

# dodatek • ABC • niedzielnym

Wanda Firley

Polacy na szlakach świata

## Na wodach „Rzeki Króla Salomona”

— Głowa jest mała, mniejsza niż pięść człowieka. Pod ogromną strzechą granatowych sztywnych włosów ta zeznająca twarz przypomina jednak ludzką twarz. Włosy ma splecione w warkocze, a w uszach tkwią piękne nauszki z tęczowych piór kolibrów. Jest więc tak przy-

ta „made in Germany”. Tu jednak egzotyka przejawia się we wzorach, które są brane ze skór węzłów i żmij.

W wyobraźni ujrzałam ten daleki, egzotyczny świat. Dziewicze, nieprzebyte lasy, oszałamiające bujną roślinnością, gdzie żyją rozśpiewane rzesze tęczowych ptaków

zonki poznałam dopiero, płynąc małą łódką. Zrobiłem w ten sposób 1.500 km.

Robię wielkie oczy. — 1500 km. łódką! Ileż czasu musiał pan tak płynąć i gdzie to? Moje zdumienie wywołuje uśmiech.

— W gorze rzeki. Tam, gdzie już nie ma żadnego nawet cienia cywilizacji, gdzie ten ma rację, kto pierwszy strzeli.

Jestem bardzo ciekawa. Chciałabym zaraz usłyszeć o tej chyba najbardziej interesującej części podróży.

Sumienie dziennikarskie nie pozwala mi jednak. Muszę przecież pisać reportaż w pewnym porządku.

— Zaraz chwileczkę, kapitanie — mówię — musimy tam najpierw dopłynąć. Obecnie dopiero jesteśmy w Manaos.

— Słusznie. Do Manaos — jak już wspominałem — przyjeżdża się okrętem oceanicznym. Amazonka przez całą drogę usprawia dla nas słodkie morze. Ogromu jej nie można jednak dokładnie poznać dzięki wielkiej ilości wysp i wysepek.

— Od Manaos do Iquitos jechałbym statkiem, wielkością odpowiadającym naszym statkom rzeczonym. Płynął on znacznie wolniej od oceanicznego okrętu, zatrzymując się często u przybrzeżnych osiedlach. Sprawiały one na mnie wrażenie zaniedbanych i opuszczonych. Parę chat, za nimi niewielka plantacja juki i bananów — to wszystko. Zapytałem jednego mieszkańca, czemu nie robią, żyjąc niemal w nędzy. Odpowiedź jego świadczyła o swoistej filozofii: „Pan, europejczyk, pracuje całe życie i nie

ma. Ja nie pracuję i też nie mam, na jedno wychodzi”.

— W Iquitos, stolicy departamentu Loreto, musiałem poczynić przygotowania do dalszej drogi, w której byliśmy zdani już tylko na swoje siły.

— Zwerbowałem 10 Metysów, b. żołnierzy peruwiańskich. Posiadałszy 12 karabinów, 16 tys. naboju, lekarstwa, żywność i towar do handlu wymiennego z Indianami.

— Dalszą podróż odbywaliśmy w tej łodzi, którą pani widzi na zdjęciu. Zbudowałem budę z liści palmowych dla ochrony od słońca. Na nocleg i w porze obiadowej przybijaliśmy do brzoju, rozbijając obóz. Prace były podzielone na wszystkich członków wyprawy. Stałe dwóch ludzi stało na straży. Inni polowali, łowili ryby, gotowali lub ustawiali namiot.

— Po trzech tygodniach od wyjazdu z Iquitos — opowiada dalej kpt. Homan — dopłynęliśmy do wyspy Aczual, gdzie znaleźliśmy pierwsze ślady dawnych poszukiwaczy złota — szkielety maszyn do płókania złotodajnego piasku. Jak mi opowiadano w Iquitos, poszukiwaczy tych zabili Indianie.

