

15.X.1934

Okoliczności zabiegu genewskiego

Po wystąpieniu p. min. spr. zagr. Becka w sprawie zobowiązań o mniejszościach, w mowie 13-go b. m. w rozprawie ogólnej XV-go Zgromadzenia Ligi, uwaga powszechna kierowała się oczywiście na treść i prawo-polityczne znaczenie tego oświadczenia.

Z kolei, poszukując dopełnienia i uwidocznienia obrazu, pragnęłoby się dojrzeć i przejrzeć okoliczności, w jakich zabieg ten został wykonany, oraz jakie w rozwoju swym napotyka i napotka.

Czy ze strony polskiej uprzedzono kogokolwiek, np. przedewszystkiem państwa, z któremi Polska podpisała traktat z 28. VI. 19, zawierający m. in. postanowienia o mniejszościach, czyli t. zw. wówczas główne mocarstwa sprz. i stow., a więc Francję, Anglię, Włochy, oraz państwa, którym, podobnie jak Polsce, narzucono takie układy i które stały ręką w ręce szły z nami w tych sprawach, t. j. Małą Ententę i Grecję?

Wszystkie dotychczasowe wiadomości zgodne są w stwierdzeniu zaskoczenia wszystkich bez wyjątku.

Wprawdzie trudno oczekiwać, aby, nawet w razie uprzedzenia, ktośkolwiek wystąpił z wyznaniem:

— Ja wiedziałem. Powiedziano mi. No i nic. Przyjąłem do wiadomości i czekałem, co będzie dalej.

Taka dyplomacja przestałaby być dyplomacją. Nie mówi się tego. Dopiero kiedyś, po wszystkim, albo w pamiętnikach.

Ale, w tym wypadku, sprawa wydaje się prosta: nikogo, zdaje się, nie pozbawiono nieświadomości.

To wynika zarówno z pierwszych doniesień z 13-go b. m., jak z przemówień następnego dnia przedstawicieli Anglii, Francji i Włoch, z wyraźnymi wzmiankami o nieporozumieniu się z nikim, jak wreszcie z głosów dzienników, w których przeniknęłyby wtedy czy owędy, że ktoś coś wiedział, gdyby tak było.

W dyplomacji istnieją jednak sposoby działania i przygotowywania powodzenia lepsze, pracowniczsze, pewniejsze, niż zaskoczenie wszystkich, które jest chwytem najpierwotniejszym, najsurowszym, najmniej wyjątkowym myślowo i najmniej wchłaniającym starannej pracy.

Szczególnie, gdy taki chwyt wcale sprawy nie kończy, ale dokonany jest, gdy przedsięwzięcie ma przed sobą dłuższą jeszcze drogę, na której potrzebna będzie życzliwa pomoc zaskoczonych.

Okolicznością, łagodzącą zawiąkanie i umożliwiającą spokojne rozwikłanie, jest to, że oświadczenie p. min. Becka, nie przybrało, jakby to się niektórym szczególnie podobało, cech wypowiedzenia, ale raczej zapowiedzi, nie zamyka wrót załatwianiu sprawy na gruncie prawnym i w sposób prawny.

W tym kierunku nieprzejaskrawiania znaczenia oświadczeń p. min. spr. zagr. Becka poszli, w swych mowach wczorajszych, wśród zastrzeżeń i ostrzeżeń, sir John Simon i p. Barthou, z wyraźną chęcią utrzymania sprawy na gruncie prawnym, co i dla Polski jest jedynie pożyteczne.

St. St.

Czytajcie Nowiny Codzienne

Tydzień miłosierdzia

W ubiegły czwartek odbyło się inauguracyjne posiedzenie Komitetu Organizacyjnego „Tygodnia Miłosierdzia”. Protektorat nad pracami Komitetu objął J. E. ks. Kard. Kakowski, w skład członków weszli przedstawiciele sfer oficjalnych, oraz społeczeństwa w Warszawie.

Jak wynika ze sprawozdania związku „Caritas”, organizacja w roku ubiegłym zebrała wśród społeczeństwa 600 tys. zł, które w całości przeznaczono na akcję pomocy dla najbiedniejszych mieszkańców archidiecezji.

Podana cyfra ilustruje najlepiej wielki zakres działania Instytucji.

