musi być lepsza, charakterystyczna staranniejsza"—to są słowa naszego "czołówkowego wodza," do których stosujemy się bez dyskusji.

Śmiech i oklaski rozbawionych widzów są nam rekompensatą za drobne niewygody. Wszyscy przyjmują nas tak serdecznie. Ci z Rosji, nasi ulubieńcy—widzą teatr polski po raz pierwszy od początku wojny. Śmieją się, piaczą ze wzruszenia. To wszystko czego nam potrzeba! Boć celem naszym jest nie tylko rozśmieszyć, ale przypomnieć o kraju, wzruszyć.

W jednostkach lotniczych, lądowych, czy u marynarki—czujemy się jak "w rodzinie." Na stacjach "operacyjnych" nastrój zależy od tego, czy powrócili wszyscy z poprzedniej nocy, lub czy powrócą z dzisiejszej wyprawy, bo choć to sekret, choć się o tem nie mówi, ani pisze—to wyczuwa się jednak od razu! Sekret jednak nie da się długo utrzymać. Na kilka minut przed końcem przedstawienia grupka roześmianych lotników, opuszcza cichutko salę, oglądając się za siebie, aby jak najmniej stracić z widowiska.

Domyślamy się: idą na start! Gramy dalej, tylko głos matowieje, a słowa wężna nam gdzieś w gardle. Podczas kolacji, którą gościnnie podejmują nas gospodarze, mocny warkot motoru, wkrada się poprzez śmiechy i gwary. Odlecieli! A z nimi nasze najlepsze myśli i życzenia. Jakże często odjeżdżaliśmy ze ściśniętym sercem i z niepokojem, czy kogoś, z kim przed kilku godzinami wesoło rozmawialiśmy, jutro nie będzie brakowało!

Ten sam nastrój u marynarki. W ziemie odwiedziliśmy ich na "Kujawiaku." Teraz przyjmowali nas w kasynie, w mieście. "Kujawiak" gdzieś na dnie morza.

Po Szkocji jeździmy autobusami, docierając do uroczystych zamków, prymitywnych namiotów, wzorowo urządzonych baraków. Droga wiję się poprzez pagórki, łąki i lasy. Mijamy miasta i miasteczka szkockie, na których "inwazja polska" zostawiła wybitne piętno w postaci wiszących w każdym sklepie, kawiarni czy kinie ogłoszeń i reklam polskich, orzełków polskich na płaszczach i swetrach Szkotek, oraz przedmiotów przeznaczonych dla użytku

wojska polskiego, ułożonych równiutko za szybami wystawowymi.

Na ulicach pełno żołnierzy. I to tylko polskich. Stoją, śmieją się, rozmawiają i żartują. Przyglądam się im—ulani. Prawie tak jak w Garwolinie, Prużanie czy Mińsku Mazowieckim. Tylko po co te "Poland'y" na ramionach. Wia-domo przecież—że Polacy.

W oddziałach przyjmują nas polską kolacją. Już wiem dlaczego Mickiewicz tyle pięknych słów poświęcił bigosowi... "Pana Tadeusza" pisał na obczyźnie!

Broń pancerna hałasem gąsienic wydzwanianym na drogach szkockich wlewa w nas ciepłą falę optymizmu. Budzą nas ze snu mocnego dźwięki polskiej piosenki, śpiewanej przez maszerujące oddziały. Wojenka, wojenka, coż ty za pani! Wydaje się nam to naturalne, tak jakbyśmy słuchali tego nie w Szkocji, ale u siebie w Polsce. A kiedy jeszcze w południe gdzieś z wieży szkockiego miasteczka zabrzmi hejnał "marjacki" i kiedy wychyliwszy się przez okno widzimy grupki ludzi, zapatrzonych wysoko, skąd splywa głos trąbki, to zdaje się nam—tak zdaje się nam przez chwilę—że właściwie nic się nie zmieniło, że to wszystko co się stało, to tylko koszmarny sen, z którego teraz właśnie zostaliśmy przebudzeni.

Na rozdrożu dróg szkockich stoi drogowoszkaz. Ile razy mijaliśmy takie same—tam u siebie w Polsce, bez najmniejszego zwrócenia uwagi. Ten jednak zagubiony wśród łąk, pagórków i lasów szkockich ten jeden właśnie przykuwa nasze oczy.

