

OSLYCHAC

TYGODNIK STRESZCZEN.



NR 10.

DN. II. 6. 1943.

6^d

SZARADA Nr. 1. /Ułożył A.W./

- 2-1 - tak dziecko woła
- 4-5 - czasem robą jazdy na kołach
- 3-4 - imię żeńskie znaczy
- 5 - po nim biegnie pocisk, choć go pan nie zobaczy
- 2 - jest zainkiem, 1 - tym samym
- Całość - tam nieraz forszę zostawiamy.

Szarada Nr. 2. /Tegoż autora/.

- 1-2 - włoskie imię znaczy
- 3 - gdy piłeczka o coś zahaczy
- 4-2-4 - egzotyczny taniec
- 2 - znaleźć można na mapie
- Całość - oto, czym Quisling jest w Hitlera łapie.

ROZWIĄZANIA DO DNIA 25 CZERWCA.

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A | S | B | A | K | P | A | W |
| B | C | T | R | O | B | I | E |
| O | H | Y | O | A | R | T | A |
| D | A | R | C | H | A | R | T |
| N | O | Z | O | N | C | A | P |
| A | K | L | P | L | A | T | V |
| K | A | R | A | N | A | R | A |
| A | A | A | I | D | K | | |
| P | A | T | D | O | L | I | N |
| Z | E | G | A | R | D | A | R |
| B | A | R | I | Z | O | N | N |
| G | N | I | E | J | R | O | L |

Rozwiązanie krzyżówki z numeru siódmego.

ZAGADKI SALONOWE Z NR-U 8.

- 1. Obrócić drugą i trzecią, 2. potem pierwszą i trzecią, a następnie drugą i trzecią.



| | |
|------------------------------|--------|
| 1. SZARADY..... | str. 2 |
| 2. Z ZA KULIS POLITYKI..... | 3 |
| 3. ROZWÓJ CZŁŁGÓW..... | 5 |
| 4. NASZA DOLA..... | 9 |
| 5. RÓZNE MYŚLI..... | 3 |
| 6. PRZYSŁOWIA WSCHODNIE..... | 10 |
| 7. NEUTRALNOŚĆ IRLANDII..... | 12 |
| 8. VICTORIA CROSS..... | 15 |
| 9. PRZYSZŁOŚĆ SZYBOWCÓW..... | 20 |
| 10. PAMIĘTNIK ŻOŁNIERZA..... | 25 |

W numerze
dzisiejszym.

OKŁADKA: J. K. M. Jerzy Edward książę Kentu, zabity w wypadku samolotowym dn. 25. 8. 1942, w wieku lat 39. Książę Kentu cieszył się wielką sympatią wśród Polaków. Sł. Zbrodniczek

Z La Kulis polityki...

Niemieckie pisma, wychodzące na terenie Francji, stwierdzają obecnie z goryczą złe strony wyrzucenia państw Osi z afrykańskiego kontynentu.

Niemieckie środowiska gospodarcze liczyły w roku ubiegłym iż Imperium francuskie dostarczy im w przybliżeniu:

250.000 kwintali daktyli, 100.000 kw. fig, 37.000 kw. migdałów, 350.000 kw. ryby w puszkach i 250.000 kw. ryby solonej i suszonej.

Poza tym spodziewano się wielkich ilości prasowanego siana, kukurydzy i jęczmienia.

Warunki hodowlane we Francji uległy ostatnio ogromnemu pogorszeniu. Tylko Marokko dostarczało 136.000 kw. suszonych warzyw na paszę a 153000 kw. dla ludzi. A Algier miał dać w roku bieżącym pięć i pół miliona hektolitrow wina.

Tyle napisali, ale zapomnieli jeszcze podać, jakie straty pod względem produkcyjnym poniesie przemysł, przez brak takich surowców, jak kobalt, afrykańskie fosfaty i pierwszej jakości żelazna ruda.

W 1941 roku, z pięciu milionów ton ładunku, przybyłego do południowych portów Francji, Niemcy i Włosi zagarnęli 75 do 80% ich zawartości.

Marokko dostarczyło 10% ilości potrzebnego Niemcom kobaltu. W czasie od stycznia do listopada 1942, ponad milion ton fosfatów powędrowało do Niemiec. Cwierć miliona wysokoprocetowej rudy żelaznej muszą Niemcy obecnie zamienić na taką że hiszpańską lub szwedzką.

O tych sprawach mało się pisze. Nie ma na nie miejsca w lawinie toczących się wypadków. Trzeba jednak przyznać, iż mają one kolosalne znaczenie i w pewnym stopniu muszą wpłynąć na dalszy przebieg wojny.

Isolacjoniści w Stanach Zjednoczonych znowu podnoszą głowy. Tym razem prowadzą kampanię za skierowaniem wysiłku wojennego głównie przeciw

Japonii. Wbrew dawnemu układowi Roosevelt-Churchill ażeby najprzód wykończyć Hitlera /Hitler First/. Ale jak już wiadomo, obaj leaderzy nie zaniedbali podczas swej konferencji tej sprawy. Ma niebawem nadejść czas, w którym Japonia zacznie mocniej odczuwać wojnę niż dotychczas.

W rozmowach waszyngtońskich wziął także udział lord Leathers, minister transportu. Jego zadaniem jest danie odpowiedniego tonażu, potrzebnego do zaatakowania Kontynentu. Zadanie, jak wiemy, niezbyt łatwe.

Lord Leathers musi prowadzić kalkulację jasną i klarowną. Rejestracja strat musi być "up to minute".

Niedawno paru gości w domu lorda Leathers'a grało w karty. Na krótko po północy odezwał się telefon. Jeden z sekretarzy premiera dzwoni, iż Mr. Churchill żąda odpowiedzi na pytania: "Ile trzeba okrętów dla przewiezienia tylu to a tylu ludzi...jak szybko ta ilość statków może być dostarczona...czy mogą te statki być gotowe na taką to a taką datę"? Pan premier żąda odpowiedzi w ciągu 15 minut!

Charakterystyczne dla Churchilla jest to, że często kieruje on tego rodzaju telefoniczne zapytania do swych ministrów i to z małym dodatkiem: "Muszę mieć odpowiedź zaraz, nie za tydzień", albo "Kiedy mówię pół godziny, to znaczy to trzydzieści minut".

Chodziły pogłoski, że lord Beaverbrook ma jechać do Moskwy dla wygładzenia stosunków polskorosyjskich. Zdaje się jednak, iż nie mają one żadnej uzasadnionej podstawy.

Tak samo zaprzeczono wiadomościom iż Stalin był zaproszony na konferencję w Waszyngtonie i że prezydent Roosevelt ma się z nim wkrótce spotkać poza sowieckim terytorium.

