



*Reneé  
Asherson*

*in filmie  
n. 1.*

*Henryk V*



# PARADA

ROK IV

NIEDZIELA, 24 LUTEGO 1946 R.  
SUNDAY, FEBRUARY 24, 1946

Nr 5 (75)

CENA EGZEMPLARZA: w Egipcie P.T. 2, w Palestynie 25 mils., w Iraku 30 fils., w Iranie 3,5 rls., w Anglii 9 d., w Afryce Wsch. 6 d.,  
we Włoszech 12 lirów, we Francji 5 fr., w Niemczech 1 Mrk.



TADEUSZ PNIEWSKI

## DO KOŁA MEPPEN I KACZYMOŚCIA

Korespondencja własna „Parady”

Paraliżująca jest ta ponura jednolita stajność wrażeń, jakie wraz z obfitym kilometrażem połykam na szosach niemieckich, w przeprawie przez miasta zwalone, w przejeździe martwymi miasteczkami... Wśród śmieśnie ocalałych kominów gramoli się bez pośpiechu jakieś życie, ciągle jeszcze zdziwione, że żyje — w Hannoverze, Hamburgu, w Bremie — wszędzie to samo. I obraz szosy jest jednakowy: uśmiech wpraszkający się na autostop Niemek, nie elegancko, ale bardzo ciepło ubranych, ta duża już ilość samochodów, kontrola policji okupacyjnej, zaskakująco spływająca na autobanę; ogniska ogrzewające pojedynczych MP, rzuconych na szosę. I jeszcze, ta bijąca na każdym kroku, wroga obecność otoczenia — nic, nic nas z tym krajem nie łączy... W ciemny, dobry wieczór, rześystym deszczem odgradzający od tego obcego świata, przyszło odprężenie. Wchodząc w chwiejny krąg światła kołyszącej się przed chałupą lampy, zablocony i zmęczony, poczułem się nagle — jak u siebie, jak w domu. Stojący tu żołnierz na berecie miał orła białego, na rękawie „wiewiórkę” — jak popularnie nazywają skrzydło husarskie Pierwszej Dywizji Pancerniej. Żołnierz polskiego pułku dragonów.

Z Rzymu do Bethen, maleńkiej wsi w brytyjskiej okupacji, jest daleko. Nie zdziwił się jednak porucznik stacjonującego tu oddziału. Siedzi na „szlaku” wędrowców różnego gatunku, pierwszy z kierunku Hannoveru, i jest stale przymusowym ich gospodarzem. Trzeba przyznać — serdecznie gościnnym.

Dobrá ma kwatery ten porucznik dragonów. Pięknie urządzone domwilla: fotele, radio, pokoje gościnne, naturalnie i pierzynny. Gospodyni — właścicielka 40-morgowego gospodarstwa, mieszka w podławej, przylegającej do stajni, oficynie. Zmiana mieszkania odbyła się w trybie doraznej sprawiedliwości, wymierzonej przez oficera polskiego jeszcze w czasie zajmowania tego kawałka Niemiec. „Odzie mieszkali twoi robotnicy polscy?” — zapytał się Niemki. Wskazała nędzny budynek. „Przeniesiesz się tam za kilka godzin, nam zostawisz dom!” Dzisiaj sprawiedliwy ten podział byłby bardzo utrudniony, czy wręcz uniemożliwiony stanowiskiem wład brytyjskich, które nie chcą pogarszać sytuacji mieszkaniowej Niemców.



Meppen, nad rzekę Ems

Dragoni, goszczący mnie w Bethen, mają piękną kartę bojową, obficie krwią znaczoną w kampanii poinwazyjnej. Dowodził nimi płk. Zgorzelski, znany jeździec reprezentacyjny Polski. Nadtó, są jedynym pułkiem polskim, a bodaj i na świecie, który może nosić spódniczki szkockie i mieć własną orkiestrę kobziarzy, przywileje nadane mu przez miasto Lanark. Herb tego hrabstwa, krzyż św. Andrzeja, dragoni noszą na ramieniu, szerokich kraciatych „kiet” jeszcze nie noszą, chociaż ten i ów wyfasował już spódniczkę, ale z orkiestrą kobziarzy wystąpią na pewno. Część naszych kobziarzy gra już całkiem po szkocku, reszta wysłana została do Szkocji na przeszkolenie...

Do Meppen, siedziby 1 Dywizji Pancerniej, jest stąd 70 kilometrów. Droga przez wieś i miasteczka jest — polską drogą: wszędzie polskie napisy, polscy żołnierze, MP polska, wszędzie znak Dywizji — skrzydło

husarskie. Bliskość granicy holenderskiej zaznacza się typem krajobrazu, nazwiskami na szyldach sklepowych, nazwą miasteczka Haaren... Quakenbrück, czyli Kaczyńskie, jak przechrzcili pracujący tam redaktorzy „Dziennika Żołnierza” i „Defilady”. W tradycyjnym deszczu odbyła się defilada Dywizji w Meppen. Nieliczni na ulicy Niemcy zdejmowali kapelusze przed pocztami sztandarowymi, policjanci, salutując, stawali na baczność. Wszędzie powiewały flagi polskie, na niektórych domach — kościelne czy jakieś lokalne. Na tablicy urzędowych ogłoszeń burmistrz miasta Meppen kazał wywiesić specjalne zarządzenie. Przeczytałem je — przyznaje — z najwyższą satysfakcją: „Auf Befehl der Militärregierung... — „każdy właściciel domu ma flagować z okazji polskiego święta narodowego. Dopuszczalne są tylko flagi miejskie i kościelne... W niedzielę o godz. 11.40 nastąpi dwuminutowa cisza, w czasie której

ma być wstrzymany wszelki ruch pojazdów i pieszy, a każdy przechodzień musi zdjąć nakrycie głowy”.

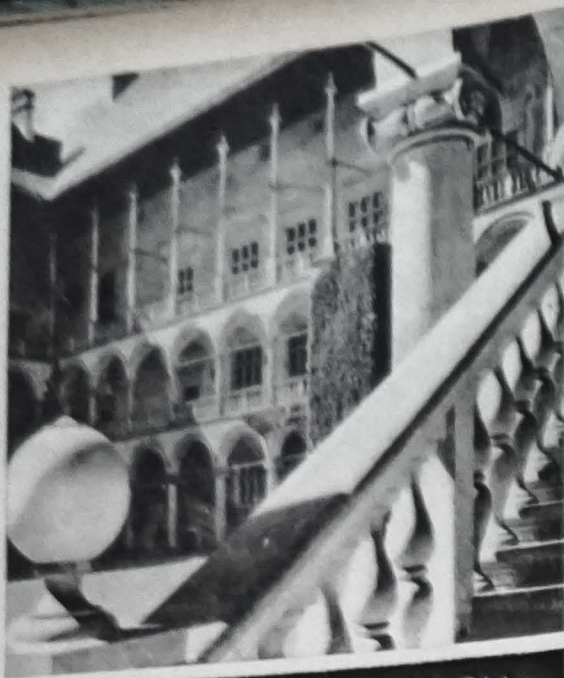
Obnażały się głowy niemieckie... Chciwie obserwowałem twarze — martwe, bez wyrazu, obojętne. A raczej i przede wszystkim: posłuszne. Wymowniejszy, a typowe posłuszeństwo również reprezentujący jest pobliski poligon Kruppa: tutaj eksperymentowano z najcięższą bronią — leży jeszcze olbrzymi, nie użyty w tej wojnie czołg, nad-Tygrys, lufy ciężkich dział... Dzieło przecież nie tylko Trzeciej, ale i — Drugiej, wejmarskiej Rzeszy.

