



Głos ANGLII



TYGODNIOWY PRZEGLĄD SPRAW BRYTYJSKICH

Rok III

Kraków, 3 stycznia 1948

Nr. 1 (62)

Od Redakcji

Witamy Nowy Rok i przesyłamy najlepsze życzenia wszystkim naszym czytelnikom — Jest to zdaje się odpowiednia chwila na ponowne podkreślenie celów, dla których „Głos Anglii” został założony — pragnęlibyśmy również zdać sobie sprawę, w jakim stopniu wysiłek nasz w dążeniu do tych celów osiągnął powodzenie.

„Głos Anglii” powstał na skutek konieczności zaspokojenia odczuwanej od dawna w Polsce potrzeby źródła autorytatywnych i nieprzedawnionych wiadomości o politycznym, gospodarczym, społecznym i kulturalnym rozwoju W. Brytanii i Brytyjskiego Commonwealthu.

Nie każdego oczywiście potrafimy zadowolić — jest to nieuniknione. Popłynęła informacja, dotyczące oszalałymi różnorodnych tematów, był tak olbrzymi, że ażeby mu sprostać, musielibyśmy chyba wydawać nie 12-stronowy tygodnik, ale co najmniej podwójnej objętości pismo codzienne. Niektórzy znów oczekiwali od nas czegoś, czego nie możemy, ani nie pragniemy dostarczać. Do tej kategorii osób należy ów pan piszący do nas raz po raz z zapytaniem o dokładną datę wybuchu następnej wojny, oraz jego współobywatel, który widocznie wymknął się z tej samej co tamten indyferencji i nie może pojąć dlaczego nie chcemy ogłosić jego epokowego wynalazku, za pomocą którego samochody będą poruszane zwykłą wodą. Jedni się skarżą, że nie mamy nic do powiedzenia o różnych piekących sprawach politycznych i inni mają do nas pretensje, że opisując kampanie polskich sił zbrojnych nie wspomnieliśmy o bohaterstwie Dywizji im. T. Kościuszki — i jedni i drudzy naszym zdaniem „obszeczują nieodpowiednie drzewo”, jak powiada przysłowie angielskie. Nie leżało nigdy w naszych zamiarach ani omawianie wewnętrznych stosunków polskich ani dotywanie tematów, co do których doskonale udokumentowane źródła informacji są gdzieś indziej dostępne dla polskiego czytelnika.

Z drugiej strony omówiliśmy cały szereg zagadnień — wystarczy rzucić okiem na dołączony do tego numeru skorowidz artykułów przez nas drukowanych, by się o tym przekonać. Wiadomości tam podane byłyby skądinąd nieosiągalne, dla wszystkich, którzy nie znają języka angielskiego. Poza tym wprowadziliśmy szereg stałych działów, jak np. „English without tears”, który zdobył sobie poważną ilość zapalonych adeptów. Na ogół mimo że starannie unikaliśmy przeciążenia naszych artykułów terminologią techniczną, systematycznie dążyliśmy do utrzymania się na wysokim poziomie, jeśli chodzi o ścisłość i użyteczność podawanych przez nas wiadomości. W pewnej, zapewne skromnej mierze osiągnęliśmy w tym kierunku powodzenie: dowodzi tego może fakt, że cytowały nas in extenso tak różne autorytety jak Teatr Polski w Warszawie (O sztuce w państwie socjalistycznym); Przegląd Ogrodniczy (Wzorowa Ferma Mleczna).

Brakiem uprzejmości z naszej strony byłoby nie wyrazić tu w kilku przynajmniej słowach uznania dla tych, którzy nam pomagają w drukarni i cyfrowni — dzięki ich chętnym wysiłkom udało się nam stale podnosić poziom techniczny naszego pisma wbrew wszystkim trudnościom, które wskutek wojny dają się wciąż jeszcze w Polsce odczuwać.

Na zakończenie pragniemy zaznaczyć, nie chcąc, by pomawiano nas, iż nasze skromne powodzenie uderzyło nam do głowy: doskonale sobie zdajemy sprawę z naszych niedociągnięć, zbyt licznych, by dało się je wylczyć w tym artykule. Pragniemy zapewnić naszych Czytelników, że szczerze doceniamy ich krytykę i jak w przeszłości, tak i nadal będziemy się starali z niej korzystać.

TRANSPORT JEST WŁASNOŚCIĄ NARODU

W dniu 1 stycznia 1948 r., w rok po unarodowieniu przemysłu węglowego, przeszły także na własność państwa podstawowe dziedziny systemu transportowego W. Brytanii. Sprawa nacjonalizacji transportu wywołała znacznie większe podniecenie w kraju, niż poprzednio kwestia węgla. Działo się to po prostu dlatego, że mniej powszechnie zdawano sobie sprawę z konieczności i ważności unarodowienia transportu.

Przemysł węglowy znajdował się w sytuacji niezwykle trudnej od dziesiątków lat — ogólnie więc uznano, że nie ma dla niego innego wyjścia, jak przejście na własność publiczną. Krytyka ustawy o nacjonalizacji przemysłu węglowego dotyczyła tylko samego jej wykonania a nie spraw zasadniczych.

Z transportem było zupełnie inaczej. Silny i niezależny transport drogowy nie potrzebował pomocy rządu. Tymczasem kolej, która podczas wojny utrzymywała subwencje od rządu, potrzebowała ich po wojnie jeszcze w większej mierze, lub też wymagała jakiejś skutecznej ochrony przed wzrastającym ciągle rywalem — transportem drogowym. Konserwatyści i naturalnie właściciele firm transportowych nie chcieli uznać tych trudności za powód do nacjonalizacji transportu drogowego. Wywiązał się ostry i długi spór.

Znaczenie unarodowienia transportu dla Anglii jest znacznie większe, niżby się na pozór zdawało. Unarodowienie pozwala jednej instytucji, w tym wypadku Brytyjskiej Komisji Transportowej, na kontrolę głównych środków całego transportu krajowego, włączając oprócz kolei i transportu drogowego służbę pasażerską, źródłowe drogi wodne, doki i porty w jednolity system transportowy. Jest to ostatnie stadium długiego procesu rozwojowego ostatnich 150 lat.

KOLEJE

Zatrudniają 630.000 osób, z których 90% pracuje w 3 wielkich zjednoczeniach kolejowych. Koleje żelazne obsługują 32.000 km torów. Posiadają 20.000 lokomotyw i 1.288.000 wagonów. Sieć kolejowa pokrywa przestrzeń 233.000 km² o ludności 48.000.000. Gęstość zaludnienia W. Brytanii stwarza jak najbardziej do-

godne warunki dla komunikacji drogowej. I jeszcze jedno: żadna część kraju nie znajduje się dalej niż 110 km od wybrzeża. W ostatnich więc czasach wzrosła szalenie rywalizacja między koleją a innymi dziedzinami transportu. Samochody odbierały kolei klientelę, wymagającą szybkiej i bezpośrednioj dostawy towaru. Ciężki ruch towarowy przeniósł się znowu na żeglugę przybrzeżną (np. węgiel).

W 1945 roku kapitał kolei żelaznych wyrażał się sumą 1.300 milionów funtów szterlingów. Należał do 1.137.000 akcjonariuszy. Przeszło połowa z nich miała tylko udział, wynoszący po 400 punktów na głowę, albo i mniej.

TRANSPORT DROGOWY

Zatrudnia 900.000 osób, z tego 70.000 stanowią pracownikami państwowymi. 20 największych koncernów „rządzących”, 15.000 pojazdów posiada kapitał oszacowany na około 40 milionów funtów, a trzeba dodać, że nie wszystkie ogólne dane są znane. Część transportu, a mianowicie komunikacja pasażerska, spoczywa w rękach władz samorządowych, które w 1937 r. posiadały 17% samochodów i autobusów dalekobieżnych i 74% tramwajów. Londyńskie Towarzystwo Transportu Pasażerskiego (Dokończenie na str. 3).

W numerze:

JAK ZGINĄŁ „GROM”
B. B. C. MA 25 LAT
SPOTKANIE Z WIELORYBEM
V. S. PRITCHETT: MĘŻCZYŻNA W DOMU
CZTERY POWIEŚCI PI-SARKI ANGIELSKIE

SPRAWA NIEMIEC PO KONFERENCJI LONDYŃSKIEJ

Ważne oświadczenie w sprawie następstw nieudanej konferencji ministrów spraw zagranicznych złożył generał sir Brian Robertson — brytyjski gubernator wojskowy okupowanych Niemiec w wywiadzie udzielonym prasie berlińskiej 22 grudnia ub. roku.

Jakiegokolwiek by nie były środki przedsięwzięte przez władze amerykańskie w połączonych strefach — oświadczył między innymi Robertson — porozumienie czterech mocarstw dotyczące zjednoczenia Niemiec będzie nadal podstawą polityki brytyjskiej. Mimo przeprowadzonej natychmiastowo i koniecznej reorganizacji połączonych stref — politycy brytyjscy uważają, że Berlin powinien pozostać nadal pod administracją czterech mocarstw i że mocarstwa powinny w dalszym ciągu współpracować na tych wszystkich polach, gdzie można doprowadzić do pozytywnych rezultatów.

Jak wynikało z oświadczenia Robertsona nie powzięto jeszcze żadnych decyzji w sprawie reorganizacji, jaka ma być przeprowadzona na obszarze połączonych stref i która ma doprowadzić do naprawienia sytuacji, wytworzonej fiaskiem konferencji londyńskiej. Brytyjskie i amerykańskie władze robią jednak wszystko co możliwe, aby doprowadzić gospodarkę niemiecką w połączonych strefach do samowystarczalności.

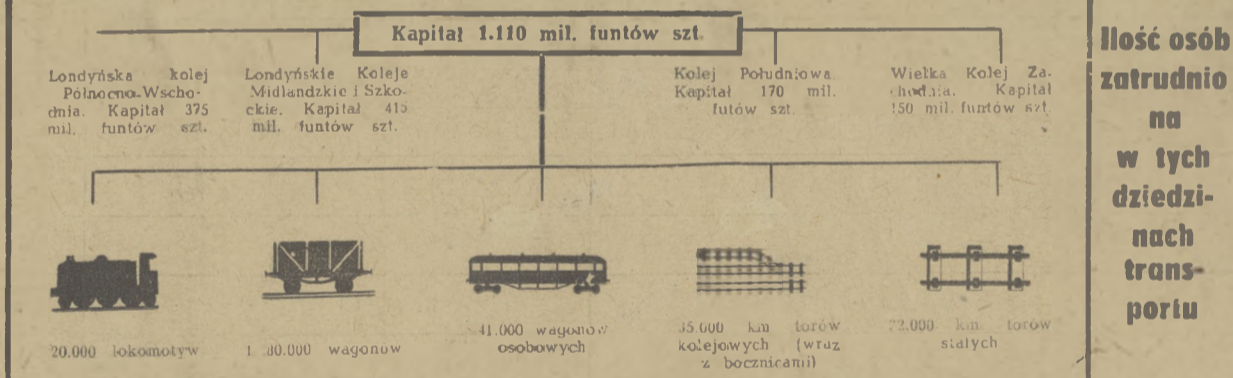
Jednakże rzeczą niezbędną jest rozwiązanie owego problemu niemieckiego w ramach bezpieczeństwa aliantów i we właściwej perspektywie. Pomyślnie rozwiązanie zależy przede wszystkim od samego narodu niemieckiego. Gen. Robertson wyraża w tym względzie odpowiednie zalecenia. Potrzeba jeszcze usilniejszej pracy niż dotychczas oraz wykorzenienia korupcji i sobkostwa. Niemcy oddarzeni zostaną większą odpowiedzialnością, niż tą, którą posiadają obecnie, toteż w ich własnej mocy leżeć będzie wykonanie zaleceń, będących jedynym skutecznym lekiem na braki i niedomagania dnia dzisiejszego.

Gen. Robertson oświadczył, że polityka brytyjska „może być przeprowadzona w całej pełni tylko wówczas, jeśli istnieć będzie porozumienie między czterema okupującymi mocarstwami. Pewien jestem — powiedział — że takie porozumienie musi być osiągnięte, jeśli mamy doprowadzić sprawę niemiecką do jakiejś stabilizacji i jeśli chcemy mieć zapewnienie pokoju i ładu w Europie. Winniśmy dążyć nadal do tego porozumienia. Winniśmy uczynić wszystko, co w naszej mocy, aby tu w Berlinie współpracować z naszymi sprzymierzeńcami, zarówno dla utrzymania czterostronnej administracji tego miasta, jak też dla prowadzenia pożytecznej roboty wszędzie tam, gdzie wciąż jeszcze istnieją dostateczne podstawy do działania na zasadzie czterostronnej umowy.

My sami nie powinniśmy przedsięwziąć żadnych nieodwołalnych kroków, które mogłyby uniemożliwić porozumienie późniejsze. Rzecz jasna, że nie możemy siedzieć z założonymi rękami, nie zabiegając wcale o poprawienie stosunków w naszej własnej strefie i strefach połączonych. Czas nie stoi w miejscu.