Lotnicy challenge'owi o swych wrażeniach z rajdu W mgłę koło Bordeaux. — Nad morzem. — Najgorszy odcinek trasy: Rimini — Zagrzeb

Lotników challenge'owych, którzy przylatywali wczoraj do Warszawy, zarzucono oczywiście pytaniami o przebiegu lotu i przynajmniej w rajdzie. Nic dziwnego, wiadomości nadchodzące z trasy były tak lakoniczne, że nie mogły wystarczyć szerokim masom entuzjastów sportu lotniczego. Poniżej podajemy najciekawsze z opowiadań lotników przed przedstawicielami prasy.

Przygody kpt. Gedgowda

Jako pierwszy wylądował kpt. Gedgowd na swoim zgrabnym PZL-26. Uśmiechnięty wysiada z kabiny, wita się z kolegami, przyjaźniłymi i prasą.

— No, jakże tam, panie kapitanie, było w drodze? Czy jest pan zmęczony?

— Trochę — uśmiecha się kpt. Gedgowd. — Jestem rad, że wylądowałem wreszcie w Warszawie po męczącym locie.

— Wszystko szło dobrze?

— Niezawsze. Nad morzem Środkiem silnik zaczął przerywać...

— Dlaczego?

— Bo w Tunisie lał deszcz, a samoloty stały na lotnisku. Musiało trochę wody dostać się pod maskę...

— To nie było przyjemnie?

— A nie. Ale tam patrolowały statki i hydroplany. Był moment, że zdecydowany byłem lądować, a raczej wodować. Zniżyłem maszynę. W ostatniej chwili jednak poderwałem do góry, aby jeszcze raz sprawdzić działanie maszyny.

Po kilku minutach lotu na horyzoncie ujrzeliśmy linię brzegu i odetchnąłem z ulgą. Reszta trasy z wyjątkiem odcinka Rimini — Zagrzeb, gdzie panowały bardzo trudne warunki atmosferyczne — przeszła gładko. Fatalna była też droga z Paryża do Bordeaux. Musiałem przymusowo lądować zaledwie o 200 m. od lotniska. Wylądowałem na poligonie artyleryjskim w czasie ćwiczeń strzelania.

Oficer, dowodzący oddziałem, dał mi żołnierzy do pomocy.

Miedzy Rimini a Zagrzebiem pogoda była również bardzo zła: chmury i deszcz towarzyszyły na całym tym odcinku.

Pytamy o wrażenia afrykańskie:

— Czy jednodniowy odpoczynek w Algierze był dla was rzeczywście koniecznym odpoczynkiem?

— Jeśli chodzi o mnie — mówi kpt. Gedgowd — to uważam, że raczej było to wyczerpienie dla maszyny. Ja mogłem lecieć dalej. Przyjmowano nas wszędzie bardzo serdecznie. Szczególnie interesowało się polskimi lotnikami i maszynami w Afryce. Wyrażano tam wiele pochwał zarówno dla PZL, jak i RWD.

Pasewald zachwycony przylęciem

Pierwszy z lotników niemieckich przyleciał dr. Pasewald, ten sam który z Warszawy wyleciał ostatni. Przy wysiadaniu odzywa się:

— Sprawdziło się przypuszczenie, jakie wyraziłem przy odlocie. Mówiłem, że „pierwsi będą ostatnimi, a ostatni pierwszymi”.

— Jak panu poszło?

— Zupełnie gładko, na szczęście, bez żadnych incydentów.

— Gdzie było najgorzej?

— Miedzy Triestem a Zagrzebiem, gdzie spadliśmy między zwały chmur. Ale dałem gazu i jakoś wylazłem.

— A gdzie było najlepiej?

— Nad Polską.

— Jak się pan czuł nad Afryką?

— Trochę trwóźnie, bo w razie przymusowego lądowania byłoby źle.

— A nie było za gorąco?

— Nie, można było wytrzymać. Przemiłe natomiast było gorące przyjęcie, jakiego doznaliśmy na wszystkich lotniskach polskich. Brak mi słów uznania dla polskiej organizacji i entuzjazmu lotniczego. A teraz proszę mi wybaczyć, bo padam ze zmęczenia.

