

NASZY WODNIK

DODATEK Nr 29 do Nr 184 (290) "KU WOLNEJ POLSCE"

2 SIERPIEŃ 1941r

KONWOJEM PRZEZ ATLANTYK

"It is a long way to England" - nuci sobie Polak, któremu udało się przebrnąć wszystkie zasieki pa szportowe-wizowe, załatwić wszystkie formalności, który już, już wyjeżdża, i tylko zastanawia się-jak długo podróż ta będzie trwała.

Do Anglii można się dostać z Portugalii - albo morzem albo samo lotem. Ta druga droga jest szybka, bardzo szybka, ponoc bezpieczniejsza ale zato za droga. "Za droga ta droga" - jak na emigracką kieszeń. Jedziemy statkiem.

Statek odchodzi jutro o świcie, a nazywa się... Zresztą nieważne, jak się nazywa. Ci, co nim jechali, wiedzą dobrze, i zachowają we wdzięcznej pamięci jego nazwę, jego smukłą sylwetkę, twarze oficerów i marynarzy, jęklivy dźwięk syren, i przyjazny łopot Union Jacku na tylnym maszcie. Dla innych - nazwa jest obojętna, dla obcych - zbyt cenna, dajmy jej spokój.

Świt, jasny rozperłony świt, wstaje nad Lizboną, osrebrza szerokie kryto Tagu, zapala jaskrawo złote światła na szczytach pawilonów wspaniałej "Exposicao do Mundo", budzi mewy i alki, śpiące gdzieś w ziemnych gniazdach nad rzeką. Świt jest dzieciństwem dnia, jak wieczór - jest jego starością, świt jest rumiasty, młody i bez troski. Szybkim krokiem wspina się nasza gromada po schodkach okrętowego trapu, coraz bliżej, coraz bliżej pokładu.

Już. Jesteśmy na pokładzie, jesteśmy w Anglii. Kto to wczoraj szeptał wieczorem pod platanami szerokiej lizbońskiej Alei, że niebezpiecznie, że torpedują, że topią, że Ocean huczy jesienią i że zapowiedziano burze magnetyczne?

Słońce jest duże i świeci prosto w twarz, z górnego pokładu statek wydaje się znacznie większy, me wykręcają się natrętnie, a wiatr, do bry przyjaciel wiatr, przynosi za-

pach odległego o kilka mil Oceanu. Załadowaliśmy kogo i co potrzeba, z komina wali dym. nieznacznie, powoli, statek kieruje się w stronę ujścia Tagu.

Mijamy pawilony wystawy, Lizbona osuwa się w tył i roztapia w słońcu, a z prawej burty wyrasta kontur słynnej Torre Belem, wieży, z której Portugalczycy, naród żeglarzy i zdobywców, żegnali swe statki, idące w nieznaną dal oceanów.

Wieżo, która widziałaś wszystkie wyprawy Vasco de Gama, któraś dała błogosławieństwo tym, co zanieśli błękitne portugalskie krzyże na Przylądek Dobrej Nadziei, do Mozambiku, i Indii - bądź z nami.

My też jesteśmy żeglarze Dobrej Nadziei, boć to nam tylko zostało. To, i upór, i wola, i zawziętość, która nas gnała przez pół Europy, od jarów podolskich - do Pireuszu, od pół Francji - na kraniec Norwegii, tam - gdzie słońce czasem nie zachodzi, i która teraz wiedzie nas do Anglii.

W sąsiedztwie Torre Belem mały piaskowy fort, strzegący wejścia do Tagu.

Czerwono-zielona flaga republikańskiej Portugalii - opada z masztu. To ląd żegna nas ostatnim salutem.

Daleko w tyle, zostały za nami piaszczyste łysiny plaży Costa Nava, statek łagodnie chwieje się na fali, jesteśmy już na Oceanie. Idziemy na umówione spotkanie do Gibraltaru, tam nas czeka "reszta towarzystwa", stamtąd rozpocznie się dopiero właściwy skok przez Atlantyk, przez który nie zawsze dobrze jest samemu wędrować. Monotonnie wibruje śruba okrętowa, pisk mew eskorty miesza się z lekkim szumem fal dziwnie spokojnego Oceanu, w niewielkiej odległości przesuwają się wzdmy wybrzeża.