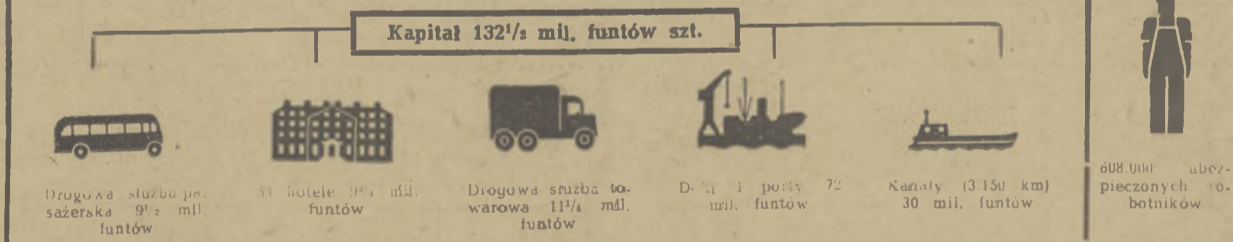
CO ZOSTAŁO UNARODOWIONE

WSZYSTKIE KOLEJE ŻELAZNE



Ilość osób zatrudniono na w tych dziedzinach transportu

WSZYSTKIE INNE POSIADŁOŚCI KOLEI



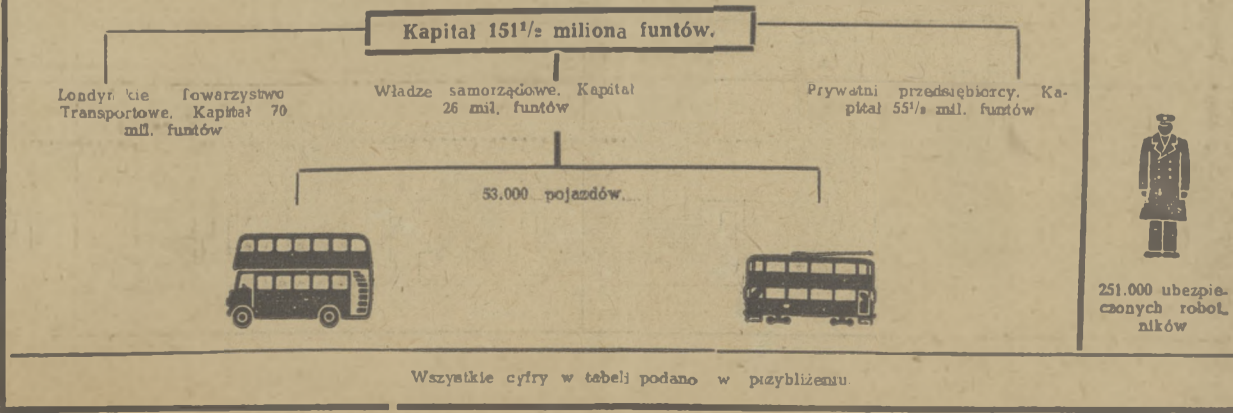
WIĘKSZOŚĆ DALEKOBIEŻNEGO TRANSPORTU DROG.

20—25.000 z 46.000 firm transportowych.

Wartość 19 największych koncernów brytyjskich wyraża się kapitałem 40 milionów funtów. Całkowitego kapitału nie zdołano dotychczas jeszcze oszacować.

35.000 pojazdów

CAŁA PASAŻERSKA SŁUŻBA DROGOWA



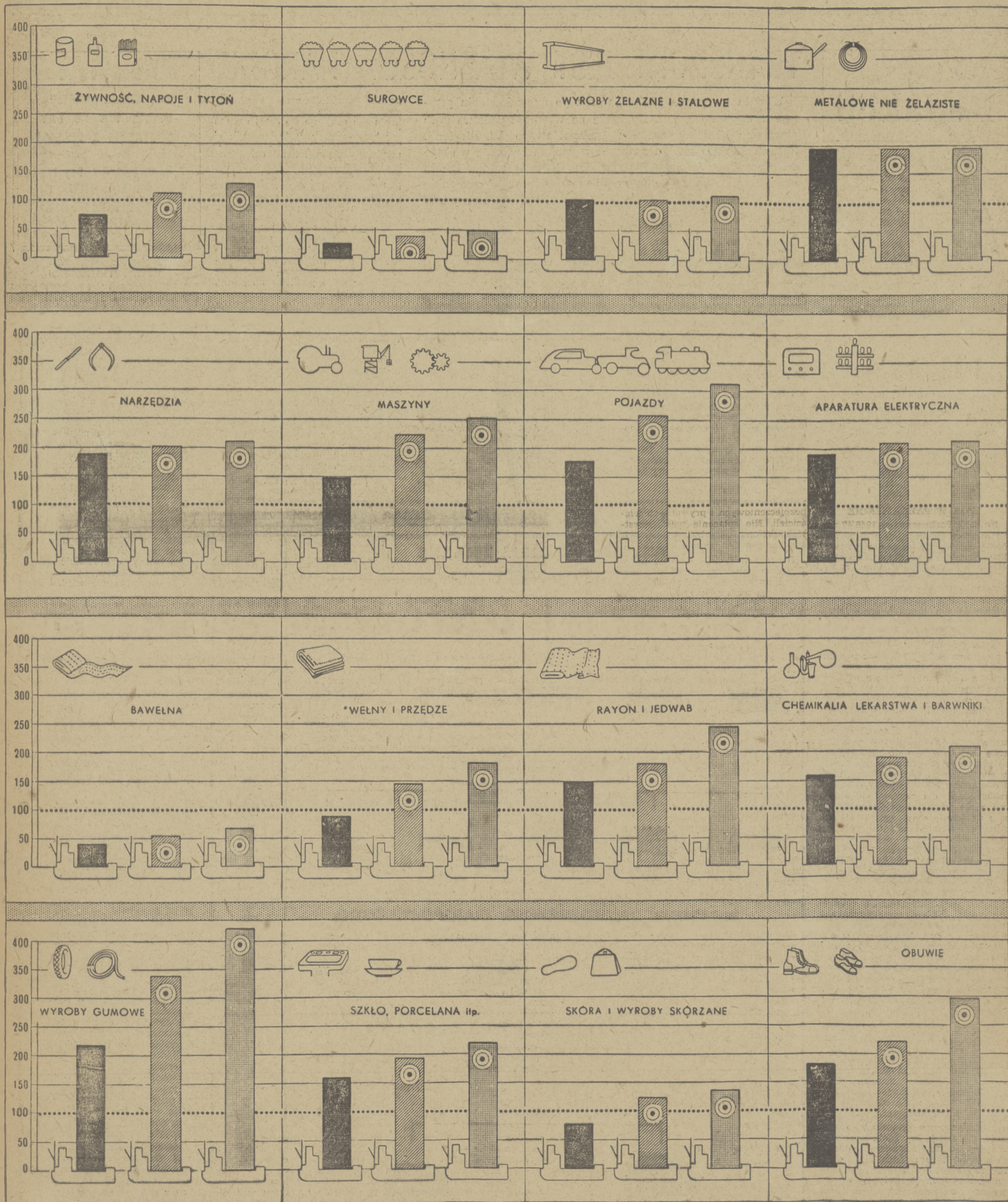
CELE EKSPORTU BRYTYJSKIEGO NA ROK 1948

(Podane do wiadomości przez Sir Stafford Crippsa dnia 12 września 1947)

100% miesięczna suma eksportu w r. 1938



- Miesięczna suma eksportu ostatnich trzech miesięcy r. 1946.
- Miesięczna suma eksportu do osiągnięcia w połowie r. 1948.
- Miesięczna suma eksportu do osiągnięcia z końcem r. 1948.



Gdzie Księżniczka Elżbieta i Księżę Edynburga spędzili miodowy miesiąc



Balmoral w Szkocji.



Broadlands (Południowa Anglia).

Transport jest własnością narodu

(Dokończenie ze str. 1)

skiego koncentruje w swym ręku 28,7%, a kolej żelazna 12,7% autobusów i autobusów dalekobieżnych. Pozostałe 41,6% należy do firm prywatnych. Autobusy przedstawiają wartość około 82 milionów funtów, a 67 milionów inwestowano w tramwajach.

SPÓR W PARLAMENCIE

Na sesji Parlamentu w 1946/47 roku stoczono wielką bitwę o nacjonalizację transportu. Przedsiębiorstwa kolejowe i konserwatyści zgadzali się na ingerencję rządu w sprawy kolejowe, ale przeciwstawiali się całkowitemu unarodowieniu. Bóć toczył się szczególnie o dwie kwestie:

1) NACJONALIZACJĘ TRANSPORTU DROGOWEGO

Transport drogowy (a raczej jego właściciele) głosił, że jest niezwykle ważnym i żywotnym przemysłem i nie potrzebuje wcale finansowej pomocy rządu, a nacjonalizacja ograniczyłaby poważnie jego działalność wciągając go w ciężką machinę biurokratyczną. Wskazywano też na to, że wiele firm transportowych, to małe przedsiębiorstwa, powstałe z indywidualnej inicjatywy i było by po prostu wbrew najlepszym tradycjom inicjatywy prywatnej konfiskować doskonale prosperujące przedsiębiorstwa, i nie wymagające do tego żadnej pomocy. Właściciele transportu drogowego starali się usilnie nastawić opinię publiczną przeciw unarodowieniu, w parlamencie zaś toczyli walkę przeciw tej idei konserwatyści, ale wszystko to spaliło na panewce wobec dużej większości labourystowskiej.

Inaczej było w Izbie Lordów. Izba wyższa wniosła zaraz poprawki do ustawy o unarodowieniu transportu. Według tych poprawek zakres działania prywatnych firm transportowych miałby być 2 razy większy od założonego przez ustawę, uchwaloną w Izbie Gmin. Zmniejszałoby to do 1/4 liczbę unarodowionych przedsiębiorstw. Rząd jednak stał twardo przy swoim. 2 razy ustawa w swej pierwotnej redakcji normalnym trybem konstytucyjnym z Izby Gmin do Izby Lordów. Dwa razy lordowie zwracali ją Izbie Niższej, domagając się poprawek. Gdyby ustawa nie uchwalono wówczas w Izbie Lordów za trzecim razem, musiałaby zostać odłożona do następnej sesji parlamentu. Było by to, bez wątpienia przyspieszyło kryzys konstytucyjny, tymczasem rzecz ciekawa. Izba Lordów, licząc się z opinią publiczną, która była za rządem trzeci raz nie oponowała już. Ustawa przeszła!

Drugą sprawą, o którą toczyły się spory w parlamencie i w prasie, to

KWESTIA ODSZKODOWAŃ

Zgodzono się ogólnie, że należy wypłacić jakiś ekwiwalent udziałom

akcjonariuszy. Z 1.137.000 akcjonariuszy, jak to wyżej zaznaczyliśmy, przeszło połowę stanowili posiadacze 400-funtowych kapitałków. Kapitałki te — to najczęściej oszczędności, uciulane przez ludzi pracy. Duża zaś część kapitału zapisana była na trusty publiczne, które administrowały funduszami różnych instytucji charytatywnych, związków zawodowych, kompanii ubezpieczeniowych i prywatnych właścicieli. Nie spłaceniu tych wszystkich akcjonariuszy było by oczywiście niesprawiedliwością.

Dyskusja rozpetła się dopiero nad rodzajem odszkodowań. Zastanawiano się czy należy oddać właścicielom tylko wartość kapitału zakładowego w akcjach, czy też przy odszkodowaniach zagwarantować równie i sprawę dotychczasowych dochodów akcjonariuszy. Ostatecznie przeszedł rządowy projekt odszkodowań. A więc: zwrot wartości kapitału zakładowego w akcjach z uwzględnieniem niskiej stopy procentowej (określonej przez Ministerstwo Skarbu). Rezultatem tego będzie pewne stałe zmniejszanie się dochodów poszczególnych właścicieli, instytucji czy związków zawodowych. Odszkodowanie w tej formie nie pociąga za sobą żadnych wypłat gotówkowych.

KOMISJA TRANSPORTOWA

Ustawa weszła w życie w sierpniu 1947 r. i specjalnie utworzona Brytyjska Komisja Transportowa zaczęła przejmować wszystkie aktywa głównych firm kolejowych. Do tego dochodzą hotele, domy towarowe, aktywa Londyńskiego Towarzystwa Transportu Pasażerskiego, które rządzi londyńskimi kolejami podziemnymi, tramwajami i autobusami, oraz wielka ilość koncernów transportu drogowego. Działalność i władza kontrolowania komisji rozciąga się również i na inne dziedziny transportu. Komisja nie ma tylko prawa dysponowania prywatnymi samochodami, taksówkami, żegluga przybrzeżną, transportem lotniczym, oraz towarowym, który firmy przeprowadzają w swoim własnym interesie.

Znaczenie „aktu transportowego” (tak nazywa się nowa ustawa) jest ogromne. Zapewnia on stały rozwój transportu i co równie ważne, zharmonizowanie go z planami rozwoju przemysłu. Pozwoli on na wykorzystanie najnowszych zdobyczy technicznych do najważniejszych celów. Zjednoczenie transportu ureguluje też sprawę rywalizacji między koleją a transportem szosowym.

Tak więc dotychczas już Bank Angielski, przemysł węglowy, lotnictwo cywilne, energia elektryczna i wreszcie transport znalazły się pod opieką i kontrolą rządu. Obecnie na tapecie jest sprawa unarodowienia przemysłu gazowego.



KONIEC SPITFIRE' A

SPITFIRE skończył swoją karierę. Poszedł na „zieloną trawę”, ponoć jako samolot ćwiczebny. Jego miejsce zajmie nowy samolot o napędzie rakietowym, a Spitfire ów nie będzie się już produkować.

Lecz cóż z tego, że 21.767 Spitfire będzie ostatnim, który opuści fabrykę? Nie tak łatwo go wykończyć! Nie zmienia się w każdym razie nasze uczucia wobec niego. Samolot, który walczył w 33 różnych „wcielaniach” i w ciągu 10 lat nigdy nie spotkał się z lepszym od siebie, nie zostanie wymazany z pamięci. Samo słowo — Spitfire — przypomina nam wybrzeże Dunkierki, bitwę o W. Brytanię, słowem przywodzi na pamięć wszystkie pola bitwy w W. Brytanii i poza jej granicami, kiedy nazwa „Spitfire” niosła ze sobą nadzieję i szanse zwycięstwa.