— O 200 km. w górę rzeki od wyspy Aczual podróż nasza musiała się skończyć. Natrafiliśmy bowiem na przeszkodę nie do przebycia. W miejscu tym Amazonka

i jej dopływ przebijają się przez pierwszy łańcuch Korydylów. Dwie rzeki, mające po 2 km szerokości każda, tu przebijają się szczeliną wśród skał zaledwie na 50 m. Widok jest wspaniały, jedyny w swoim rodzaju. Nazywa się to Pongo de Mansarichi i leży na terytorium zamieszkiwanym przez Aguarunów — „Łowców Główn” o których już wspominałem.

— Stosunki moje z Aguarunami ułożyły się poprawnie, t. zn., że żywili oni należyty respekt dla

naszych karabinów, a także nie mieli powodu do zemsty, która tu zwykle bywa tłem wszelkich napadów Indian. Prowadziliśmy ożywy handel wymienny. Cena była stała: za skórę jaguara lub dzikiej świni dostawali 3 igły, małe lusterko i czerwoną chusteczkę na głowę i byli bardzo zadowoleni. Poza handlem z Indianami ludzie moi płótkali złoto, robiliśmy także dalekie piesze wycieczki z obozu.

— I byli tam Państwo, nie licząc półkwi Metysów, dwójgim białych ludzi, jedynych na wielkiej przestrzeni tego dziewiczego kraju?

— O tak, w promieniu przynajmniej kilkuset kilometrów. I proszę mi wierzyć, uczucie tego oderwania się od świata cywilizowanego ma w sobie ogromny urok.



brana, jak wówczas, gdy należała do jakiegoś czerwonoskórego wojownika.

Słucham z zainteresowaniem kpt. Homana, który opowiada nam jej dzieje.

— Kupiłem ją wzamian za strzelbę od wojownika z plemienia Aguarunów, czyli po polsku Łowców Główn. Aguaruni — to jedno z najbardziej wojowniczych plemion Indian Peruwiańskich.

Zasuszone głowy nieprzyjaciela jest dla nich jakby orderem. Młodzieniec, który nie zdobył jeszcze takiej głowy, nie może żenić się ani być obecnym na radzie wojennej. Większy wojownik posiada ją tych orderów po kilkanaście i więcej. Wierzą oni, że duchy nieprzyjaciół, których głowy posiadają, muszą im służyć; jedynie usta należy zesnuować, aby zabity nie mógł złorzeczyć zabójcy.

Technika suszenia głowy jest bardzo prosta. Kości rozkrusza się

gdzie w tropikalnym słońcu wylegują się leniwe węże — żywe wzory ozdób indyjskiej kobiety.

— Jak długo płynął pan Amazonką, aby dostać się do Peru — pytam kpt. Homana.

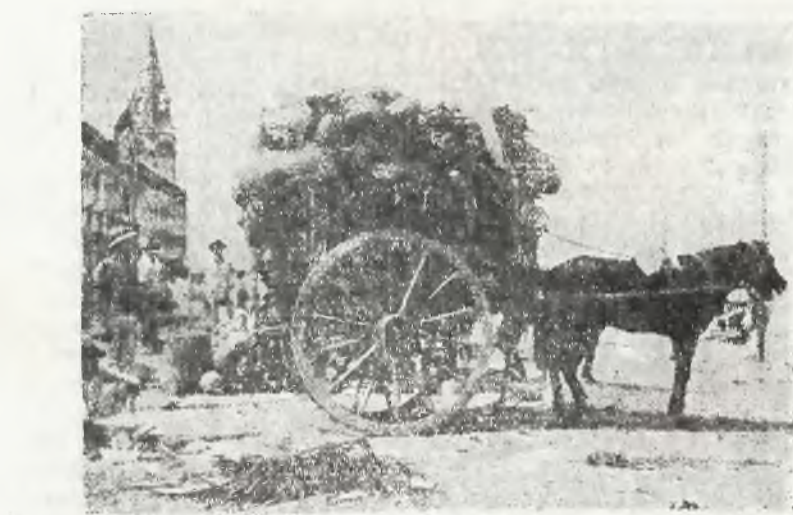
— Miesiąc do miasta Iquitos, położonego już w Peru. Cała moja jednak podróż „Rzeką Króla Salomona” — jak nazywają Brazylijanie Amazonkę — trwała 2 miesiące.