Mieścina Meppen jest równie brzydka jak wszystkie jej sąsiadki, jak cała ta przyholenderska część Niemiec. Okupacja wojskowa jest tutaj szczególnie wyraźna: w ciasnocie mieszkaniowej, w napisach polskich i angielskich, w przeważających na ulicy mundurach Niemców — a jest ich sporo ze wszystkich stron Rzeszy — nie widać, tak są nie ważni i odsunięci na bok.

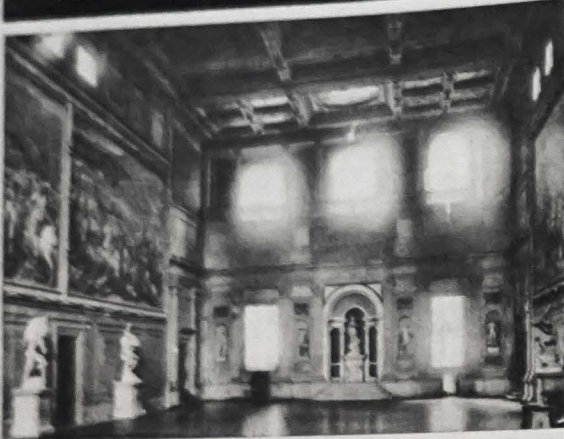
Jazzowa orkiestra Kurana



Scout-car przyjechał po „Dziennik Żołnierza”, zawieszę go do oddziału.



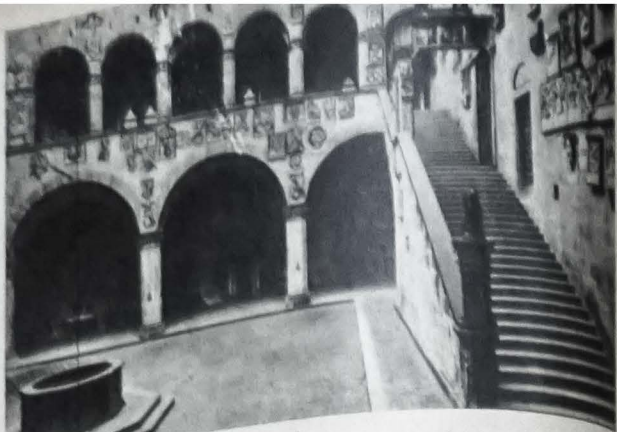
KRAKÓW—FLORENCJA



Florencja — sala w pałacu Vecchio



Dziedziniec Biblioteki Jagiellońskiej w Krakowie



Dziedziniec Zamku Wawelskiego ↑ Florencja — dziedziniec pałacu Bargello

Polska była jednym z pierwszych państw na północ od Alp, gdzie rozkwitło odrodzenie. Król Zygmunt Stary wielbił Kallimacha — rozpoczął w roku 1507 przebudowę Zamku Wawelskiego.

Wspaniały dziedziniec królewskiego Wawelu przewyższa pięknem swej architektury i wyrazu wiele współczesnych włoskich budowli — i uważany jest przez znawców za jeden z najpiękniejszych w Europie.

Wawel wiąże się legendą z zamierzonymi dziejami naszego narodu. Tu stworzył się zarys państwowości polskiej — tu zrodziła się jagiellońska myśl federacyjna, tu było najważniejsze w tej części kontynentu ognisko kultury i myśli zachodniej.

To nie bizantyjskie kopuły, ale rytm sztuki włoskiej, łacińskiej mówi do nas z krużganków wawelskiego zamku. Mówi na świadectwo prawdziwe — dziś fałszowanej.

Wawel — sale pod gółwami ↓



Florencja — dziedziniec S. Maria Novella







Szkoła Handlowa Dywizji w „Kaczymieciu”



Taki plakat wisiał w Hamburgu

Trzeba dopiero — chcieć ich dostrzec. Istotne znaczenie miasteczka rozsadza małe jego ramy. Meppen w istocie jest — stolicą. Do Meppen — jedzie się z odległych nawet stron okupacji brytyjskiej dla załatwienia spraw byłych jeńców, tak zwanych PWX, częściowo i „dipisów”, dla załatwienia różnych informacyj, bo tutaj właśnie jest okno na zachód, bo tędy prowadzi droga do Holandii, do Belgii, Francji, do Anglii. Jest stolicą, w pewnym sensie, i dla tych, którzy

pod względem praw i sytuacji życiowej w Niemczech są ostatnią, najniższą kategorią Polaków, dla DP. W Meppen, jak i na całym terenie Dywizji, Polak czuje się pewnie, władza tu przecież żołnierz polski; władza i jako część wojsk brytyjskich okupuje kraj niemiecki. Ten żołnierz jest w Niemczech najbardziej uprzywilejowanym Polakiem, z kategorii numer 1. Byli jeńcy — to kategoria druga. Przez Meppen przewijają się wszyscy: żołnierz czynnej służby, którego

## MIASTO MACZKÓW BEZ LEGENDY

Pada deszcz taki trzydniowy kapuś — i jest błoto. Pogoda jakby wymarzona dla zdarzenia legendy, otaczającej Maczków, i wtargnięcia w głąb, poza popularne dotychczas zachwyty nad pięknymi nazwami ulic — ulica Łyczakowska i tp. — nad polskość miasteczka. Tabliczka u wjazdu mówi wyraźnie „Miasto Maczków”, dawnej nazwy „Haaren” spotkać już nie można, tak samo i Niemców, którym kręcić się tu nie wolno. Napisy są wszędzie polskie, budynek Zarządu Miejskiego ozdobiony jest wielkim białym orłem i herbem z nobilitacji wojennej: skrzydło pancernie i mak. Nie wystarczy to jednak, by miasteczku dać duszę, charakter, by dać — grunt pod nogami. Maczków nie żyje, a tylko — czeka. Jutra i jakiegós pojuzra... Maczków jest smutny.