Mówią, że tak jak ubiegła wojna rozpoczęła się na Bałkanach, tak obecna tamże zostanie ostatecznie rozstrzygnięta.

Rozwój czołgów...

Zadaniem czołgów w pierwszej wojnie światowej było przełamywanie linii umocnionych pozycji, ciągnących się od granicy szwajcarskiej do morza.

Pierwsza próba użycia czołgów zrobiona była pod Thiepval 15 września 1916 roku. Na wielką skalę wprowadzono czołgi w bitwie pod Cambrai. Dzięki zaskoczeniu Niemców tą nową bronią, w jednym dniu przełamano wówczas niemieckie linie na odcinku szerokości 8 mil i głębokości 6 mil. Bitwa pod Cambrai jest dotychczas cytowana, jako jedna z największych bitew świata.

Czołgami brytyjskimi w tej bitwie dowodził gen. Elles, jadący w czołowym czołgu, pośrodku atakującej formacji. Inicjatywę budowy pierwszych czołgów brytyjskich podjął Churchill, jako pierwszy lord admiralicji, desygnując na ten cel odpowiednie kredyty z budżetu admiralicji.

Bitwa pod Cambrai była zwycięstwem taktyki zaczepnej nad taktyką obronną; w rok później doprowadziła ona do upadku Niemiec. Ówczesne czołgi były długie /musiały one pokonać linie głębokich okopów wojny pozycyjnej/, ciężkie i powolne. Szybkość ich wynosiła zaledwie 2-3 mil na godzinę; posiadały przy tym słaby pancerz.

Historia rozwoju czołgów po ostatniej wojnie jest niezmiernie interesująca.

Pierwszy krok - to średnie czołgi produkcji Vickersa. Był to prototyp dzisiejszych czołgów. Zastosowano wówczas po raz pierwszy wieżyczkę obrotową z działkiem. Szybkość wynosiła 20 mil na godzinę. Był to już wielki postęp, co pozwoliło fachowcom wojskowym myśleć poważnie o przyszłości wojsk zmotoryzowanych.

Czołg Vickersa okazał się jednak za duży i zbyt drogi. Stało się jasnym, że trudno będzie

znaleść dostateczne fundusze, aby w czasie pokoju wyekwipować armię w większą ilość tych czołgów. Pomyślano więc o mniejszych, których by można wybudować więcej za tę samą ilość pieniędzy.

W tym też czasie broń przeciwpancerna stawała się istotnym niebezpieczeństwem dla czołgów. Twierdzono, że natarcie może być skuteczniejsze przy użyciu większej ilości małych czołgów, niż małej ilości dużych czołgów. Jest to znana zasada rozczłonkowania wojsk w polu, dla uniknięcia strat od silnego ognia. Sztab niemiecki pierwszy stał się zwolennikiem tego poglądu; skoncentrował więc cały swój wysiłek na tym zagadnieniu, chociaż projektowano również budowę większych czołgów. Niemcy oparli rozwój swej armii na masowym użyciu czołgów, nie mając zaś dość pieniędzy, postanowili wybudować duże ilości małych czołgów. Ich stratedzy zawsze wierzyli w skuteczność uderzenia masy wojsk pancernych.

Brytyjczycy zaś zdecydowali się budować dwa rodzaje czołgów. Chcieli oni mieć czołg szybki i słabo opancerzony, który mógłby być użyty przez dywizje pancerne. Nazwano go czołgiem rozpoznawczym /"cruiser tank"/. Dywizja pancerna to stara dywizja jazdy, uzbrojona i użyta w nowoczesnej formie. Zadanie jej polegało na ruchu naprzód, rozpoznaniu i związaniu nieprzyjaciela oraz działaniu na jego skrzydła i tyły.

Poza tym potrzebny był czołg piechoty: powolniejszy lecz mocniej opancerzony, aniżeli czołg rozpoznawczy. Po związaniu nieprzyjaciela i zaatakowaniu go na skrzydłach i z tyłu przez dywizje pancerne, rola czołgów piechoty polegać miała na poparciu i towarzyszeniu piechocie w głównym natarciu na pozycje wroga.

Niemcy ciągle jednak wierzyli w skuteczność

użycia szybkiego czołgu. Liczyli oni na to, że przez utrzymanie ruchomego charakteru wojny zakończą ją szybciej. Nie chcieli oni doprowadzić do utrwalenia się długotrwałych i wyczerpujących ich potencjał gospodarczy, walk pozycyjnych.

W obecnej wojnie Niemcy użyli wielkie ilości lekkich czołgów. Dwie trzecie czołgów, użytych w Polsce i Francji, były to lekkie czołgi. Nie były to zbyt groźne maszyny, lecz Niemcy mieli ich ogromne ilości. Potem zaczęli dopiero budować średnie czołgi, które są podobne do brytyjskich czołgów rozpoznawczych.

Czołg lekki jest już obecnie przeżytkiem. Oddał on jednak Niemcom wielkie usługi w początkowych fazach wojny. Obecnie wszystkie państwa budują tylko cięższe typy czołgów.

Zagadnienie łączności jest może najbardziej interesującą sprawą w rozwoju wojsk pancernych. Dzięki zastosowaniu radia, bezpośrednie rozkazodawstwo na polu bitwy odzyskało wszystkie swoje poprzednie walory. Dowódca oddziału czy jednostki pancernej może wydawać bezpośrednie rozkazy wszystkim swoim podkomendnym przy pomocy radia, prawie w ten sam sposób, jak dawniejsi dowódcy wydawali rozkazy ustnie czy też przy pomocy trąbki.

Przed wybuchem obecnej wojny myślano wiele nad sposobem użycia i taktyką wojsk pancernych. Niektórzy sądzili, że będą one same przez się dość silne, aby przedrzeć się przez linie nieprzyjaciela i walczyć na jego tyłach.

Metody walki armii niemieckiej wkrótce stały się jasne. Choć używano czołgów bardzo śmiało, to jednak zawsze starano się jaknajszybciej wzmacniać je innymi rodzajami broni. Artyleria towarzyszyła im stale. Piechota przewożona była

tuż za nimi w samochodach.

Niewątpliwie współdziałanie wszystkich rodzajów broni z czołgami jest istotą skutecznego użycia wojsk pancernych.

Jeśli chodzi o typy czołgów i ich projektowanie, to rywalizacja między działem i pancernem, która ma swoją długą historję w taktyce wojny morskiej, stosuje się i do czołgów. Na początku wojny, brytyjskie czołgi typu Matylda posiadały pancierz, wytrzymały na przebicie pocisków wszystkich typów dział przeciwpancernych. Niestety, armia brytyjska miała niewielkie ilości tych czołgów.