O 5-tej pierwsze ćwiczenia ratownicze z pasażerami. Rozdano life belty, które, pierwszy raz, kładzio

ne były bardzo niezgrabnie, ustawiono wszystkich na górnym pokładzie i "poprzydzielano" do łodzi ratunkowych. Każdy ma swoje miejsce i wie co ma robić na wypadek alarmu. Łodzi kołyszące się sennie ponad statkiem, zwisają teraz poza pokładami i pozostaną tak aż do końca podróży, żeby w razie potrzeby - jaknajspieszniej opaść na morze.

Już wiemy, jak brzmi sygnał alarmu przeciwlotniczego i co wtedy trzeba robić, nauczyliśmy się co znaczy "alarm ewakuacyjny" i jesteśmy najgłębiej przekonani, że nigdy do tej ewentualności nie przyjdzie. Oglądamy statek i wszystkie jego zakamarki, a ci nieliczni, którzy mówią po angielsku, nawiązują pierwsze dyplomatyczne kontakty z załogą.

Anglicy, jakto Anglicy.

Uprzejmi, poprawni, bardzo grzeczni, obserwują nas jednak trochę z pod oka, badawczo przypatrują się tej licznej gromadzie, która okupowała statek. Kilkanaście dni podróży zrobiło jednak swoje. Gdyśmy się zegnali - ściskali nam serdecznie dłonie, całkiem poprawnie mówiąc "do widzenia", na co myśmy odpowiadali: "good bye" i "good luck".

Tymczasem zapada zmierzch. Szara godzina i świt - to dwie pory dnia, kiedy najłatwiejsze są nie spodzianki, najłatwiej podkraść się niespostrzeżenie łodzi podwodnej. Kapitan siwowłosa, czerstwy mężczyzna tkwi na pomoście, oficerowie kręcą się po pokładzie. Black out, black out - stewardzi zasuwają żelazne zasłony na oknach jadalni i saloniku. Gasić papierosy na pokładzie - to wojna.

Dryblas artylerzysta, opiekujący się działem, umieszczonym na rufie - ocknął się z zadumy i bacznie myszkuje oczyma po morzu, to samo czyni majtek, rozparty w koszu bocianiego gniazda, toż kapitan i oficerowie. Djabeł nie śpi.

Ale djabeł spał i wtedy, o pierwszym zmierzchu naszej podróży, spał również nazajutrz o świcie i dał nam spokój przez wszystkie świty i zachody, aż do końca. Nazajutrz, popołudniu, -Gibraltar. Pierwszy etap podróży, odbyty samotnie - skończony, teraz idziemy gromadą. Gibraltar, znany z tylu reprodukcji, ze zdjęć filmowych i opisów, robi mimo to wielkie wrażenie. Skała samotna, wspaniała granitowa była, stróżuje pewnie nad

niewielką, błękitną cieśniną, za którą majaczej legendarna Ceuta.

Bądź zdrowa Europo! Oto patrzy już na ląd afrykański, a za kilkanaście godzin weźmie nas znów na swe barki Atlantyk i poniesie słonym szlakiem w nieznane.

Którędy pójdzie konwój - nikt nie wie. Ani oficerowie, ani załoga, nie mówiąc już o pasażerach, ani milczący i niedostępny kapitan.

Od przedniego do tylnego masz tu rozpięte cienkie, świecące druty anteny radiowej. Oto nasz jedyny przez długie dni wędrówki łącznik ze światem i informator. Przez radio płyną do nas rozkazy, dla konwoju i eskadry, one wyznaczają kurs i wszystkie jego zmiany, one przynoszą nam z niewidzialnej dali rozkazy, od których zależy nasz los.

Idziemy głęboko w Ocean, potem mamy zawrócić, kiedy i w jakim kierunku - niewiadomo.

