



**A Gas Mask requires
1.11 pounds of rubber**



**A Life Raft requires
17 to 100 pounds of rubber**



**A Scout Car requires
308 pounds of rubber**



**A Heavy Bomber requires
1,825 pounds of rubber**

**America needs your
SCRAP RUBBER**

Z lewej: Akcja „Ameryka potrzebuje twojej zużytej gumy” – ulotka wyjaśniająca, ile potrzeba gumy do produkcji maski przeciwgazowej, pontonu, wojskowego samochodu i bombowca. Obok: miejski ogródek przydomowy jako źródło warzyw i owoców.



karane grzywną do wysokości 10 tys. dol. – równowartością kilkuletniego przeciętnego wynagrodzenia.

Przy ustalaniu kartkowych przydziałów organizatorzy reglamentacji sięgnęli po prace naukowe pionierów dietyki – Brytyjczyków Elsie Widdowson i Roberta McCance'a z wydziału medycyny eksperymentalnej Uniwersytetu Cambridge. Ich prace nad chemicznym składem ludzkiego ciała i niezbędnymi do jego funkcjonowania składnikami zostały wykorzystane po raz pierwszy w 1940 r. przez rząd Wielkiej Brytanii przy wprowadzaniu wojennego racjonowania żywności w tym kraju. Brytyjskie doświadczenia stały się wzorem dla Ameryki nie tylko przy ustalaniu wysokości przydziałów, ale także organizowaniu wsparcia dla wojennego zaopatrzenia.

W kraju rozpoczęła się promocja *victory gardens*, służących uprawie warzyw, które miały stać się ważnym składnikiem wojennej diety. W całych Stanach powstało 18 mln ogródków zwycięstwa (z czego 12 mln w miastach), a ich roczna produkcja wynosiła 9–10 mln ton – tyle samo co komercyjna. Zainicjowano też ogólnonarodową modę na domowe przetwórstwo. O ile w 1942 r. sprzedaż zestawów do wekowania wynosiła 66 tys. sztuk rocznie, to rok później było to już pięć razy tyle. Wojenna propaganda promowała też tańsze niż mięso źródła białka, na przykład twaróg – w czasie wojny jego spożycie wzrosło pięciokrotnie.

Na kartki Amerykanom przysługiwało tygodniowo pół funta (0,225 kg) cukru. Przydział mięsa był uzależniony od wieku. Dzieci do 8 lat miały prawo do trzech czwartych funta (0,34 kg) mięsa na tydzień, dla tych od 8 do 12 lat norma była dwukrotnie większa, a dla osób powyżej 12 lat wynosiła 2,5 funta (1,13 kg). Znacznie gorzej było z kawą, której racjonowanie rozpoczęto pod koniec listopada 1942 r. Początkowo przydział wynosił 1 funt (0,45 kg)

na pięć tygodni, co stanowiło około połowy przedwojennego spożycia. Później norma ta musiała wystarczyć na 6 tygodni. Powodem nie była niemożność importu (producentami kawy były niebiorące udziału w wojnie kraje Ameryki Łacińskiej), ale brak statków: większość floty została skierowana do transportu strategicznych materiałów wojennych i sprzętu wojskowego.

O ile Amerykanie pokornie zaakceptowali ograniczenia w sprzedaży innych produktów żywnościowych, o tyle brak kawy budził wyraźne i powszechne niezadowolenie. W rezultacie rząd USA potraktował ją jako surowiec strategiczny i już w lipcu 1943 r., po niespełna 8 miesiącach reglamentacji, kartki na kawę zniesiono. Był jednak jeszcze jeden produkt, którego brak dawał się wyraźnie we znaki – benzyna.

Jeżdżąc sam, wozisz Hitlera

Pierwszym towarem, który padł ofiarą reglamentacji już pod koniec 1941 r., były opony samochodowe. Wiązało się to z faktem, że Holenderskie Indie Wschodnie (obecnie Indonezja) znalazły się pod japońską okupacją, a stamtąd właśnie pochodziło 90 proc. importowanego do USA kauczuku. Stał się on najbardziej poszukiwanym w Stanach towarem, a w kraju rozpoczęto ogólnonarodową akcję pod hasłem *America needs your scrap rubber* – Ameryka potrzebuje twojej zużytej gumy. W miastach pojawiły się plakaty pokazujące, ile tego surowca jest potrzebne do produkcji sprzętu bojowego – od 0,5 kg na maskę gazową do 850 kg dla ciężkiego bombowca.

Konsekwencją braku gumy było wprowadzenie całkowitego zakazu produkcji samochodów osobowych i ich sprzedaży osobom prywatnym. W lutym 1942 r. ilustrowany tygodnik „Life” opublikował re-

portaż o zjechaniu z taśmy produkcyjnej ostatniego cywilnego pontiacca, pozbawionego zresztą koła zapasowego. Na zlecenie rządu policzono wszystkie stojące u dealerów, a niesprzedane dotąd auta – było ich 532 tys. sztuk. Odtąd mogły być one sprzedawane tylko na potrzeby wojska, policji, straży pożarnej, lekarzy, handlowców, listonoszy i jeszcze paru profesji. Produkcja części zamiennych miała być kontynuowana zaledwie w kilku fabrykach.

Dla bezrobotnych dealerów firmy samochodowe organizowały kursy pod hasłem *Service to survive* – serwisuj, aby przeżyć, ale nie było to proste. Guss Orr, sprzedawca aut z Teksasu, wspominał później, jak w każdym miesiącu wyruszał w liczącą 1400 mil (2240 km) podróż koleją do sąsiednich stanów w poszukiwaniu części zamiennych – opon, akumulatorów, lamp i elementów silników. W ciągu zaledwie kilkunastu miesięcy z krajobrazu Stanów Zjednoczonych zniknęły wszystkie złomowiska. Wielu dealerów zamknęło jednak interes na czas wojny, zamieniając swoje salony m.in. w kręgielnie i kina.

Cztery miesiące po wstrzymaniu produkcji i sprzedaży samochodów w USA pojawiły się kartki na benzynę. Początkowo reglamentacja obejmowała tylko mieszkańców 17 wschodnich i północno-zachodnich stanów, jednak pod koniec 1942 r. rozszerzono ją na cały kraj. Powodem był nie tyle brak paliwa – USA produkowały go w ilości wystarczającej dla zaspokojenia wewnętrznych potrzeb – ile chęć ograniczenia zużycia jeżdżących już aut, a przede wszystkim ich opon, których nie było czym zastąpić. Wprowadzono pięć rodzajów kartek i nalepek na szyby. Na znaczek A, dla zwykłego kierowcy, przysługiwały 4 galony (15 l) paliwa na tydzień. Norma była dwukrotnie wyższa dla znaczka B, który otrzymywały osoby pracujące w przemyśle wojennym, i rosła dla po- ▶