Wesołe jedynie, uśmiechu pełne — nawet w ten dzień deszczowy — są klasy szkoły powszechnej, w których najmniejsze pędraki, jeszcze mizerne mimo odżywiania, piszą i czytają już po polsku, nie dawno nie rozumiejąc ani słowa w ojczystym języku. Sporo jest dzieci, które wojna skazała na pobyt wśród samych Niemców, wiele jest i takich, gwałtem pozabawionych rodziców. Nie wszystkie się odnalazły. Dotychczas w okupacji brytyjskiej zabrano chłopom 300 małych dzieci polskich, ostatnio w okupacji amerykańskiej trzeba było przypadku i siły, by z gospodarstw niemieckich wyrwać kilkadziesiąt chłopców i dziewcząt naszych... Ile ich jeszcze jest? Dzieciaki przylepne i śmiałe, śmieją się do mnie, a z nauczycielką wymieniają spojrzenia tak ciepłe i serdeczne, że więcej mi mówią o tej szkole, niż nawet te pomoce szkolne i zeszyty przez nauczycielstwo fabrykowane, niż ubóstwo książek. Mniej uśmiechu, a jeszcze więcej wojny, jest w gimnazjum i liceum. W ławach siedzą żołnierze i Dywizji, byli jeńcy, chłopcy i dziewczęta z A. K., „dipisy”... 228 uczniów spoza Maczkowa. Są dla nich cztery bursy,

coz strefą Dywizji niemal nie widać, były jeńcy, ciągle jeszcze w polowej rogatywce i często w starym płaszczu przedwojennym, i cywilny mieszkaniec obozowy, z biało-czerwoną kokardką w kłapie, lub naszywką „Poland” na ramieniu. Tutaj jest oddział specjalny sztabu Dywizji, opiekujący się całością obywateli cywilnych na terenie dywizyjnym. Śląd w głąb okupacji brytyjskiej jedzą trzy zespoły rewiiu Polskiej YMCA. Tutaj też, pod Meppen, w



Przed szkołą się bawi

Linien, jest siedziba gimkowego Teatru im. Bogusławskiego, który pod dyktando Schillera (zespół 70 osób wraz z orkiestrą filharmonijną), dawał ludziom widowiska teatralne z wielkiego, najprawdziwszego zdarzenia. Tutaj też, w Meppen, po wielu, wielu latach zobaczyliśmy Jarosym „Cyrulka Warszawskiego” z nowym „Grossówną i Stojowską” (numer Oświęcimia — 64098), i z — Zosłą Terné. W tym samym czasie śpiewał tu Paweł Prokopien, a przy była z Włoch ekipa filmowa wyświetlała filmy 2 Korpusu. Był to jednak wyjątkowy szczyt koniunktury widowskiej, i było tak w Meppen, w „stolicy”. „Prowincja” — głęboki teren Niemiec: smutne niezmiernie obozy koszarowane czy ośrodki byłych jeńców, stwach niemieckich rozrzucone, — znajdują się w sytuacji daleko gorszej, niż uprzywilejowany pod wielu względami obszar i Dywizji. Gorzej również, w dziedzinie kulturalnej. Niezwykle silny pęd widowiskowy niemal w każdym obozie dobywa z niczego scenę, amatorów, którzy piszą i wystawiają sztuki z życia „kacetőw”. Doświadczaniem przeszłości i energią, upartą inicjatywą błyszczy tu i tam zespoły muzyczne, uznawane i przez obcych: 13 „Tygrysów” z Wiesbaden, „wygrzyli się” z obozu koncentracyjnego Buchenwald; orkiestra Karana, która wywodzą się z Oflagu w Arnswalde i Gross-Born, nie dała się załamać utratą instrumentów i części zespołu, i dzisiaj z Kupfermühle, zapadłej wsi pod Lubeką, startuje do Hamburga i Nienburga, siedziby 30 Korpusu Brytyjskiego, gdzie przez tydzień daje samodzielnie przedstawienia „for allied troops”... i na pewno dość dużo innych zespołów. Ale całość? Całość jest daleka od nasycenia dobrą rozrywką — teatrem i książką, od rzetelnej pracy. Całość jest smutna, daleko smutniejsza, niż mówi to sztuczna, historyczna wesołość zabaw tanecznych, czy powszechne czarnogiedziarstwo

to raczej namiastka właściwej pracy której nikt, na większą skalę, nie oferuje. Czytałem kiedyś o licznych sklepach. Szukam ich teraz — dość jednak drugo jestem w Niemczech, by wiedzieć z jakim wynikiem. Jest — jest sklep przy ulicy i Dywizji Pancerniej z wystawionymi nawet w oknie artykułami galanterijnymi. Zaglądam do środka, znajduję trochę pudru, kremu i odzieży, pozostawionej w komis. Sklep jest zasadniczo — komisowy. Miejski Sklep Komisowy. Co ponadto — pochodzi z różnych okazji mydło, nici, igły... wszystko trudne do zdobycia. W Maczkowie jest i policja porządkowa, na służbie uzbrojona, podlegająca burmistrzowi, jest ochotnicza straż ogniowa, a także kryminal — do 28 dni aresztu karze burmistrz. Ko-

mend miasta dysponuje oddziałem wartowniczym Dywizji. Formalnie opiekuje się miastem, jak innymi obywatelami UNRRA, praktycznie przede wszystkim oddział specjalny Sztabu i Dywizji — nie bez różnych komplikacji kompetencyjnych, nader łatwych w tej wielotorowości: UNRRA, Military Government, Dywizja. W pierwszym plebiscycie 66 procent zgłosiło się na powrót do Kraju, cyfra realizowana później mniej lub więcej, ale ogólnie orientacyjna. W południe wyjeżdżam z Maczkowa. Uparcie mży deszcz. Na placu liczne grupy mężczyzn, przeważnie bez płaszczy, słuchają przeglądu wydarzeń politycznych i wychodzącej gdzieś daleko prasy. Deszcz pada, oni cierpliwie słuchają trzy kwadransowej audycji, nadawanej codziennie przez lokalną rozgłośnię. Słuchają i — czekają... Mijam liczne ogródki, jakie otaczają domy Maczkowa. Ogrody są zaniedbane, nie uprawne. Smutny jest Maczków. Sztuczny, obcy w tym kraju tak obcym, bez korzeni, których tu nie zapuścił i zapuścić nie może.