Kołońska „wsypa” Bayera

Po chwili lądaje drugi niemiecki zawodnik Bayer, na Messerschmitt'cie. Wszyscy zapewne pamiętają jego przygodę, jaka wy-

darzyła mu się w Kolonii, mianowicie zapomnianie o swych papierach i musiał wracać.

— Jak tam było w Kolonii? — zapytujemy.

— Co, panowie już wiecie?

— Dowo.

— To był skandal. Po wylądowaniu w Kolonii oddałem swe papiery członkowi komisji. Była to turebka z dokumentami pokładowymi, paszportem i mapami. Urzędnik ten zabrał dokumenty i poszedł, śmiejąc się. Po chwili oddał mi turebkę, wziąłem, schowałem ją i wystartowałem. Kiedy odleciałem 30 km. od Kolonii, przypomniałem sobie, że muszę coś sprawdzić w wade mecum.

Sięgnąłem do turebki, patrzę, niema dokumentów. Omal, że szlag mnie nie trafił. Musiałem zawracać. Mowy bowiem nie mogło być o dalszym locie bez potrzebnych dokumentów. Wylądowałem więc w Kolonii i zażądałem, by zwrócili mi pozostawione papiery.

— A co pan zrobił z tym komisarzem, który naraził pana na stratę czasu?

— Ze względów sportowych wolę nie mówić.

— A jak było w ogóle po drodze?

— Pogoda była kiepska, a odcinek między Dortmundem a Kolonią, był dla mnie najbardziej pechowy. Trzy razy lądowałem tam przymusowo — śmieje się Bayer.

Najcięższy dzień Osterkampa

Oto nadlatuje już kierownik ekipy niemieckiej Osterkamp. Jest jeszcze dziś wstrząśnięty wczorajszymi przeżyciami na trasie Rimini — Zagrzeb.

— Lecieliśmy w nieprzejrzaną mgłę, otoczeni zewsząd obłokami, które opadały niemal aż do ziemi, wśród gór i skał. Nie sposób było orjentować się. To też lecieliśmy zupełnie na oślep. Ostatecznie zawdzięczamy wszystko tylko szczęściu. Tu żadna umiejtność lotnicza nie pomogła. Co do mnie, byłem zgnębiony i udręczony niemal do rozpacz. Dzień wczorajszy był najcięższy w całej mojej karierze lotniczej. Tembardziej, że martwiłem się nie tylko dla drużyny. Rzeczywiście cudem tylko uszli cało. Przebyli trasę niemal wszyscy, tylko Junk i Francke wrócili do Triestu, a szkoda mi ich, bo przecież prowadzili tak pięknie. Hubrich fiknął koźla i tylko cudem się uratował.

— Jak ocenia pan szanse swojej ekipy?

— W tej chwili trudno mi rzecz coś konkretnego, ale zatrzymanie na trasie dwóch, o których wspominałem i duża strata przez wycofanie Morzika, odbije się ujemnie na całości.

— Za to Hubrich i Seideman dobrze się spisali?

— Tak, ale Hubrich ma dość dużą stratę czasu, wobec czego główna nadzieja jest w Seidemanie.

— Jakie przygody miał pan jeszcze na trasie?

— Nie brakło mi ich, przede wszystkim mieliśmy niemal wszystkie wielkie trudności przy lądowaniu w Bordeaux. Potem wraz z dwoma innymi lotnikami zostaliśmy zatrzymani przez żandarmerję francuską, która nie pozwoliła nam dalej lecieć. Sprawa polegała na nieporozumieniu. Nie rozumieliśmy instrukcji. Zabroniony był start spowodowany mgłą, ale bynajmniej nie dalszy lot. Na wszystkie nasze tłumaczenia żandarmi mieli krótką odpowiedź: „C'est defendu”. Straciłem na ten ogółem 7 godzin 13 minut, z których po drodze nadrobiłem niemal wszystko, oprócz 9 minut.

Hubrich o aresztowaniu w Mirambeau

Następnym lotnikiem który przyleciał do Warszawy był Gerard Hubrich.

— Lot się skończył, teraz przyjdą protesty — powiada Hubrich. — Kiedy nas zatrzymali w Mirambeau, staraliśmy się poruszyć wszystkie sprężyny, by nas jaknajszybciej wypuszczono. Francuzi, zupełnie na zimno traktowali tę sprawę, tłumaczyli nam,

że niema się poci śpieszyć, że jutro się wszystko wyjaśni, ale jakoś ostatecznie udało się załatwić tę sprawę i pozwolono nam wystartować. Ale co straciliśmy czasu, to straciliśmy.