Brytyjskie czołgi rozpoznawcze, nie były tak solidnie zbudowane jak niemieckie, gdyż zbyt spieszo się z ich produkcją. Czołgi niemieckie były troskliwie projektowane i ulepszone przez czas dłuższy.

Gdy Niemcy zmontowali na swych czołgach działa 4 i pół funtowe, osiągnęli zdecydowaną przewagę nad pancernem czołgów brytyjskich. W odpowiedzi na to Brytyjczycy na swoich czołgach zastąpili działa 2-u funtowe 6-o funtowymi, lecz w międzyczasie Niemcy chwilowo mieli przewagę nad pancernem czołgów brytyjskich. Ta walka między działem i pancernem trwa jeszcze dotychczas.

Być może, że po pewnym okresie doświadczeń, szybsze i lżejsze czołgi, wyposażone w silne działa, będą mogły pokonać ciężko opancerzone czołgi. Albo też być może, że pancierz zostanie wzmocniony i ulepszony, że potrafi się przeciwstawić sile przebicia dział czołgowych. Byłoby wielkim ryzykiem kusić się dzisiaj o przepowiedanie, w którym kierunku pójdzie rozwój czołgów.

Nasza dola...

Ciężka jest dola redaktora pisma. Nie lekka także korektora. A już nie zazdrościć zupełnie, gdy redaktor i korektor są czasem jedną i tą samą osobą.

Taki człowiek musi być mistrzem we wszystkim. Musi znać się i na gramatyce i ortografii /dla jednych starej, dla drugich nowej/, musi być dobrym strategiem i politykiem, eskulapem, inżynierem i adwokatem, wreszcie geografem i przyrodnikiem.

I niech taki skazany na wszechwiedzę osobnik ośmieli się przeoczyć cośkolwiek! Argusowe oko Czytelnika-krytyka wykryje błąd piorunem. I, hejże na Soplicę! Nie daruje mu. Będzie na prawo i lewo wyśmiewać się i robić propagandę...

Drogi Czytelniku-krytyku! Więcej pobłażliwości. Porównaj dobre strony pisma z jego grzechami. Może jednak bilans wypadnie na korzyść.

Postaw się na miejscu tego pracownika, który nie doje, nie dośpi i wreszcie za ciężką pracę otrzymuje... guzik.

I ten redaktor i korektor ma tylko dwie nogi. Cóż dziwnego, że się też czasem potknie. Że nie dojrzy nawet "krokodyla", którego streszczający wsadził mu psiakość na środek Atlantyku.

Ale żebyś tak, Czytelniku, musiał każdy artykuł, najprzód po angielsku a potem po polsku, po kilka razy przeczytać, to by Cię tak zmęczył i znudził, że i słoniowi byś czasem pozwolił wykąpać się na środku oceanu.

Różne myśli.

Wojna jest przekleństwem ludzkości, ale jest pod wieloma względami jej błogosławieństwem. Wojna dzieli narody, ale jednocześnie je wiąże i jednoczy. Wojna jest destruktozem, ale też i twórczym elementem lepszej, piękniejszej przyszłości. Wojna zmusza do uwielokrotnienia wysiłków i wzmożenia wynalazczości. Nakazuje ludzkości wydanie z siebie całej ukrytej, czy przytajonej energii.

Wojna wstrzykuje nowe życie, szczególnie gdy ludzkość zaczyna ogarniać gangrena bezwładu. Wreszcie wojna w porę opanowana i zahamowana, daje w rezultacie korzyści, które w normalnych warunkach nie dały by się osiągnąć w wielokrotnie dłuższym okresie czasu...

Przysłowia wschodnie.

Przysłowia są mądrością narodów. Można dodać, że niejednego człowieka mogą nauczyć wiele. Poniżej podajemy Czytelnikom parę dobrych przysłówi wschodnich.

Przysłowia perskie.

Gdy spokój opuszcza ciało, jasność opuszcza umysł. Życie jest trucizną, którą pijemy co dzień i od której cierpimy, póki nie nauczymy się dobrać odpowiedniej mieszanki.

Jeżeli człowiek chce uniknąć złych języków, musi stać się tak samo szarym, jak otaczający go tłum.

Lepiej jest posiadać bogactwo w głowie, aniżeli srebro i złoto w kieszeni.

Nie staraj się o zdobycie sobie wielu przyjaciół. Istoty ludzkie i przyjaciele są jak bestie leśne. Gdy tylko przestaniesz dbać o nich i służyć im, obrócą się przeciw tobie i rozszarpią cię w kawałki.

Nie męcz swego ograniczonego mózgu problemami, na które sam nie umiesz dać sobie odpowiedzi. Nikt nie potrafi przewidzieć przyszłości. To tak, jak byś chciał przebić wzrokiem otaczające cię ciemności, aby w nich czytać.

Gniew jest chorobą, która zaczyna się wściekłością, a kończy wyrzutami sumienia.

Niema siły bez armii, armii bez pieniędzy, pieniędzy bez rolnictwa a rolnictwa bez sprawiedliwego prawa.

Przysłowia japońskie.

Trudno jest czuć w sobie siłę i nie iść naprzód.

Tysiącmilowa podróż rozpoczyna się pierwszym krokiem.

Kto potrafi dobrze mówić, potrafi dobrze łąć.

Zbyt wiele kurtuazji jest niekurtuazją.

Ten, który kradnie złoto, idzie do więzienia; kto grabi ziemię, zostaje królem.

Lepiej być biegłym w jednej sztuce, aniżeli laikiem w stu.

Można znieść zimną herbatę i zimny ryż, ale trudno jest znosić zimne słowo i zimne spojrzenie.

Pożyczony kot nie łapie myszy.

Mgły nie rozwiejesz wachlarzem.

Charakter człowieka zależy od tego, czy ma złych czy dobrych przyjaciół.

Jedno dobre słowo ogrzeje trzy zimowe miesiące.

Żaba, która nie widziała morza, sądzi że jej sadzawka to największy na świecie obszar wodny.

Gdy kupujesz tani wazon, szukaj skazy. Gdy nieznaną osobę oferuje ci swe usługi, zbadaj motywy.

Wróbel, lecący za sokołem, twierdzi że sokół ucieka przed nim.

Nie należy brać na serio płaczu kota nad losem zjedzonej przez niego myszy.

Neutralność Irlandii.

Zaledwie 60 mil od terytorium WBrytanii, mniej więcej w odległości 2 godzin jazdy pociągiem, względnie samochodem, urzędują na terenie neutralnym nieprzyjacielskie placówki dyplomatyczne: poselstwo niemieckie i włoskie, oraz konsulat japoński. Wszystkie trzy znajdują się w stolicy Irlandii - Dublinie. Nie ulega wątpliwości że są one komórkami szpiegowskimi państw Osi i to tuż pod bokiem WBrytanii. Ponieważ oczywiście na temat tych placówek krąży cały szereg fantastycznych wersji, które m.i. były przyczyną szeregu interpelacji w parlamencie brytyjskim - sprawozdawca News Chronicle udał się do Irlandii, aby zasięgnąć języka. Oto krótkie streszczenie jego uwag.