Maczków traktowany przez Polaków jako gmina miejska, w istocie jest obozem — podobnie jak Bardowick czy Kasperkovo, z których również wysiedlona została ludność niemiecka, kiedyś — w okresie po-kapitulacyjnej koniunktury, napoczętej przez nas i „przejedzonej” niestety bez inicjatywy i planu. Słowo „obóz” najtrafniej wyraża ten stan tymczasowości, jaki ciążył niemal przez cały czas nad ludnością polską w Niemczech. Maczków jest też takim obozem, — obozem lepszym pod względem urzędzenia i położenia, tuż pod siedzibą i Dywizji. Zamienimy jego domki na odrapane, rozwalone koszarzy czy baraki drewniane, w których gnieździć się trzeba nie rodzinami w jednej izbie, a w całkiem mieszanym dwupięciowym towarzystwie; odbierzmy poczucie bardzo przyjemne, że gdzieś obok jest pełno uprawniony żołnierz polski; dodajmy pewniejszych siebie Niemców i pozostawmy ten sam problem braku pracy, a znajdziemy się — w przeciwnym obozie „dipisów” polskich. W takim dużo, dużo gorszym Maczkowie. Do późnej jesieni ub. roku ze strony sojusznicznych władz okupacyjnych nic nie zrobiono, by Polakom-najliczniejszej masie „dipisów” dać zatrudnienie. Bez podażi rzetelnej pracy z ich strony ludność polska sama nie mogła rozwiązać tego zagadnienia. W jesieni też nastąpiła dopiero istotna poprawa w swobodzie ruchów tej ludności, z bram obozowych ustąpiły warty sojusznicze i samochody pancerne nie wchodziły już do akcji. Zmieniły się także na lepsze stosunki w Bawarii. Bardzo późno, ale lepiej późno, niż nigdy. Zwłaszcza, że zagnana siła do Niemiec ludność polska złożyła wiele dowodów — inicjatyw, zaradności, organizacji i dobrej woli — w warunkach najtrudniejszych: po la-



Dawniej Haaren, dzisiaj „Miasto Maczków”

tach niewoli, nędzy i demoralizacji, świadomie przez Niemców prowadzonej, w kraju zniszczonym, w obliczu nieustającej a tylko zamaskowanej wrogości żywołu niemieckiego, w obliczu wreszcie metod zbyt wyłącznie politycznych ze strony władz sojusznicznych. Udana próba częściowego choćby zatrudnienia przebywających w byłej Rzeszy Polaków jest organizacja kompanii wartowniczych, dotychczas najliczniej rozwiniętych w okupacji amerykańskiej. Polacy w mundurach, z bronią w rękę, pilnują magazynów, ważniejszych punktów, obozów jeńców. Wychodzą poza obręb ponurych bloków obozowych, a w życiu, pokonanych Niemiec przestają być elementem, który praktyka codzienna zaczyna niestety zrównywać z ludnością niemiecką; by już nie mówić o nadzuciach, kiedy „dipis” polski niż Niemca schodzi.



Na leśnym mp. kompanii wartowniczej



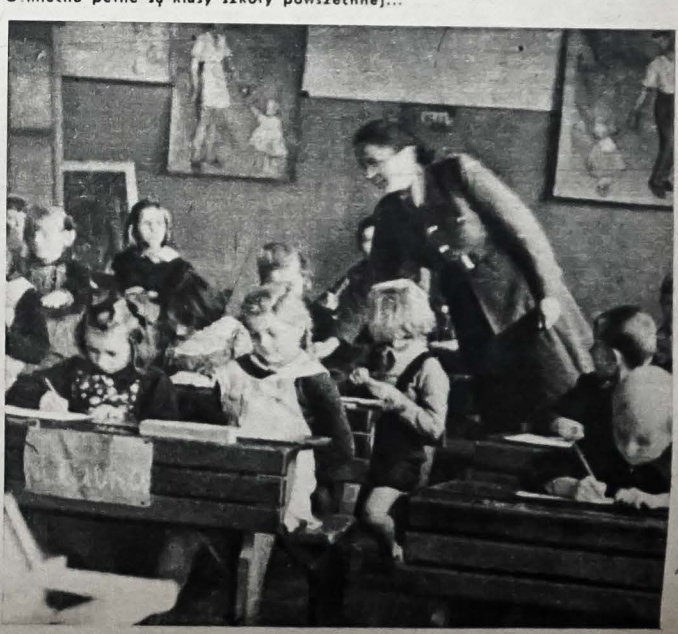
Tak wyglądają żołnierze polskich kompanii wartowniczych w strefie amerykańskiej.

Polepszyła się znacznie, na poziom wystarczający, sytuacja żywnościowa cywilnej ludności polskiej, na poprawę czekają jeszcze warunki mieszkaniowe, a przede wszystkim sprawa zatrudnienia. I jeszcze jedno, szczególnie ważne: kiedy uznany zostanie, w faktach, nie tylko w obietnicach, samorząd polski? Czy umożliwi mu się organizację, obejmującą obie anglosaskie strefy okupacyjne? Dla tej części ludności polskiej, która do Kraju w obecnych warunkach nie powróci... Smutny jest Maczków. Ale tak, ale smutnie i źle jest w całych Niemczech. Trzeba mieć odwagę mówić, że jest źle, ale trzeba też mieć odwagę i — nie histeryzować, oskarżając samych siebie: ludność polską.

Maczków: po żywności



Uśmiechu pełne są klasy szkoły powszechnej...











Świątynia w Luksorze jest Mekką turystów

# ZMARTWYCHWSTAJĄCY ŚWIAT

WITOLD RAJKOWSKI

Poszukiwanie ukrytych skarbów jest prastarą namiętnością ludzką, tak zapewne dawną, jak pojęcie skarbu. Ileż to na ten temat istnieje legend, opowieści ludowych i bajek. Element tajemniczości w połączeniu z pragnieniem wzbogacenia się, pociągał zawsze bardziej awanturnicze a bujną wyobraźnią obdarzone duchy, skłaniając do poszukiwań w ruinach starych zamczysk, do zwiedzania podziemnych grobów i innych miejsc, o których klechdy głosiły, że jakiś rozbójnik zakopał tam garnki pełne złotych monet, czy kufry z klejnotami.

Poszukiwacze ukrytych skarbów rzadko zapewne byli szczęśliwi w swoich wysiłkach jeśli chodzi o złoto i drogocenne kamienie, ale nieraz udawało im się odnaleźć jakieś zabytki dawne, które wprawdzie dla nich samych nie miały wartości, ale zato interesować

zaczęły innych: złomy posągów, starożytnie ołtarze, dziwaczne narzędzia kamienne lub brązowe... Znalaziska te wzbudziły zaciekawienie znawców sztuki, albo uczonych, którzy ze swej strony jeli czynić poszukiwania mające na celu odkrycie tajemnic przeszłości i odczytanie w ziemi dziejów człowieka. W ten sposób z namiętności łączącej w sobie zarazem chciwość i romantyzm, zrodziła się nauka o starożytnościach: archeologia.

Kolebką jej była Italia. Ruiny wspinających budowli rzymskich oraz znajdowane w ziemi posągi zainteresowały uczonych wieku odrodzenia. Jednakże aż do końca XVIII stulecia archeologia pozostawała wciąż w powijakach. Rok w końcu XVIII stulecia archeologia przetrwała w końcu w powijakach. Rok w końcu XVIII stulecia archeologia przetrwała w końcu w powijakach. Rok w końcu XVIII stulecia archeologia przetrwała w końcu w powijakach.

