

POLSKA WALCZĄCA

ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCZYŻNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień.

Dnia 19-go października 1940r.

Rok II. Nr. 32

Nakazy polityki Bolesława Chrobrego dla nowej Polski

Po zwycięskim zakończeniu obecnej wojny z Niemcami—przy stole obrad konferencji pokojowej, która ustalać będzie zachodnią (i północną) granicę—pamiętać będziemy o naszych prawach do ziem nadodrzańskich, jako o sprawie istotnych i zasadniczych wymagań polskiej racji stanu.

Interesy polskie nad Odrą rozumiał w pełni i pilnował ich nasz pierwszy król, doskonały i przezorny polityk, Bolesław Chrobry. Powziął on genialny plan polityczny, polegający na utworzeniu jednego, wielkiego państwa zachodnio-słowiańskiego, złożonego z ziem polskich, czeskich i Słowian nadłabskich, którego ośrodkiem byłaby Polska. Plan ten już zaczął urzeczywistniać z chwilą zajęcia Czech i wkroczenia w 1003 r. do Pragi (sami Czesi poddali się jego rządowi). Zajawszy Pragę, Bolesław Chrobry jednoczył obie monarchie, które Piastowie i Przemysłowicze zbudowali w X-ym wieku. Czuje się on dość silny, by Niemcom rzucić rękawicę i odmówić cesarzowi Henrykowi II hołdu z państwa czeskiego, a pobratymczych Słowian nadłabskich, nad którymi zaciążyła władza niemieckich margrabiów, pragnie wcielić do swego państwa. Niestety, ten jego plan został udaremniony z winy książąt czeskich i gdy w roku następnym Chrobry ustąpił z Pragi wraz z tym groźne dla Niemiec widmo wielkiej słowiańskiej potęgi znika z widnokręgu historii.

Należy bezstronnie stwierdzić, że Polska Bolesławów broniła swej własnej i Słowian zachodnich niepodległości w walce z Niemcami. Jest więc nasz Chrobry poprzednikiem dzisiejszej myśli tworzenia bloków państw, które po obecnej wojnie mają widoki powstania. Spodziewać się należy, iż nowa Polska i nowa Czechosłowacja, złączone sojuszem, potrafią utworzyć potężny blok zachodnio-słowiański, który położy tamę naporowi niemieckiemu na słowiańskie ziemie.

Bolesław Chrobry stale kierował baczną swą wzrokiem ku Zachodowi, z tamtej upatrując strony istotne niebezpieczeństwa dla Polski. Nic więc dziwnego, że granicę zachodnią swej monarchii starał się jak najbardziej ufortyfikować. Nad rzeką Bobrem i Kwisną zbudował Chrobry system fortyfikacyjny podwójnych rowów. Na dalszych odcinkach tej granicy sama rozlewna Odra, ta "wierna rzeka Bolesławów," przez swą głębokość i szerokość była naturalną przeszkodą dla wroga, a nadto puszczę leśną, bagna i góry (Sudety) stanowił obronny.

Stabsze i czulsze miejsce na swej zachodniej granicy zabezpieczył Chrobry przez założenie (za wzorem Karola Wielkiego) marchii. Marchie te stanowiły przedpola w obronie ważniejszych przejść na tej granicy. Tak więc marchia *tużycka* zabezpieczała przejścia dolnej Odry, marchia *morawska*—przejścia na Śląsk z ziemi kładzkiej (przełom Nissy śląskiej w Sudetach) oraz do Małopolski przez bramę morawską i szlak między górą Wisłą, marchia *słowacka*—przełom Popradu i linię Dunajca, a wreszcie marchia Grodów Czerwieńskich—szlaki od południowego wschodu (t.j. Dniestru, Sanu i Bugu).

Zapasy wojenne Chrobrego z Niemcami kończą się jego tryumfem. Orężem nie tylko utwierdził on państwo, którego zguba była przez cesarstwo postanowiona, lecz nawet rozszerzył jego granicę. Trzymał on stale na wodzy Niemców i dawał się im dotkliwie we znaki, czego wyrazem była krótka, ale jakże charakterystyczna notatka kronikarza niemieckiego na wieść o zgonie Bolesława: "*obiit Boleslaus, persecutor noster*"—zmarł Bolesław, nasz prześladowca. Chrobry znał dobrze dążenia Niemców i nigdy nie pozwolił

uśpić swej czujności. Granicę zachodnią jego państwa stanowiła dolna Odra, jej leworęczne dopływy Kwissa z Bobrem i Sudety, z równoczesną troską o utrzymanie wpływów na ziemiach słowiańskich aż do Łaby.

Podkreślić należy, że dopóki stolicą Polski było Gniezno, dopóty wzrok Polski skierowany był na północ i zachód; a z przeniesieniem jej do Krakowa już słabiej na zachód, gdyż polityka zagraniczna Polski kierowała się wtedy przede wszystkim na południe i południowy wschód, a z chwilą, gdy stolicą Polski stała się Warszawa—polityka jej zwróciła się przede wszystkim na wschód. Cofanie się terytorialne Polski na zachódzie, jej ustępowanie z linii Odry, pozostawało m. in. w ścisłym związku z utratą odcinków (biegów) tej rzeki, i tak: utrata przez Polskę dolnej Odry (zachodniego Pomorza) w XII-ym w., spowodowała utratę jej średniego biegu w XIII-ym w., a wreszcie i górnego jej biegu (Śląska) w XIV-ym wieku. Kto bowiem utraci dolny bieg danej rzeki wraz z jej ujściem, ten skazany jest z czasem na utratę całej rzeki,—takie jest już prawo geograficzne.