W północnej Irlandii wszyscy są przeświadczeni, że te trzy placówki uprawiają szpiegostwo i przekazują cenne wiadomości. W południowej Irlandii, w t.zw. Free State opinia jest zdania że nie wykryto do tej pory akcji szpiegowskiej, czy sabotażu. Trudno uwierzyć, aby Niemcy, naród tak pomysłowy, nie odnaleźli jakiegoś dyskretnego sposobu uprawiania szpiegostwa oraz sposobów do przekazywania zdobytych informacji.

Liczba cudzoziemców zamieszkałych w Dublinie jest niewielka. Na 2610 osób jest 326 Niemców, 189 Włochów, 160 Francuzów, 126 Rosjan, 1267 Amerykanów. Prócz tego 26.000 Brytyjczyków. Jeśli chodzi o Niemców, to z tych 326-ciu osób, 170 jest uciekinierów, reszta mieszka w Irlandii od dawna. Od wybuchu wojny nie przybył nikt nowy do poselstwa niemieckiego. Obywatele niemieccy to przeważnie rzeźnicy, kupcy i duchowni. Obywatele włoscy prowadzą kawiarnie, albo uczą muzyki.

Mimowoli nasuwa się pytanie czym zajmuje się poselstwo niemieckie w kraju, gdzie jest niespełna 300 niemieckich obywateli. Zapewne oficjalnie "urzęduje" jak każde inne poselstwo, a więc: organizuje towarzyskie zebrania, pisze protesty, prowadzi propagandę w słowie i piśmie /wydaje tygodnik z kłamstwami dra Goebbelsa/ i tp. Akcja szpiegowska jest oczywiście w neutralnym państwie utrudniona. Urzędy bezpieczeństwa mają możliwość obserwacji klienteli tych placówek, a połączenia telefoniczne z resztą świata prowadzą tylko via Londyn względnie N.York. Krótkofalowe stacje nadawcze łatwe są do wykrycia przez samych Irlandczyków lub Brytyjczyków. Pozostaje jednak wiele innych środków łączności, jak spadochroniarstwo, łączność przy pomocy łodzi podwodnych i tp. Irlandzka policja jest jednak zdania, że taki szpieg byłby łatwo i w krótkim czasie zlikwidowany. W styczniu ubiegłego roku przytrzymano jednego z niemieckich spadochroniarzy, którego policja poszukiwała przez18 miesięcy. Zaopatrywanie niemieckich łodzi podwodnych w paliwo jest trudniejsze, albowiem Irlandia nie posiada własnej benzyny i olejów. Musi je importować z Ameryki w alianckich cysternach. Ilość i przeznaczenie każdego takiego transportu, są dokładnie znane rządowi brytyjskiemu. Są przypuszczenia, że agenci i kurierzy przywożeni są na statkach irlandzkich, co jest nieprawdopodobne gdyż wszystkie statki neutralne muszą mieć brytyjskie "navicerts" t.j. certyfikaty morskie, zezwalające na wolny przejazd. Są pewne poszlaki, że poselstwa Vichy i Hiszpanii pomagały Osi, miały bowiem prawo do poczty dyplomatycznej. Ale tę przekazuje Wielka Brytania, a nie Irlandia, posiada przeto możliwość wglądu. Nie należy oczywiście wykluczać jakichś innych dróg i sposobów szpiegostwa, ale według

korespondenta mogą takowe równie dobrze prosperować w Anglii czy Szkocji, jak i w Irlandii.

Jednak w południowej Irlandii istnieje czynnik, który komplikuje niezmiernie walkę z nieprzyjacielskim szpiegostwem. Tym czynnikiem jest I.R.A.

Nie można twierdzić, ażeby I.R.A. była pronie miecka, ale jest stanowczo antybrytyjska i jej członkowie działają na szkodę wBrytanii. Tajne pismo tej organizacji otwarcie się do tego przyznaje. Po bombardowaniu Coventry wyraziło swą radość, określając je jako karę za mordy, popełnione przez Anglików na Irlandczykach. Choć żaden szanujący się Irlandczyk nie chce mieć nic z tą organizacją do czynienia, wpływ jej na całość stosunków w Irlandii jest olbrzymi. Trudno się dowiedzieć, ile wynosi liczba członków organizacji we "Free State". Oficjalnie mówi się o 1500, niektórzy liczą ich aż na 6000. Z jednej strony sły szy się że 70% armii irlandzkiej są biernymi członkami I.R.A., z drugiej zaś, że cała regularna armia stoi po stronie de Valery. Za to w Home Guard stanowczo przeważa I.R.A. Jest rzeczą pewną, że I.R.A. jest w ścisłym kontakcie z Niemcami. Akceptowali oni nawet niemieckie propozycje "uwolnienia" północnej Irlandii od "tyranii" angielskiej. Podobno mała tylko część partii odrzuciła te propozycje.

Niezależnie od tego, Irlandia pozostaje ściśle neutralna i cenzura prasowa jest tam bardziej surowa niż angielska. Ma się wrażenie - pisze dziennikarz - że 98% ludności pragnie spokoju. Irlandczycy są ciągle jeszcze zbyt zajęci własną wojną domową aby mogli rozszerzyć swe horyzonty polityczne i wziąć udział w światowej wojnie o wolność wszystkich narodów.

Victoria Cross.

Pociąg londyński odchodził punktualnie o 10 rano. Już na pół godziny przedtem obsadzony był szczelnie.

Por. S. wszedł ostatni do przedziału I kl. i szczęśliwym trafem dostał wolne miejsce. Powód - leżąca na nim pałeczka i maska, położone przez porucznika - Anglika, siedzącego obok przy oknie i pogrążonego w czytaniu jakiejś ciekawej książki. Gdyby nie to, sterczał by na korytarzu przestępując z nogi na nogę, jak polski bociek.

W całym wagonie sami mężczyźni, w większości wojskowi. W pociągach w chwili obecnej kończy się świat kobiet. Wszędzie gdzieindziej może się здаwać, że mężczyzna tutaj, to unikat. W tramwaju, w sklepie, na odczycie, koncercie czy w kościele. Kobiety, kobiety... Czasem to nie tylko dziwi, ale przestrasza, a przy tym wytwarza jakąś dziwną przemianę w naszych uczuciach oraz w osobistym stosunku do kobiet. Bo jakżeż odmiennie było tam, daleko... w kraju. Kobieta, to było rzadkie zjawisko, istota uprzywilejowana. W tramwaju naprz., gdy weszła, paru mężczyzn naraz wstawało, ażeby jej ustąpić miejsca. Tu jest zupełnie przeciwnie.