— Rzeką Króla Salomona?

— W okolicach Amazonki niedaleko Manaos są wyrze na skałach napisy głoszące, że król Salomon i król Tyru przysyłali tu swe floty po złoto. Stąd ta nazwa.

— Manaos to stolica tego największego z brazylijskich stanów?

— Tak, piękne 80-tysięczne miasto, dziwnie kontrastujące z prymitywnym życiem otaczającej go puszczy. Jakkolwiek leży w połowie całej długości Amazonki, do-



i wyjmując, skórę zaś wypycha. W miarę wysychania głowa maleje.

Wśród zbiorów kpt. Homana przywiezionych z Peru widać zwracając piękne ozdoby indyjskie. Oto strój wojenny: długie nauszki z zielonych błyszczących łusek chrząszczy, przypominających egipskie skarabeusze. Opaska na głowę wykonana jest z różnokolorowych piór kolibrów. Bransoletki wyrabiają Indianie z zębów małpy lub koralików, zreszt-

jeżdża się tu okrętem oceanicznym.

— To oryginalne. Pierwsze zaznajomienie się z tropikalną puszczą odbywa się w pełnym komforcie, jaki jest na okręcie.

— Taki i dlatego to poznanie jest tylko pozorne. Statek płynie szybko, pragnąc jak najprędzej dostrzec do celu, a tropikalna puszcza nadbrzeżna przesuwająca się przed oczami podróżnych, jak taśma filmu. Urzekający czar Ama-

Z. Dall

## III Rzesza tworzy lotnictwo handlowe

### Sterowce napędlone helem syntetycznym

Niezwykle wysiłek podjęty przez Niemcy w 1939 r. w dziedzinie rozbudowy lotnictwa, oprócz przewidywanej idei stworzenia najpotężniejszej awiacji wojennej, ma również na celu posiadanie lotnictwa handlowego.

Obok wytwórni, pracujących dla lotnictwa wojennego, III-cia Rzesza posiada specjalnie urządzone ośrodki przemysłowe - lotnicze w Gersberg i w Friedrichshafen, przystosowane do budowy t. zw. lotnictwa handlowego.

Zachowując swoje upodobania do wytwarzania sterowców sztywnych, wywodzących swą genezę w Niemczech od hr. Zeppelinów, Trzecia Rzesza przedsięwzięła nową kampanię w dziedzinie stworzenia prawdziwej floty powietrznej.

Ogólna ilość sterowców, wyprodukowanych przez Niemcy, wynosi przeszło 120 jednostek.

Z liczby tej 10 balonów nie wytrzymało pierwszych prób. Okazały się zupełnie niezdatne do lotu. 25 zginęło podczas najrozmaitszych burz i wypadków; 6 było zniszczonych z przyczyn bliżej nieznanych; 46 zginęło podczas wojny światowej i 6 uległo sabotażowi w 1919 r.; 21 zginęło w innych okolicznościach. Pozostały tylko dwa: „Los Angeles”, obecnie sterowiec amerykański, już wycofany ze służby i stary „Graf Zeppelin”.

Pamiętna katastrofa sterowca „Hindenburg”, który miał Nr. LZ 129, nieśmieliła na pewien czas balonowy przemysł niemiecki. Przyczyny wypadku były tłuma-

zione w różny sposób. Jest jednak obecnie przyjętym, że głównym czynnikiem katastrofy był wodór (którym napędlano sterowce), gaz niezwykle łatwo zapalny i wybuchowy.

Mimo tego niebezpieczeństwa, stosowano go przy napędlaniu sterowców, z uwagi na jego cenę. Jest bowiem około 30 razy mniej kosztowny, niż hel. Aż do chwili obecnej, Stany Zjednoczone A. P. posiadają poprostu monopol na ten drogi gaz, w jego postaci naturalnej, w jego źródłach i połączeniach.

Zaden inny kraj na świecie nie posiada podobnego bogactwa.

W r. 1936 prezydent Roosevelt upoważnił Niemcy do zakupu helu w U. S. A. dla celów pokojowych.