Dodać trzeba, że ta przygoda kosztowała Hubricha rzeczywiście poważnie. Stracił on bowiem wiele czasu, którego już nie mógł odrobić tyle, ile potrzeba, by móc lecieć z najwyższą punktowaną szybkością. Stąd też przesunął się on na dalsze miejsce w ogólnej tabeli klasyfikacji.

— Jakież wrażenie odniósł pan z lotu?

— Nad Saharą... szczekałem zębami.

— Chyba nie z zimna?

— Nie, ze strachu, co to będzie, jeżeli mi się tu wydarzy przymusowe lądowanie. Ach, żeby pan wiedział, jaki to przykry krajobraz, jakie skały, zwały kamieni i morze, ocean piasku. Coś okropnego. Jeszcze niech pan sobie wyobrazi, że zabraliśmy ze sobą mało wody. Ech, lepiej nie wspominać.

— Podobno pan fiknął koźla na odcinku linii Zagrzeb. Jakże to było?

— O, to też była zabawa, że nie daj Boże. Coś zgola niewiarygodnego. Wiatr o szybkości 8 kilometrów na godzinę. Mgła, choć oko wykol. A te chmurki i obłoczki, to tak warstwami, warstwami. Tu, tam i ówdzie. Co gorsza, aparat orientacyjny mi się zepsuł i już zupełnie nie wiedziałem, gdzie jestem. W tem dzieje się coś piekielnego. Bagaż i zapasowe śmigło z tyłu wali mi się na łeb. Boże, co tu robić? Wynikałoby z tego, że lecę wdół. I doprawdy po chwili czuję, że jestem o parę metrów nad ziemią. W rozpaczliwym wysiłku wbiłem sobie ster niemal w brzuch. Nie wiem, jakim cudem nagle wzbiłem się świecą do góry, fiknąłem niesamowitego koźla i jakoś się wyprostowałem.

Seideman bogatszy o 9.500 km.

Na lotnisku lądaje zgrabny samolot Fieseler, pilotowany przez Seidemana. Jest on najgroźniejszym rywalem Bajana i Płoneczyńskiego, zajmuje bowiem w tabeli wyników technicznych trzecie miejsce. Niskiego wzrostu, o średniej tuszy, o okrągłej twarzy, Seideman ma wygląd sympatyczny. Jest wesoły, dowcipkuje i z humorem opowiada o swoich wrażeń.

— Jak tam było w drodze?

— Jestem o 9.500 km. bogatszy — śmieje się Seideman. Chwała Bogu, że to „bogactwo” zdobyłem bez żadnych poważniejszych przygód, takich, jakie spotkały moich kolegów.

Seideman opowiada, że najprzykreszmem przeżyciem było lądowanie we mgłę pod Bordeaux.

— To wszystko jest winą fałszywych informacji, jakie nam udzielono w Paryżu. Komunikat meteorologiczny i radiowy zakomunikował nam, że widzialność na lotnisku w Bordeaux jest w obrębie 200 metrów. Jak się okazało, nie było jej nawet na 2 metry. Trzeba było zupełnie nisko lecieć, co było bardzo niebezpieczne, bo nie widziało się, na co się natknie. Dwa razy chciałem lądować na jakimś polu i dopiero za trzecim razem szczęśliwie trafiłem na lotnisko. Ołbrzymia większość moich kolegów wszak że musiała lądować.

Z niemińszem, niż inni lotnicy niemieccy przeżyciem wspominał Seideman ów niebezpieczny lot na trasie Rimini — Zagrzeb.

— Miałem do wyboru, albo wznieść się na wielką wysokość, na jakieś 3.000 metrów i tam lecieć na ślepo, co jednak kosztowałoby mnie bardzo dużo benzyny i wtedy mogłoby mi się zabraknąć w decydującym momencie. Ryzykować było nie sposób, bo lądowanie musiałoby się w górach skończyć katastrofą, albo mogłem lecieć wśród chmur. Ale to było o tyle uciążliwe, że ołto dochodziły niemal do samej ziemi i usiłowanie dostania się pod nie również byłoby katastrofą. Lecieliśmy przez jakiegoś wawoży, nad strumykami gór-

skimi i z wielką ulgą odetchnęliśmy, gdy nareszcie przebyliśmy etap, którego nigdy nie zapomniemy. Za żadne skarby nie powtórzyłbym tego lotu.