Dni są podobne do siebie, jak dwie krople tej słonej niebieskawej wody, która zostaje za rufą. Rozkład dzienny, to godziny posiłków, zaciekle obrony robra, trochę romantycznych spacerów po pokładzie, które wieczorami psuje zakaz palenia papierosów, a przede wszystkim lekcje angielskiego.

Uczymy się zajadle, prześcigając się w gorliwości, podzieliliśmy się na kilka kompletów i codziennie przedpołudniem słychać na górnym pokładzie jak cieńsze czy grubsze głosiki, lub zgoła zachrypłe basy skandują: This is the book, The ink is in the inkstand...

Za plecami tej dziwnej szkółki, w której zebrały się wszystkie klasy wieku i wszystkie szczeble drabiny społecznej, stoi zawsze uparcie grupka Anglików i uważnie przysłuchuje się lekcji.

Przechodzimy wreszcie przez 40 stopień i łaskawy, błękitnie szary Atlantyk nagle się odmienił. Fala rośnie, wiatr gwiżdże w linach, na statek suną coraz większe, coraz gwałtowniej bijące ściany wody. Robi się ciemno, chwilami fale zasłaniają nam inne statki - towarzyszy wyprawy, chwilami my sami lecimy w dół, a tamte ciągle znajdują się gdzieś w górze. Sztorm.

Marynarze twierdzą naprawdę, że to tylko little storm, że wiatr "zaledwie" 10 m na sekundę, ale co niektórzy pasażerowie robią się cichsi i bledsi, pokład pustoszeje, a w jadalni bywa całkiem przestronno.

Jedna z pań zapytuje dobrotliwego grubego Szkota: "Czy to bar-

dzo niebezpiecznie?" Szkot schyla głowę w grzecznym ukłonie, uśmiecha się i odpowiada: "Znam proszę pani wiele rzeczy bardziej niebezpiecznych, choć bardziej przyjemnych". Dama, niebardzo jakoś uspokojona odchodzi, by po chwili wy badać innego z Anglików i otrzymać solenne zapewnienie, że wszystko będzie dobrze.

Było dobrze wszystko istota nie. Po 36 godzinach, wiatr "spuch" jak mówią żeglarze, Ocean uspokoił się, a statki w tym samym porządku, wykonując wszystkie przewidziane zmiany szyku, płynęły dalej.

Któregoś dnia zobaczyliśmy z prawej burty mewę, lecącą nisko nad falami. Marynarze mówią, że to oznacza bliskość lądu, a ponadto, wszystkie znaki na "niebie i pokładzie" - potwierdzają tę prawdę.

Poręcze i balustrady świeżo pociągnięto farbą, zapasy w spiżarni maleją, papierosy w kantynie na ukończeniu... Dopływamy.

I właśnie wtedy, niedaleko brzegów Anglii - przyszedł ten jedyny dreszczyk emocji w spokojnej i jakże bezpiecznej podróży.

Nie w południe, nie w zmierzchu fioletowym, ani o szarym, obłym świetle, ale w samo południe głośny huk i ryk syreny alarmowej. To ol-

brzymi hydroplan eskorty zauważył jakiś podejrzany, wąski cień, jak przemykał się pod wodą w kierunku konwoju. Samolot zniżył się i rzucił bombę.

Kilkanaście minut staliśmy na pokładzie koło swoich łodzi, przybrani w pasy ratunkowe i patrzyliśmy, jak hydroplany i torpedowce krążyły wokół tego miejsca, szukały i szperały. Nie znalazły nikogo.

Pasy powędrowały na swoje miejsce, pootwierano stalowe przegrody wodoszczelnych komór pod pokładem, na maszcie zatrzepotały wesoło wielobarwne litery sygnałowego alfabetu. Finish. Spokój. Płyniemy dalej.

A potem - nie było wiele ciekawego. Było zimno i mokro, deszcz i mgła, z której kiedyś wyłaniać się zaczęły kontury lądu i samotny słupek latarni morskiej. Wieczorem, kiedy pierwsze gwiazdy mrugały przez rzadzące chmury - rzuciliśmy kotwicę *quelque part en Angleterre* i... w godzinę potem spędzono nas pod pokładem.