„Achtung! Schpitfeuer!” — było dla Niemców ostrzeżeniem, rzucanym w popłochu; później wypowiedziano je po włosku, później po japońsku... Jak powstał ten symbol zwycięstwa o lśniących, zgrabnych skrzydłach? Powróćmy do roku 1931. W tym roku warsztaty lotnicze Supermarine zbudowały samolot, który zdobył nagrodę „Schneider Trophy”. Zwycięstwo to zdecydowało o losach tego samolotu: został myśliwcem. Twórcą jego był spokojny, roztargniony inżynier R. J. Mitchell.

— Rozmawiał z tobą chwilę, a w następnej chwili był już myślami; daleko — charakteryzowała go jego żona. — Wiedziało się wtedy, że rozmyślał nad czymś bardzo ważnym. Albo przerywał nagle grę w bilard, wyjmował pierwszą lepszą kopertę i szk cował coś szybko, tłumacząc przy tym, co robi.

Mają było czasu... a Mitchell był jednym z niewielu, którzy zdawali sobie z tego sprawę. Był już chory, kiedy wziął na swe barki ogromną pracę, by wykończyć ostateczny model Spitfire'a. Pracował ciężko, dzień w dzień i noc w noc, aż do świtu, przez całe cztery lata. W roku, w którym pierwszy Spitfire pojawił się w W. Brytanii, Mitchell zakończył życie. Było to w roku 1937.

„Spit” rozpoczął swój żywot — z szybkością 585 km na godzinę, był to model Nr 1. Następnie szybkość jego wzrosła do 724 km; model ten nosił kolejny numer 24. Szybkość wznoszenia się pierwszego Spitfire'a wynosiła 762 m na minutę, ostatniego zaś 1463 m na minutę. Pierwszy model miał 8 karabinów maszynowych 30 mm, cztery na każdym skrzydle. Następnie dodano dwa działka 20 mm i 6 karabinów maszynowych;

później liczba działek wzrosła do czterech; Spitfire zabierał również bomby 113 kg i 226 kg. Na samym zaś końcu wyposażono go w rakietę.

Najpierw był myśliwcem; potem myśliwcem-bombowcem, samolotem zwiadowczym, czasami transportowcem; wreszcie spełniał w służbie RAF-u mnóstwo rozmaitych funkcji. Miał skrzydła przycięte, a potem znów normalnej długości i ostro zakończone.

Kiedy Amerykanie przybyli do Anglii w roku 1942, pierwszą rzeczą, o którą zapytali, był Spitfire. Sława i zalety tego „myśliwca obiegły cały świat.

Słynni lotnicy uświetnili tradycję Spitfire'a. „Marynarz” Malan, Johnny Johnson, Douglas Bader, Jamie Rankin są to ludzie, których nazwiska przejdą do historii. Młodzi lotnicy stawali się duszą samolotu.

A teraz — garść lżejszych wspomnień z dziejów Spitfire'a. Dwa lata przed wojną ustalono rekord szybkości na Spitfire, przelatując trasę Edynburgh-Londyn w 47 minutach... Kiedyś — jeden z mechaników, chcąc zaspokoić swą ciekawość siadł okrakiem na ogonie Spitfire'a, kiedy ten leciał z szybkością 480 km na godzinę... A ów Niemiec, który zestrzelony przez Spitfire'a nad hrabstwem Kent, chciał udekorować go swym Żelaznym Krzyżem. Lecz dajmy już temu spokój; wszak każdy z nas ma jakieś własne przeżycie, związane ze Spitfirem.

W ciągu 10 lat jego rozwoju, projekt Mitchella (z wyjątkiem zmian silników, mianowicie od silnika Merlin, mającego 1050 KM, wmontowanego w Spitfire Nr 1, do silnika Griffon, mającego 2350 KM) nie uległ zasadniczym zmianom. Spitfire nie nadaje się jednak do zastosowania napędu rakietowego i dlatego produkcja Spitfire'ów ustala.

Zaprowadzi się jednak jeszcze jedną zmianę w Spitfire — zrobi się z niego dwuosobowy samolot ćwiczebny, przeznaczony na eksport; RAF będzie używał Spitfire'ów w Niemczech jako eskadry operacyjnej; produkcja zaś tzw Seafire'ów — samolotów używanych przez marynarkę — idzie pełnym gazem.

A jak wygląda nowy samolot? Jest to jednosobowy myśliwiec, Vickers Supermarine Attacker, wyposażony w silnik odrzutowy Rolls-Royce Nene, rozwijający więcej niż 5000 KM. Nie ma klasycznych skrzydeł Spitfire'a, ani łagodnych, pięknych linii kadłuba... Ale czasy się zmieniają; Spitfire przeszedł do historii; jego miejsce zajmą teraz inni.

List z LONDYNU

AUTOMATYCZNY MÓZG CZYLI „ELEKTRYCZNY SMITH“

PILOCI i technicy linii lotniczych na całym świecie, mimo różnic narodowościowych, religijnych i innych zgadzają się na jedno: niezmiernie potrzebny jest obecnie w lotnictwie automat, który ułatwiłby podejście do lądowania i samo lądowanie w bardzo złych warunkach atmosferycznych. I jeszcze: żeby był pewny, lekki i... tani. Nad tym zagadnieniem pracują więc teraz najlepsze mózgi W. Brytanii.

Skutek: zbudowanie „automatycznego mózgu“, który zademonstrowano ostatnio po raz pierwszy w akcji. W samolocie typu Lancaster umieszczono zamiast pilota niejakiego pana „Elektrycznego Smitha“, jak właśnie nazwano ten automat.

Karmi go się... impulsami radiowymi. Dokładnie „wykarmiony“ przez radio „Elektryczny Smith“ ląduje doskonale na ślepo. I trafia w 90%. Ale znawcy zapewniają, że za 2 lata ilość dobrych lądowań „w ciemno“ podwyższy się na 99,9% zwłaszcza, że „Elektryczny Smith“ panuje nad samolotem aż do 2 stóp nad ziemią. (Co do mnie zaczekam na 100% bezpieczeństwa — nie spiesz mi się do lądowania na... drugim świecie).

I W KANAŁE MOŻNA SIĘ POPIEC

PRZEPLYNĄĆ kanał, oznacza dla większości Anglików przepłynąć Kanał Angielski czyli La Manche z jakiegoś tam miejsca w pobliżu Calais do jakiegoś tam miejsca w okolicy Dover. Ale istnieje jeszcze inne „przeplinięcie przez kanał“. Dotychczas niewielu potrafiło przebyć przestrzeń morza między Donaghadee w Północnej Irlandii a Port Patrick w Szkocji; 35 kilometrów! Ostatnio doskonale pływak Tom Blower „zdołał“ tę właśnie przestrzeń. Lecz rzadko długodystansowiec pływacki walczył z większymi trudnościami, niż Tom. Blower opisywał później, jak te wszystkie złe siły wody i powietrza sprzymierzyły się przeciw niemu i robiły wszystko co możliwe, aby mu pokrzyżować plany:

„Gdy wystartowałem, warunki były doskonałe, lecz po paru godzinach zacząłem „wpadać“ na ławice śledzi i „stada“ meduz. Potem zerwał się wicher i zaczęło padać i błyskać się. Przyszła burza: waliły pioruny i padał grad. Zdawało się, iż kanał nie chciał dopuścić do faktu, że ktoś może go przepłynąć. Sprawę pogarszały meduzy, które parzyły mnie jak zwyczajne lądowe pokrzywy. Ale wkrótce przywykłem do nich — stałem się starymi przyjaciółmi“.

Mimo tych wszystkich trudności Tom Blower potrafił przepłynąć przestrzeń między Irlandią a Szkocją w ciągu 15 godzin. Po czym stwierdził, że stracił 12 funtów „żywej wagi“...

Morał: Gdy jesteś gruby, przepłynij przez kanał, tylko uważaj na pokrzywy.

P. S. Kanały miejskie z różnych względów nie wskazane.

DZIWIŃNY PTAK

RADIOWY reportaż „na żywo“ z narodowej wystawy drobiu. Sprawozdawca opowiada radiosłuchaczom:

„Nie miałem nigdy pojęcia, dopóki nie spotkałem się oko w oko z drobiem, jak e szalone różnice istnieją między poszczególnymi gatunkami ptaków. Jedne są duże, inne małe, jedne grube, inne cienkie, inne znów... o proszę państwa, zobaczyłem w tej chwili bardzo dziwny okaz... przepraszam — patrzyłem ze złej strony: zamiast na głowę, spoglądałem na ogon. To tłumaczy dziwny wygląd tego ptaka. Ale i inne ptaki są godne uwagi, a wszystkie występują dzisiaj na tej wspaniałej wystawie, szkoda, że państwo...“

DOWCIP GLADSTONE'A

KAŻDE posiedzenie Izby Gmin otwiera modlitwa, podczas której wolno być obecnym tylko posłom. Jest to bardzo stary obyczaj. Pewnego razu William E. Gladstone wziął ze sobą na posiedzenie parlamentu swoją wnuczkę.

Dziewczynka zapytała:

„Dziadziu, czemu odmawia się pańciorzek?“

Gladstone odparł wtedy:

„Speaker, na widok posłów, modli się za kraj.“

Jonathan Trafford



WYSZLIŚMY ze Scapa Flow w kwietniu 1940 roku, przy pięknej pogodzie. Dmuchało z północy i mimo że maj, słońce było zimne jak pod biegunem. I jak tylko zobaczyliśmy śniegiem pokryte góry Rombachfiordu, od razu skombinowaliśmy, że będzie zabawa.

*

Sytuacja była, jak to pan Zagłoba mawiał — „złapał Kozak Tatarzyna, a Tatarzyn za łeb trzyma“. Niemcy ufortyfikowali się na wybrzeżu, mieli doskonałą osłonę w tunelach linii kolejowej oraz na stokach gór, gdzie roilo się od zamaskowanych stanowisk. Anglicy, Francuzi i Polacy nie mogli im dać rady. Więc oczywiście — marynarka — ta służąca do wszystkiego — musiała pomagać. No i pomogła. Tylko że nie zupełnie tak, jak przewidywaliśmy. No i nie tanim kosztem. „Grom“ został zatopiony...

*

Ale nie tak zaraz. I nie za darmo. Ale z jedną rzeczą nikt się ani u Aliantów, ani u nas, wówczas jeszcze nie liczył. Z potęgą lotnictwa nieprzyjacielskiego. I na tym polegała nasza tragedia.

My panowaliśmy na morzu, a Niemcy panowali w powietrzu, bo lotnictwo brytyjskie nie mogło działać ze zbyt odalonych baz własnych, ani założyć na miejscu baz nowych, wobec ciągłych nalotów nieprzyjaciela.

*

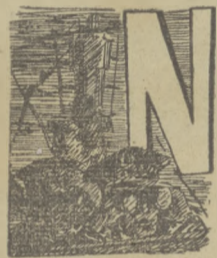
Pływaliśmy wtedy po tych fiordach od Baroy do Narviku, walcząc z lądem. Coraz to jakieś działa na brzegu strzelało do nas, a my musieliśmy trzymać nerwy na wodzy i czekać cierpliwie, aż obsługa dalecełownika wykryje stanowisko Niemiaszków, poda elementy ognia i pozwoli gruchnąć im w odpowiedzi. Po każdej naszej salwie Niemiec milkł i nie wiadomo było czy dostał od nas, czy też przyczał się tylko. Przekonać się można było jedynie na własnej skórze, jak to się właśnie stało około czwartej rano, kiedy oberwaliśmy pocisk 75 mm w kotłownię — na szczęście bez większej szkody. No, ale tego kanoniera zmusiliśmy tym razem do wiecznego milczenia. Już nigdy nikomu nie przeszkadzał.

*

A niemieckie samoloty przez cały ten czas warczały nad nami i warczały. Nie było godziny spokoju w dzień, a noc pod tymi szerokościami bywa w maju krótka. Zresztą latali i w nocy. I rąbali, ile wlaźło. Ale wydawało się nam, że rąbać to mogą, ale trafić nie trafią. Już i tak kilka bomb padło w pobliżu i mieliśmy drobne szkody, ale głównie ucierpiały na tym ryby.

„Burza“, „Błyskawica“ i „Grom“ — te trzy imiona, na równi z innymi imionami polskich okrętów wojennych, okryły się chwałą w latach 1939—1945 i chlubnie przeszły do historii. Drukujemy dziś opowiadanie jednego z członków załogi „Gromu“ o słynnych operacjach pod Narvikiem (3, 4 maja 1940), w których udział wzięły wymienione trzy jednostki.

Tak się zaczął dla nas dzień trzeciego maja.



NAWET nie mieliśmy czasu pomyśleć, że to święto. Ani popić, bo wiadomo, okręt w morzu jest suchy. Dowódca parę słów powiedział, między jedną akcją a drugą. A potem dzień i noc zeszyły znów na pojedynkach z Niemcami. Rozbiliśmy jeszcze dwa działa i zniszczyliśmy kilka stanowisk ogniowych. Musieliśmy dobrze dać się im we znaki, bo ogień z lądu uciął zupełnie. Za to już od świtu pokazały się nad nami samoloty.

*

Pocieszaliśmy się, że to nie dla nas. Bo były przecież we fiordzie wielkie okręty wojenne — łup znacznie łatwiejszy i cenniejszy, niż my. Czegośmy natomiast nie wiedzieli, to tego, że ogień podchodzących blisko do brzegu kontrtorpedowców nękał Niemców ogromnie i postanowili się nas za wszelką cenę pozbyć.

I trafili nas, psiakość, trafili przypadkiem! Ten klucz, co nas atakował, leciał na wysokości z górą 5.000 m. Było kilka minut po ósmej, gdyśmy ich dostrzegli. Lecieli tak wysoko, że pewni byliśmy, że stukną kogo innego. No, i że lękają się ognia naszych czterdziestek...

Stałem wtedy na swoim stanowisku alarmowym, na pomoście jako sygnalista. Właśnie padły słowa — „Bombom leca“ i któryś z oficerów spokojnie odpowiedział, żartem — „Niech leca, wiele już leciało“. Ale te, niestety, doleciały.