Przyczyn tego jest kilka. Przede wszystkim budowle staroegipskie wznoszone były przeważnie z twardego budulca — wapienia lub granitu. Ogromne masy Piramid pomimo czterech i pół tysiąca lat swego istnienia, mimo brutalności ręki ludzkiej, która je obdarła z zewnętrznej pokrywy, by ze zdobytego w ten sposób kamienia wnieść inne gmachy, przetrwały do dziś w całej swej wielkości. Zachowały się również wspaniałe świątynie takie jak w Karnaku, Luksorze, Dendera, Edfu czy Kom Ombo — przytłaczające rozmiarami swych kolumn i bram gmachy, ścianach pokrytych szczerze płaskorzeźbami, wyobrażającymi postacie bogów, przejścia pośmiertne duszy ludzkiej, czyny bohaterskie królów a wreszcie życie codzienne — i to nie tylko władców lub wielmożów, ale nawet ludu pospolitego, tego odważnego egipskiego Fellaha, zginającego się przez dzień cały, od świtu do nocy, przy nawadnianiu pola i ostat-



Bahri, świątynia wybudowana przez królową Hatszepsut



Płaskorzeźby z grobowca Ti w Saqqara; wieśniacy prowadzący bydło

...dającego bezlitosnemu porażeniu... i zdobiące je rzeźby były niekiedy i liczne, że niekiedy niszczyły najzłotliwsza pokolenie, które przyszły po budowniczych, pomimo, iż świątynie pełne „pogańskich bogów” musiały budzić odrazę i głościli średniochrześcijaństwa czy islamu. W świątyni krowiogłowej botor w Dendera, wyobrażenia zmiażdżone twarzą. Ale tylko niszczyć całość, zniweczyć rzeźby było ponad siły obrazoburców.

...jednak własnym rozmiałości budulca staroegipskie... i odczytanie w ziemi dziejów człowieka. W ten sposób z namiętności łączącej w sobie zarazem chciwość i romantyzm, zrodziła się nauka o starożytnościach: archeologia.

...przyczyną, dla której Egipt... i odczytanie w ziemi dziejów człowieka. W ten sposób z namiętności łączącej w sobie zarazem chciwość i romantyzm, zrodziła się nauka o starożytnościach: archeologia.

...przyczyną, dla której Egipt... i odczytanie w ziemi dziejów człowieka. W ten sposób z namiętności łączącej w sobie zarazem chciwość i romantyzm, zrodziła się nauka o starożytnościach: archeologia.

...przyczyną, dla której Egipt... i odczytanie w ziemi dziejów człowieka. W ten sposób z namiętności łączącej w sobie zarazem chciwość i romantyzm, zrodziła się nauka o starożytnościach: archeologia.

gaczów i królów były najbezlitośniej ograbiane, a nawet mumie ich niszczone. Stworzyło to konieczność zabezpieczenia miejsc wiecznego spoczynku przez wykuwanie ich w skałach lub budowanie masywnych mauzoleów. W swej początkowej fazie grobowce miały formę jakby kamiennych progów i dlatego zostały później przez archeologów nazwane z arabska „mastaba”. Wielcy królowie uważali tego rodzaju mauzolea za niewystarczające, mając się za godnych wynioślejszych pomników. Faraon Snofru, panujący około 2500 lat przed Chrystusem, pierwszy kazał wystawić gmach składający się z kilku mastab coraz to mniejszych, jedna na drugiej, znany dziś pod nazwą Piramidy Stopniowanej w Saqqara. Faraonowie Chufu (Cheops) i Chafra (Chefren) poszli jeszcze dalej i przekształcili tę formę grobowca w jednolitą, spiczastą, czworosieczną bryłę, w której głębi, niedostępna w ich pojęciu, dla niepowołanych, znajdowała się komora z sarkofagiem. Późniejsi władcy, widząc że to mniemanie było błędne, mumie bowiem ich przodków były ograbiane i wyrzucane ze swych miejsc rzekomo wiecznego spoczynku, zrezygnowali z piramid i kazali się grzebać w sztucznych jaskiniach wykuwanych w litej skale, o wejściach przemyślnie zamaskowanych. Ale nawet i to nie uchroniło ich zwłok od zniszczenia.

Zabytki dawnego Egiptu budziły zaciekawienie podróżnych już w starożytności. Już Herodot odwiedził Piramidy, uważane wtedy za jeden z cudów świata. Z podziwem oglądali owi dawni wędrowcy ogromne posągi faraona Amenofisa III w Tebach, mylnie uważane za wyobrażenia Memnona, syna Jutrzenki-Eos i Tiłhona, jednego z bohaterów wojny trojańskiej, zabitego przez Achillesa. Wśród późniejszych podróżników, którzy interesowali się zabytkami egipskimi, znalazł się i Polak, książę Radziwiłł Sierotka, który pielgrzymując w XVI wieku do Ziemi Świętej i o nadniłową zawadził krainę a nawet chciał stamtąd do Polski przywieźć dwie mumie jako osobliwość niezwykłą. Niestety, zabobonni żeglarze i współpasażerowie przypisali burzę jaka zaczęła miotać okrętem na Morzu Śródziemnym obecności tych „pogańskich truposzów”, które ostatecznie wrzucono do wody...

Gdy „Opis Egiptu” bonapartowskich „savants” wzbudził powszechne zainteresowanie, nie szczędzono wysiłków, starając się odcyfrować dziwne pismo hieroglificzne, którego litery w kształcie figur ludzkich albo zwierzęcych, lub też najrozmaitszych przedmiotów, przypominały rebusy. W roku 1822 francuski uczyony Champollion zdołał nareszcie dotrzeć do prawdy, studiując znaną już dawniej w mieście Rosetta bazaltową tablicę, pokrytą dwoma rodzajami starożytnego pisma egipskiego oraz tekstem greckim. Champollion zauważył, że niektóre zgrupowania znaków stałe powtarzające się w tekście hieroglificznym, otoczone były owalnymi obwodami. Równocześnie w tekście greckim znalazł kilkakrotnie wymienione imię faraona Ptolomeusza Epiphana, który panował w połowie II wieku przed Chrystusem. Doszedłszy do wniosku, że znaki w owalach odpowiadają imieniu faraona, jął porównywać coraz nowe ich grupy i wreszcie odkrył, że poszczególne obrazki oznaczają nie pojęcia — jak przedtem przypuszczano — ale dźwięki. A zatem

rysunek słońca oznaczał nie „słońce” lecz zgłoskę „r”. W niektórych tylko wypadkach poszczególne figury oddawały także pojęcia. Spróbował podstawić pod grupy hieroglificznych znaków słowa z języka koptyjskiego, odpowiadające treści tekstu greckiego na „kameni” z Rosetty”, Champollion istotnie odczytał cały napis i odkrył tajemnicę hieroglifów. Język koptyjski bowiem — już wtedy używany tylko w liturgii i literaturze religijnej — był mową starożytnego Egiptu w jej ostatniej formie rozwojowej.