Odrodzona Polska, po wojnie światowej, otrzymała traktatem wersalskim, zachodnią i północną granicę wbrew wszelkim przesłankom rozumowym, politycznym, ludnościowym, gospodarczym i wojskowym. Nie można było wykreślić gorszej granicy dla Polski. W traktacie tym leżało już zarzewie obecnej wojny. Pozostawienie przy Niemcach etnicznie polskiego Śląska Opolskiego oraz wyspy wschodnio-pruskiej, oddzielonej od Rzeszy wąskim tylko pasmem polskiego Pomorza i utworzenie obszaru W. M. Gdańska, a więc zakorkowanie Polsce ujścia głównej jej rzeki,—były błędami, które uniemożliwiły Polsce obronę tych granic. Polska nie z własnej winy czy zaniedbania nie otrzymała takiej granicy od strony Niemiec, jakiej w Wersalu żądała. Wiadomo wszystkim kto ponosi winę takiego a nie innego rozstrzygnięcia tej sprawy. Znane osobistości świadomie czy nieświadomie pracowały i działały *pour le roi de Prusse*.

Popehione wówczas błędy mszczą się dzisiaj okrutnie i trzeba za nie tak drogo płacić. Błędy traktatu wersalskiego nie mogą już być powtórzone. Polska by mogła być ostoją i strażniczką pokoju na między-morzu bałtycko-czarnomor-

skim, musi otrzymać *cały obszar Prus Wschodnich*, bardzo rzadko zaludnionych i ku swemu geograficznie naturalnemu, polskiemu, zapleczu ciężących; musi otrzymać *Gdańsk*, a więc wolne ujście Wisły; musi otrzymać *całe Pomorze* (w niemieckiej części również bardzo słabo zaludnione). Wtedy naturalną jej północną granicę stanowić będzie, na długiej przestrzeni, Bałtyk. Mając taką granicę północną będzie miała widoki rozwoju morskiego i gospodarczego.

Zachodnią zaś granicę Polski stanowić musi linia, biegnąca w oddaleniu najmniej *kilkunastu kilometrów na zachód od dolnej Odry*, a następnie ku górcom czeskim. Linia samej Odry nie może stanowić naszej granicy, gdyż—w dzisiejszym pojęciu—rzeka nie dzieli, ale łączy pewne obszary. Tak przeprowadzona zachodnia granica Polski skróci naszą linię graniczną z Niemcami, Odra będzie na całej swej długości w niepodzielnym władaniu Polski i będzie w swym dolnym biegu (możność jej rozlania) przeszkodą strategiczną, a ze względów gospodarczych będzie mogła być swobodnie wykorzystana (biorąc pod uwagę jej prawobrzeżne dopływy oraz śląskie zagłębie węglowe) przez gospodarkę polską.

Polska okazała się sojusznikiem, na którego słowo i wierność liczyć można, a więc i ona ma pełne prawo liczyć na otrzymanie nakreślonych tu granic zachodniej i północnej.

Nakazy polityki Bolesława Chrobrego wskazują nowej Polsce dwa kierunki, t. j. utworzenia bloku zachodnio-słowiańskiego, złożonego z Polski, Czech i Słowacji oraz szerokiego oparcia się Polski o Bałtyk na przestrzeni od ujścia Odry do ujścia Niemna (z portami Szczecin, Gdańsk, Królewiec i Kłajpeda) i przeprowadzenia jej zachodniej granicy na zachód od Odry dolnej z włączeniem do Polski północnych ziem nadodrzańskich i całego historycznego Śląska.

Takie są minimalne żądania Polaków w sprawie zachodniej granicy. Półtora milionowa ludność niemiecka tych ziem (nie licząc w tę cyfrę rodzin bardzo rozbudowanej tutaj administracji niemieckiej i garnizonów wojskowych): ulotni się z nich w sposób, stosowany obecnie przez Hitlera do Polaków. Miejsce jej zajmą Polacy bezrolni oraz emigranci polscy, szukający chleba na obczyźnie, a w ten sposób rozwiąże się zarazem sprawę bezrobocia i emigracji.

Obóz Polski, we wrześniu 1940 r.

PRZELOTNE PTAKI

Lecimy górą, ptaki przelotne,
które wiatr spędził ze zwykłych szlaków.
Przyszły dni burzy. Drogi powrotnej
nie widać jeszcze. Żadnego znaku
nie dało słońce. Burza nas dręczy,
a dołem tylko kłębią się fale ...
i tylko wicher skowytem jęczy
w zapamiętany gniewie i żalu.
Nawykle lotów skrzydła nas niosą,
lecz chybotące i umęczone,
i ustające serca już gloszą
najrozpaczliwszą swą antyfonę.
Burza piorunna wiję się, wyje
i pociskami niebo omiata. ...
Przelotnych ptaków klucz jeszcze żyje,
ale już prawie nie jest ze świata.