RĄBNĘŁO, aż mało głowy nie pękła, błysnęło pomarańczowym ogniem, dmuchnęło potężnie i powiało smrodem spalonego prochu i ropy. Tyle teraz pamiętam. Jak zeszedłem z okrętu, sam nie wiem. Ocknąłem się dopiero w wodzie, z zimna. Znacznie później, już po wyłowieniu z wody, a raczej z tłustej i słonej mazi, która po zatonięciu Gromu rozlała się po fiordzie, dowiedziałem się, że dwie bomby trafiły w śródokręcie, że nastąpiło kilka wybuchów i że nasz dumny okręt zламаł się na pół i zatonął w ciągu trzech minut. I, że gdyby nie natychmiastowa pomoc

okrętów brytyjskich „Aurory“, „Faulknera“ i „Bedouina“ to wszystkich nas diabli by wzięli w tej lodowatej wodzie. Ale i tak około sześćdziesięciu dobrych marynarzy zginęło... Jedna czwarta załogi...

*

Straciłem znów przytomność, ale wyciągnięto mnie za włosy i wiano we mnie chyba pół litra rumu. A wycierali mnie tak silnie, że o mało co mi skóry nie zdarli. Nie chciałem ani rusz uwierzyć, że „Groma“ już nie ma, że ten piękny okręt — ta chluba naszej marynarki — nie istnieje. Dopiero gdy przewieziono nas na pancernik „Resolution“ i odczytano rozkaz admirała Corka, uprzytomniłem sobie prawdę.

*

Mam zapisane, co było w rozkazie. To rozkaz do wszystkich okrętów eskadry. „Grom“ i pozostałe polskie okręty zachowywały się z tak widocznym męstwem i odwagą, że zatopienie Gromu jest smutną stratą dla naszej wspólnej sprawy“.

Potem przyszła po nas „Burza“. Nie mogła dobić, bo właśnie zaczął się nowy nalot. Gdy wreszcie dobiła, po echu ostatnich salw i przy dymiących jeszcze działach, orkiestra piechoty marynarki królewskiej zagrała polski hymn narodowy. Ostrożnie zniesiono ćwierć setki rannych — potem schodzili zdrowi i pół zdrowi. I Burza odbiła, żegnana przez całą załogę pancernika piosenką, której wówczas jeszcze nie znaliśmy i nie rozumieliśmy, a która brzmiała:

„Roll out the Barrell“.

Sens tej śpiewanej i gwizdanej przez tysiące ludzi piosenki był, że nie należy poddawać się nieszczęściu i baryłkę swoją toczyć dalej — aż do zwycięstwa nad przeciwnościami losu. Chwili tej nigdy nie zapomnę.



DO Anglii przybyłem na angielskim okręcie szpitalnym, który zresztą był kilkakrotnie bombardowany. No, ale mniejsza o to. Niezadługo pływałem już znów na nowozbudowanym kontrtorpedowcu. Przypominam sobie jeszcze wypowiedziane do nas słowa admirała Corka:

*

„Nasze uznanie i podziw dla sposobu, z jakim wykonywaliście wasze zadanie, musi wam być znane. Jestem bardzo zmartwiony stratą Gromu. Ale ufam, że niebawem obsadzicie nowy okręt i walczyć na nim będziecie szczęśliwie“.

I tak się stało, bo Krakowiak, na którym się potem znalazłem, należał do najszczęśliwszych okrętów polskich.

SPOTKANIE Z WIELORYBEM



Statek wielorybiczny po akcji. Przy armatce na rufie stoją harpunnik i jego pomocnicy. Na morzu tuż przy burcie upolowana zwierzyzna, którą holuje się do statku-fabryki.

DOKI portowe. Błyszczące szyby firm żeglugowych odbijają niebo i pogodę. Zakurzone wystawy sklepów pełne są mosiężnych lamp okrętowych, kapuz deszczowych i różnych innych gratów marynarskich. Senniki egipskie leżą obok dzieł o węzłach i nawigacji. Wiedza i zabobon — to nierozłączni towarzysze wilka morskiego.

Wszedłem do biura Towarzystwa Żeglugowego. Miałem tam spotkać się z przyjacielem, byłym oficerem marynarki wojennej, który powrócił niedawno z dalekiej podróży. A nie widziałem się z nim od kilku lat.

Nie było go. Trzej marynarze siedzieli na długiej ławie, oparci o ścianę. Wzdłuż szerokiej ludy ze 20 urzędników prowadziło swój tajemniczy proceder.

Marynarze wydawali się onieśmieni tym wszystkim: obce, „siedzące” życie, które nie było ich życiem. Kazano im czekać, więc czekali. Robili wrażenie wyrzeźbionych: nikt na nich nie zwracał uwagi.

Za okien od strony morza syrena okrętowa zagwizdała przeciągle trzy razy. Jeden z siedzących westchnął.

— To statek Zachodnich Indii — „Manuela”. Poznają go po głosie. Jak kiedy usłyszysz jaki statek, to go już nigdy nie zapominam.

Towarzysze skinęli głowami. Nie mówili: nic więcej: czekali.

Skrzypnęły drzwi i do pokoju wszedł wysoki, barczysty mężczyzna: Podszedł do ludy. Gdy urzędnicy nie dostrzegali go zbyt długo, zastukał donośnie w drzewo przedmiotem, który wyglądał na mały, krowi róg, a był po prostu zębem wieloryba.

Przy drucianej siatce, oddzielającej biuro od poczekalni, ukazała się twarz skrzywiona niezadowolaniem.

— Halo — zawołał mężczyzna z zębem wieloryba, i posłał urzędnikowi swój najpiękniejszy uśmiech.

— Nazwisko?

— Bill Finley.

— Zajęcie? Statek?

— Pracownik na wielorybiku „Polutniowa Gwiazda”. Wróciliśmy we czwartek z Antarktydy. Przyszedłem po wypłatę.

— Zlecenie macie?

— Pewnie. Co nie mam mieć. Proszę! Sześć miesięcy i 20 dni po 16 funtów na miesiąc i 84 funty premii.

— Poczekajcie z tymi, co tam siedzą. Muszę porozumieć się w tej sprawie z panem Brbrbrsem...

Usiadł więc koło nas. I jak to zwykle bywa u marynarzy, tamci zaczęli go wypyttywać o ostatni kurs. Jak to było na tej Antarktydzie, tak na serlo?

— No więc — odparł — przede wszystkim wcale nie tak zimno, jak się wam zdaje. Na lodach jest ślicznie w grudniu. Całkiem jak u nas na wiosnę. W południe słońce takie ukośne, że każdy chłop ciągnie po pokładzie swój ogromny cień. Tam w grudniu naprawdę jest pierwsza klasa.

— A robota — o tym chcieli wiedzieć przede wszystkim. Słyszeli, że tam jest masa roboty.

— To już nie to, co przed wojną. Najwięcej robią Anglicy i Norwedy. Ale my nie mamy tych statków, jakichśmy przedtem używali.

Ano służyły podczas wojny za tankowce i... poszły spać. Ale miejsce do pracy jest jeszcze na statkach-fabrykach i wielorybnikach na jakieś 3000 chłopów: przy gonitwie za wielorybami, polowaniu, ćwiartowaniu i gotowaniu na olej. Znajdą robotę i tacy, którzy znają ulice Londynu czy Hong Kongu jak własną kieszeń i tacy, którzy widzieli tylko Antarktydę czy jakiś tam fiord, w Norwegii.

— A kiedy zaczyna się polowanie na wieloryby?

— O północy 8 grudnia, z reguły. To jest początek naszej roboty. Wtedy przez jakieś 4 miesiące używamy sobie na polowaniu, zabijaniu, chwytaniu i gotowaniu wielorybów pełnej wagi, które podchodzą pod strzał. Popatrzcie no chłopcy na to zdjęcie. To statek wielorybiczny wielkości parowego trawlera, a szybki jak błyskawica. Tu widzicie gniazdo bocianie na przednim maszcie. Każdy wielorybnik ma 75 mm armatki na dziobie. O, zobaczcie — harpun tkwi w lufie, gotowy do pracy.

Tam na górze w gnieździe bocianiem nie wesoło, bracie, jak babcię kocham. Zimny wiatr od lodów całuje cię prosto w nos. W pewnym momencie widzisz na czubku fall inny statek wielorybiczny, który po chwili ginie gdzieś za horyzontem. Możesz czasem zobaczyć także pingwina na krze lodowej. Nic więcej. Zaczynasz już myśleć, że chyba wieloryby uciekły z tych lodów, albo powyzdychały. I nagle widzisz fontannę — to on — wieloryb. Pokazuje ręką w tym kierunku, a już kanonier „wsi” na armatce a chłopcy przygotowują się na polów.

Te wielorybniki idą, wiecie, ślicznie. Prują fale jak nóż. Armatka „regularna”. Ster „regularny”. Po chwili wielorybisko jest już tuż przy dziobie. To mądra bestia. chowa się ciągle pod wodę i wypływa w coraz to innym miejscu. Ale dobry myśliwy trzyma się ciągle jego ogona. Czeka tylko na blysk pletwy. Armatka wycelowana w wodę, a wieloryb zaraz się pokaże. Na pewno. Strzał. Lina rozkręca się na blokach, skrzecząc jak pułk bab. Wieloryb biegnie teraz naprzód z harpunem w karku, a równocześnie pocisk rwie mu kiszki. Potem idzie jak kamień w głąb i wypływa za chwilę — powoli. Wtedy dostaje z drugiej lufy. Kanonier nie ma prawa się pomylić, bo cel jest największy na świecie. Wieloryb przewraca się do góry brzuchem, daje lekką przątk ogonem jak dziewczyna, co macha ręką na do widzenia. I nagle wydaje ci się, że całe morze, to krew; masz już pierwszego wala na sumieniu! Przecina się go wtedy wzdłuż cielska i holuje do statku-fabryki. Kawałki lodu zabarwione krwią otaczają go jak wieńiec pogrzebowy i idą za nim przez morze.

Marynarze pokiwali głowami.

— Wygląda to na porządną robotę.

Finley znów zagadał:

— Nie wycoczysz tam, bracie! 16 godzin pracy w dzień, kiedy dopiero wczoraj harwaleś 12, a przedwczoraj i onegdaj po 15 czy 16 godzin. Słońce może sobie wschodzić i zachodzić, gwiazdy ukazywać się i znikać, a statek musi walić prosto dalej.

Jeden z marynarzy zapytał o te statki-fabryki. Czy tam jest inaczej?

— Otóż siedem pełnych dni harówki w tygodniu na pokładzie, wśród, traniarzy albo przy maszynach. Praca jest regularna: dwie zmiany od 6 do 6 — w noc i w dzień.

— A robota?

— Nie taka prosta. Spójrzcie no na ten obrazek. To zdjęcie statku-fabryki. Wygląda strasznie brzydko, prawda? Statek stoi zasłonięty od wiatru górą lodową. Wszystko pokryte krwią i parą. Takie „fabryki” brudzą morze na kilometr wokoło. Czasem nie możesz usłyszeć samego siebie, taki wrzask od ptaków, co zleciały się żreć odpadki.

Przypuśćmy, że pracujesz na pokładzie podczas nocnej zmiany. Pokład oświetlony jest lampami lukoowymi. Stoisz chwilę z zamarzającymi rękami. Pierwsze co widzisz, to krajobraz z mięsa na pokładzie. Kręgosłupy wielorybów wyglądają jak łańcuch górski. Czujesz wszędzie zapach krwi, wzmagający się jeszcze na mrozie.

— Dajmy na to, że właśnie przyholowali nowego wieloryba i wtaśkali go na rufę. Dokładnie go nie widać, bo jest za ciemno. Po iskrzeniu się poznasz, że ma gdzieś około 20 m. Myślisz wtedy, „oj, chłopie zbliża się ciężka harowa”.

„Traniarze” zaraz zabierają się do wybierania oleju. Jedni nożami, drudzy hakami, inni znów rączkami. Krają go w kawałki i wrzucają do



Upolowane wieloryby z bliska. Zdjęcie zrobione z pokładu wielorybnika.

dziury w pokładzie. Spada więc na dno statku. Tam się ten olej w specjalnych kotłach topi. A tymczasem na górze „nożownicy” operują wieloryba, jak chirurdzy. Odkrawują kość szczęk od głowy, głowę od reszty tułowia, oddzielają żebra od grzbietu itd.

— A jak długo trwa robota przy jednym wielorybie?

— To zależy od wieloryba. Wielkie, błękitne zabiorą ci około godziny. Lecz wieloryby fińskie 16—20-metrowe sprawiają o wiele szybciej. Lubię te bestie. I daję słowo: gdybym umiał pisać wiersze, naskrobalbym o nich cały tom. Wyglądają bardzo pięknie, gdy leżą tak wzdłuż pokładu. Aerodynamiczne. A ich kolor przypomina całkiem gołębia. Naturalnie z wyjątkiem miejsca, w którym utkwiał harpun.

Wszyscy kochają wieloryby fińskie z ich małymi kosteczkami, tak łatwo poddającymi się przy pracy. Tego roku mieliśmy elegancką zalogę na pokładzie. Chłopcy sprawiali 16 „finów” na jedną zmianę. Jednego odwalali za drugim. Załatwiali się ze wszystkim w mąg, z olejem, mięsem, kostkami. Zanim dzienna szczyta nadeszła. W tym sezonie przeszło nam przez ręce około 1500 wali — na jednym statku! A pamiętajcie: że takich statków jest z tuzin na lodach.

— A groził wam czasem jakieś niebezpieczeństwo?