Ale pociąg rusza. Skończmy z myślami i rozważaniami. W przedziale sztywna atmosfera. Wszyscy zajęci albo udają. Kapitanowi z Royal Artillery, siedzącemu na vis-a-vis por.S. nie w smak było to milczenie. Kręcił się, obracał na prawo, lewo, częstował papierosami. Cóż, kiedy sąsiedzi woleli czytać. Por. S. przyszedł mu z pomocą. Gadali o wszystkim, tylko nie o pogodzie i nie o wojnie.

Kapitan, chłop koło czterdziestki, przystojny, typowy Anglik, opowiadał kawały ze swego bogatego w epizody życia. Zdażył już objechać prawie cały świat. To też tematów starczyło by i na podróż do

Warszawy. Opowiadał przy tym barwnie i żywo, choć spokojnie. Nawet swych zaczytanych sąsiadów oderwał od książek i od czasu do czasu cały przedział wybuchał śmiechem. Naogół nastrojony był na wesoło, w pewnej tylko chwili spoważniał, gdy wspominał o młodszym bracie-lotniku, który nie powrócił z nocnego nalotu, jeszcze w czasie ostatniej jego bytności na Bliskim Wschodzie. W liście, datowanym na miesiąc przed ostatnią wyprawą, donosił, iż jest na urlopie z żoną, którą poślubił przed paru dniami i o której wspominał, iż jest tak piękną, iż on /kapitan/, zgubi język, poznawszy ją. Po powrocie, otrzymawszy tragiczną wiadomość, kapitan starał się odnaleźć szwagierkę. Napróżno jednak. Nikt z kolegów brata nie był na ślubie i nikt nie mógł dać mu wyjaśnień w tym względzie. Obowiązki też ogromnie utrudniały zbadanie tej zagadki. Ale teraz, po załatwieniu spraw służbowych, postanowił poprosić w War Office o 2 tygodnie urlopu i poświęcić cały swój czas na jej rozwiązanie.

Pociąg wjeżdżał na jakąś większą stację. Jedy-ny cywilny gentelman siedzący przy oknie obok kapitana, zerwał się i z pośpiechem zbierał rzeczy. Całe szczęście nie miał ich wiele. Gdy wysiadał, do przedziału podbiegła zawołowana niewiasta z zamiarem zajęcia opróżnionego miejsca. Kapitan pomógł pasażerce umieścić jej małą walizkę obok swojej, zauważywszy ze śmiechem, iż jest ona bliźniaczo podobna do jego. Rzeczywiście kolor, wymiar, wykończenie, wszystko jednakowe.

Pani usiadła, podziękowawszy dźwięcznym głosem. Woalki nie uniosła, kapelusza nie zdjęła. Widać było, iż pragnie paru spokojnych chwil, ażeby odpocząć, czy też zebrać myśli. Wszyscy oficerowie dyskretnie milczeli. Każdy tylko kątem zerkał w kierunku nieznamym, ale tak, żeby broń Boże tego nie zauważyła.

I znowu kapitan nie wytrzymał. Uprzejmie zaproponował sąsiadce papierosa. Gdy odmówiła, spytał czy sam może zapalić. Uczynił to w tak miły i komiczny sposób, iż nieznajoma rozruszała się i wyraziwszy zgodę, jednym ruchem pięknej ręki zarzuciła do tyłu woalkę. Dziwna to była, nieprzeciętna uroda... Kapitan tak się zapomniał, iż dopiero ogień trzymanej zapalniczki przywrócił mu przytomność. Ktoś zauważył, iż ból silniejszy jest nawet od czarów. Nieznajoma nie zdawała się zwracać wiele uwagi na wrażenie, jakie uczyniła na swym otoczeniu. Albo była do tego przyzwyczajona, albo coś silniejszego trzymało na uwięzi jej myśli. Oczy wielkie, sarnie, patrzyły smutnie i jakby w przestrzeń. Twarzyczka mała, blada, stworzona do radości, była okryta jakby cieniem. Widać było, iż ją coś dręczy. Spojrzała współczująco na swego sąsiada i chcąc może wynagrodzić mu mimowolny ból, uśmiechnęła się. Jakby promień słońca wpadł nagle do przedziału. Trudno wyobrazić sobie bardziej jasne oblicze...

Kapitan, pragnąc podtrzymać dobry nastrój, wyciągnął ze swego bogatego worka jakiś wesoły epizod i czas tak jakoś mijał szybko, iż ani spostrzeżono, że pociąg wjeżdżał już na "St. Pancras Station" w Londynie. Pani stanęła w oknie i rozmawiała z kapitanem. Por. S. zdjął walizki i umieścił je na siedzeniu. Gdy pociąg stanął, pani skinęła komuś dłonią, wypowiedziała dźwięcznie "good buy" i pochwyciwszy walizkę, wyszła naprzeciw starszego pana, oczekującego na peronie. Oficerowie zbierali się dłużej. Płaszcz, maski, wszystko to zabiera czas. Kapitan zaproponował por. S. wspólne zjedzenie obiadu. Widać było, że chciał o czymś pogadać. Por. S. był głodny, zgodził się chętnie. Anglik zresztą przypadł mu do gustu.

W restauracji po dwu "whisky", kapitan, zamyślniejszy się, wyrzekł jakby do siebie: "Ależ to piękna kobieta, ciekaw jestem, kto to jest". Sięgnął po swą walizeczkę, pragnąc coś z niej wyjąć. Do zamków miał precyzyjne kluczyki. Próbuje otworzyć, nie pasują. Przyjrzał się zamkom i kluczykom. Zbladł i rzekł prawie szeptem: "To nie moja walizka, tamtą zabrała nieznajoma". Widać było, iż fakt ten skonsternował go. Obaj oficerowie spojrzeli sobie w oczy i zrozumieli się. W walizce były ważne dokumenty, a kto wie, kto była ta pani. Por. S. pierwszy oprzytomniał: "Minęła dopiero godzina od chwili przyjazdu. Niech pan telefonuje do swego szefa, ażeby wydał odpowiednie zarządzenia". "Tak", dodał kapitan, "a może jest to tylko przypadek i nieznajoma, spostrzegłszy błąd, odesła walizkę do War Office. Adres był na bilecie".