Skrzypiński o Polakach na obczyźnie

Drugim lotnikiem polskim, który wylądował wczoraj na lotnisku Mokotowskim, był kpt. Skrzypiński na samolocie, noszącym nazwę „Lotniczka”.

Jak pisałmy, lotnik ten podczas przelotu nad Francją był aresztowany przez żandarmerję francuską i w tej właśnie „materji” interpelujemy kpt. Skrzypińskiego.

— Panie kapitanie, czy można dowiedzieć się o przebiegu aresztowania pana we Francji?

— Po starcie z Paryża — w pobliżu Bordeaux — dostałem się w tak gęstą przyziemną mgłę, że absolutnie nic dokoła nie było widać. Nie miałem innego wyjścia jak wyszukać małe „okno” we mgłę i wylądować.

Siadłem koło Bayonny. Zaraz po wylądowaniu samolot nasz został otoczony przez żandarmów francuskich, którzy oświadczyli, że do czasu wyjaśnienia sprawy jesteśmy aresztowani.

— Nie mógł pan kapitan „wyrwać się” z tego aresztu?

— Nie mogliśmy. Żandarmi nie odstępowali nas ani na krok. Gdy oddaliśmy się od samolotu na kilka metrów — zagrożono mi strzałem. Nie pomagały perswazje, dokumenty, a wśród nich nawet przepustki wydane w Paryżu przez tamtejsze władze, na wolny przelot nad terytorjum Francji. Z opresji uwolniła nas dopiero telefoniczna interwencja z Bordeaux.

— Czy upały nie dawały się zbyt we znaki w czasie lotu nad Afryką?

— Musiało się lecieć bardzo wysoko, nad chmurami, więc upał, zwłaszcza we wczesnych godzinach rannych, nie dokuczał mi za bardzo.

— A jak było nad morzem?

— O, to jest nieprzyjemna rzecz. Lecieliśmy wszystkiego 200 metrów ponad wodą.

— Jak was przyjmowano na trasie?

— Wszędzie uprzejmie i serdecznie. Zrozumiałe jest, że po przygodzie w Bajonnie nie mogę mile wspominać przelotu nad Francją. W Sidi Bel Abbas zgłoszili się do nas delegacje Polaków, służących w Legii Cudzoziemskiej. To było proste, szczerze i wzruszające. Przedstawiciele Polonii, zarówno ci z placówek oficjalnych, jak i szary tłum Polaków na obczyźnie, witali nas wszędzie jak najserdeczniej i uśmiali wszędzie wszystko co było można. Otaczano nas opieką tak, jak w domu.

Mówimy o tempie lotu.

— Ja się śpieszyłem powoli — mówi kpt. Skrzypiński.

— I to wyszło panu kapitanowi na dobre — mówimy.

— Gdyby nie te przymusowe lądowania w Bajonnie, byłibyśmy dali się wszystkim porządnym we znaki — mówi towarzysząc kpt. Skrzypińskiego, młody p. Michał Lorenc.

Dzielna ekipa czeska

Zdała dochodził warł... motoru. Słychać przez megafony głos speakera, który zapowiada lądowanie trzech samolotów czeskich.

Pierwszy przybył kpt. Zacek, który odpowiada na nasze pytania bardzo lakonicznie. Późniejsza przybiera mniej więcej taki obrót: Jak się Panu leciało?

— Dobrze.

— Lądował pan gdzieś?

— Nigdzie.

Ot, cała rozmowa.

Drugi Czech natomiast kpt. Anderle z konieczności musi nam odpowiedzieć coś więcej. Zapytujemy go więc, jak mu się latało na polskiej maszynie RWD 9?

— Spisała się doskonale.

— Czy zamierza pan w następnym Challenge'u znowu startować na polskiej maszynie?

— Nie, nie zamierzam. Chcę wypróbować jakąś inną maszynę. Trzymam się zasady, żeby na każdy Challenge brać inną maszynę. W poprzednim miałem nie-

miecką, w następnym będę miał może angielską, albo zgola turecką.

