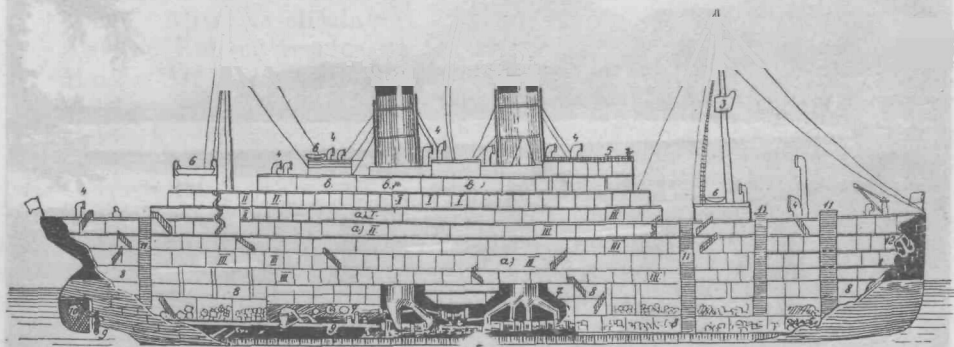


O parniku.

Cas počitnic je čas potovanja. Nekateri otroci ste bili o počitnicah: pri morju. Ste se kaj vozili s parnikom? Parnik je danes glavno pomorsko prevozno sredstvo ter najvažnejša pridabitev ladjedelstva. Je pa ladjedelstvo ena najstarejših industrij. Že Noetu je Bog ukazal: Naredi si ladjo iz tesanega lesa. In Noe je ubogal. Pri starili narodih res najdemo prav različna sredstva za plovbo. Pri Indijcih. — na primer — čolne iz brezovega lubja, pri seyernih narodih iz živalske kože, pri Egipčanih splave iz bambusovib. palic, pri Feničanih pa že tudi večje in prostornejše jadrnice. Stari narodi so po svoji poganski navadi, preden so odpluli, uajprej darovali bogovom, da jim pošljejo ugodne vetrove ter pomirijo morje, potem pa so ob obali jadrali celo do današnje Angleške po kovino ali pa v Indijo po bisere. Tudi stari Malajci so bili dobri momarji: za odhod so si navadno izbrali poseben »srečen dan« ter pluli potein tja do Nove Zelandije. Ko so pozneje v Sredozemskem morju zagospodarile rimske dvojne jadrnice, lepo izdelane z velikim izrezljanim kljunom ter



rimskim orlom na kljunu, so pa že tudi naznanjali ladjam svetilniki — ne sicer tako dovršeni ko danes, vendar pa z daleč na morje vidnim ognjem — ob temnili nočeh varen pristan. Toda neizmerno morje s svojimi visokimi valovi je bilo le še prenevarno. Tudi naš znanec Kolumb je v polni meri občutil njegovo moč na svojih potovanjih. Uspešno premagati vse težave pomorskih potovanj se je posrečilo šele inodernim parnikom. Ko je Amerikanec Fulton zgradil prvi praktično uporabni parnik na kolo, celó tedanji gospodar Evrope, Napoleon I., ni verjel v njegovo bodočnost, zato je Fultonu odklonil svojo pomoč. Sprejeli pa so Fultona Angleži, uvedli paroplovne s. leze na rekah in kmalu na to tudi na morju tako, da je Napoleon, ko so ga gnali v pregnanstvo na otok Sv. Helene, videl to, za kar je pred leti odklonil Fultonu pomoč, namreč: prvi parnik. Napredek tehnike pa je polagoma uresničil najbolj drzne želje pomorščakov. Današnjih velikih parnikov s krasno opremljeno lastno kapelo, zimskim vrtom, kopalnicami, z veliko in lepo plavalnico, glediščem in kinom, koncertno dvorano, kavarnami, velikimi promenadnimi prostori, kjer je dovolj prostora tudi za raznovrstne igre, ter brezžično brzojavno postajo, ki veže ladjo sredi oceana s suho zemljo, si namreč naši pradedje sploh niso mogli zamisliti. Manjši parniki pa, ki služijo le za krajša potovanja, seveda niso tako razkošno opremljeni. Oglejmo si enega takih, da ta prevozna sredstva vsaj nekoliko spoznamo.

Že od daleč vidiš nad morsko gladino dim, ki se vali iz širokega dimnika (1) (da lažje preinaguje odpor zraka, je nekoliko nagnjen) ter dvojce visokih jarbol (2), enega na prednjem, drugega na zadnjem delu ladjinega trupa. V novejšem času nosita ta dva jarbola tudi anteno, to je: pripravo, ki sprejema potom električnih valov sporočila iz najdaljnejših krajev. Na prvem jarbolu vidiš v približno polovični višini tudi veliko pleteno košaro (3), iz katere mornar opazuje okolico ladje. Nad gornjim krovom je poleg dimnika več zračnih cevi (4), katerih. ustja so deloma obrnjena v smeri proti vetru, deloma v smeri vetra. Te cevi na eni strani dovajajo zrak v parnik, na drugi ga pa odvajajo tako, da je \ notranjosti zrak vedno svež. Na prednjem delu gornjega krova vidiš poveljniški most (5), od koder vodi kapetan. ladjo s pomočjo različnih aparatov, izmed katerih. je seveda kompas ogromne važnosti. Vzdolž krova so obešeni rešilni čolni ter rešilni pasovi (6) za slučaj nesreče. Tako v gornjem kot dolnjem krovu — tako se namreč imenujejo nadstropja parnika — so na sredi prostori za potnike prvega (I.), odzadaj za potnike drugega (II.) in od spredaj za potnike tretjega (III.) razreda. Ti prostori obstoje iz obednice (a), sobe (b) za pisanje in branje, kadilnice in kabin za potnike. Kabina se imenuje mala sobica z dvema posteljama, druga nad drugo, omaricami za obleko ter stolom, poleg tega je ob steni še priprava s tekočo vodo za umivanje. Enake kabine imajo za svojo uporabo seveda tudi lnornarji. Ves ostali spodnji del parnika pa je namenjen v sredini za pogonske stroje (7), dinamo in hladilne aparate, sprednji in zadnji pa za blago (8), zalogo živil, vodo, preraog in prtljago. Od strojev vzdolž do konca parnika je napeljana os, ki vrti ladijski vijak (9). Ta vijak se vrti z veliko brzino in s tem pomika parnik naprej. Poleg tega vijaka je na parniku velike Tažnosti tudi krmilo (10), ki ga pridni krmar s pomočjo posebnega mehailizBia premika in daje z njim ladji smer. Na prednji strani parnika je videti tudi odprtino (11), ki vodi do dna ladje. Skozi to odprtino spuščajo stroji s pomočjo škripcev blago v ladjo in ga tudi izlagajo. Čisto spredaj pa ima parnik na vsaki strani po eno železno, zelo težko sidro (12), ki omogoča parniku v slučaju potrebe, da se usidra ob pečinah, ki so na morskem dnu ob obali.

Na parnik in s parnika prideš po posebnem. mostiču, ki se prisloni na krov parnika, ko pristane v luki, in se spet odstrani, preden parnik odplove.

Maksimov:

Kapelica na križpotu.

*Ob slovesu rajna mati
šla do semkaj je z menoj,
tu obstala je, želela:
»Pojdi, sinko, Bog s teboj!«*

*Pred kapelo pokleknila
in sklenila je roke:
blagoslova je prosila
sinku, ki na tuje gre.*

*Nihče zdaj ne hodi z mano.
Znamenje pa še stoji
in spominja me na mamko,
ki pokojno v grobu spi.*