

## ГЕОГРАФСКЕ ЕКСПЕДИЦИЈЕ

## СМРТ РОБЕРТА СКОТА.

Било је уговорено да брод „Terra Nova“, који је оставио Скотову експедицију на рту Евенсу половином јануара 1913 год. поново доплови овамо и ту да прими експедицију за повратак у Енглеску. И 18. јануара те године, кад је брод дошао, примио је жалосну вест, да је Скот тачно пре годину дана 18. јануара 1912. достигао Јужни Пол и нашао шатор Амундzenов, али при повратку, већ на крају, да је нашао смрт са својим пратиоцима.

Од рта Евенса, као главног стана, ишло се у два правца: Северу, вођ Кембел, и Југу, вођ Скот. Прво одељење је после великих мука 7. новембра 1912. стигло здраво, свршивши задатак, у главни стан. Друго одељење под Скотом 4 јануара 1912. било је на  $87^{\circ}36'$ , где се Скот са четири пратиоца одвојио и наставио пут ка Полу; заостали су одржавали везу. Кад ови и после неколико месеци не добише никакав глас о Скоту, Д-р Еткинзен посла на Југ две експедиције. Рајтова експедиција доспе 12. новембра 1912. до Скотова шатора. Она нађе у њему лешеве Скота, Вилзона и Баурера, даље забелешке несрећника, по којима је први умро матроз Евенс на подножју глечера Бирдмора од потреса при паду. Око 16 марта умро је, по Скотовим белешкама, капетан Отс. После смрти овога покушали су остала тројица да продру даље Северу, али су 21 марта морали поставити стан на  $79^{\circ}40'$  ј. ш. и  $169^{\circ}23'$  и. д., само 11 енглеских миља јужно од депоа Оне-Топ-а, до кога нису могли доспети због деветодневне снежне буре, кад им је нестало профијанта и горива.

Дневник Скотов има и узроке катастрофи експедиције. Несрећа, пише Скот, није проузрокована каквим погрешкама у организацији, већ читавим низом недаћа: у марту 1911 изгубили смо наше коње, због чега је настао застој у напредовању, па и профијант се приметно смањио; владала је ужасна непогода у почетку продирања; и снег је био врло мек и воден те је напредовање било јако отежано. Ипак смо са владали све ове недаће, али се спрема знатно смањила. Све уредбе за профијант и депо одела одлично су радиле на 700 миља дугом путу ка Јужном Полу и наша би се претходница могла врло лепо вратити ка глечеру, да није подлегао наш најјачи човек, официр Евенс од пада на храпав лед.

Повратак би нам свакако био срећан да нисмо били на баријери изненађени необичним температурним приликама. Док на висини под  $85^{\circ}$  до  $86^{\circ}$  ј. ш. владаше температура само од  $-30^{\circ}$  до  $-35^{\circ}$  С., нашли смо под  $82^{\circ}$  ј. ш., 10000 стопа ниже, температуру од  $-35^{\circ}$  до  $-40^{\circ}$  С. То, смрт Отсова и

необично смањивање нашега горива било је главни узрок што не доспесмо у депо One-Top-а.

„Са профијантом само за два дана и горивом за четири приморани смо били да оставимо шатор. Осећали смо се врло слаби и писали смо само са муком. Ми смо се Енглези ипак показали да можемо свесно поднети и најкруће искушење, да разумемо изаћи смрти у сусрет и да се клањамо само пред провиђењем. Али док ми за част отаџбине губимо своје животе, апелујемо на наше земљаке да се збрину за наше породице“.

„Да смо се вратили живи, ми би могли дати тачан опис наше издржљивости и наше оскудице. Сад пак морају о свему томе говорити само ове кратке notiце и наши лешеви. Али наша ће се богата земља, извесно, збринути за наше породице. Р. Скот, 25 марта 1912“.

Е. Ј. Цветић.

## БЕЛЕШКЕ

НОВИЈИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ПРОЈЕКТИ У БОСНИ, ЛИЦИ И ДАЛМАЦИЈИ

Нове железничке пруге, које данас кроз Босну, Лику и Далмацију пројектују Аустријанци и Мађари за нас су од великог интереса. Беч и Пешта теже да успоставе што краће и лакше везе са њима (директним пругама нормалног колосека), а значај им се предвиђа поглавито у војничком погледу. Знатне су несугласице, које у тим пројектима постоје између Аустрије и Мађара, нарочито је међу њима јака борба о српско-хрватско Приморје. За нас је осим тога значајно, да са тим пројектима стоје у вези многа економна и политичка питања, од њих зависи скретање читавих земаља српских према тим центрима, настаје обрт у економном животу њиховом, друкчије се развијају поједини трговачки центри, од њих чешће зависи живот појединих насеља и др.

Тога ради ми ћемо овде изложити<sup>1</sup> мађарско и аустријско гледиште о тим новим железничким пројектима, имајући на уму и наше гледиште.

Мађари због своје привредне експанзије теже на све начине да овладају приморјем Далмације и Хрватске и да приме сав поморски саобраћај у своје руке. Ријека (Фијума) им није довољна као база за њихову поморску трговину. То је при-

<sup>1</sup> На основу два рада: *Dr. Rezsö Havass*, Die Bedeutung der ungarisch dalmatinischen Verbindungseisenbahn. Mitteilungen der ungarischen Geograph. Gesellschaft. Vol. XXXIX. Livr. 1—10. Budapest 1911, s. 41—62. — Prof. Dr. *Sieger Rob.* Das bosnisch-hercegowinische Bahnproblem. Sonderabdruck aus „Weltverkehr und Weltwirtschaft“, herausgegeben von Dr. Richard Hennig. Berlin—Wilmersdorf 1913.