Kapitan zatelefonował. Prędko zakończyli obiad i udali się razem do War Office. Kapitan pragnął mieć świadka. Gdy przekraczali próg gabinetu bezpośredniego szefa kapitana, pierwsze, co im się rzuciło w oczy, to była nieznajoma, siedząca obok biurka, a przy niej walizeczka, tak bliźniaczo podobna do tej, którą kapitan trzymał w rękę. Nieznajoma podeszła do kapitana, przeprosiła za pomyłkę i spojrzawszy mu głęboko w oczy, zapytała: "Pan jest kpt. Netterton, czy por. James Netterton jest bratem pana?" "Tak, pani". "Ja jestem jego żoną".

Sprawdziły się słowa brata-pilota: kapitan już po raz wtóry zaniemówił...

W pół roku po wyżej opisanym wypadku por. S. przeglądał od niechcienia jeden z londyńskich dzienników. Rzucił mu się w oczy tytuł: "Kpt. Netterton odznaczony został Krzyżem V.C. za nie-

zwykłe bohaterstwo, jakie wykazał w ostatnim rejdzie "Commandos'ów".

Pod tytułem ciekawa lecz tragiczna historia. Streścimy ją: Nie trudno się domyślić, że kapitan zakochał się w swej szwagierce na śmierć. Była to kobieta nie tylko piękna, ale przy tym zmienna jak fala, interesująca jak wszelkie nieznanne i tak kobieca... Słodycz jej uśmiechu, żar jej oczu, doprowadził niejednego mężczyznę do szału i zguby. Kapitan chciał natychmiast brać ślub. Mary /nieznajoma/ oponowała, twierdząc iż brat jego napewno żyje. /wydawało się czasem kapitanowi, iż nie mogła ona zapomnieć swego męża - może naprawdę go kochała./

Lecz nieszczęście czyhało. Od spotkania w war Office działy się dziwne rzeczy. Ani jeden dokument nie zginął, a nieprzyjaciel często wiedział o tajnych zamiarach Sztabu brytyjskiego. Kosztowało to wiele ofiar. Zaczęto śledzić i wreszcie odkryto tajemnicę. Dokumenty, które czasem kpt. Netteterton miał przy sobie, były w tajemniczy sposób fotografowane i odsyłane nieznaną drogą. Zadaniem Mary było opętać, kto inny ułatwiał resztę. Brat-pilot zginął, albowiem nieprzyjaciel wcześniej wiedział o zamierzonym rejdzie. To samo działo się teraz. Już pierwszy wypadek w pociągu był genialnie zorganizowany. Wreszcie po nitce dotarto do kłęбка. Cała szajka wraz z nowoczesną "Mata Hari" została zlikwidowana. Kapitan, chcąc zmasać swą mimowolną winę, a nie mogąc przy tym zapomnieć pięknej Mary, poszedł na wyprawę Commandos'ów. Był wszędzie pierwszym, ale już stamtąd nie wrócił. Pozostała po nim pamięć i ... Victoria Cross.

Przyszłość szybowców.

Przez lat dwadzieścia szybowce były ignorowane przez sfery wojskowe prawie wszystkich krajów. Dopiero w czasie najazdu Krety przez niemieckie wojska powietrzne, świat przekonał się ze zdumieniem o wysokiej wojskowej wartości tego transportowego środka.

Przed wybuchem wojny Niemcy wykorzystywali skrzętnie wszystkie zdobycze nauki w zakresie szybownictwa i aerodynamiki. Przy pomocy wielu kursów szybownictwa, stworzyli oni duże rezerwy pilotów szybowcowych. Dzięki temu zaskoczyli świat swymi operacjami powietrznymi, obliczonymi w czasie z dokładnością niemal do sekundy, co jest najbardziej charakterystyczną cechą taktyki "blitzkriegu"

Taktyka, której byliśmy świadkami ostatnio, była od lat opisywana w powieściach fantastycznych, lecz dopiero podczas obecnej wojny stała się rzeczywistością.

Nadzwyczaj ciekawą książkę p.t. "YOUTH MUST FLY", napisał E.F. Mac Donald, z której podajemy poniższe interesujące streszczenie.

Placówki wojsk belgijskich i holenderskich, strzegące ważnych punktów obronnych, były po prostu oszołomione niespodziewanym pojawieniem się szybowców. Te olbrzymie żeglowce powietrzne przewoziły 6-u ludzi, uzbrojonych w ręczne granaty i karabiny maszynowe. Niemieckie samoloty holowały je wysoko w powietrze i puszczały luzem przed samym świtem na wiele mil przed ich punktami docelowymi.

Podobne do olbrzymich nietoperzy, żeglowały one cicho w powietrzu do punktów lądowania na przyczółkach mostowych kanału Alberta lub też

wewnątrz murów fortu Eben Emael w Belgii.

Niektóre z nich, spostrzeżone jeszcze w powietrzu i ostrzelane - odpowiedziały ogniem granatów i broni maszynowej, łamiąc napotkany opór, zanim obrońcy zdążyli się zorganizować. Inne prześlizgiwały się bezgłośnie do swych miejsc przeznaczenia i wyrzucały ładunek szturmowych żołnierzy, z których każdy miał z góry wyznaczone zadanie.

Jedne grupy szturmowe rozbrajały ochrony mostów i usuwały miny. Wysadzenie tych mostów miało powstrzymać inwazję nieprzyjaciela. Inne grupy opanowywały lub niszczyły ośrodki komunikacyjne i posterunki dowodzenia, wydając często fałszywe rozkazy złożenia broni, niepodejrzewającym niczego dowódcom oddziałów.

Wszystkie ważne punkty zostały zdobyte, zanim obrońcy zorientowali się, co się stało. Szybowce lądowały i opanowywały lotniska, szybując cicho nad pobliskimi miastami i wywołując pogłoski o używaniu przez Niemców bezgłośnych samolotów. Moment zaskoczenia w czasie tej kampanii był tak kompletny, że nowa taktyka powietrzna została utrzymana w tajemnicy przez szereg miesięcy.

Zaskoczenie było prawdopodobnie również i głównym celem pierwszej fazy kampanii na Krecie. Lecz w tym wypadku sytuacja wymagała przetransportowania dużych ilości wojska.

Liczne eskadry szybowców wylądowały w upatrzonych miejscach, w pobliżu ważnych punktów na lądzie; szybowce wodne lądowały na wodzie i dobijały do brzegu przy pomocy przyczepnych motorów i wiosł.

Placówki wojsk alianckich wykryły lądowanie szybowców, zanim działanie ich zostało zakończone, lecz zbyt późno, aby zapobiec wyrządzonym szkodom i dokonaniem faktom. Przed upływem nocy lotniska

zostały opanowane, a środki łączności poniszczono. Wtedy przybyły w dużej ilości samoloty bojowe dla zapewnienia bezpieczeństwa w powietrzu.