Alarm lotniczy: Jesteśmy w kraju, który walczy.

Z.J.

POŻAR LONDYNU w r. 1666.

Wielki pożar, który niedawno nawiedził Londyn, uszkodził jedną z najcenniejszych pamiątek historycznych i architektonicznych Londynu, słynny Guildhall.

Jest to właściwa siedziba za rządu miejskiego, City Londyńskiej, historyczne miejsce zebrania Korporacji City - tak się bowiem nazywa zespół przedstawicieli poszczególnych zawodów i cechów, który składa się na radę miejską serca stolicy Imperium.

Guildhall już raz przeszedł przez ogień, podczas wielkiego pożaru Londynu 2 września 1666 roku, kiedy to prawie cała City stała się pastwą płomieni.

Ogień wybuchł przypadkowo, koło 2-ej nad ranem, niedaleko jednego z mostów na jednej z największych ulic City. Płomienie przerzucają się na drugą stronę i zapalają gospodę, pełną materiałów palnych. Koło 8-mej nad ranem most i otaczające go domy płoną, jak po

choćnie. Pali się 300 domów naraz. Lord Mayor nie godzi się na zwalenie domów dla zlokalizowania pożaru. Wieje silny wiatr i ogień rośnie. Już całe północne wybrzeże Tamizy stoi w płomieniach.

Z nadejściem nocy cały niemal Londyn jest jednym, płonącym stosem. Na jego tle odcinają się sylwetki łodzi, przepełnionych uciekinierami. Składy oliwy, wina, smoły, lnu, konopi, alkoholu, podsycają ogień. Ogromne płomienie dzielą się, aby znów połączyć się przy moście. Ludność ucieka. Przy bramach, zbyt wąskich, tłoczą się powozy, tłumy pieszych nawpół nagich, szukających schronienia na polach, albo w namiotach wojska.

O świcie pożar ogarnia całą północną część stolicy. Płomienie powlekają City, królewską giełdę, wewnątrz Guildhallu, Fleet Street, skąd uciekają jubilerzy, ratując srebra. Palą się stare siedziby cechowe, pałace magnatów, bogate dziel

nice giełdziarzy, cały Threadneedle. W studniach brakuje wody. Rozpalone powietrze jest nie do zniesienia. Chodzi się jak po rozżarzonych węglach. Pomarańczowe płomienie odbijają się jaskrawym kontrastem na tle czarnego nieba. Wszystko wali się z trzaskiem. Wieże kościołów gruchoczą domy. Już połowa miasta jest spalona. Niebo pokrywa sadza. Kawałki spalonego papieru opadają, jak ponury deszcz, na odległe o parę godzin jazdy dyliżansem Windsor.

Nareszcie Lord Mayor decyduje się zniszczyć zagrożone dzielnice. Król i książę Yorku objeżdżają konno ulice, podniecając gorliwość żołnierzy, mieszczan, marynarzy i pracowników portowych, którzy hakami rozwalają domy. Pada dach katedry św. Pawła. Pożar płynie wzdłuż Ludgate Hill, jak potop.

Nareszcie ogień maleje i powoli dogasa. W nieskończoność ciągną się zniszczone mury. Ryciny z tego okresu przedstawiają jedno z największych miast świata bez jednego dachu. 80 kościołów, 4 główne bramy miasta, 460 ulic uległo zniszczeniu. 13.200 domów padło pastwą pożaru. 5/6 Londynu zniknęło.

Guildhall wzniesiony jeszcze w XV stuleciu, w r. 1430, stracił wtedy swój piękny dach dębowy, podobno ofiarowany przez samego Sir Richarda Whittingtona, słynnego Dicka Whittingtona od wielu stuleci stawianego wszystkim młodzieńcom za wzór dzielności i pracy.