Jeżeli który ptak nie dotęci
i spadnie z góry, jak kamień w wodę,
to taki, który zginął w zamieci,
lub co bezsilę czuł już od młodu.
Nie pora po nich zawodzić długo,
ani obarczać skrzydeł żalobą—
nam czas oddale przewiercać smugą,
nie zostawiając w tyle nikogo!
Ptaki, zwycięsko wicherami mknące,
przelotne ptaki—niepokonane,
trójkątem klucza chmury roztrąca
i nie opadną w zdradne otchłanie.
Burza za nami i chłonne piany,
żałowe swoim jęklwym sporem. ...
My rozwiew burzy gniazdom oddamy
tryumfującym naszym klangorem.

Nie z tego świata ... Ba! jest z innego,
o którym nigdy nie śniły ptaki,
kiedy, swej drogi znajomej strzegąc,
rozpoznawały odwieczne znaki.
Świat nam się otworzył, wielki przestrzenią,
rozkołysany straszliwą burzą,
kiedy co chwila, w każdym zalsnieniu,
nowe się szlaki przed nami dłuży.
Nie powrócimy?—Ech, powrócimy,
pozataczamy koła nad ziemią,
zanim się jeszcze, skurczone zimą,
młodziutki pędy w kłosy zamienią.
Lecz gdy spadniemy na gniazda stare,
to przyniesiemy z dni burz i kłęski
skrzydeł szumiących lotne sztandary
i pęd podniebny—górną, zwycięską.

Antoni Bogusławski

Franciszek Lenęzowski

Wojna powietrzna

Pomoc Ameryki

Jak wiadomo, sprawa współpracy Ameryki w prowadzeniu wojny jest dzisiaj zagadnieniem kluczowym, około którego obracają się losy walki. Oczywiście nie chodzi tu o pomoc morską, bowiem flota brytyjska jest i tak dosyć potężna, ani też na razie o pomoc na lądzie. Zagadnienie pomocy amerykańskiej dotyczy przede wszystkim lotnictwa i warto jest dobrze zdać sobie z tego faktu sprawę.

Jednym z następstw, wypływających z całkowicie niemal lotniczego charakteru ewentualnej pomocy amerykańskiej jest z pewnością nieco na drugi plan sprawy wypowiedzenia wojny przez Stany Zjednoczone. Podstawowym zagadnieniem jest siła lotnicza Ameryki, a więc przede wszystkim jej zdolność wytwórcza. Jeśli jest ona wielka, to pomoc dla W. Brytanii będzie wydatna, nawet bez wypowiedzenia wojny. Gdyby była ona nieznaczna, to wypowiedzenie wojny stało by się aktem czysto symbolicznym.

Często operuje się astronomicznymi cyframi samolotów i silników, jakie dostarczyła Ameryka. Ocenę są tutaj bardzo rozbieżne, choć ostatnio wymienia się przeważnie liczbę 500 maszyn dostarczanych miesięcznie. W ocenach tych pomija się—zwłaszcza jeśli chodzi o prasę codzienną—moment bodaj najważniejszy, a mianowicie: jakie

uniesiony na tę odległość nie jest specjalnie wielki w stosunku do rozmiarów maszyny, ani też w porównaniu z nośnością innych ciężkich bombowców. Rzecz prosta wszelka akcja dzienna byłaby wykluczona, bowiem „Latająca Forteca” ma dość słabe uzbrojenie—5 karabinów maszy-

sama najwięcej potrzebuje ze względu na olbrzymie odległości kontynentu amerykańskiego.

Zresztą niewątpliwie konstruktorzy europejscy—i to po obu stronach powietrznego frontu—nie zaniedbali kierunku, jaki reprezentuje Boeing. Nie było by przytem wcale dziwne, gdyby zaprawieni w bojach Europejczycy przewyższyli konstrukcję ciężkiego bombowca amerykańskiego, który cierpi nieco na zbyt bliskie pokrewieństwo z samolotem transportowym, będącym specjalnością Stanów Zjednoczonych. Zarówno Anglii, jak Niemcy posiadają w przygotowaniu typy bombowców czterosilnikowych prawdopodobnie lepszych od „Latających Fortec.” Między innymi, pewną wadą Boeinga jest jego tradycyjny pojedynczy ster kierunkowy, który uniemożliwia wbudowanie wieżyczki strzelca w ogonie.

Natomiast bardzo ciekawych rezultatów należy oczekiwać po nowym amerykańskim silniku rzędowym *Lycoming*. Jest to pierwszy bodaj płaski silnik o wielkiej mocy (1200 koni), w którym bloki cylindrów przesunięte są względem siebie o 120 stopni. Oczywiście silnik ten przeznaczony jest przede wszystkim dla ciężkich maszyn wielosilnikowych, w których skrzydła mogłyby nie być schowane, bez gondoli. Na razie słychać o zastosowaniu go w niektórych amerykańskich aparatach myśliwskich, lecz właściwym jego przeznaczeniem, które wynika z całej konstrukcji, nie jest maszyna jednosilnikowa.

Można oczekiwać, iż aparat w rodzaju Boeinga wyposażony w płaskie *Lycomingi* zamiast gwiazdzistych *Cyclone'ów* albo *Wasp'ów* mógłby dać na prawdę ciekawe rezultaty.