W autobusie milkną dowcipy, ustają rozmowy i krzyki. Szofer Anglik przystaje na nasze żądanie. Patrzymy na drogowoszkaz wszyscy. Szofer zdumionym wzrokiem wodzi po nas, nic a nic nie rozumiejąc, skąd nagle ta cisza jak w kościele, co się stało? A przecież to właściwie nic!

Na drewnianych tablicach drogowoszkazu widnieją skromne napisy:

Do Warszawy 1610 km.
Do Wilna 1730 km.
Do Poznania 1360 km.

Do Katowic, Lwowa, Krakowa...

A może by tak nie wysiadać— a jechać dalej?

IRENA PACZOSKA

MARYNARKA WOJENNA — POLAKOM W ROSJI
Oficerowie, podoficerowie i marynarze Polskiej Marynarki Wojennej przekazują £150.0.0 /sto pięćdziesiąt funtów/ na pomoc dla Polaków w Rosji.

Szanowny Panie Redaktorze!
Z okazji zestrzelenia 500-nego i 501-szego samolotu niemieckiego przez Polskie Siły Powietrzne — Kapitan, Oficerowie i Żaloga s/s "M." zebrałi sumę £16.13.0 /£ szesnastcie, sh. trzynastcie/ na Pomoc Polakom w Rosji.

Załączając "Money Order" na sumę: £16.13.0 prosimy uprzejmie Pana Redaktora o włączenie tych pieniędzy do Funduszu na powyższy cel.

Z poważaniem
Kapitan, Oficerowie, Żaloga

Will you please find enclosed the sum of £35.9.4 for the relief of Polish Children in Russia.
We received this gift from the following stations during our performance of "Polish Panorama":

23.I. R.A.F. Bo.	£ 1.18.6
25.I. R.A.F. Br.	£14. 4.6
26.I. R.A.F. Te.	£ 3. 8.4
28.I. R.A.F. Ha.	£15.18.0
	£35. 9.4

To our friends who contributed in this way so generously to our fund we send our sincerest and warmest thanks.
Polish Forces Theatre
"Lwowska Fala"

Pomoc dla Polaków w Rosji: £7,405

Dear Sir,
Will you please find enclosed the sum of £50.0.0 and add this money to the Polish Red Cross for the Relief of Poles in Russia.

The amount stated was collected during our performance of "Polish Panorama" organised by the Scottish-Polish Society in Kirkcaldy.
Polish Forces Theatre
"Lwowska Fala"

W załączeniu przesyłamy money order na sumę £8.0.0 /osiem funtów/ na Pomoc Polakom w Rosji od pracowników biura głównego i świetliczarek Polskiej YMCA w W. Brytanii za m-c styczeń 1943 r.
Polska YMCA w W. Brytanii

W załączeniu przesyłam M.O. na sumę £0.10.0 /dziesięć sz./ na pomoc dla Polaków w Rosji, ofiarowane przez Rev. J. Goodchild, The Vicarage, Long Station, Cambridgeshire.
Jan Zaleski

NA JEŃCÓW POLSKICH
The No. 1 Company of a Scottish Home Guard Battalion have sent us £3 from the profits from their dance held in our Hall, as their contribution towards the Polish Red Cross Prisoner of War Fund. I thank them here most warmly for their handsome gift.
Oficer Oświatowy

Przy niniejszym przesyłamy money order na sumę £4.10.0 /cztery funty, dziesięć szylingów/ jako ofiarę na rzecz Polaków w Rosji. Suma ta została zebrana wśród żołnierzy podczas koncertu Wozu Muzycznego Polskiej YMCA /koncertowała "Kubusiowa Kapela" / dnia 24 stycznia b.r. w miejscu postoju Komendy Uzupelnienia I Korpusu.
Szczeban Baczyński

W załączeniu przesyłam "Postal Order" na kwotę £1 dla Polaków

KOMUNIKAT

P.C.K. komunikuje, że przeciążone pracą placówki polskie w ZSRR nie są w stanie udzielić odpowiedzi na wszystkie zapytania dotyczące rodzin wywiezionych do Rosji — wobec powyższego i w celu usprawnienia i przyspieszenia poszukiwań — Wydział dla Spraw Polaków w ZSRR ogranicza z dniem 1. stycznia 1943 r. poszukiwania na terenie Rosji do najbliższej rodziny t.j. rodziców, żony, męża, dzieci, i rodzeństwa oraz żony i dzieci jeńców, poległych lub bez opiekuńców. Zapytania w miarę możliwości kierować będziemy telegraficznie.
Kierownik Wydziału dla Spraw Polaków w ZSRR

w Rosji, jako wygraną tytułem zakładu od pana sierzanta G.D.
Z poważaniem
W.A.