Guildhall w swoich ścianach wciąż działa najwspanialsze uroczystości i obchody. Rok rocznie nowo wybierany Lord Mayor City of London przyjeżdża na wspaniałym bankiecie najwybitniejszych rodaków i częstuje ich tradycyjną zupą zółwiową oraz pieczenią wołową - nazywa się to Baron of Beef - na złotych talerzach. Nazwę swoją Guildhall bierze od cechów, albowiem gildie średniowieczne tam odbywały swoje rokiki. Tam we wspaniałej sali obrad król Karol I postawił swoje żądanie - wydania mu 5 posłów do parlamentu, które ostatecznie zaprowadziło go na szafot. Tam Nelson otrzymał znak Lorda Mayora obywatelstwo honorowe City.

Do tego opisu warto dodać, że temu to pożarowi Londyn zawdzięcza swe dzisiejsze oblicze. Mogłoby ono być zresztą piękniejsze. Mianowicie, król powierzył zadanie odbudowania stolicy wybitnemu architektowi, Krzysztofowi Wren. Otóż Wren stworzył

plan imponujący. Centrum Londynu stanowić miała giełda królewska. Ku temu współczesnemu forum zmierzłyby wspaniałe aleje. Tamiza, ku której miasta miało być obrócone twarzą, byłaby obramowana szerokimi bulwarami. Zakłady przemysłowe miały ulec eksmisji poza obręb miasta. Wren przewidywał na wet ulice o jednokierunkowym ruchu...

Plan ten nie ujrzał światła dziennego. Zaprotestował przeciw niemu konserwatyzm angielski, ustami obywateli miasta. Wren musiał zadowolić się rolą realizatora planu innego, skromniejszego. Można powiedzieć, że konserwatyzm angielski łatwiej pogodził się z rewolucją ruiny, wywołanej pożarem, niż z rewolucją odbudowy, planowanej przez Wrena. Mimo to z pod jego ręki zrodził się Londyn piękniejszy od tego, który padł pastwą płomieni.

Niejeden Londyńczyk wspomina zapewne tę historię dziś, kiedy stolica Imperium nawiedzana jest raz po raz płomieniami bomb niemieckich. Gdyby nawet po latach 40, jak to obliczono, Niemcy mieli zniszczyć Londyn, odrodzi się on znowu, jak Feniks z popiołów. Tym wspanialszy, że w aureoli sławy.

Wierzymy jednak, że w końcowym wyniku tej wojny Londyn zachowa nie tylko swą sławę, lecz i swe mury.

T.B.

Por. A. J.

CO TO JEST MARGARYNA?

Tłuszcz jadalny, podobny do masła, dlatego nazwany sztucznym masłem, jest margaryną. Wyrabiają ją głównie z łożu wołowego, który wytapiają, oddzielają części włókniaste i oziębiają do temperatury poniżej 30° C. Po kilkunastu godzinach zakrzepłą masę wyciskają w prasie, z której spływa olej sty tłuszcz, t. zw. oleomargaryna. Ta ostatnia, jak wiemy, ma zastosowanie w kuchni, zwłaszcza, że już poniżej 26° C. przyjmuje właściwości masła. Duże jej ilości przerabiają dalej na margarynę.

Mianowicie dodają do oleomargaryny oleje roślinne, mało ulegające zmianie, jak np. olej sezamowy, da lej mleko krowie, poczym mieszają i zaprawiają farbą na kolor masła, oraz cieczą o zapachu masła. W końcu całą tę masę mieszają jeszcze ze świeżymi żółtkami jaj, tak, że dzięki tym dodatkom i mechanicznym czynnościom margaryna posiada właściwości masła i nadaje się nie tylko do bezpośredniego spożycia np. z chlebem, lecz także do pieczenia ciast i pieczeni. Margarynę nazywają np. w Niemczech pełnowartościowym tłuszczem odżywczym (ludowym), gdyż tańsza jest od masła i dłużej od niego daje się przechowywać bez zmiany, w stanie na-

dającym się do spożycia.