Z innych bombowców zamówionych w Ameryce warto wymienić *Northrop A-17*, maszynę nieco przestarzałą, nadającą się głównie dla współpracy z armią. Posiada ona szybkość zaledwie 210 mil na godzinę, lecz nowszy typ, *Northrop A-17-A*, z chowanym podwoziem, rozwija 225 mil na godzinę. Jest także *Martin 167*, znanej firmy

Glenn Martin. Jest to bombowiec klasycznej konstrukcji amerykańskiej, podobny do niektórych *Douglas'ów*. Zaopatrzony jest w silniki *Twin Wasp*. Osiąga on szybkość 316 mil na godzinę.

Najciekawszym jednak z nowych bombowców amerykańskich jest niewątpliwie *Douglas DB7*, który w RAF otrzymał oficjalną nazwę *Boston*. Charakterystyczną jego cechą jest podwozie typu trójkołowego—to jest bez kółka ogonowego, które zastąpione jest trzecim kołem w nosie samolotu. Maszyna tego typu startuje szybko, niż taki sam aparat o normalnym podwoziu starego rodzaju, bowiem nie potrzebuje podnosić najpierw ogona, lecz odrywa się od ziemi od razu trzema kołami. Większa zwrotność na ziemi jest również zaletą podwozia trójkołowego, które utrudnia kapotowanie przy lądowaniu.

Jak wszystkie dobre maszyny, *Boston* nie jest bynajmniej świeżą nowością. Prace nad jego budową rozpoczęła firma *Northrop* już w roku 1936, potem zaś przejęła je firma *Douglas*. Obie te fabryki należą do jednego koncernu przemysłu lotniczego. Szybkość *Douglas'a DB7* jest bardzo dobra, bowiem wynosi 320 mil na godzinę.

Jeżeli chodzi o maszyny bojowe i myśliwskie, to Ameryka ofiarowuje ich cały szereg. Jest więc krepki i przysadzisty *Brewster*, zwany w Anglii *Buffalo*. Silnik *Wright Cyclone G 200* daje *Buffalo* szybkość około 330 mil na godzinę. Należy jednak sądzić, iż jego wyjątkowo maszynowa budowa daje mu znaczne zalety akrobatyczne.

Dość podobny do *Buffalo* jest *Curtiss Hawk*, którym posługiwało się lotnictwo francuskie. Szybkość jego jest zresztą mniejsza, dochodzi bowiem tylko do 310 mil na godzinę. Jasne jest, iż maszyna tego rodzaju, która nie mogłaby doścignąć wielu niemieckich ciężkich bombowców, może nadawać się chyba tylko do użycia przeciwko Włochom, albo może do służby na pokładach lotniskowców, gdzie stawiane są wy-

magania nieco odmienne od lądowych.

Do tej samej kategorii należy *Curtiss Helldiver*—jak jego nazwa wskazuje, bombowiec do lotu nurkowego. Jest to jeden z bardzo nielicznych obecnie dwupłatowców wojskowych. Unikatem niemal jest jego chowane podwozie—rzecz niespotykana w dwupłatowcach, z powodu ich cienkich skrzydeł. Szybkość *Helldiver'a* jest niewielka—235 mil na godzinę, tak iż pozostaje on w tej samej klasie, co *Junkers 87*, wycofany ostatnio z głównego teatru wojny i skierowany na fronty, gdzie obrona lotnicza jest mniej groźna.

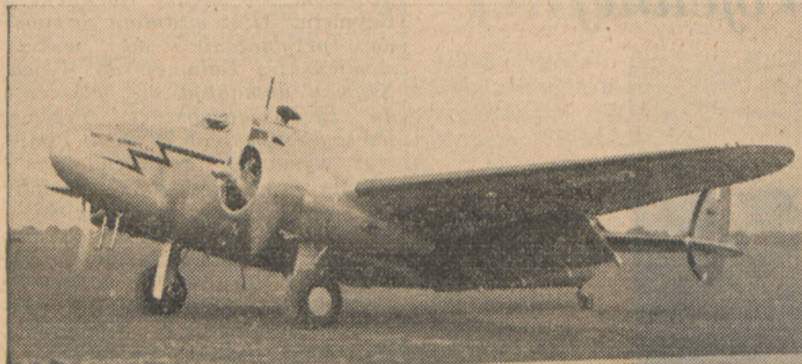
Na sam koniec zarezerwowałem sobie dwa najpiękniejsze z aparatów amerykańskich, stanowiące na prawdę znaczny postęp techniczny. Są to maszyny dość nowe, lecz już wstępne ich wyniki pozwalają oczekiwać wiele. Jest więc przede wszystkim *Bell P.39*, zwany *Airacobra*—myśliwiec zupełnie nowego typu. Odnacza się on umieszczeniem silnika—*Allison* o mocy 1.150 koni—mniej więcej w środku kadłuba, a zarazem w środku ciężkości maszyny. Śmigło napędzane jest wałem, zaś pilot siedzi przed silnikiem, mając dzięki temu lepsze pole widzenia. Konstrukcja ta pozwala na bardzo wysmukłą linię dzioba i co za tym idzie lepsze oprofilowanie. Podwozie jest omawianego już typu trójkołowego. Szybkość *Airacobra* ma wynosić podobno 400 mil na godzinę, przy czym uzbrojona jest ona w działo strzelające przez piastę śmigła—tak jak niektóre *Messerschmitty*. Poza tym otrzyma on zapewne silne uzbrojenie z sześciu lub ośmiu karabinów maszynowych w skrzydle. W lotnictwie angielskim przyjęło się uzbrojenie z ośmiu k.m.—tak jak w *Spitfire'ach* i *Hurricane'ach*, lecz wiadomo czy ciężar działka plus 8 k.m. nie byłby za wielki.