— No, są czasem wypadki. Lecz eleganckie, nowe statki-fabryki, jakże mamy obecnie, nie są takie, jak te niektóre dawne balie. Przyrzędy posiadają nowoczesne i silne, a urządzenia bezpieczeństwa działają wzorowo. Pewnie, że czasem zdarzają się wypadki. A gdy człowiek zginie, ubierają go w worek, dostaje jeszcze harpun na obciążenie i do wody. Za nim wrzuca się w morze wieńiec papierowych kwiatów. Jego ko-

biła dostaje potem list i czek od kompanii żeglugowej.

— A co myślisz o pracy? Nie jest zbyt ciężka i monotonna? Tęskni się za krajem?

— Pod koniec sezonu wszystko to aż gardłem wyłaży. Tam na tych lodach są tylko dwie pory roku. I żadnych przejść między nimi. Masz np. lato i nagle, za chwilę robi się od razu zima.

— Zaczynasz się bracie martwić, że produkcja oleju nie jest taka, jak powinna być. Obliczasz sobie, ile forsy zarobisz. A tu czujesz, że strasznie daleko do domu i do kobity i wydaje ci się, że ten sezon nie skończy się nigdy. Ile razy wyje ayrena na początku pracy, czujesz się, jakbyś przegrał bitwę. Kiedy wyje na „odtrąbiono” — wtedy czujesz, bracie, zwycięstwo.

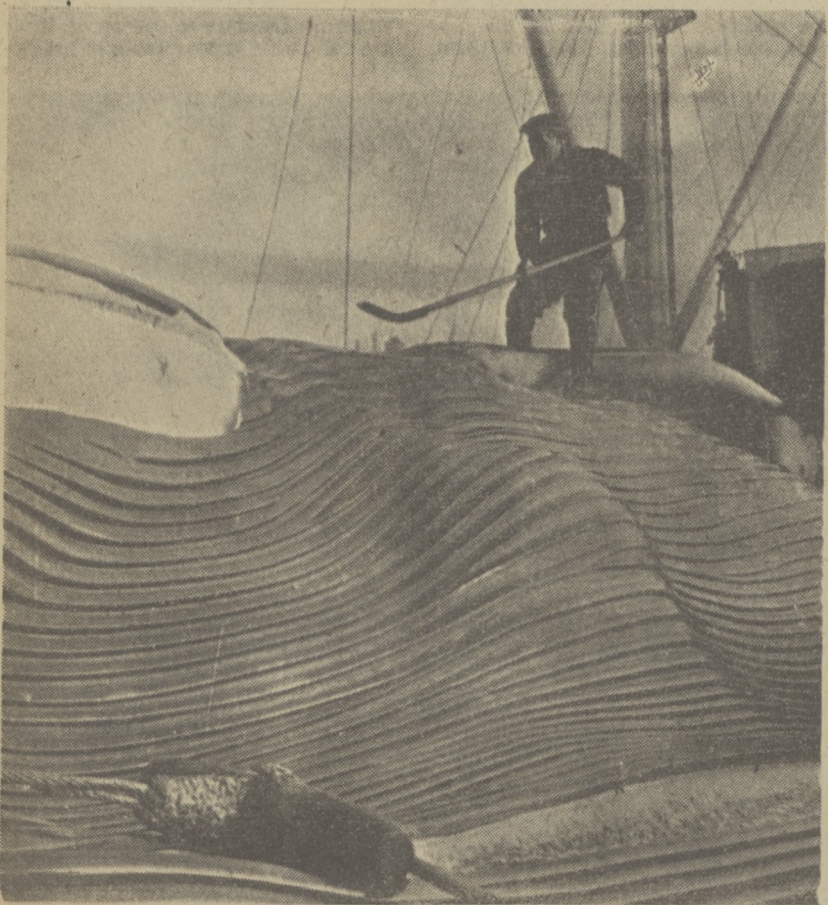
Lecz musisz pamiętać, po co tam jesteś: po wielorybi olej. Dzieci w całej Europie chcą tranu a inni znów chcą margaryny. A to znaczy olej wielorybi. I otrzymujemy go: około 5 tys. ton tego roku, a jeszcze więcej na przyszły, jak się poszczęści.

Głowa urzędnika pojawiła się znów przy drucianej siatce. Ostry głos zawołał: „Finley — wypłata dla Williama Finley!”

— To dla mnie — powiedział wysoki mężczyzna — coś, żeby kobitę uszczęśliwić do jesieni. Do widzenia, chłopcy. Może w następnym sezonie zobaczymy się na lodach. Będę miał na was oko.

Wziął pieniądze, mrugnął do nas zabawnie i poszedł. Hałas biurowy zamknął się znów wokół nas, gdy drzwi się za nim zatrzasnęły. Wydaje mi się, że myśleliśmy wtedy wszyscy o jednym. Lecz nie potrafiliśmy tego wyrazić tymi samymi słowami. Ja pomyślałem, że tacy właśnie ludzie jak on są podporą kraju.

A. L. LLOYD.



To nie dywan, tylko cielsko wieloryba, rozciągnięte na pokładzie statku-fabryki. Robotnik dobiera się do tłuszczu zwierzyzny.



A to jest podniebienie wieloryba. Robotnik ma zupełnie podobny rodzaj pracy do... górnika.



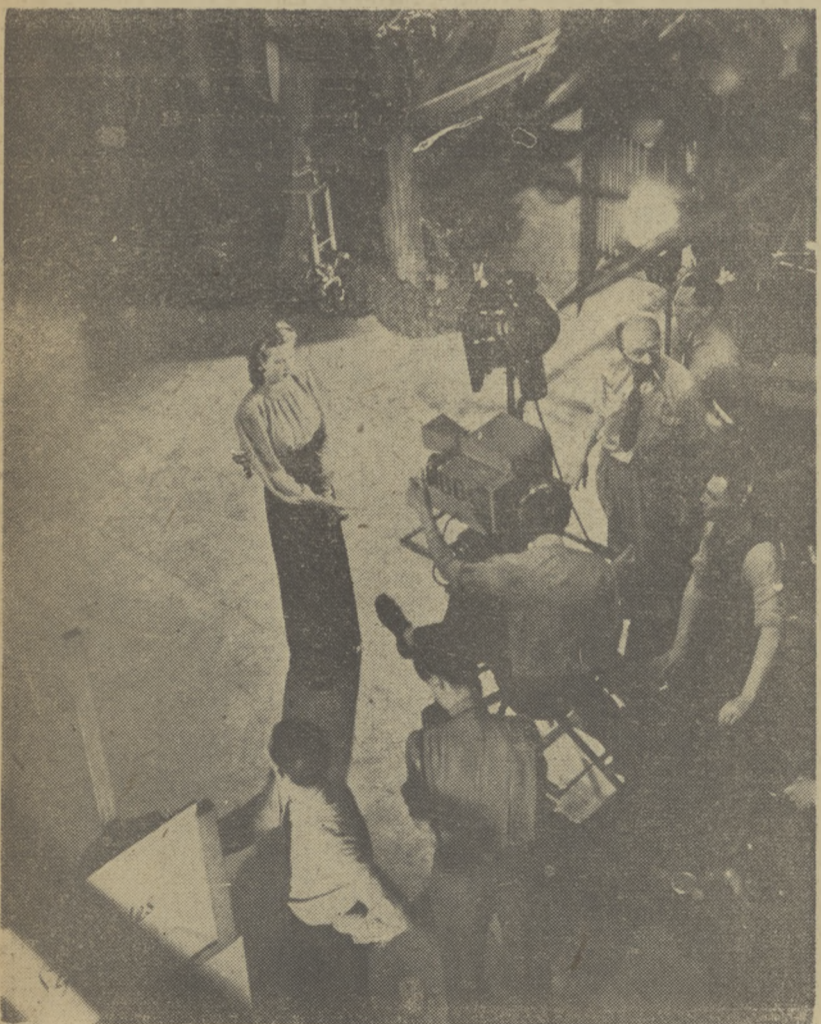
Gmach BBC w Londynie. Stąd rozchodzą się audycje na wszystkie strony świata.



Tak wygląda wnętrze nowoczesnego studia radiowego.



160-metrowy maszt radiostacji londyńskiej.



Uwaga — mikrofony i aparaty telewizyjne czynne! „Speakerka telewizyjna” — Gillian Webb zapowiada audycję.

B.B.C. MA

JESTEŚ, powiedzmy, w bardzo złym humorze, bo pieczeń podana na obiad przez twoją młodą małżonkę była, mówiąc łagodnie, okropnie przypalona; lub może spotkała cię jakaś przykreść w biurze, w którym pracujesz. Dość, że popołudnie jest deszczowe, a ty czujesz się... no, nieszczęśliwie.

W tym właśnie momencie zaczyna się rola radia. Radio od dawna jest znane jako „uśmierzyciel” niepokojów domowych, stąd też przywiązanie niektórych osób do słuchawek. „Założysz — powiadają — słuchawki na uszy, zamkniesz oczy i istnieje dla ciebie wtedy tylko audycja. Nic więcej”. Słuchawki jednak wyszły dziś z mody. Zresztą są mało warte przy dokładnym odbiorze audycji. Z głośnika więc aerodynamicznej superheterodyny rozlegnie się niski głos kobiety lub mężczyzny: „This is the BBC — European Service”. Nadajemy muzykę taneczną, w wykonaniu zespołu George'a Melachri-no". Humor, który uciekł przez żołądek, wraca ci teraz przez uszy do serca i oczu — bo właśnie lubisz jazz i lekkie piosenki. Ale — czy zastanawiałeś się kiedy, jaka to potężna organizacja, BBC: British Broadcasting Cooperation. Znasz ją z różnych długości fal i z różnych rodzajów programów. A warto wiedzieć, że z końcem roku 1947, Brytyjska Korporacja Radiowa obchodziła dwudziestopięciolatek swej pracy.

25 lat temu, na wniosek angielskiego ministra poczty, zawiązała się prywatna kompania i zakończył się w ten sposób pierwszy okres eksperymentów w dziedzinie nadawania audycji. Rozpoczęła się regularna praca codzienna. W listopadzie 1922 otwarto pierwszą stację londyńską, a w 1923 wyrosło dalszych 8 sta-

cji nadawczych, jak grzyby po deszczu. W 1926 r. z prywatnego przedsiębiorstwa przekształciła się BBC w instytucję użyteczności publicznej. Jest niezależna. Nie wyraża poglądów jakiegokolwiek partii politycznej, nie jest również tylko wykładnikiem też rządowych. Warto zacytować wyjątek z przemówienia sir Iana Jacoba — kierownika służby europejskiej BBC, jakie wygłosił on na ostatniej konferencji Stowarzyszenia Prasy Zagranicznej.

„Wiemy — powiedział — że Londyn jest jedną z największych światowych central wiadomości bieżących. Możemy więc dostarczać naszym słuchaczom rzetelnie opracowanych nowin i podawać je w obiektywny i zrozumiały dla wszystkich sposób. Pragniemy mówić ludziom nie tylko o tym, co myślą o bieżących wydarzeniach rząd angielski, lecz także o tym, co myślą obywatele W. Brytanii”.

Mam wrażenie, że dość jasno powiedziane. Ale do historii i ogólnej roli BBC będziemy jeszcze wracali niejednokrotnie w tym artykule. Tymczasem więc zajmijmy się na krótko organizacją programów.

„WILK SYTY I KOZA CAŁA”

Znany jest radiowcom całego świata stary spór: intelektualiści chcą muzyki poważnej, poezji, trudnych dramatów, a znowu zwolennicy lekkiej rozrywki pragną jazzu i humoru. Są też inni. Ci woleliby znowu, aby było jak najczęściej wiadomości, artykułów itd. Otóż BBC starała się i stara wszystkim mniej więcej dogodzić. Intelektualiści mają (wprawdzie dopiero od roku) swój własny tzw. trzeci program. Nadawany jest po godzinie 18 na falach (kto nie wie, niech zanotuje!) 514,6 i 203,5 m.

Przynosi on poważne opery, poważną muzykę dla znawców, dyskusje naukowe i klasyczne, sztuki angielskie, nie wystawiane obecnie nigdzie. A więc wszystko, czego umysł zapragnie i czego gdzie indziej nie usłyszysz. Krytycy podkreślają bowiem, że trzeci program daje pole do popisu talentom, które z powodu trudności... papierowych, mają trudności z wybić się.

Ten „intelektualistyczny” trzeci program, zajmujący 35 godzin w tygodniu, zdobył sobie, jak powiada statystyka, (bardzo skrupulatnie prowadzona we wszystkich dziedzinach pracy BBC) 350.000 słuchaczy.