W rzeczywistości jednak wartość odżywcza margaryny jest mniej szą niż masła, głównie z powodu braku witamin. Ponadto masło posiada miły smak i jest łatwo strawne. Dlatego należy do najwięcej wartościowych tłuszczów. Trudno da je się tylko przechowywać, gdyż już na powietrzu i na świetle, a zwłaszcza pod wpływem zanieczyszczeń związkami azotowymi psuje się szybko, ulegając rozkładowi. Dlatego już w drugiej połowie XIX w. zaczęto wyrabiać trwalszy od masła i podobny do masła tłuszcz - margarynę.

Pod względem zawartości tłuszczu margaryna nie różni się od masła.

K A C I K F O T O G R A F I C Z N Y

Kraje Bliskiego Wschodu dla oka Europejczyka pełne są pociągającego egzotyizmu. Stąd też płynie ten silny prąd do fotografowania. Chodzi bowiem o utrwalenie odebranych wrażeń.

Chcąc dobrze fotografować trzeba znać specjalne warunki światła, właściwe dla danego położenia geograficznego.

W położeniu geograficznym, w którym promienie słoneczne padają pod kątem skośnym /Europa/, fotografuje się zwyczajnie w kierunku padania promieni słonecznych. Tutaj należy fotografować raczej pod słońce, gdyż otrzymuje się w ten sposób obrazy z głęboko zarysowanym cieniem i ostrymi konturami zdejmowanych przedmiotów.

We wszystkich krajach śródziemnomorskich głęboki błękit nieba jest następstwem wielkiej liczby promieni ultrafioletowych. Chcąc więc otrzymać dobre zdjęcie wskazanym jest używanie płyt względnie filmów ortochromatycznych. Dobrze jest posługiwać się filtrem Nr.7. lub Nr.2. Przy zastosowaniu powyższych filtrów nie potrzeba wcale przedłużać czasu naświetlania.

Przy fotografowaniu krajobrazu egipskiego lub palestyńskiego trzeba zwracać uwagę na najrozmaitsze subtelnosci.

Inaczej sprawa przedstawia się w mieście. - Ciemne wąskie uliczki (n.p. starej Jerozolimy) należy fotografować tak, jakby się zdejmowało wnętrza.

W czasie letnim (kwiecień - październik) w godz. popołudn., w których drga rozgrzane powietrze a promienie słońca padają prostopadle, łatwo o zamglenie konturu. Fotografowanie w tej porze dnia jest raczej niewskazane. - Oczywiście nie w dzień pochmurny, który specjalnie sprzyja robieniu zdjęć grupowych, lub wogóle zdjęć z bliska.

W miesiącach zimowych (od listopada do marca) fotografować można przez cały dzień.

Jak długo należy naświetlać? Wspominaliśmy już, że czas naświetlania zależy od pory roku i dnia; uwzględnić należy jeszcze warunki atmosferyczne. Widoki otwartej przestrzeni, przedmioty dalekie - należy naświetlać k r ó t k o.

Jeżeli chodzi o zdjęcia morskie specjalnie należy pamiętać, że czas naświetlania winien być wyjątkowo krótki, niezależnie od tego, czy słońce świeci jasno, czy skryło się za chmurami. Otrzymane zdjęć niedoświetlonych jest tu prawie wykluczone - brak bowiem cieni i pyłu.

Czas naświetlania w słońcu winien więc wynosić przy przysłonnie F/9 - 1/100 do 1/300 sek. przy aparatach typu Leica, Contax, Retina (film panchromatyczny). Przy użyciu aparatów typu 6 X 9, 4,5 X 6 i t.p. i filmu ortochromatycznego - czas naświetlania wyniesie zaledwie 1/100 sek. przy przysłonnie F/8. Jeśli mamy w aparacie błonę panchromatyczną - 1/100 sek. przy

przysłone F/11.

Przy niebie pokrytym chmurami, używając filmu panchromatycznego aparatami Leica, Contax i Retina naświetlamy 1/30 do 1/100 sek., zależnie od wielkości zachmurzenia. Fotografując aparatem 6x9, 4.5x6 i

tp. (film ortochromatyczny) naświetlamy 1/25 do 1/50 sek. przy przysłonie F/8.