W ślad za tymi ostatnimi leciały roje samolotów transportowych oraz długie szeregi holowanych szybowców, załadowanych wojskiem. Szybowce, zwalniane z holu w pobliżu punktów lądowania, szybowwały cicho do ziemi. W niektórych punktach szybowce wyładowywały duże ilości wojska na skrawkach pól, zbyt małych do lądowania samolotów transportowych.

W porównaniu do samolotów szybowce są ciche, niedrogie i wolno poruszające się.

Mając mały kąt schodzenia do ziemi, szybowiec może być zwolniony z holu na jakieś 50 mil od punktu lądowania i osiągnąć go prawie w zupełnej ciszy.

Szybowiec może lądować na małych poletkach, na niezbyt stromych zboczach wzgórz, w niewysokich krzakach lub zbożu, a w wypadku konieczności na wierzchołkach drzew gęstego lasu, bez poważnego niebezpieczeństwa dla pasażerów. Jeśli chodzi o tajemnicę lądowania, szybowiec jest lepszy do użycia niż wojska spadochronowe. Te ostatnie są dowożone ponad punkty lądowania przez samoloty, łatwe do wykrycia w czasie przelotu ponad terenem nieprzyjacielskim. Jednakże szybowiec, zwolniony z holu przez samolot i oddalony od swej bazy, musi lądować po pewnym czasie, gdyż warunki atmosferyczne są zwykle bardzo złe w ostatnich godzinach nocy do wzbicia się w górę.

Skuteczność użycia szybowców dla transportu wojska zależy albo od momentu zaskoczenia, albo też od posiadania zupełnej przewagi w powietrzu i zmuszenia artylerii przeciwlotniczej przeciwnika do milczenia.

Szybowiec w porównaniu z samolotem jest ła-

twym celem. Różnica między nimi jest taka sama jak pomiędzy powolnym i ciężko lecącym bażantem a szybką i zwrotną przepiórką. Dlatego też każda próba inwazji, podobna do przeprowadzonej na Kreście, jeżeli nie jest połączona z zupełnym opanowaniem powietrza, musi zakończyć się klęską.

Wodowanie szybowców w pobliżu ważnych obiektów daje niebywałe możliwości zaskoczenia. Wskaźniki świetlne, skonstruowane w ten sposób, że są niewidoczne z brzegu a dobrze widziane z góry, mogą być rzucone w odległości pół mili od brzegu. Szybowce wodne zwolnione z holu na wiele mil od brzegu i na dużej wysokości, bezpiecznie wodują w pobliżu tych wskaźników, przy czym prawdopodobieństwo wykrycia ich jest minimalne. Kwestia dobiecia do brzegu jest wtedy stosunkowo prosta; w razie potrzeby odejmuje się skrzydła szybowca i kadłub zamieniony na łódź, łatwy jest do poruszania i manewrowania.

Przy posiadanej przewadze w powietrzu, szybowce stają się wyjątkowo wartościowym środkiem transportu, gdy chodzi o przewiezienie stosunkowo dużych ilości wojska, względnie środków zaopatrzenia. Samolot, który sam przewozi zaledwie 20 pasażerów, może holować 5 do 10 szybowców, zawierających od 10 do 15 żołnierzy każdy. Samolot holowniczy pracuje wtedy podobnie jak parowóz, ciągnik lub holownik wodny.

Jeżeli miejscem przeznaczenia jest lotnisko, szybowce mogą być zwolnione z holu w ostatniej chwili: lądują, wyładowują się i od razu są gotowe do ponownego odlotu. Jeżeli jednak niema dobrego lądowiska, to szybkość ich lądowania jest tak mała, że pozwala im osiadać na ziemi prawie wszędzie.

Szybowce można tak skonstruować, że ich szybkość lądowania wyniesie około 20 mil na godzinę.

Jeżeli szybkość wiatru przy lądowaniu wynosi 10 do 15 mil na godzinę, to mimo to siądą one łatwo na ziemi i unikną kraksy niemal w każdym terenie. Ponieważ koszt ich jest stosunkowo niewysoki, więc po wylądowaniu mogą być niszczone. W innych wypadkach zakotwiczone lub zdemontowane, mogą być zabrane później.

Autor niniejszego artykułu trzynastu lat temu proponował zbudowanie torped szybowcowych, kierowanych przy pomocy fal radiowych.

Odpowiedni aparat radiowy pozwalałby kierować taką torpedą z samolotu, lecącego w znacznej odległości i na bezpiecznej wysokości. Sam szybowiec nie musiałby mieć żadnych szczególnych właściwości: skrzydła mogłyby być krótkie, kształt samolotu podobny do wyścigowego, a jedynie winien on być na tyle zwrotnym i łatwym do kierowania, aby trafienie w cel nie było trudnym zadaniem. Poza odpowiednim aparatem radiowym, cały ładunek takiego szybowca składałby się z materiału wybuchowego.

Tego rodzaju szybowiec, zwolniony na znacznej odległości, mógłby być łatwo skierowany do celu. Kontrolujący samolot trzymałby się dość daleko z boku i nie byłby wystawiony na niebezpieczeństwo, na jakie narażony jest bombowiec, lecący w zasięgu ognia artylerii przeciwlotniczej, lub bombowiec nurkujący i rzucający torpedy. Torpedy szybowcowe kosztowałyby daleko mniej niż torpedy wodne. Być może, że ktoś pomyśli niedługo o zbudowaniu takiego szybowca.

W czasie obecnej wojny bardzo wielu ludzi zostanie wyszkolonych w lataniu; ci którzy raz zainwestowali w ten sport, są jego entuzjastami i propagatorami na zawsze. Społeczeństwo również stopniowo zainteresuje się sportem szybowcowym i wkrótce nadejdzie dzień, że cała młodzież będzie szybować w powietrzu.

Pamiętnik żołnierza.

J. Godziszewski.

-Nie zjadłby pan kiszki kaszanej? jeszcze ciepła.

-Królu! Zjadłbym!

-To proszę tu za drzewo na trawkę.

Jem z rozkoszą i dopiero po chwili pytam.

-Skąd pan wziął? O tej porze? świeża!

-Widzi pan porucznik. Znam te strony i wiedziałem, gdzie w Piaskach mieszka rzeźnik. Idę więc pod drzwi zamknięte na cztery spusty i pukam. Nic. Pukam znowu, mocniej. Nic. Tedy walę kolbą kilka razy w ganek, tupię nogami i powiadam głośno, jakbym do kogoś mówił. "Tu nikogo niema, wywalajcie chłopcy drzwi". Na to drzwi się momentalnie otworzyły, no i rzeźnik sprzedał kichy.