Airacobra na papierze przewyższa *Spitfire*, lecz dopiero praktyka pokaże, która maszyna jest lepsza. Cyfry bywają omylne—wszak na papierze i *Heinkel 113* lepszy jest od *Spitfire*, zaś w walce powietrznej okazuje się zwykle zupełnie inaczej.

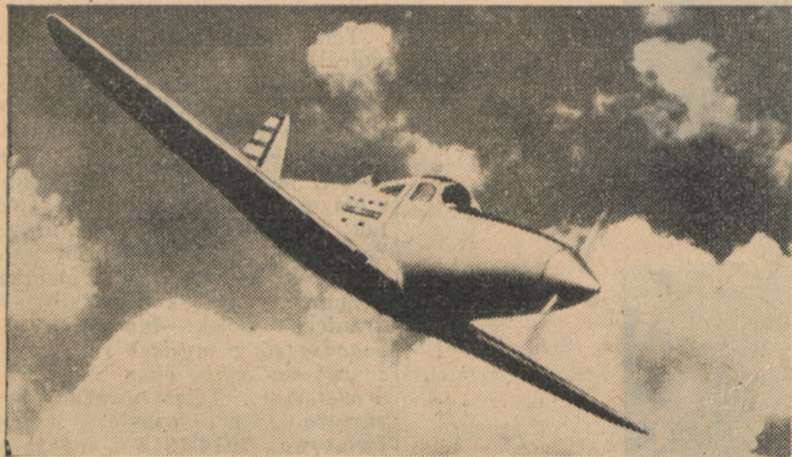
Drugą bardzo ciekawą maszyną bojową amerykańską jest *Lockheed P 38*. Posiada on szybkość maksymalną 404 mil na godzinę, co stawia go w rzędzie najszybszych maszyn bojowych na świecie, przewyższając szybkość wszystkich prawie samolotów używanych obecnie przez Niemców.

Tak więc, jak widzimy, wkład amerykański jest niezmiernie cenny, choć nierówny—sięgając od maszyn przestarzałych aż do aparatów stojących w awangardzie postępu technicznego. W każdym razie amerykański przemysł lotniczy—trzeci na świecie po brytyjskim i niemieckim, jeśli chodzi o maszyny wojskowe, powołany jest do odegrania w toczącej się obecnie wojnie roli prawdziwego arbitra, którego głos—potężny ryk *Cyclone'ów* *Wrighta*, *Wasp'ów* *Pratt* i *Whitney*, *Allison'ów* i *Merlin'ów* wyrobu *Packarda*—przeważać może szalę zwycięstwa.

Tadeusz Lutostawski



Myśliwiec Lockheed P.38 przed startem



Myśliwiec Bell P.39, zwany „Airacobra”

samoloty przyszłe Ameryka? Jasne jest, iż w lotnictwie jakości odgrywa większą rolę od ilości—w każdym zaś razie na tym założeniu oparta jest cała działalność lotnictwa brytyjskiego. Powiedzieć więc, iż otrzymamy tyle a tyle tysięcy samolotów, nie określając dokładnie ich rodzaju i jakości, nie znaczy w ogóle nic.

Rozróżnienie typów potrzebne jest zwłaszcza, gdy chodzi o dostawę samolotów już gotowych, nie wykonanych na specjalne zamówienie. Mówiło się na przykład bardzo wiele o dostarczeniu dla Anglii pewnej ilości tzw. „Latających Fortec,” łącząc z tym faktem dość daleko sięgające nadzieje. Otóż prasa amerykańska celuje w reklamie i przesadzie. Przedstawiają się one znacznie groźniej na odległość, niż z bliska.

„Latająca Forteca” jest popularną nazwą Boeinga B-17, którego pierwowzór latał już w roku 1935. Jest to maszyna czterosilnikowa (*Wright Cyclone*, moc 1200 koni każdy) o wadze 20 ton i rozpiętości 103 stóp. Jest to więc jeden z największych samolotów wojskowych na świecie, o szybkości maksymalnej 268 mil na godzinę. Największą jego zaletą jest duży zasięg,—a mianowicie 2.100 mil z ładunkiem 3.800 funtów bomb.