Kpt. Ambruz natomiast mówi za swoich pozostałych kolegów. Przemiły i sympatyczny chłop. Był dwa miesiące na stażu w 1 p. lotn., nieźle mówi po polsku. Z zadowoleniem wspomina minione przygody podczas lotu okrężnego.

Trzeba podkreślić, że kpt. Ambruz był jednym z nielicznych zawodników, którzy dolecieli do Bordeaux bez przymusowego lądowania.

Opowiada jak dotarł do rzeki Gironde. 80 km. leciał „skacząc” z drzewka na drzewko, z pagórka na pagórek. Pokazuje przymiętą jak skała jego samolot, wymijając wśród mgły wszystkie przeszkody. Szukał lotniska, lecąc następnie wzdłuż szosy. I doleciał wcześniej od swoich rywali, pomimo, że wystartował jako ostatni z Paryża.

Kapitan Ambruz zachwyca się przyjęciem w Polsce.

— Na lotniskach polskich tysiączne tłumy. Wrażenie imponujące. Kwiaty, owoce, serdeczne powitania. We Lwowie oficerowie pułku lotniczego przywitali mnie jak swego, wzięli odrazu do bufetu i...

— Napili się pan?

— Tak — śmieje się kapitan Ambruz — ale... lemoniady.

Szef ekipy czechosłowackiej, który się przysiluchuje naszej rozmowie, wtrąca:

— Nie wolno pić, aż do „maksymalki”. Jak zawody się skończą, to proszę bardzo.

— We Lwowie to mało wypiliem lemoniady — śmieje się kpt. Zacek. W Afryce piliśmy jej za dużo. W kabinie podczas lotu było strasznie duszno i gorąco, człowiek się rozgrzewał, więc dorożnie chłodziłmy się lemoniadą.

— Ale piliście panowie wino?

— Owszem, po skończonym etapie, ale w miarę.

— Jak było nad Polesiem?

— Bardzo rzucało. Ale mieliśmy dobry trening, więc szło, jak z piatką. W Wilnie spotkałem kpt. Bajana, z którym jesteśmy przyjaciółmi.

Hirth... o gęsiach

Ostatni z Niemców przyleciał wroczać do Warszawy Hirth.

Nie pytamy go już o inne przygody. Zresztą sam, gdy wreszcie zaczął słyszeć, bo szum śmigła go ogłuszył, mówił nam raczej o wrażeń innego rodzaju. Oto one:

— Z wielką satysfakcją stwierdzam, że przyjmowano nas na wszystkich lotniskach polskich z entuzjazmem, świadczącym, iż idea Challenge'u jest w całej Polsce niezmiernie popularna. Tego nie zauważyliśmy np. zagranicą.

Owszem, w Wiedniu, w Berlinie zjawiało się też sporo osób, ale to nie to, co w Polsce, gdzie na każdym lotnisku witali nas nieprzebrane tłumy. Ot, tak, jak tu na przykład, widzę morze głów. Przy-

lot nasz jest jakby wielkim świętem narodowym. Jest tu chyba ze 20.000 osób, gdy na lotnisku w Afryce naprzykład oczekiwało nas akurat dwóch widzów.

Następnie lotnik Hirth opowiada zabawne historie z lotu nad Polską.

— Lecieliśmy cały czas jakieś 10 do 20 metrów nad ziemią. Ze względu na przeciwny wiatr. Mogłem więc doskonale obserwować co się działo. Stwierdziłem przedewszystkiem, że gęsi w Polsce fruwały bardzo wysoko. Ile razy przelatywałem nad jakimś stadem gęsi, zrywały się do lotu, jakby przejęte ogólnym zapalem dla lotnictwa w Polsce. Natomiast pasąca je dziewczynka, raz tak się przeraziła, że uciekla w panicznym strachu i zaszyła się głęboko w krzaki, jakby uważała mnie za diabła wcielonego. Pod tym względem śmielsi już byli chłopcy wiejscy, którzy wesoło machali mi rękami.

Jeszcze dwa ciekawe wypadki zwierzęce miał Hirth po drodze. Opowiada nam:

— Podczas lotu nad morzem miewy wskazywały mi kierunek wiatru. Zerwały się bowiem na szum mego aparatu, a ponieważ miewy latają zawsze przeciwko

(Dokończenie na str. 4-ey).