Przedmioty fotografowane z bliska wymagają oczywiście dłuższego czasu naświetlenia.

ROZMAITOŚCI

Jedną z ofiar niemieckiego "blitz"u padła ulica wydawców londyńskich, Paternoster Row, gdzie spłonęły miliony książek. Dziwnym zrzędzeniem losu wśród ruin sterczy nieśknięta biała kolumna z napisem: "Verbum Domini manet in aeternum". (Słowo Pana przetrwa wieki)

Bomby niemieckie nie oszczędziły biblioteki słynnego kolegium w Eton. Zdołano uratować jednak wiele książek, z których każdą opatrzone kartą z napisem: "Ocalała z ruin, które są dziełem barbarzyńcy".

x x x

Black-out jest niepotrzebny, a nawet szkodliwy. Tę rewelacyjną tezę wysuwa pionier brytyjskiego lotnictwa wojskowego, Noel Pemberton-Billing. W wydanej świeżo książce "Defence Against the Night Bomber" twierdzi on, że zaciemnienie miast, poza znanymi dobrze nam wszystkim ujemnymi cechami, ułatwia w istocie ataki nieprzyjacielskie. Autor wysuwa n.in. argument, że linia wybrzeża wysp brytyjskich oraz rzeki nie dadzą się i tak ukryć przed lotnikami niemieckimi, w ciemnościach pożary są doskonałymi drogowskazami, a kilka bomb oświetlających i tak niweczy znaczenie black-outu.

Zamiast zaciemnienia miast i wsi, Pemberton-Billing proponuje umieszczenie w równych odstępach reflektorów, któreby oślepiły na pastników. Każdy automobilista wie z doświadczenia - pisze on - że reflektory nadjeżdżającego z przeciwnej strony samochodu oślepią kierowcę i przesłaniają mu wszelkie inne słabsze światła. Jeśliżby zatem całą Wielką Brytanię pokryć siecią 200.000 reflektorów /choćby samochodowych/, co nie jest rzeczą niemożliwą, lotnicy niemieccy mieliby znacznie trudniejszą orientację. Patrole myśliwskie R.A.F. mogłyby z większym powodzeniem walczyć z bombowcami nocnymi, ludność żyłaby w normalniejszych warunkach

przyczem akcja ratownicza byłaby bez porównania łatwiejsza. Plan Biltinga przewiduje również umieszczenie reflektorów dokoła brzegów, na pływających bojach, co pozwoliłoby na dowolne "zmienianie" linii wybrzeża dla tem większego zdezorientowania pilotów niemieckich.

x x x

Miedawno temu na jednym z ruchliwych skrzyżowań ulic w Londynie powstał beznadziejny zator pojazdów najróżniejszego typu. Policjantami było w pobliżu. Na środek jezdni wyszedł wobec tego jakiś zażywny jegomość w meloniku i zabrał się z wielką powagą do regulacji ruchu. Powoli pojazdy, stosując się do jego wskazówek, ruszyły z miejsca, i po kilku minutach nie było już zatorku. Nikt nie kwestjonował "władzy" grubasa, który kierował ruchem przez pół godziny, dopóki nie zastąpił go policjant.

x x x

Jak nazywać poprzednią wojnę? Nie można o niej mówić jako o wojnie światowej, bo i obecna zasługuje na ten przydomek, nie można jej wcale nazywać "poprzednią", bo co będzie gdy zawrzeny pokój? Jedni proponują nazwę wojny "czteroletniej", inni - optymistycznie - "przedostatniej", jeszcze inni chcą ją pesymistycznie nazwać "pierwszą wojną niemiecką", twierdząc, że niewiadomo kiedy skończy się ta numeracja.

x x x

Pewna ekspedycja badawcza odkryła podobno w głębi Ameryki Południowej wioskę, zamieszkałą przez osiemdziesiąt osób, które od dwudziestu pięciu lat były całkowicie odcięte od reszty świata.

Nawet nazwisko Hitler było tam zupełnie nieznaną.

x x x