Jak widzimy, „Latające Fortece” mogą sięgnąć do najdalszych zakątków Niemiec, operując na zasadzie zapasu paliwa obliczonego na drogę trzy razy dłuższą, niż odległość od bazy do celu—czyli tam, z powrotem i jeszcze raz. Jednak ładunek bomb

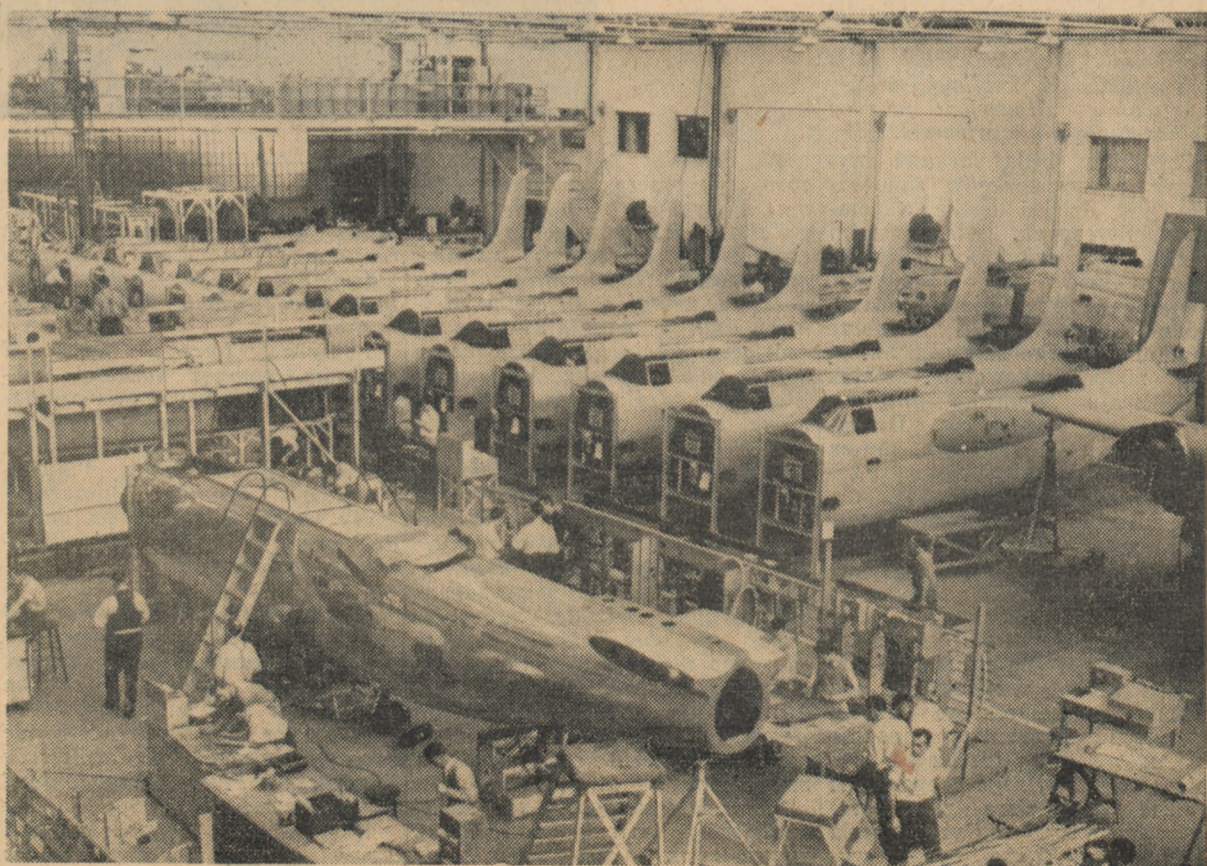
Por. „Wojna powietrzna—Siły przeciwników” w nr. 29 „Polski Walczącej.”

nowych, kryjących wszystkie strony. Olbrzymie rozmiary tej maszyny w połączeniu z faktem, iż rozporządza ona tylko jednym karabinem maszynowym z każdej strony uczyniłyby z niej łatwą ofiarę dla myśliwców—zwłaszcza rozporządzających działkami o zasięgu większym od jej k.m.

Nie należy mieszać „*Flying Fortress*” z innym wielkim Boeingiem—typem B-15, o rozpiętości 150 stóp, a więc 50 metrów i czterech silnikach *Pratt and Whitney Twin Wasp*. Jak wskazuje stosunek rozpiętości i mocy, aparat ten jest zapewne znacznie powolniejszy od B-17 i jeszcze łatwiejszy do trafienia, tak iż zaimponować mógłby chyba tylko zbieraczowi olbrzymów. Zresztą wykonano dotychczas tylko dwa egzemplarze tego typu, który jednak zdołał narobić wiele hałasu w prasie.

Ciekawym modelem jest B-17-B, stanowiący dalszy etap wielkiego Boeinga. Jest to odpowiednik pasażerskiego „*Stratoliner*,” posiadający hermetycznie zamkniętą kabinę, w której utrzymywane jest ciśnienie potrzebne dla oddychania, podczas gdy normalną wysokością lotu jest 20.000 stóp. Kompresory, typu napędzanego gazami wydmuchowymi, obliczone są na pełną moc na tej właśnie wysokości—co nie przeszkadza oczywiście w osiągnięciu jeszcze znacznie wyższego pułapu.

Bombowiec sub-stratosferyczny jest niewątpliwie maszyną przyszłości, to też Boeing B-17-B zasługuje na bardzo pilną uwagę, lecz na razie nie ma mowy o dostarczeniu go krajom obcym. Jest to właśnie model, jakiego Ameryka



Amerykańska fabrykacja masowa bombowców Douglas DB7.