Podnoszę kompanię na nogi, co nie poszło wcale trudno, bo chłód spać nie dał i maszeruję dalej. Nakoniec, co za ulga! Dochodzimy do właściwego zakrętu, mijamy piękny park i jesteśmy na miejscu. Jest około 5-6 rano. Spotyka mnie kapitan W. i informuje co do kwater. Major jest, ale śpi. Taboru natomiast niema i innych kompanii również niema... i niema także mojej walizeczki.

Umieszczam kompanię na folwarku w ogromnej stodole, pełnej słomy. Po takim zmęczeniu, raj nie kwatera. Sam wracam z kapitanem pod dwór gdzie w oficynie mamy kwaterę, również na słomie, i naradzamy się co robić dalej. Dla mnie najważniejszy jest tabor, bo jak się chłopaki pobudzą to będą krzyczeli "papu", a tamte kompanie są na pewno gdzieś w sąsiednich wioskach, bo droga prosta jak strzelił i z takimi nogami nigdzie daleko nie zajdą. Dla kapitana zaś ważniejsze są tamte

kompanie, bo major ma nakaz do punktu żywnościowego w Piaskach i w najgorszym razie sprowadzimy żywność stamtąd. Zgadza się na jedno, że trzeba rozesłać łączników z drużyny cyklistów i szukać w sąsiednich wioskach, zarówno taboru jak i kompanii. Sierżant fraszobliwie się zamyśla, kogo wyznaczyć, bo pomordowani wszyscy.

-A mówiłem, panie poruczniku, z tym taborem. Ten chorąży, to mi się odrazu nie podobał!

-A mojej walizki, sierżancie, niema i też mi się to nie podoba!

Milknie i idzie ekspediować łączników, my zaś z kapitanem do kuchni dworskiej na mleko, potem zaś na kwaterę spać.

Po paru godzinach kamiennego snu, budzi mnie sierżant.

-Panie poruczniku, cykliści wrócili. Taboru niema. Co ludziom damy jeść? Bydlak chorąży zwiął z naszym taborem! A tyle prowiantu było. Niech ja go tylko znajdę!

-A tamte kompanie?

-Tamte kompanie są. Niedaleko. Nie doszły parę kilometrów.

-Niech pan wyznaczy innych cyklistów i szukać. Poza tym, zameldować panu majorowi i prosić żeby posłał nasz wóz po żywność do Piasków.

I usypiam znowu. Nie na długo jednak, bo po pewnym czasie budzi mnie sam major.

-Chodźcie poruczniku na naradę.

Na ganku siedzą kapitan i sierżant. Dowiaduję się, że druga zmiana cyklistów wróciła i taboru niema. Wóz po żywność do Piasków wysłany. Majora niepokoi, że dotychczas nie otrzymał żadnych dalszych rozkazów. Spodziewał się, że tu zostanie jakieś dowództwo lub otrzyma rozkazy, ale dotychczas nic.

W tej chwili wraca wóz bez prowiantu z wiado-

mością, że Piaski puste i żadnego punktu żywnościowego już tam niema. Sytuacja staje się nie-miła. Kompania na razie jeszcze śpi i to jest dobre, ale dochodzi już południe, a my jeszcze nic nie gotujemy, i to jest źle! Co do sytuacji ogólnej to jasne jest, że musimy posuwać się nadal w kierunku Chełma, bo innej drogi nigdzie niema. Po wymianie zdań, naciskamy obaj z kapitanem na majora, że nie pozostaje nic innego, jak żeby on jechał do Chełma i porozumiał się z dowództwem, tak co do wyżywienia nas, jak i co do dalszych rozkazów. Ostatecznie major decyduje swój wyjazd do Chełma, a my z wszystkimi kompaniami ruszymy tak, aby nocą przesunąć się do znajdujących się na połowie drogi większych lasów. Tam będziemy czekali na majora, lub jego rozkazy. Pozostaje otwarta kwestia, jakim sposobem major może prędko dostać się do Chełma. Sprawę rozstrzygam pomyślnie, każąc przywołać do siebie plutonowego K.

-Panie K. obrotny z pana chłop i trzeba mi pańskiego sprytu. Pan major musi jaknajprędzej dostać się do Chełma. Weź pan paru ludzi z karabinami i sprowadźcie z szosy jakiegokolwiek przejeżdżające auto. Chodzi o to że pan major "musi" się tam dostać i to jaknajprędzej, więc auto również być "musi". Poradzi pan sobie ?

-Zrobi się, panie poruczniku !

No i zrobiło się, bo po stosunkowo niedługim czasie auto zostało pod bagnetami sprowadzone i pan major pojechał, zabierając z sobą i pana K.

Zostaje kwestia wyżywienia, którą rozstrzyga kapitan w sposób prosty. "Od czego są kwity".

-Chodźmy poruczniku do dziedzica.

Idziemy i sprawę załatwiamy dosłownie w dwóch słowach. Właściciel majątku, którego nazwiska nie chcę obecnie ujawniać, oświadcza nam, że natych-

miast każe wydać całe mleko z dotychczasowych dwóch udojów / a krów dużo !/, co powinno wojsku na pierwsze śniadanie wystarczyć, a czworaki i kuchnie dworskie, po zmobilizowaniu wszystkich kotłów, przystąpią do gotowania kartoflanki ze słoniną. Mamy dostarczyć tylko ludzi do skrobania kartofli. Dziękujemy serdecznie, ale on macha tylko ręką i zaprasza nas, oficerów, na obiad do siebie.

Po pomyślnym załatwieniu potrzeb mojej kompanii, kapitan wypożycza sobie od sierżanta roweru i jedzie do rejonów innych kompanii. Po godzinie wraca i mówi mi, że załatwił sprawę bez żadnych trudności, tak że wszyscy żołnierze będą nakarmieni. d.c.n.

“CO SŁYCHAĆ”

Tygodnik zawierający streszczenie książek i artykułów, drukowanych w wydawnictwach brytyjskich, amerykańskich i ewentualnie innych, dotyczących obecnej wojny i dominującej roli broni panc. w tej wojnie,—wydawany na podstawie zezwolenia Dowódcy Polskiego Korpusu w Szkocji z dnia 20. września 1940. Nr. 2523/Prop. i Ośw. 40

Polish Weekly Digest, containing condensations of British & American books and papers, concerning the World War No 2 and the predominant role played in it by the Armoured Forces,—published with the approval of the G.O.C. Polish Army Corps in Scotland.

CENA NUMERU 6d. PRENUMERATA KWARTALNIE 6/-
REDAKCJA I ADMINISTRACJA :

43, BRUNTSFIELD PLACE, EDINBURGH.

Advertising Offices:

THE CARLTON BERRY CO.

Phone: ABBey 5108.

LONDON, W.C.2.

437, Grand Buildings,
Trafalgar Square,