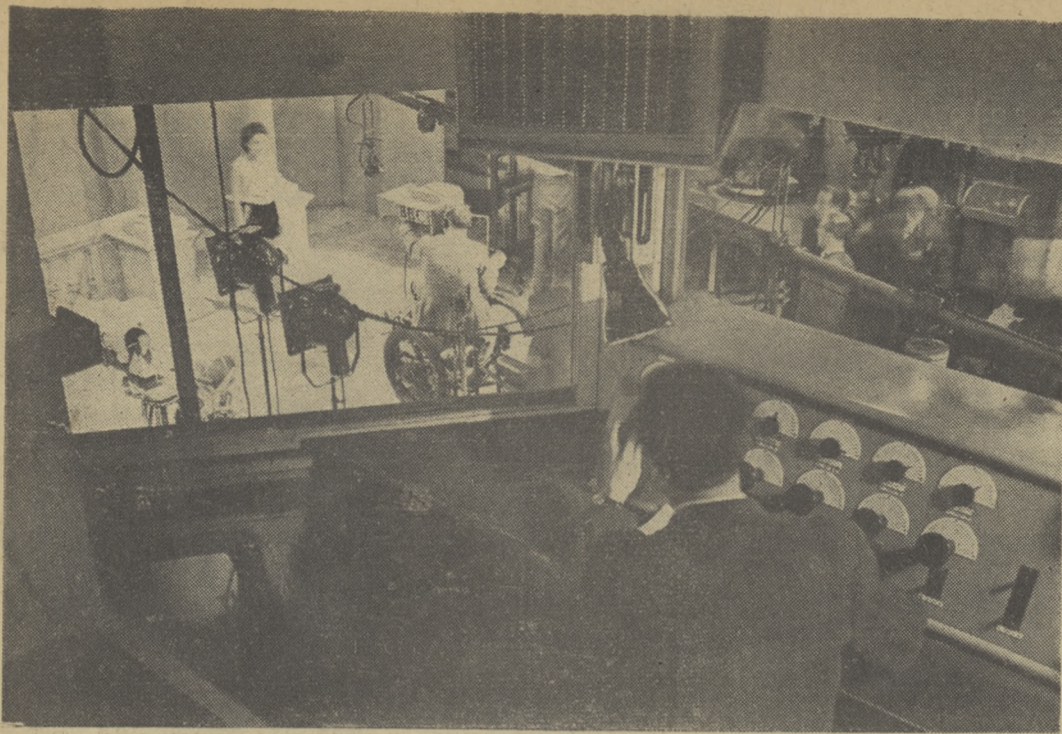
O tzw. lekkim programie dało by się bardzo dużo powiedzieć — składa się on po większej części z muzyki, ale okraszano go również dość dużą dozą żywego słowa: więc wesołe słuchowiska, dyskusje na różne tematy aktualne itp. Warto tu wspomnieć jeszcze o powieści mówionej, noszącej tytuł „Robinsonowie” — idzie ona już od kilku lat i porusza bieżące zagadnienia życia codziennego; cieszy się ogromną popularnością! Wszystko to można znaleźć na „lekkiej” fali 1500 m i 251,1 m.

9 MILIONÓW SŁUCHA RADIA

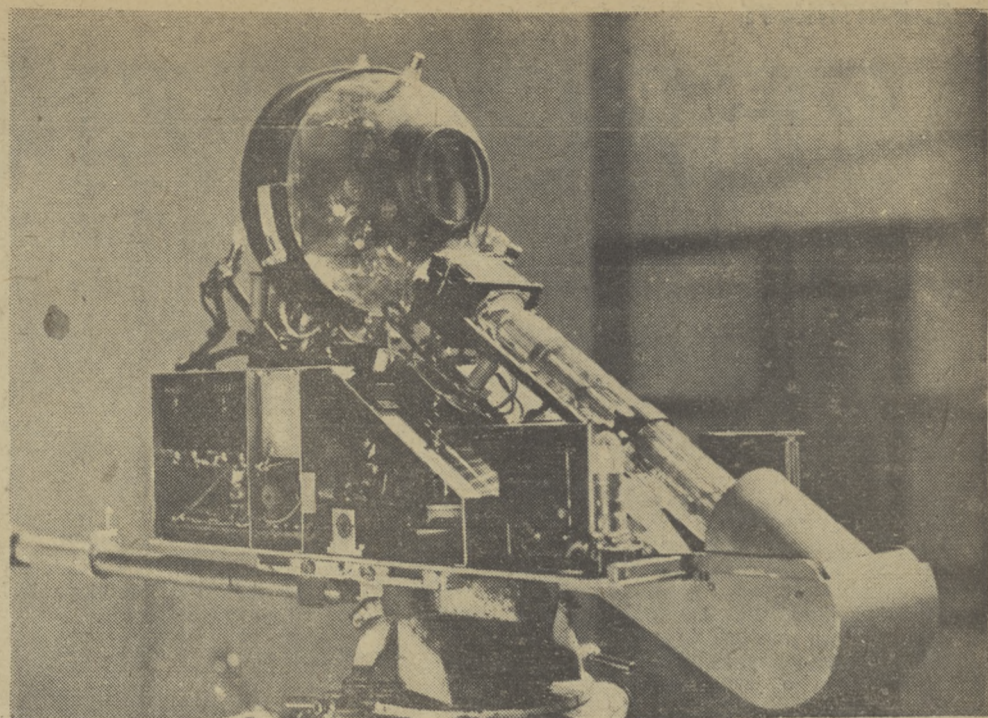
Wszystkie te rodzaje mieszczą się wygodnie w tzw. „Home Service” — jak z nazwy wynika ten rodzaj „służby krajowej” pracuje dla dwięćmilionowego „ryнку” słuchaczy angielskich. To, co najczęściej chwytamy w Europie, nadaje służba europejska (European Service). Mam w Polsce kolegę, który niedawno zainstalował sobie pierwszorzędną odbiornik radiowy. Poskarżył mi się zaraz w pierwszym liście. „Nastawiam na Londyn, to znaczy na krótkie fale, a tu gadają sobie w najlep-



Ultranowoczesne studio koncertowe BBC.



Widok z pokoju „miksera” (który reguluje siłę i barwę głosu) na studio telewizyjne podczas audycji.



Aparat do nadawania programu telewizyjnego.

25 LAT

sze po hiszpańsku, po włosku, po rumuńsku i tak ciągle w kółko. Co to za Londyn, że po angielsku prawie nie słychać. Odpisałem mu: „Wiesz co, po prostu „odpłyn” na inną falę”.

Tak, mój kolega nie mylił się wcale. „Służba Europejska BBC” nadaje dla Europy programy we wszystkich niemal językach, już od 1938 roku. Dla wielu Europejczyków audycje wysyłane podczas ostatniej wojny przez BBC były po prostu jednym z nielicznych głosów nadziei, wśród mroków okupacji niemieckiej.

BBC NA FALACH CAŁEGO ŚWIATA

Nie myślcie jednak, że BBC nadaje tylko dla Anglii i Europy. Ta olbrzymia organizacja wędruje na falach eteru po całym świecie: tzw. Zamorska Służba (Overseas Service) obsługuje (nie przerażcie się tylko długim wyliczeniem): Chiny, Japonię, zachodni Pacyfik, południowy Pacyfik, Indie, Pakistan, Cejlon, Irak, Persję, Afrykę, Gibraltar, Amerykę południową, środkową i północną, Meksyk. Zakres i bogactwo różnych programów i audycji jest tak ogromne, że doprawdy trudno się od razu we wszystkim zorientować, nawet jeżeli do pomocy ma się tak ciekawie redagowane pisma radiowe, jak „The Listener” i „London Calling”. W pierwszej chwili może się wszystko łatwo pomieścić.

AKUSTYKA W PIELUSZKACH

A teraz oglądnijmy się za siebie 25 lat BBC, to prawdziwa okazja, aby zapytać: „Coście zrobili, dobrzy radiowcy dla radości szarego radiostuchacza? Mielście orzecież aż ćwierć wieku do pracy! Gdyby zagadnąć człowieka, który od samego

początku słucha radia angielskiego: „Czy widzi pan, a raczej czy słyszy pan wyraźnie zmiany w ciągu tych 25 lat? Odparłby z pewnością: „Tttak. Nnno...” i dobrze musiałby się namyśleć, żeby dać wyczerpującą odpowiedź. Oczywiście „dosłyszalny” jest wielki postęp w dziedzinie konstrukcji programów, w sposobie pisania dramatów radiowych, w dyskusjach przed głośnikiem, w nadawaniu aktualności. Ale postęp techniczny?

Ten jest naprawdę duży, ale mimo to trudny do uchwycenia: ucho ludzkie szybko się przyzwyczaja i zapomina.

Szkoda, że tylko nieliczne „kawałki” programów nagrano przed 25 laty na płytach. Warto by sobie teraz puścić taką starą audycję, a za nią zaraz nową. Postęp „wypadłby” po prostu z głośnika. Interesuje was może, jak wyglądały studia nadawcze wtedy, gdy radio wychodziło z powijaków? Od sufitu do ziemi zwisały się wielkie kotary, podłogę okrywały grube, długowłose dywany. Chodziło o to, aby pochłonięły one rezonans, jaki grzmiał głucho w pustym studio. Niestety dywany i kotary pochłaniały głos aż zanadto i wychodził on matowy i bezbarwny, pozbawiony jakiegokolwiek głębi. A dziś? — Dziś konstrukcja ścian studiów jest bardzo skomplikowana; mimo to nie doszliśmy jeszcze do perfekcji w akustyce.

45.000 KM KABLA

Drugim bardzo ważnym elementem w procesie przekazywania audycji jest naturalnie mikrofon. Początkowo używano mikrofonów węglowych, skonstruowanych podobnie jak ówczesne słuchawki telefoniczne. Instrument ten nie zapewniał dokła-

dnego odtwarzania efektów dźwiękowych, wobec tego dość wcześnie wprowadzono mikrofon, działający na zupełnie innej zasadzie (ruchoma cewka w silnym polu magnetycznym). Okazał on się jednak zbyt prymitywny i zastąpiono go ulepszonego nieco typem węglowym. Mikrofon używany obecnie, zbudowany jest na podobieństwo dawnego, cewkowego. Pozwala na przekazywanie szerokiej skali efektów dźwiękowych i wiernie odtwarza zmiany intensywności głosu — a te dwa czynniki są najważniejsze w pracy radiowej.

W bardzo wczesnym okresie każda większa stacja nadawcza miała swój całkowicie własny program, ponieważ nie było zadawalających sposobów łączenia jednej stacji z drugą. Można się było naturalnie posługiwać zwyczajnymi liniami telefonicznymi, ale — nie potrafiły one przekazywać wymaganej ilości drgań dźwiękowych i narażały na hałas z zewnątrz. Dawniej już więc zabrano się do pracy nad połączeniem poszczególnych stacji specjalnymi liniami. Początkowo transmitowano przez nie tylko wiadomości, później zaczęło się nadawanie koncertów z sal i teatrów.

Obecnie opracowana dokładnie sieć przekaznikowa liczy sobie w całej Anglii 45 000 km, a słuchaczowi trudno jest naprawdę wykryć, czy słucha audycji stacji miejscowej, czy też jakiejś stacji oddalonej o 800 km.

FOOTBALL PRZEZ GŁOŚNIK

Wspominaliśmy wyżej o tym, że nie nagrywano początkowo programów na płyty. Regularne nagrywanie programów zaczęło się na rok lub trochę więcej przed wybuchem ostatniej wojny. Wojna rozszerzyła

(Dokończenie na str. 10)



Podczas wojny korespondenci BBC nagrywali dźwięki „wojenne”, aby dzisiejszemu „pokojowemu” radiosłuchaczowi wydawało się, że bierze udział w prawdziwej bitwie. Na zdjęciu korespondenci „dźwiękowi” przy pracy.



„Służba Europejska BBC”: kończy się ostatnia próba słuchowiska przed audycją. Za chwilę no sygnał z amplitikatorni dźwięki pójdą w eter.



BBC nadało ostatnio serię audycji o podróży do bieguna południowego i bohaterkiej śmierci kapitana Scotta. Narratorem był syn kapitana — Peter Scott. Oto fragment takiej audycji.



Widok na amplitikatornię. W środku „wzmocniacz”, po prawej i lewej — aparaty do nagrywania płyt.

HENRY REED

CZTERY POWIEŚCIOPISARKI ANGIELSKIE

Ogromny wpływ na współczesną beletrystkę brytyjską wywarli trzej pisarze tej miary, co T. Hardy, H. James i J. Joyce: od Hardy'ego, powieściopisarze otrzymali w spadku poetyckość i zarazem zwartość konstrukcji, od H. Jamesa subtelność i psychologiczną ciekawość, a Joyce, prócz innych zasług, ma i tę: nie-



Virginia Woolf

wątpliwie odmłodził język angielski. Należy tu wymienić jeszcze dwóch autorów, których zakres był wprawdzie mniejszy, ale wpływ równie widoczny. Są nimi E. M. Forster i VIRGINIA WOOLF.

*

Ta ostatnia wysuwa się na pierwszy plan w literaturze powieściowej. W r. 1941 popełniła samobójstwo, a jej trzy książki, wydane pośmiertnie, nie są zapewne jej ostatnim słowem; należy ona do tych rzadkich autorów, których nawet ulotne myśli i niedokończony zdania będą dla nas miały wartość.

„Death of a Moth” (Śmierć motyla) jest to zbiór esejów, napisanych z zadziwiającym wdziękiem, charakterystycznym dla wszystkich jej prac krytycznych. „A Haunted House” (Dom, w którym straszycielski szereg krótkich opowiadań, posiadających te wszystkie zalety, które cechują większe prace V. Woolf — czarodziej-ski wprost zmysł obserwacji, najsubtelniejszą wrażliwość i pełne miłości opanowanie języka i jego rytmu; wśród tych osiemnastu opowiadań niektóre są tak krótkie, że można je nazwać poematami prozą. Wszystkie posiadają ten sam nieuchwytny nastrój, którym V. Woolf umie się tak precyzyjnie posługiwać. Trzeci tom „Between the Acts” (Między aktami, 1941) jest szczytowym osiągnięciem wśród pośmiertnych dzieł autorki. Warto pokrótce przypomnieć etapy jej rozwoju. Pierwsze jej dwie powieści, „The Voyage Out” i „Night and Day” nie zapowiadają jeszcze odwrócenia się od tradycyjnych form powieści. Dopiero w r. 1919, w esaju o współczesnej beletrystyce, V. Woolf wyraźnie wypowiedziała swe niezadowolenie wobec metod Galsworthy'ego, Benneta i Wellea. Stwierdziła, że pisarzom tym brak poczucia istotnej treści życia, która w ich powieściach, mimo całego ich ożywienia, zupełnie się gubi. Muszę zacytować pewien ustęp z tego esaju, ponieważ jest to jedno z owych oświadczeń, które się przyczyniły do wielkich zmian w powieściopisarstwie.