Załączam sh.10 na Pomoc Polakom w Rosji i przekaz na sh.4 z radości, że p. K. odszedł na lepsze stanowisko.
Strumieński M.

W załączeniu przesyłam £1 /jeden funt/ na Pomoc Polakom w Rosji. Jest to dar pastora E. E. Eddon na kupno kwiatów do świąticy i za zgodą ofiarodawcy przekazany na powyższy cel.
Łączę wyrazy poważania
Zofia Federowiczowa

Załączam "Money Order" na £1.10.0 /jeden funt, dziesięć szylingów/ przeznaczonych na pomoc Dzieciom Polakim w Rosji. Suma powyższa została zebrana przez pluton samochodowy Pom. Służby Wojsk. Kobiet.
St. Ostrowska

NA RYNGRAF DLA MYŚLIWCA
W załączeniu przesyłam Money Order na sumę £5.0.0 ze składek żołnierzy tut. Oddziału Polskiego z przeznaczeniem na ryngraf dla polskiego lotnika, który zestrzelił 500-ny samolot niemiecki.
Komendant Oddziału Polskiego
Inż. Kalina

W załączeniu przesyłam na najbiedniejsze dzieci polskie w Rosji sumę sh.30 /trzydzieści szyl./ zebrała wśród szeregowych Studentów Polaków studiujących na Uniwersytecie w St. Andrews. Mam nadzieję że Koledzy w innych ośrodkach nie zawahają się poprzeć tej akcji.
Z.St.

W załączeniu przesyłam sh.10 /dziesięć szylingów/ na Pomoc Polakom w Rosji, nieprzyjęte przez ks. dziekana Bombasa za odprawioną Mszę św.
Łączę wyrazy poważania
Z.F.

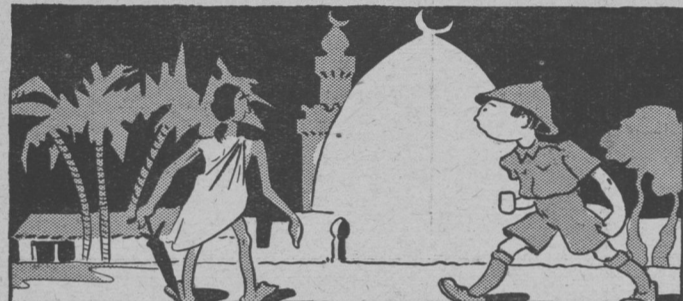
Łączną sumę zbiórek w dzisiejszym numerze £271.6.4 /słownie dwieście siedemdziesiąt jeden funtów, sześć szylingów i cztery pence/ przekazałmy Polskiemu Czerwonemu Krzyżowi.
Suma powyższa podnosi ogólną sumę zebraną do tychczas na ten cel za pośrednictwem "Polski Walczącej" do £7,405.4.11½ /słownie siedem tysięcy czterysta pięć funtów, cztery szylingi, jedenaście i pół pence/, 108 pesetów hiszpańskich, 28 dolarów kanadyjskich, 4 dolary amerykańskie i 15 czerwieńców.

FUNDUSZ WALKI CZYNNEJ Z NAJEŹDZCĄ
Dla uczczenia pamięci ś.p. por. Twardzika Mariana £1.11.6 składają koledzy.

Tekst: RYSZARD POBÓG

PRZYGODY WALENTEGO POMPKI

Rysunki: MARIAN WALENTYNOWICZ



Napój żywy z gorąca, O cienistym śniąc gaju —

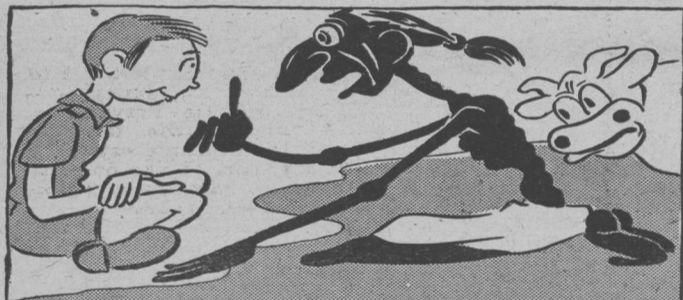


Tam mu nowe kłopoty Zaraz spadły na głowę,



Z Hindusami z tej racji Wywiązała się bitka,

Lecz wybawił Walusia Fakir chudy, jak nitka.