Odkrycie przez Champolliona klucza do napisów hieroglificznych spowodowało niestychany popyt na wy-

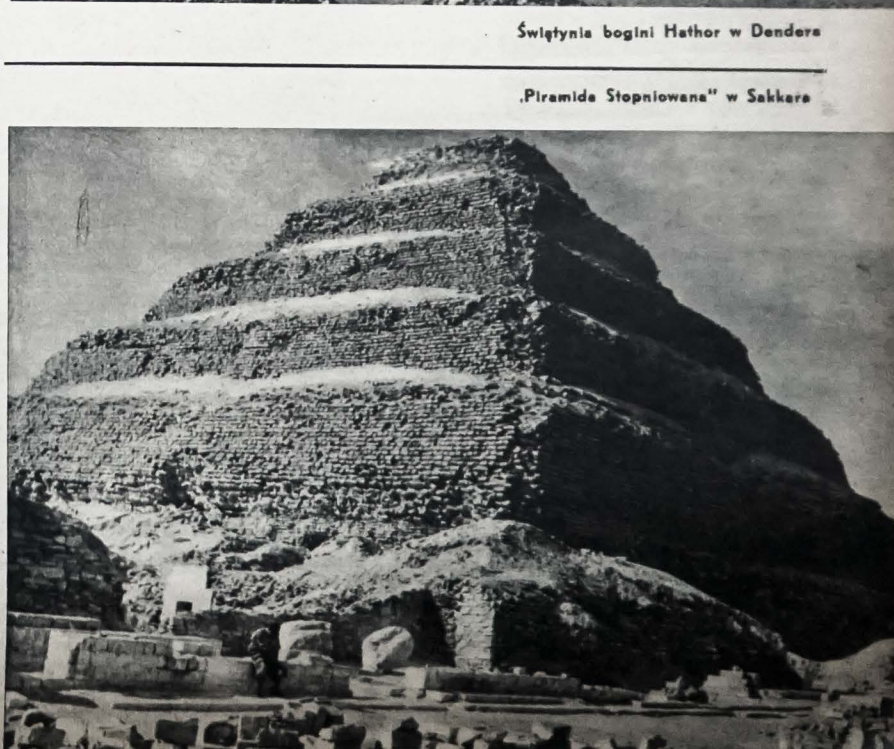
(Dalszy ciąg na str. 14)



„Kaplica narodzenia” bóstwa Har-sem-tewe w Dendera



Świątynia bogini Hathor w Dendera



„Piramida Stopniowana” w Saqqara



Ruiny świątyni Amona w Karnaku





Sir Henry Royce — najznakomitszy fabrykant samochodowy świata

# Król Samochodów Rolls-Royce

Życie słynnego fabrykanta i pioniera przemysłu samochodowego W. Brytanii, F. H. Royce'a — to historia człowieka, który urzeczywistniał swe idee uzyskując rozgłos i majątek.

Ideą Royce'a, od którego nigdy pod żadnym pozorem nie odstąpił, była najwyższa solidność pracy. Najmłodszym latem tego człowieka — to walka z niepowodzeniami. Karierę w przemyśle rozpoczął jako inżynier w małym warsztacie w Manchester w 1884 r. Warsztat ten, zakończony do spółki z kilkoma przyjaciółmi, wyrobił początkowo drzewki elektryczne i niektóre części instalacji. Solidność wyrobów zapewniła im ciągły zbył. Royce osobiście kontrolował każdą część mającą opuścić warsztat. Do ostatnich dni swego życia — już jako słynny fabrykant i milioner — nie porzucił tej zasady. Zdarzało się, że zwracał palce i stawał do obrabiarki, aby pokazać robotnikowi jak ma być wykonana praca.

Od czasu ukończenia studiów interesował się Royce generatorami i dwiema. Z przemysłem samochodowym zetknął się raczej z konieczności. Kryzys, jaki nastąpił po wojnie Burów, zmusił go do oddania się nowym gałęziom produkcji. W tym czasie dostał się do rąk Royce'a samochód francuski „Deauville”. Niedomagania tego modelu, wspólnie wówczas wszystkim wozom, zainteresowały Royce'a i zmieniły jego karierę.

Royce nie był wynalazcą, ale też nigdy nie był ślepyim naśladowcą. Potrafił zmienić każdą część mechanizmu, wykończyć i udoskonalić. Studiował wiele modeli i przyswajał sobie to, co uważał za najlepsze. Każdą część poddawał ścisłym próbom, modyfikacji, starannemu opracowaniu — produkując modele, które zdobyły światową sławę. Główną ich zaletą była cicha praca i niezawodność silnika.

Pierwsze wozy wyprodukował Royce w 1904 r. Jeden z modeli krytycznie przetestował znany fabrykant C. S. Rolls — organizator Klubu Automobilowego, sportowiec i koncesjonariusz samochodowy. Dwa lata później obie firmy zawarły spółkę: powstała najsłynniejsza na świecie fabryka samochodów Rolls Royce Ltd.

Warunki początkowo nie były pomyślne. Dopiero w 1907 r. zamówienia przekroczyły możliwości produkcyjne małej fabryki w Manchesterze. Zbudowano wielkie zakłady w Derby. Royce, z charakterystyczną dlań pedanterią, pomyślał, aby nowe wozy były dokładnie opracowane. Nigdy nie czynił więcej. Aby produkować precyzyjne części, tak jak sobie życzył solidny fabrykant, należało udoskonalić maszyny. Royce osobiście współpracował przy produkcji narzędzi, sprawdzał jakość pracy każdej maszyny.

W 1912 r. podczas alpejskich zawodów automobilowych wóz Rolls Royce nie mógł przebyć jednego z odcinków trasy. Royce wysłał komisję techniczną do badania stanu motoryzacji w Europie. Model „Continental” — to rezultat tych badań i nieprzerwanych udoskonaleń.

Gdy wybuchła wojna (1914-18) zdało się, że produkcja luksusowych wozów Rolls Royce zostanie wstrzymana. Nieszczęśliwie, niezawodne silniki R. R. stały się częścią składową bry-

tyjskich wozów wojennych. Podwozia użyto do wozów pancernych. Lord Kitchener i inni generałowie u-tyli ich z powodzeniem do rozpoznania i prac łączności. płk. Bridges — w swym historycznym marszu na Antwerpę. T. E. Lawrence — w działaniach pustynnych.