„Przypatrzmy się na chwilę przeciętnemu umysłowi podczas przeżyć dnia codziennego. Umysł ten otrzymuje miliard wrażeń, związanych, fantastycznych, przelotnych albo wyrzuty niby ostrzem stali. Wrażenia te nadchodzą ze wszystkich stron nieustanną kaskadą niezliczonych atomów i w miarę jak ulewa opada, kształtuje się życie poniedziałkowe czy wtorkowe ze swą odwieczną różnorodnością, zaś akcent ważności kładzie się coraz to na czymś innym. Z tego powodu, gdyby pisarz był człowiekiem wolnym, nie zaś niewolnikiem, gdyby mógł pisać tak, jak chce, a nie tak, jak musi, gdyby mógł oprzeć swą pracę na swym własnym poczuciu, a nie na konwencjonalnym zwyczaju, nie byłoby tragedii, ani spraw miłości, ani katastrof w przyjętym dotychczas stylu. Życie, to nie szereg symetrycznie poustawianych lampek; życie to świetlista aureola, na wpół przetrzyśnięta zasłoną, w którą jesteśmy spowici od początku swia domości aż do jej końca. Czwą zadanie powieściopisarza nie polega na tym właśnie, by zaznaczyć nas w tym zmiennym, z tym nieznanym

...w tym zmiennym, z tym nieznanym

...i nie ujętym w formułki duchem, bez względu na jego skomplikowane błędności?”

W chwili, kiedy V. Woolf pisała te słowa, „Ulissesa” (Joyce'a) drukowano w odcinkach w czasopiśmie „The Little Review”, to też nie ulega wątpliwości, że dzieło to wywarło wpływ na wydaną w 1922 książkę V. Woolf, „Jacob's Room”, która ma zupełnie tę samą konstrukcję co znakomita powieść Joyce'a. Jest to niewielkie dzieło, choć obejmuje długi okres czasu; daje obraz młodego człowieka, zestawiony z fragmentarycznych spostrzeżeń, przekazywanych przeważnie za pośrednictwem świadomości otaczających go osób. Znamienna ta książka otwiera wprawdzie nowy etap, ale jest to jedynie zbiór wspaniale wykonanych fragmentów, nie tworzących jednolitej całości. W następnych swych powieściach „Mrs. Dalloway” i „To the Lighthouse” (Ku latarni morskiej) V. Woolf potrafiła nadać treści poetyczną albo — powiedzmy — muzyczną formę. „To the Lighthouse” jest podzielona na działy, które symbolizują przerywane światło latarni morskiej — konstrukcja powieści przywodzi na pamięć niektóre chwytły, których często używa Joyce. „The Waves” (Fale) uznano za arcydzieło autorki, wreszcie „The Years” (Lata), bardziej „normalna” powieść, która przeważyła ilość czytelników właściwie rozczarowała. Dla mnie najlepszą z jej książek jest „Between the Acts” (Między aktami) — mimo swego ogromnego zasięgu, książka jest zwięzła, nie obciążona afektacją, której nie całkowicie pozbawione są niektóre z najlepszych, wcześniejszych prac V. Woolf.

Tematem jest tu historyczne widowisko, odbywające się w ogrodzie wiejskiej posiadłości. Między jednym a drugim aktem widowiska i między jednym a drugim aktem historii (obu wojnami światowymi) przedstawiona jest męka obecnej chwili — nieporozumienie między Lą a jej mężem. Wokół tego incydentu rozpostarte są nasze prostackie poglądy na historię współczesną i nasze mełne wiadomości o czasach prehistorycznych. Całość autorka potrafiła powiązać z siłą, którą zawsze umie ukryć pod pozorami łagodności — kamuflaż ten, który można spoznać we wszystkich jej dziełach, wydaje się czasem nie całkiem potrzebny. W „Between the Acts” rzecz ma się jednak inaczej; warto zacytować parę zdań końcowych tej powieści: „jako doskonały przykład jej rzemiosła, w którym często osiąga prawdziwą wielkość. Jej zmysł tragizmu odśladnia się tu najwyraźniej. Pod wieczór owego dnia, Lą i mąż jej, Giles zostają sami: „Zostawisz samą, po raz pierwszy tego dnia, milczeli. W tej samotności wyszła na jaw wrogość; a także miłość. Zanim zasną, będą musieli od siebie walczyć; po tej walce obejmą się. Z tego objęcia może narodzić się nowe życie. Ale najpierw muszą walczyć, jak pies z wilczycą, w sercu ciemności, na polach nocy. Lą wypuściła z rąk robotę. Wielkie, uszaste fotele wydawały się teraz olbrzymie. I Giles także. I także Lą, na tle okna. Okno było pełne bezbarwnego nieba. Dom przestał być schronieniem. Była to noc, ta sama, która istniała, zanim wybudowano drogi, czy domy. Była to noc, którą mieszkańcy Jaskiń śledzili z jakiegoś wznieślenia, pomiędzy skałami. Potem zasłona się uniosła. Przemówili”.

W POSTACIACH powieści I. COMPTON BURNETT udratyzowana jest walka słabych z silnymi, a jeżeli słabych jej postaci nie można nazwać szczególnie dobrymi, to stanowczo trzeba stwierdzić, że jej silni ludzie są po prostu źli. Dobroć u tych nielicznych mężczyzn i kobiet, którzy ją posiadają, świeci jak dalekie słońce przez zamurzynięte okno, i przed; czy później była zaćmiona. Książki jej opisują domowe zbrodnie, do których niierzadko należy morderstwo; wyrachowane łańdactwo niektórych jej postaci jest zapewne przyczyną, dla której książki te porównuje się czasem do dramatów elzbietańskich.

Panna Burnett zaczyna od dość prostego ćwiczenia w kryminalistyce. Pierwsza jej powieść, „Pastors and Masters”, opisuje nauczycieli i profesorów i ich żony i córki, a chodzi o jakiś wykradziony z uniwersytetu rękopis. Jeden z profesorów, w przekonaniu, że autor rękopisu już nie żyje, próbuje się pod niego podszycić; tymczasem okazuje się, że autor nie tylko żyje, ale jest nim najlepszy przyjaciel profesora. Nie dochodzi mimo to do zatargu. Jest tu więc mowa o zbrodni, ale nie nazy-

...wa jej się tym określeniem — miłk jej nie piętnuje, nie ma za nią kary, ani zadośćuczynienia, nie ma też tym bardziej mowy o wyrzutach sumienia. Istnieje — po prostu, choć nie całkiem jasno. Panna Burnett w dalszych swych powieściach rozszerza i pogłębia to podejście, aż w czwartym z kolei jej dziele — „More Women Than Men” (Więcej kobiet niż mężczyźni), natrafiamy na postać kobiecą, której złość rozwija się równie powoli i groźnie jak sploty węża — posiada też równie zjadliwy język. Józefina Napier jest chyba jedną z najczarniejszych postaci w literaturze, mimo to jest niesłychanie żywa.

Jest żywa, ale nie naturalistyczna. Panna Burnett ma własny **genre** i od pierwszej swej książki występuje w pełnym uzbrojeniu, zdecydowana przeprowadzić swoją kampanię na obrany przez nią samą teren. Mało który autor może się poszczycić napisaniem tak bezbłędnie pierwszej powieści, jaką jest „Pastors and Masters”, w której są również wszystkie elementy późniejszych dzieł p. Burnett. Książki jej, to prawie wyłącznie zwięzłe, stylizowane rozmowy; rozmyślenie nie ma w nich poczucia miejscowości. Co najwyżej możemy sobie stworzyć jakies własne wyobrażenie miejsca, np. domu, w książce „A Family and a Fortune”; ustępy między poszczególnymi rozmowami są czymś w rodzaju wskazówek dla reżysera, zaś postacie, w miarę ukazywania się, są dość dokładnie opisane. Rzadko kiedy zostajemy z nimi sam na sam, a nigdy nie chodzi autorce o to, byśmy się wzięli w ich myśli, czy punkt widze-



Miss Compton Burnett

...nia. W „Pastors and Masters” jedna z postaci zostaje co prawda na chwilę sama: chwile tę bohater powieści poświęca na powtórzenie sobie ogłoszonej, dopiero co przemowy, „z pewnymi dodatkami, które mu dopiero teraz przyszyły na myśl”. Takie chwile są w książce panny Burnett bardzo rzadkie i rzadko są niewinnie spędzane.

Mimo, że **genre** panny Burnett na pierwszy rzut oka wprawia czytelnika w zakłopotanie, to niewątpliwie książki jej czyta się z przyjemnością — trzeba tu jeszcze dodać, że żaden z autorów współczesnych nie umie tak wyraźnie jak ona scharakteryzować licznych postaci, występujących w jej powieściach. Należy wymienić następujące: „Brothers and Sisters”, „Men and Wives”, „A House and its Head”, „Daughters and Sons”, „Parents and Children”, „Elders and Betters”.

*

ELISABETH BOWEN jest zupełnie innego typu autorką, niż I. Compton Burnett, a różni się od niej zarówno uczuciem jak i techniką. Zło nie jest dla niej pojęciem oderwanym, działała na niewinnych jedynie za pośrednictwem otoczenia, a tragicznym nieomal tematem jej książek

...jest zetknięcie się niewinności z doświadczeniem przez innych złem. Oto wątek najdłuższej z jej powieści „The Death of The Heart” (Śmierć serca) oraz „The House in Paris”. Nie jest wcale przypadkiem, że w swej niedużej książeczce o angielskich powieściopisarzach tak pochlebnie wyraża się o trzech bardzo różnych autorach, o Jane Austen, Thomasie Hardy i Henry Jamesie. Mimo że żadnego z nich nie nasładowuje, ma z każdym wiele wspólnego. Jej talent do komedii salonowej, bystre dostrzeżenie śmieszności t. zw. towarzysztwa, jak zawsze w angielskich parzy przywodzą na pamięć Jane Austen. Z. T. Hardy łączy ją kult dla atmosfery i wykończony formy. Powieści jej, mimo całej ich delikatności, mają nieszczęśliwie solidną budowę. Zaś w książce „The House in Paris” i w napisanych później nowelach, podjęła zamiłowanie H. Jamesa do znalezienia w powieści pretekstu dla rozwiązywania artystycznych problemów. I jeszcze, podobnie jak Jamesa, trawi ją ciekawość świata nadprzyrodzonego, której wszakże nie można nazwać wiarą.

Proza jej wyróżnia się subtelnością. Nie będąc przesadnie efektowna, ma dużo spostrzegawczości i dowcipu, które pozwalają jej z umiarem pomijać konwencjonalną formę zdania, a jej dar poetycki sprawia, że umie skoncentrować wzruszenie w jakiejś sytuacji, czy w jakimś biegu myśli, w niezapomnianym szeregu słów. Podczas wojny wydała dwa duże zbiory nowel, „Look at All Those Roses” (Spójrz na te róże) i „The Demon Lover” (Demoniczny kochanek). Ta ostatnia książka jest dla mnie najlepszym w obecnej literaturze obrazem nastrojów, panujących w Anglii podczas ostatniej wojny. Wojna i jej nieuchwytnie destrukcyjne skutki są nią wiążącą ten zbiór opowieści. Każda z nich wyraża poczucie tego rozkładu duchowego, który, gdy zamilknie wrzawa i wrzask i samooszukiwanie się, jest tak dotkliwą pozostałością wojny. To co w czasach pokojowych jest podłością, np. cudzołóstwo w noweli „Pink May” (Różowy maj), staje się jeszcze smutniejszą podłością podczas wojny. Nie chcę przez to zaprzeczyć wywołanemu przez wojnę bohaterstwu — chcę spojrzeć w oczy czemuś bardz jej ponuremu, widocznemu poza nią: „Kiedy nam nie zostanie nic, prócz naszej zwierzęcej odwagi, będziemy po prostu tylko zwierzętami”. To samo implikuje również najlepsza z powojennych książek p. Bowen: „The Happy Autumn Fields” (Szczęśliwe jesienne pola), w której, dzięki nadprzyrodzonej nadczasowości, przeszłość stołoko w oko z przyszłością. Mary, młoda dziewczyna w zbombardowanym domu, pamięta świat przedwojenny tylko przełotnie i skarży się w takich słowach:

„Obecnie znamy tylko niewygodę, nie zaś smutek. Wszystko daje się łatwo sproszkować dlatego, że jest wyschnięte na budył; dziwne tylko, że robi tyle hałasu. Widocznie źródło, czy rdzeń wysechl, czy też tętno się zatrzymało, zanim ty i ja zo-



Elisabeth Bowen

...stałmy poczuci. Tyle przepływało przez ludzi, a tak mało przepływa przez nas. Został mi urwynek wyrwany z jakiegoś dnia, o którym nie wiem, czy był, kiedy i gdzie; i jakże mam teraz pomagać w ułożeniu tego urywka w jakiś wzór, w tej marnej tkaninie, w której wszystko jest zrobione? Czasami zmieniam się w osobę, prześladowaną przez sny. Nie mogę zapomnieć klimatu tych godzin. Albo życie w tym napięciu —

...pełne wydarzeń, szczęśliwe? nie, ale naciągnięte jak struny harfy”.