Obecnie sprawa ta uległa zmianie: Trzecia Rzesza „wzięta na indeks” przez Amerykę, nie może otrzymać więcej helu naturalnego. Zbiorniki, które wysłano kilka miesięcy temu do Stanów Zjednoczonych, dla napędlania tym gazem, zostały odesłane puste.

Eventualność ta była brana z góry pod uwagę przez rząd III-ciej Rzeszy, który od maja 1938 r. zwrócił się z apelem do najbardziej zdolnych specjalistów w dziedzinie chemii gazowej. Celem apelu miała być „kreacja helu”. Sądono, że uwolnienie podobnego gazu można przeprowadzić w laboratorium. Niestety, wyprodukowano wprowadzić niby - hel, ale bardzo niestabilny, który zmieniał się b. szybko w stan wodoru.

Poszukiwacze - chemicy zmienili wówczas kierunek swej orientacji w pracy. Rezultaty przeszły najśmielsze oczekiwania. Wkrótce w sposób, trzymamy ściśle w tajemnicy przez laborantów niemieckich, udało się syntetycznie wytworzyć gaz, którego stałość była zapewniona, zaś ciężar gatunkowy i niezapalność były prawie identyczne z prawdziwym amerykańskim helem.

Wykrycie tego gazu było przyczyną decyzji powziętej przez „Luft Ministerium”, w sprawie budowy w 1939 r. trzech sterowców (zeppelinów), które nie miały być, jak ogólnie sądzono, przeznaczone do podjęcia handlowej komunikacji transatlantyckiej, ale do innych celów.

Największy specjalista w dziedzinie zeppelinów, dr. Hugo Eckener, przeprowadzając doświadczenia z „niemieckim syntetycznym helem” stwierdził, że siła nośności nowego gazu była niezwykle, jego niezapalność zaś nie podlegała zmianom i wahaniom pod wpływem warunków atmosferycznych. W konsekwencji tego, społecznik bezpieczeństwa dla sterowca, napędlonego tym gazem, był zupełnie dobry.

Doktor Eckener przekonał się, że najbardziej odpowiednim zastosowaniem „nowego helu”, będzie skonstruowanie powietrznych jednostek transportowych o ogromnym ładunku, pozwalających na szybkie połączenie z rynkami handlowymi, niedawno otwartymi na Bliskim Wschodzie.

3 nowe zeppeliny zapoczątkują

więc typ handlowego lotnictwa za pomocą sterowców. Budowa ich nie sprawi III Rzeszy specjalnego trudu z uwagi na to, że warsztaty, potrzebne do konstrukcji podobnych jednostek, są w doskonałym stanie.

Największym pragnieniem i ideą niemieckiego lotnictwa przemysłowo - handlowego jest teza: „Polaczyć Berlin z Tokio po przez Bliski Wschód i Indie”.

Istnieje wprawdzie służba lotnicza na tych liniach, ale monopol po prostu na nią posiadają towarzystwa: angielskie, francuskie i holenderskie. Odbija się na tych liniach ruch pasażerski i przewożą więc przewoź ładunków pocztowych. III Rzesza wprowadza więc nowy typ komunikacji lotniczej, czysto handlowej. Nie zapominajmy bowiem o tym, że Niemcy, ze swoją intensywną produkcją, mają wyjątkową potrzebę eksportu i to w warunkach możliwie najszybszych.

3 nowe sterowce, „latające ładunki” przemysłu niemieckiego, są oczekiwane z niecierpliwością przez cały szereg przemysłowców, fabrykantów farmaceutycznych, wytwórców aparatów optycznych, którzy będą mogli wprowadzić swoje wyroby w kraje wschodnich.

„Latające ładunki” będą posiadały minimalną załogę. Z punktu widzenia lotniczego, budowa ich będzie dostosowana do ich przeznaczenia: jak najmniejsza waga własna i zdolność do uniesienia maksymalnego ładunku.



WIEKNE  
NA KOSTIUMY  
PŁASZCZE  
I SUKNIE

Bicia Sobolewska  
MARSZAŁKOWSKA-119