Podczas wojny Royce zainteresował się nową dziedziną — lotnictwem. Samoloty niemieckie, produkowane wiedeńskimi firmami, przetrwały przez Daimler Benz, najstarszą firmę silników benzynowych świata, uchodziły za doskonałe. W. Brytania potrzebowała koniecznie maszyn, mogących przeciwstawić się nieprzyjacielskim. Niekłonił Royce'a do produkcji. Przystąpił on do nowej pracy ze znaną pedanterią. Nowe modele przewyższyły jakością wszystkie inne, gdziekolwiek bądź wyprodukowane.

Firma Rolls Royce nie porzuciła już pracy nad silnikami lotniczymi. W okresie międzywojnia światowymi dokonała ważnych udoskonaleń. Podobnie jak wozy „Phantom”, które spotykały się z międzynarodowym uznaniem, tak samoloty typu „R” z silnikiem „Buzard” osiągnęły szczyt doskonałości. Samoloty osiągały szybkość 616 km na godz. dzięki silnikowi, którego ciężar wynosił zaledwie 312 gr. na 1 KM.

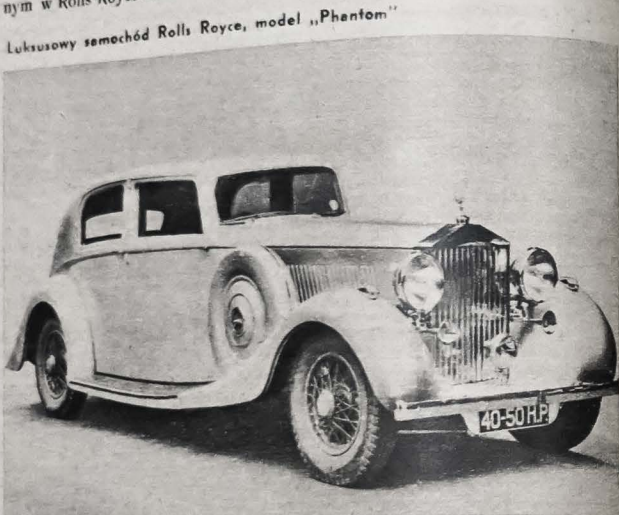
Służba Royce'a dla powietrznych sił brytyjskich przyniosła ogromne korzyści podczas ostatniej wojny światowej. Chociaż Royce nie dożył (zmarł w r. 1933) triumfu, nie należy zapomnieć, że Spitfire'y i Hurricane'y zaopatr-



Pierwsze wozy Rolls Royce, 1904 r., wyglądały bardzo oryginalnie

went” o napędzie reakcyjno-strumieniowym, który reprezentuje dziś najbardziej rewolucyjny zwrot w technice lotniczej. Zastugi Royce'a nie zostały zapomniane. Otrzymał tytuł Sir'a, a koledy i przyjaciele ufundowali jego posąg, dłuta prof. F. D. Wood'a, i przekazali go na wieczną pamiątkę miastu Derby.

K.



Luksusowy samochód Rolls Royce, model „Phantom”

## WOJENNE ZABAWKI

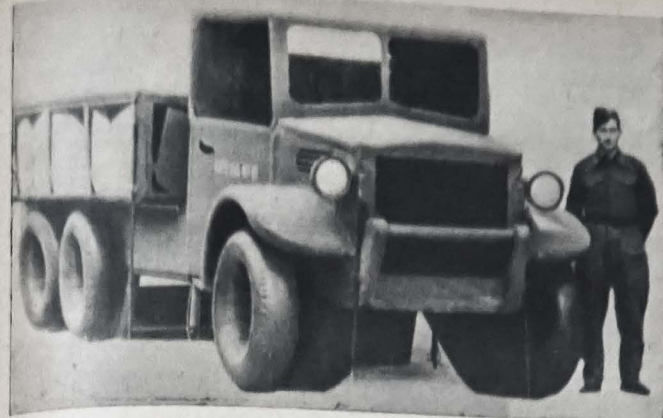
Silnika kamuflażu odgrywała znaczącą rolę w działaniach wojennych zdobyła w ciągu ostatnich lat nowe i ciekawe osiągnięcia. Dotychczas obiekty służące do zamaskowania właściwych stanowisk broni i sprzętu improwizowano przeważnie bezpośrednio w terenie z dostępnego w danym wypadku materiału, co bardzo ograniczało stopień ich przydatności. Pomimo tego, jak wynika z doświadczeń żołnierzy gen. Wavell'a podczas kampanii w Zachodniej Pustyni — samoloty skłone ad hoc ze stołów kasynowych i karabiny z drążków telegrafu zdolały zważyć niemałą ilość wloskich bomb. Prócz tego używano również makiet sprzętu wojennego zrobionych z malowanych płacht, rozpiętych na drewnianych ramach, co dawało tak pomyślne wyniki, że Dowództwo sił brytyjskich na Śr. Wsch. rozpoczęło masową produkcję tego typu obiektów maskowania.

Pierwsze modele miały wiele wad. Były niedokładne w kształcie, ciężkie, trudne do manewrowania i wymagały ciągłego podpicierania, co szczególnie podczas burz piaszkowych nastroczało wielkie trudności.

Dopiero w 1942 roku Wojskowe Centrum Kamuflażowe przystąpiło do produkcji makiet z materiału używanego do wyrobu balonów zaporowych. Sekcja balonowa wytwórni Dunlop Rubber Company w Manchesterze i RFD Company w Godalming wy-



„Zabawka” Sherman — waży tylko 170 funtów — zamiast 35 ton



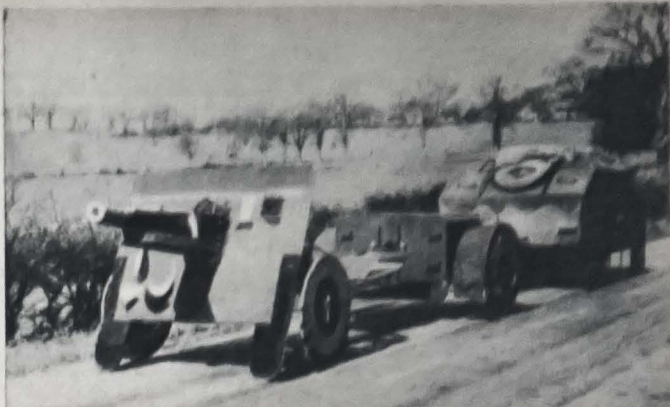
„Trzytonowy” samochód montowany pompką rowerową

pracowały szereg projektów pneumatycznych makiet sprzętu wojskowego, naturalnej wielkości, do złudzenia naglejących oryginały. Wynaleziono nowy rodzaj pneumatyki — mocny i bardzo lekki, który po pomalowaniu specjalnymi farbami imitował świetnie płyty pancerne.

Naturalnej wielkości Sherman, na-

dymany za pomocą specjalnej pompy, po wypuszczeniu zeń powietrza daje się zapakować do torby nie wiele większej od normalnej walizki — waży zaś tylko 170 funtów (prawdziwy Sherman waży 35 ton).