*

Należy tu wspomnieć jedną z najznakomitszych powieści wydanych w Anglii w ostatnich latach: „The Ballad and the Source” (Ballada i źródło) ROSAMUND LEHMAN. I tu można spojrzeć silny wpływ Jame-



Rosamund Lehmann

...sa. Najłatwiej omówić tę książkę, zaczynając od jej tytułu. Ballada, jest to poemat oparty o jakiś historyczny wypadek, o którym wieść dotarła do nas w różnych, często sprzecznych ze sobą wersjach. Źródło, z którego ballada pochodzi, pierwotna akcja, stają się coraz to odleglejsze, w miarę jak czas i wielokrotne powtarzanie opowieści przekraczają ją, a nieraz zupełnie przekraczają ją. Tak właśnie ma się rzecz z dziejami pani Jardine, które są tematem tej powieści. Opowiada o nich małe dziecko, któremu różne osoby przedstawiają różne aspekty historii tej pani. Dziecko wydaje się ona wcieleniem dobroci i mądrości — tak też pani Jardine myśli sama o sobie. Zadaniem autorki jest odświeżyć pamięć pani Jardine — za pośrednictwem istoty, która z tej mściwości zupełnie sobie nie zdaje sprawy, przedstawiając jej tragiczne przyczyny i perwersję, którą udaje się jej zarazić innych. (Autorka sugeruje, że zbrodnicość jest rodzajem obłąkania). Nie należy zapominać, że słowo „źródło” ma podwójne znaczenie — wyraża się ono właśnie w tym, co mówi pani Jardine: „Żywe źródło, które bije w niezmiernych głębściach ciemności i przepływa przez każdą żywą istotę, od pokolenia do pokolenia. Czasem źródło jest zduszone. Wtedy ludzie żyją wątłym, niepewnym życiem, a korzenie ich są odcięte od gleby, która powinna je karmić. Oto co zdarza się ludziom, kiedy miłość zostaje zdradzona, zamordowana”. Słowa te w ustach pani Jardine są dwuznacznym samousprawiedliwieniem. Ale w nich ujęta jest myśl przewodnia książki i to, że autorka wkłada je w usta właśnie pani Jardine, jest ciekawym i psychologicznie słusznym chwytem.

Książka ta jest naprawdę wspaniale napisana, trochę mniej tylko raz zbytnia staranność, z którą wycelowana jest indywidualność narratorów. H. James byłby oczywiście wszystkim swym postaciom pozwolił mówić tym samym językiem — panna Lehmann może świadomie nie zgadza się z tą metodą i dlatego tak przesadnie charakteryzuje swe osoby; oryginalny sposób bycia starej bony i szkockiej ciotki, jest sam w sobie zabawny, ale pomiekąd rozprasza uwagę. Przez charakterystykę dzieci autorka wszakże umie wstrząsać ukazać spacje okresu ich dorastania.

Fabuła „The Ballad and the Source” zwraca uwagę na fakt, że we współczesnej, nie tylko angielskiej, powieści temat dzieciństwa powraca bardzo często. Prawie każdy powieściopisarz angielski próbuje temat ten poruszyć — przyczyną jest tu może coraz większa uwaga, którą dzieciństwu poświęcają psychologowie. Inne przyczyny tego zainteresowania są wszakże ważniejsze — w naszym ponurym świecie uczymy się cenić względnie jasne wspomnienia. Dziecko może być nieszczęśliwe, ale nigdy nie jest nim bez reszty. Szczęście dziecka, to nie tylko brak bólu; posiada ono jakąś niewinność, która nie może być cechą szczęścia ludzi dorosłych, jest ono bowiem u nich zbyt złożone. Łatwo zatem zrozumieć, że nawracamy i próbujemy odzyskać i zrozumieć tę utraconą możliwość Raju.

Uwaga

W związku z prośbami Czytelników, zawiadamiamy, że pisma i publikacje angielskie znajdują się w poczekalni naszej Redakcji, gdzie są do dyspozycji Czytelników codziennie od 10—13 i od 14—16.

B. B. C. MA 25 LAT

(Dokończenie ze str. 7.)

jeszcze bardziej technikę nagrywania programów przy pomocy płyt, tak, że dziś aparat do nagrywania, który w razie potrzeby potrafi także odegrać to, co zanotował, jest nieodłącznym towarzyszem radiowca w każdym wielkim centrum nadawczym i nagrywa tygodniowo 5.000 płyt.

Różnica między żywą, a odegraną audycją jest normalnie nie do uchwycenia. A jakaż to przyjemność słuchać wieczorem, dajmy na to, międzynarodowego meczu futbolowego, na którym nie mogło się być w ciągu dnia: „Lewy napastnik Hondurasu prowadzi piłkę — ryczy snaker — już, pod bramką, bramkarz wybiega, obrońcy atakują napastnika. Proszę państwa, szkoda, że tego nie możecie zobaczyć!“ Tak, nie można chyba zaprzeczyć, że nagrywanie audycji to jedna z podstaw pracy radiowej.

NADAJNIKI I ZASIĘG

Warto podać jeszcze kilka informacji o nadajnikach. Pierwsza faza rozwoju BBC — to 9 półtora kilowatów, wzmocnionych później przez około 10 stacji przekątnikowych, każda o sile 1/4 kilowata.

Rezultat: 60—70% ludności (biorąc ogólnie, nie wg. ilości aparatów radiowych) miała możliwość wysłuchania jednego programu. Później zasięg ten wzrósł do 80% przez wprowadzenie silnej, długofalowej stacji w Daventry. Obecnie dawne stacje mają już po około 100 kilowatów w antenie, a długofalówka aż 150. Toteż zasięg wzrósł teraz do 97% ludności dla dwóch programów, a 50% może słuchać tzw. trzeciego programu, o którym wspominaliśmy wyżej. Najbardziej zainteresują jednak słuchaczy nie mikrofony, nie nadajniki, lecz właśnie odbiorniki. Stare kryształkowce nie miały wielkiego pola do ponisu. Były mało selektywne i o bardzo ubogim zasięgu. Nie miały prawie żadnej innej wartości, oprócz... uśmierzania kłótni rodzinnych.

Przyszły więc aparaty z głośnikami, zresztą bardzo podtyłymi, z muzycznego punktu widzenia.

Celem ludzi nadających audycje jest przede wszystkim wzorowa jakość transmisji. Odbiór stoi na drugim miejscu. Tymczasem odbiorniki użyskały dziś tak wysoki stopień rozwoju, że właściwie potrafią oddać wiernie wszystko to, co się nadaje.

TELEWIZJA NA CODZIEN

Najbardziej jednak „wizualną“ dziedziną rozwoju radia jest telewizja. Ale w W. Brytanii, która bodajże jedna ze wszystkich państw europejskich nadaje regularne audycje telewizyjne, istnieje dotychczas tylko 25.000 telewizorów. Pierwsza audycja tego rodzaju miała miejsce w 1932 r., a nadawanie codziennych programów rozpoczęło się już w 1936 r. Mimo to rozwój telewizji nie idzie tak szybko naprzód jak inne dziedziny radiotechniki. I zapewne nieprędko wszyscy będą mogli nie tylko słyszeć, lecz i oglądać wydarzenia na własnym domowym ekranie.

KRÓTKIE FALE I PRZYJAŹŃ PRZEZ RADIO

Wspominaliśmy już na początku o programach radiowych dla całego niemal świata. Nie można sobie wyobrazić tak ogromnego zasięgu BBC bez — krótkich fal radiowych. Pierwsza stacja krótkofalowa dla Imperium została otwarta w 1928 r. Posługiwała się ona tylko dwoma nadajnikami o mocy 15 kw każdy. Postęp w tej dziedzinie był bardzo szybki. W momencie gdy to piszemy, BBC posługuje się około 37 nadajnikami, z których najsilniejsze mają moc 100 kw w antenie. Mimo tych wszystkich kroków naprzód, trudno powiedzieć, że BBC osiągnęła już szczyt swego rozwoju. W każdym razie jest ona największą chyba na świecie organizacją radiową, a zasięg jej pracy jest równy wysiłkowi jej pracowników. Zacytujemy na koniec kilka słów z przemówienia kierownika Europejskiej Służby Radiowej BBC sir Jana Jacoba: „Program międzynarodowy, powiedział on — może być przekleństwem albo błogosławieństwem. My widzimy jednak realne wartości w łączeniu i zaprzyjaźnianiu ludzi przy pomocy radia. W tym sensie program międzynarodowy może stać się na prawdę cenny!“



CZTERY KOMINKI W JEDNYM

NOWY typ kominka raz na zawsze usunął przykrości, związane z rozpalaniem ognia w lodowatym pokoju, a nawet zwalnia od konieczności rozpalania ognia w ogóle, jeżeli kominek jest zarazem między niewyciąsającym piecem. Model kominka „Riva“ można, przesuwać odpowiednią płytę, zmienić na zwykły piecyk elektryczny, albo na normalny kominek albo na oiecyk o powolnym spalaniu, wreszcie można go użyć do ogrzewania wody w standardowym boilerze. Kominek ten jest zaopatrzony w kratę zabezpieczającą i w automat rozprowadzający ogrzane powietrze. Na lato można palenisko zamknąć odpowiednią płytą. Dla posiadaczy takiego kominka premia asekuracji domu od pożaru jest obniżona o 20 procent, kominek bowiem jest cały z metalu. Wykończony ogniotrwałym lakierem w dowolnym kolorze, kominek ten da się włączyć do każdego normalnego typu przewodów kominowych.

Nie miłszego nad ogień na kominku, ale też nic gorzego nad żar z kominka który piecze w twarz, a plecy pozostawia w temperaturze podbiegunowej. Kominek „Riva“ jest zaopatrzony w specjalne ściany z których ciepło promieniuje na cały pokój, a umieszczony w nim automat rozprowadza gorące powietrze na odległość kilku metrów.

PODNIÓSŁSZY ruszt elektryczny pani podkłada ogień pod ułożony za rusztem węgiel, następnie spuszcza zewnętrzną, metalową płytę, by kominek dobrze „ciągnął“ i w kilka minut ma już rozpalony ogień, uniknąwszy ryzyka podpalenia włosów, brwi a nawet całej kamienicy, które zawsze grozi przy rozpalaniu ognia za pomocą papieru.

TELEFON dzwoni — czy też trzeba nastawić ziemniaki; mała córeczka musi zostać chwilę sama w pokoju — pani spuszcza kratę zabezpieczającą i wychodzi — ani iskry ani popiół nie mogą już wypaść z kominka; dziecku nic nie grozi.

RANO miło się ubierać przy elektrycznym kominku, który w mię odprzął wyziebiony przez noc pokój.

PRZED udaniem się na spoczynek pani przykrywa żar w kominku żużlem i popiołem, spuszcza zasuwę i idzie spokojnie spać. Rano porusza niewygasły żar, dokłada trochę węgla, spuszcza zasuwę do połowy, by kominek dobrze „ciągnął“ i w parę minut ogień znów huczy wesoło!



ROK 1947 W SPORCIE



Fragment meczu rugby między reprezentacją Anglii i Szkocji.



Kanadyjka — Barbara Ann Scott została mistrzynią Europy w jeździe łyżurowej na międzynarodowych zawodach w Davos



„Charlton Athletic” po zwycięstwie nad „Burnley” zdobył puchar Angielskiego Związku Piłki Nożnej.



„Fuks” — „Caughoo”, wygrał Grand National Steeple-chase. Oto fragment biegu.



Reg Harris — najlepszy kolarz brytyjski zdobył tytuł kolarskiego mistrza świata na międzynarodowych zawodach w Paryżu



Międzynarodowe mistrzostwa lekkoatletyczne Anglii w White City: pierwszy na 880 jardów był Belg — Brancart, drugi — Vade (Norwegia) — trzeci Arthur Wint (W. Brytania).



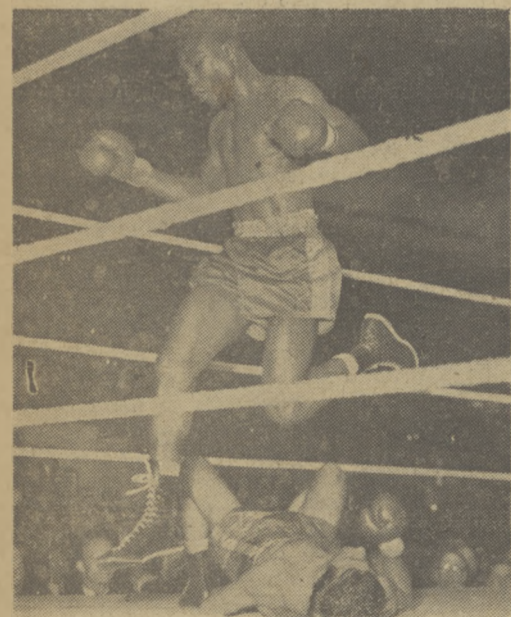
Z mistrzostw pływackich Anglii: do zdjęcia pozuje drużyna walijska.



Ciekawy moment z meczu cricketa Pol. Afryki — W. Brytania.



Pierwsze rakiety Anglii: Butler, Barton, Stowe, Paish i Moltram, na korcie stadionu Legii w Warszawie.



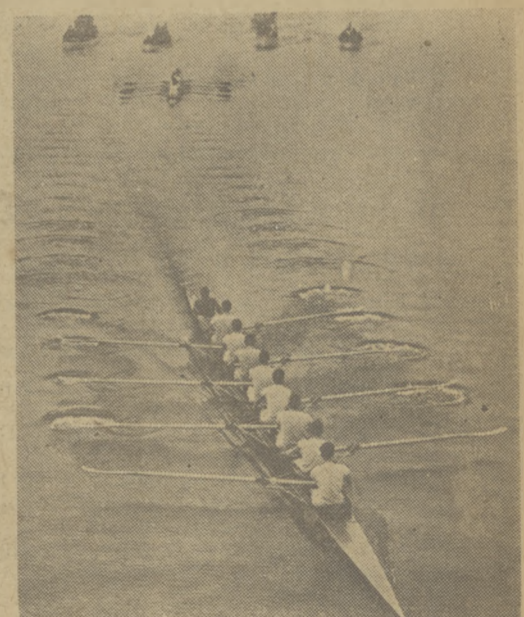
Z zawodów bokserskich o mistrzostwo Anglii Anderson, zawodnik z Brytyjskiej Gujany w efektownym skoku przez ciało powalonego przeciwnika, Andersona zdyskwalifikowano jednak w 8 rundzie.



O pierwszeństwo w rzucie ciężarem w ramach t. zw. „gier szkockich” walczyli zawodnicy szkoccy w Ballater.



Holenderski zawodnik J. Bresser w rzucie dyskiem na stadionie White City w Londynie.



Doroczny wyścig ósemek Cambridge—Oxford przyniósł drużynie Cambridge zwycięstwo o 10 długości.