SZKOCJA I SZKOCI

III*

Obozy polskie nie są położone w najbardziej romantycznej, lub charakterystycznej części Szkocji, ale raczej w stronach mniej ciekawych. Natomiast w niecałą godzinę można zajechać autobusem lub koleją do okolicy bardzo ciekawej, o bogatej historii, do t. zw. "kresów," czyli "Border Country." Jest to kraina zamków, wypraw wojennych, duchów, legend i ballad, ojczyzna słynnego pisarza Sir Walter Scott'a.

"Border Country," albo krócej "Borders" ciągną się od Edynburga aż po granicę angielską i obejmują Berwick, Galashiels, Selkirk, Hawick, Melrose, Dryburgh, Jedburgh i wiele mniejszych miasteczek. Jest to kraj górzysty, ale góry są niewysokie, o szczytach zaokrąglonych. Są one pokryte głównie trawą, wrzosem albo niskimi krzewami, tylko w dolinach rosną drzewa, wśród których—przeważnie nad rzekami lub strumieniami—ukryte są domy z szarego kamienia.

Jest to krajobraz właściwie smutny, ale pełen tajemniczego uroku. Pól uprawnych prawie nie ma. Na przestrzennych łąkach, poprzedzielanych kamiennymi murami pasą się owce, z których wełny produkuje się owe słynne samodziały i sukna zwane "Tweeds," od głównej rzeki tej dzielnicy, Tweed.

Miasta Hawick i Galashiels—to główne ośrodki szkockiego przemysłu włókienniczego, ojczyzna słynnych na całym świecie swetrów, szalików, skarpetek i ubrań z wełny szkockiej. Ale przemysł tutejszy, skupiony w paru nielicznych zresztą punktach, w niczym nie zatrąwa tradycyjnego romantyzmu "Borders'ów."

By przejąć się tutejszym nastrojem wystarczy stanąć o zachodzie słońca na szczycie pierwszej lepszej góry (a właściwie na grzbiecie, bo szczytów te góry przeważnie nie mają) i spojrzeć na krajobraz. Roztoczą się wówczas przed wzrokiem nagie, pokryte zaledwie krótką trawą stoki górskie, wrzosowiska i czarny zarys jakiejś większej góry, na której grzbiecie widnieje wyraźnie mur stanowiący granicę pomiędzy dwiema posiadłościami; w dole szumi rzeka, a wiatr, wiejący tu z niezwykłą siłą, zgina wpół nieliczne drzewa; w oddali zarysowuje się czarna sylwetka zamku, a u podnóża góry w małym kamiennym domku pali się światło. W widoku tym jest coś tajemniczego, niekreślonego, niesamowitego.

Toteż istnieje ogromna ilość legend o duchach, upiorach, rycerzach. Piosenki tutejsze są smutne i dosyć krwiożercze, a wywodzą się one po większej części ze starych ballad średniowiecznych i późniejszych, opiewających czyny rycerzy szkockich, zbójników i opisujących wyprawy wojenne przeciwko Anglii. Ale nie brak również i opowiadań i legend o wrózkach.

Oto charakterystyczna legenda tego rodzaju: niedaleko Melrose pokazują strumień, nad którym jasnowidz szkocki z XIII-go wieku Thomas Learmont obdarzony został zdolnościami proroczymi. Thomas drzemał sobie któregoś wieczoru nad brzegiem wody, kiedy obudziła go piękna pani na białym koniu. Thomas pomyślał najpierw, że to Matka Boska, ale piękna pani oznajmiła mu, że jest królową wrózek i zapytała go, czy nie zechciałby jej pocałować. Zanim dokończyła zdania, Thomas przycisnął swe usta do jej koralowych warg. Potem kazala mu wskoczyć na konia i zawiozła go w nieznane strony—do kraju wrózek, skąd powrócił dopiero po siedmiu latach. Ale zanim wyruszył w podróż powrotną do Szkocji królowa wrózek wręczyła mu jabłko,

zaznaczając że po spożyciu go będzie mógł mówić tylko prawdę. Thomas nie chciał najpierw jabłka zjeść, gdyż uważał, że czasami praktycznie jest kłamać, ale uległ w końcu namowom wrótki, zjadł owoc, powrócił do ojczyzny,

gdzie wygłaszał najrozmaitsze przepowiednie. Ale nie bardzo był szczęśliwy, tęsknił bowiem za swoją ukochaną, do której mógł powrócić jedynie gdyby go wezwala. Pewnego wieczoru, kiedy podejmował gości na swoim zam-

ku sutą wieczerzą, wpadł do sali jadalnej gajowy, donosząc mu, iż dwie sarny wypadły z lasu i przechadzają się najspokojniej po wsi. Na tę wiadomość Thomas zerwał się z krzesła, wybiegł z domu, zostawiając gości samym sobie i

uciekł razem z sarenkami do lasu. "Już go nikt nigdy potem nie spotkał."

Jest to typowa bajka "Borders'ów," w rodzaju bajek z wrózkami. Jak wszystkie bajki szkockie ma ona podłoże historyczne, bowiem Thomas Learmont żył rzeczywiście w trzynastym wieku, a przepowiednie jego—z których niektóre już się sprawdziły—znane są do dziś dnia.