Wystarczy zaledwie 5 minut, aby tego rodzaju „zabawkę” ustawić i napompować powietrzem, materiał zaś



Z odległości 500—1000 metrów — to „dzieła” są nie do odróżnienia od prawdziwych

z którego jest zrobiona jest tak mocny, że daje się przymocować do ziemi i utrzymać w odpowiedniej pozycji nawet przy najsilniejszym wietrze.

Jedną z największych zalet pneumatycznych obiektów maskowniczych jest to, że w razie trafienia ich pociskiem czy bombą nie zdradzają swojej fałszywej istoty w postaci rumo-

wiska potłuczonych desek, jak to się dzieje z drewnianymi makietami, lecz miękko opadają na ziemię stając się niemal zupełnie niewidoczne.

Nieprzyjacielski obserwator sprawdzając celność strzału czy bombardowania odnosi wrażenie, że obiekt po prostu zniknął mu z oczu.

R.

## HELIKOPTER — SAMOLOT PRZYSZŁOŚCI



Helikopter Vought — Sikorski X—R5, rozwijający szybkość 160 km na godzinę

Samolot z wirującym skrzydłem, napędzany silnikiem — helikopter, osiągnął zaledwie wstępną fazę swego rozwoju. Wiele zagadnień technicznych i mechanicznych zostało jeszcze do rozwiązania, aby można było uważać tego rodzaju samolot za doskonały. Okres pokoju umożliwi konstruktorom kontynuować pracę nad tą maszyną, oddającą wielkie usługi, zarówno wojenne jak i komunikacyjne.

Helikopter posiada śmigło w formie skrzydeł. Obraca się ono nad aparatem, gdyż jego nasada wmontowana jest w wirnik (rotor). W zwykłym samolocie skrzydła przecinają powietrze, a śmigło ciągnie aparat do przodu, w helikopterze — obrotowe skrzydła odgrywają rolę podtrzymującą. Zwolniony od konieczności nabierania rozpędu, helikopter może startować i lądować pionowo. Zmieniając szybkość obrotu skrzydeł i kąt ich nachylenia, może lecieć w prawo lub w lewo, w górę lub w dół, w przód lub wstecz, a przy tym — może poruszać się wolno nie tracąc równowagi.

Helikopter może być wyposażony w dowolną ilość wirników, nie wyprodukowano jednak jeszcze wielowirnikowych modeli. Aparat z jednym wirnikiem musi mieć śmigło pomocnicze — na ogonie. To śmigło, pionowe, manewrujące, służy do osłabiania odrzutu i do zniwelowania sił, starających się przewrócić aparat. Modele dwuwirnikowe budowane są bez pomocniczego śmigła. Siła wstrząsu wyłączonego jest przez to, że oba wirniki pracują w odwrotnym kierunku.

W Stanach Zjednoczonych do najbardziej znanych konstruktorów helikopterowych należał I. Sikorski. Zbudował on pierwszy aparat tego typu w 1909 roku. Helikopter ten był w stanie wznosić w górę tylko własny ciężar (bez pilota). Stan aerodynamiczny ówczesnych lat był zbyt niski, aby Sikorski mógł otrzymać pomoc techniczną, to też poświęcił się on pracy nad samolotami o skrzydłach stałych. Wrócił do konstruowania helikopterów w 1937 roku.

W międzyczasie wielu konstruktorów różnych narodowości pracowało nad helikopterami. Inżynier hiszpański

Juan de La Cierva wynalazł auto-zyro — coś pośredniego między helikopterem a aparatem o skrzydłach stałych. We Francji Bréguet i Durand skonstruowali zyroplan. Wszystkie te prace w sumie pchnęły wydatnie naprzód pierwsze nieporadne próby Sikorskiego.

Podczas wojny helikoptery oddawały znaczne usługi. Na Burmie sześcioro lotników amerykańskich, zmuszonych do lądowania za liniami japońskimi, 240 km od frontu, uratowano przy użyciu helikoptera. Gdy na jednym z kontrtorpedowców w wybrzeży New Jersey nastąpił wybuch, helikopter umożliwił uratowanie załogi, wśród której znajdowało się wielu poparzonych i szokowanych. Można by przytoczyć wiele podobnych przykładów.

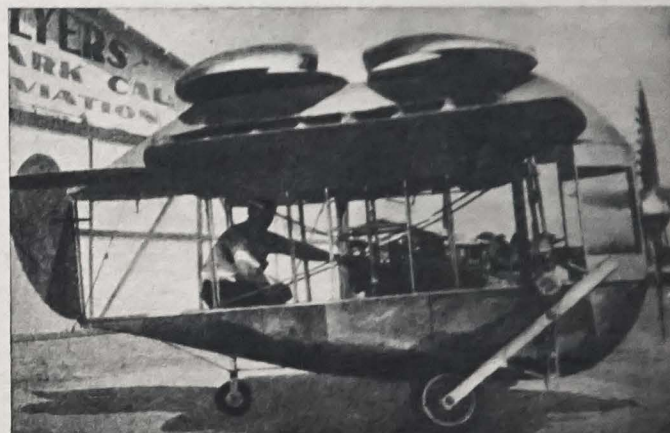
Doświadczenie potwierdza, że helikoptery nadają się do patrolowania konwojów morskich. Te samoloty mogą bez trudu z pokładów zwykłych okrętów startować i lądować na pełnym morzu i odbywać loty w bliskim zasięgu.

Wiele możliwości zapewnia helikopterom przyszłość. Niektórzy twierdzą, że będą one wkrótce tak powszechnie używane, że w pewnej mierze zastąpią samochody, tym bardziej, że nie potrzeba dla nich lotnisk. Trudności są jednak znaczne: 1) koszt tego aparatu, zanim nie nastąpi seryjna produkcja, jest bardzo wysoki; 2) helikopter jest trudniejszy do prowadzenia, niż lekki samolot. Te mankamenty z czasem zostaną zapewne usunięte. Być może wkrótce powstaną linie komunikacyjne helikopterowe, które częściowo zastąpią istniejące linie autobusowe.

Helikoptery nadają się do wielorakiego zastosowania, np do zraszania kultur owocowych, jarzynowych, szkółek, do gaszenia pożarów, niesienia pomocy ofiarom powodzi itd. W górnictwie — w celu dotarcia do miejsc dotychczas niedostępnych.

Pole działania helikoptera rozwinię się w miarę ulepszeń, jakie będą doń wprowadzone i być może, w przyszłości ten aparat zajmie w lotnictwie miejsce równe dzisiejszemu samolotowi.

K.



Auto-zyro, skonstruowane w 1939 roku



14-osobowy aerostatek. Rozwija szybkość 160—240 km na godzinę

Dwurotorny helikopter Platt-Le Page X—R1, używany w armii amerykańskiej. Ciężar 2.200 kg, silnik — 450 KM















*Artystka Filmowa*  
*Ann Sheridan*