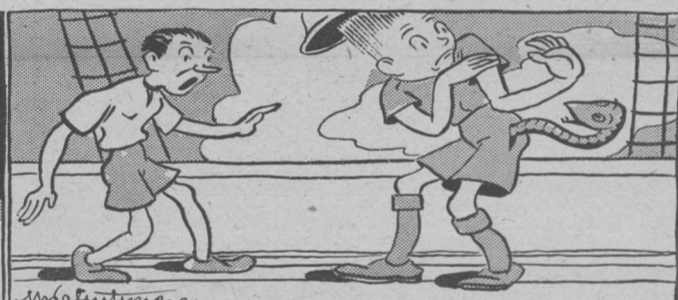


Widzę w tobie — rzekł fakir — Cnoty wodza i męża.



I istotnie tak było. Dziwy, dziwy to przecież,

Ze tak węże tańczyły Jak grał fakir na flecie.



A na statku — koleczy Byli także zdziwieni.

Walus szukał pieniędzy. Znalazł... węża w kieszeni.

WIECZÓR POEZJI ŻOŁNIERSKIEJ

Drugi wieczór autorski poetów wojskowych urządzony staraniem PEN-Klubu Polskiego odbędzie się dnia 11-go lutego r.b. o godz. 6 po poł. w Londynie w lokalu Ogniska Polskiego, 45, Belgrave Square.

Udział wezmą: Bogumił Andrzejewski, Ryszard Kiersnowski, Józef Miłobędzki, Paweł Moskwa, Jan Rostworowski, Halina Terlecka.

Słowo wstępne wypowie Tymon Terlecki. Kierownik literacki Antoni Bogustawski.
Cena wejścia 2/6.
Całkowity dochód z wieczoru przekazany zostanie na pomoc dla pisarzy polskich w Rosji i na Bliskim Wschodzie.

J. Pietrzycki c/o Kelso, 17, East Preston St., Edinburgh. — Poszukuję Kaliszan, którzy zgodzili by się wziąć udział w indywidualnej pomocy dla jeńców Pułków Kaliskich, oraz poszukuje mjr. Franciszka Zukowskiego i St. Kowalskiego dla których posiadam listy od jeńca kpt. Czesława Kielczewskiego.

SPIS RZECZY

Henryk Bagiński: Zagadnienie kolonialne. — Zbigniew Grabowski: Szkice sytuacyjne. — Z tygodnia na tydzień. — M. J. Gordon: Nowości lotnicze. — Działalność Lotnictwa Polskiego w Wielkiej Brytanii. — Cezary Ościel: Z Generałem do Ameryki /I. Droga na Zachód/. — Polska Marynarka Wojenna obchodzi swoje święto: Henryk Majewski: Na Atlantyku. — Karol Korytowski: Rola Marynarki w Kampanii Wrześniowej. — Dla pamięci. — A.M.: Na internowaniu. — Stanisław Adamski: Z pamiętnika maszynisty okrętowego. — Hermińska Naglerowa: Tu jest Polska /IV/. — Z życia obozów: Zofia Leszczyńska: Dom lotnika. — Irena Paczowska: Z Czołową Lotniczą po Anglii i Szkocji. — Pomoc dla Polaków w Rosji. — Ryszard Pobóg: Przygody Walentego Pompki /rysunki Mariana Walentynowicza/. — Fotografie.

BILLY'S AGENCY

17a, Goldhurst Terrace, N.W.6.
Tel.: MAI 5524.

ofiarowuje: POKOJE UMEBLOWANE, oraz UMEBLOWANE I NIEUMEBLOWANE MIESZKANIA.

HAVE YOU ANY SKIN TROUBLE?

ST. JAMES' BALM ANTIVIRUS OINTMENT

DESTROYS GERMS AND PREVENTS THEIR DEVELOPMENT

Send for FREE SAMPLE
MEDICO-BIOLOGICAL LABORATORIES Ltd
CARGREEN ROAD, LONDON, S.E. 25

BELGRAVIA HOTEL

86, Belgrave Rd., London, S.W.1
Tel. VICTORIA 1649

Ciepła i zimna woda we wszystkich pokojach. Pokój ze śniadaniem i kąpielą £2.2 — tygodniowo albo 8/6 dziennie 5 minut od Victoria Station

POSZUKIWANIA

Ryszard Bychowski z Warszawy poszukuje wiadomości o Juliuszu Demelu, synu ptk. W.P. absolwencie liceum państwowego im. Stefana Batoro, w Warszawie. Wiadomości kierować do redakcji "P.W."