Legandy te i ballady zebrane zostały przez Sir Walter Scott'a, który mieszkał w tych stronach, bo w Abbotsford. Scott jest najslynniejszym synem tej ziemi, boć to on przecież był pierwszym w ścisłym słowa tego znaczeniu powieściopisarzem i on po raz pierwszy wprowadził historię do literatury pięknej. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że ten genialny i natchniony pisarz stworzył większość swych dzieł w celu spłacenia zaległych długów. Firma, której był współnikiem zbankrutowała, a ponieważ w owych czasach ograniczonej odpowiedzialności nie znano—Scott'owi przypadło w udziale spłacenie sumy przekraczającej £ 100.000. Był on już wówczas w podeszłym wieku, a tak usilnie pracował, że po sześciu latach umarł. Ale zdołał w tym czasie spłacić £ 80.000 długu z pieniędzy zarobionych na pisaniu. Była to suma jak na owe czasy niesłychanie wysoka. Ale pomimo tak prozaicznych pobudek, dzieła Scott'a są wcieleniem wszystkich tradycji i nastrojów Szkocji, a zwłaszcza "Borders."

W tej krainie, suto zroszonej krwią długoletnich wojen, w tym kraju bajek i wrózek—istnieje bardzo głęboko zakorzeniona tradycja chrześcijańska. Chrystianizm zawędrował w te strony bardzo wcześnie, a bronili pierwszych przedstawicieli kościoła warowne opactwa, które w czasach reformacji stały się ostoją katolicyzmu. Najslyniejsze opactwa, a raczej ich ruiny, zwiedzać można w Kelso, Dryburgh, Jedburgh i Melrose. Opactw takich było przeszło tysiąc, ale te były największe i najwspanialsze. Są to wielkie, imponujące gmachy, składające się z kościoła i zazwyczaj domu mieszkalnego i takich czy innych fortyfikacji. Przyczem, ponieważ są to budynki nadzwyczaj stare, różne ich części z różnych pochodzą epok, gdyż aż do XVI-go wieku ciągle je przebudowywano lub powiększano. To też dla archeologów i historyków stanowią one istną kopalnię dokumentów, pomników, napisów wyjaśniających różne tajemnice dziejowe.

Opactwa te, t. zw. "Border Abbeys," zostały spalone, zniszczone i zrujnowane w epoce zażartych wojen angielsko-szkockich, wojen właściwie o rękę królowej Szkocji—Marii Stuart. Henryk VIII, słynny mąż siedmiu żon, chciał ożenić syna swego Edwarda z Marią Stuart, księżniczką szkocką, która zresztą była wówczas dzieckiem, i przez to zjednoczyć oba królestwa. Szkoci się najpierw zgodzili, ale potem doszli do przekonania, że bardziej opłaciło by się przymierze z Francją i podarli traktat z Anglią. Wówczas Anglicy, pod dowództwem Earl of Hertford'a wyładowali w roku 1544 pod Edynburgiem, w zatoce Firth of Forth, i ogniem i mieczem jeli niszczyć i palić południową Szkocję, zنعając się szczególnie nad katolikami, był to bowiem okres kiedy Anglia wystąpiła z kościoła katolickiego. Oczywiście więc rzucili się z zjadłością na opactwa, które spalili, a Szkoci, którzy niebawem przeszli na kalwinizm, już ich nie odbudowali. Ale te symbole miłości bliźnich, acz zniszczone, przetrwały zawieruchę nienawiści, i są przedmiotem podziwu i uwielbienia obu ongiś poważionych narodów, dzisiaj połączonych trwałymi węzłami przyjaźni.

Leszek Meyer



Defilada w takt szkockiej kobzy

Rysował Feliks Topolski

KOBZIARZ

Piosenka żołnierska

1.

Hej, kobziarzu z łaki szkockiej,
Zagrajże mi na rozgrzewkę
W zimne nocki.
Wyczaruj mi swoją faję
Taką nutę—jak górale
W Tatrach grają.

2.

Obdaruj mnie swą spódnicą,
A ja zato dam ci portki
Z parzenicy.
Jak ci się ten strój spodoba,
To będziemy w jedną kobzę
Dmuchać obaj.

3.

Dmuczaj bracie, tchu nie żałuj!
Gdy zobaczysz ładną pannę,—
To pocałuj!
Mogę ci w tym pomóc dobrze,
Znam się na tym, choć nie umiem
Grać na kobzie.

4.

Gdy po wojnie Bóg da zdrowie,
Spotkamy się pod bączką
W Chochotowie.
Wychylimy kielich gładki
Jeden w paski, drugi w kwiatki,
Trzeci w kratki.

Muzyka i słowa Adama Kowalskiego

Przygrywka

Hej, ko - bria - rzu z łaki - ki szko - ckiej za - graj - że me
 cę - ca - rzy - me swo - ją fa - ją Pa - ka - me - tę

na roz - grze - wkę w zim - ne noc - ki Hej!
 jak go - ra - le w Ta - trach gra - ją

De - ale de - ale de - ale de - ale de - ale de - ale dla

Meat meat meat meat meat meat meat - chaj i de - ale meat

Wiem wiem wiem wiem wiem

* Por. nr. 27 i 28 "Polski Walczący."