P. Bohdan Wroński proszony jest o podanie do redakcji swego adresu.

Koło Opieki nad Żołnierzem /7, Greenhill Gardens, Edinburgh/, poszukuje:

1/ Majora Stan. Gembarowicza ur. 1896, dla którego posiada wiadomości o żonie i córce;
2/ M. Gruna b. żołnierza Brygady Podhalańskiej, do którego ma list od J. Grün.

E. Maszadro

Mucha Tomasz /Taymouth Castle, Aberfeldy, Perthshire, Scotland/ poszukuje żony Anieli ur. 1912, córki Anny ur. 1937, syna Zbigniewa ur. 1940, ojca żony Gerczaka Jakóba 1.66 — ostatnio zamieszkał w Rosji Obs. Os. rejon Arawan, kołch. Mototow.

Szczypek Kazimierz /Taymouth Castle, Aberfeldy, Perthshire, Scotland/ poszukuje żony Katarzyny ur. 1912 i syna Józefa ur. 1935 — ostatnio zamieszkał — Kazachstan Obs. Os. pta Kiszlak, Kiszlaski Selsowiet, Kochoz 18 Partyjest.

WYDAJE WYDZIAŁ PRAC KULTURALNO-OSWIATOWYCH MIN. OBR. NAROD.

Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel., HOLborn 7600. I-e piętro. Redaktor przyjmuje w poniedziałki i wtorki od godziny 11-ej—13-ej. Redakcja nie zwraca rękopisów niezakwalifikowanych do druku.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.

Ceny ogłoszeń: 1 cal przez jeden łam—sh. 20. Zarezerwowane miejsce 50% drożej. Ogłoszenia o poszukiwaniu pracy—2sh. za wiersz.

Adres Administracji (Business Offices): 63, Lincoln's Inn Fields, W.C.2. Tel., Chancery 5505 i 5506.

Printed for "Polska Walcząca" by St. Clements Press, Ltd., Portugal St., Kingsway, W.C.2. Registered at the G.P.O. as a newspaper.

NAJLEPSZY SZKOCKI SAMODZIAŁ

oraz wszelkie wyroby z wełny:
GREENSMITH DOWNES

Edinburgh
Damska konfekcja: 57, George Str.
/naprzeciw Music Hall/
Męska konfekcja: 124, George Str.
/West End/

OLD COASTGUARDS HOTEL



MOUSEHOLE, PENZANCE
Czynny pomimo różnych trudności spowodowanych wojną. Na dłuższy pobyt ceny specjalne. Spokojne położenie, łagodny klimat. Dobre połączenia autobusowe. Cena od 3/6 Gwinei. Prospektu na żądanie.
Tel.: Mousehole 222. Adr. teleg.: Bryant Mousehole. (R.A.C. & A.A.).

LITESOME

PASY PODTRZYMUJĄCE zmniejszają wysiłek fizyczny. Przynoszą mężczyznom bez względu na wiek dużą ulgę. Wygodne w noszeniu. Model Mayfair 15/2. De Luxe 6/10. Poradz się krawca, apiefkarza, w sklepie sportowym, lub też przeslij przekaz poczt. z podaniem miary w pasie do FRED HURTLEY, LTD., Box 148, Victoria Park Mills, Keighley.

REUMATYZM

Lumbago, zapalenie nerwów itp. które powodują bezsenne noce oraz cierpienia w ciągu dnia wskazują na to, że organizm nie jest w stanie zwalczyć samodzielnie nadmiaru kwasów moczowych. Od przeszło 30-tu lat, Urillac dowiódł że jest najlepszym środkiem przeciwko podobnym dolegliwościom.

URILLAC

Do nabycia we wszystkich aptekach w cenie: po 1/5, 3/4 i 5/7d. (łącznie z podatkiem).

MUNDURY

oraz wszelki

EKWIPUNEK

dla PP. Oficerów Armii Polskiej
Najlepszy gatunek
ceny niskie

Wm. ANDERSON AND SONS, LTD.

14-16, George St., Edinburgh
Filie: 155, Hope Street, Glasgow.
Dunbar, c/o Daniel Smith, 52, High Street.

PROSIMY ODWIEDZIC

najpiękniejszy w Edynburgu nowoczesny zakład fryzjerski MAISON TENSFELDT /The Ivory House/ 79/81, Shandwick Pl. 100 m. za West End
Wielki wybór drobnych upominków w artystycznym wykonaniu Galanteria. Dział kosmetyczny.