



Štev. 3.



LJUBLJANA, 15. januarja 1921



Leto II.

Alfred vitez Rosmanit:

Kmetska reja konj-dirkačev v Ljutomeru.

Reja toplokrvnih konj v okraju Ljutomer je jako stara: temelj ji je postavila cesarica Marija Terezija, ki je material posebno dobre kvalitete iztočne provenience predstavila tja v svrhu nadaljnje reje. Cele generacije trajajoče zanimanje za konje dokazuje mestni grb Ljutomera, ki ima na ščitu konja.

Že stari rejci niso zahtevali od konja samo lepote, ampak tudi dobro delo; ta pravilni princip

okraj. Istotako je bilo v drugih državah, prav posebno v Ameriki, kjer je današnja svetovnoznana reja konj-dirkačev imela prve svoje začetke v ljudstvu.

Slike z Dunaja iz 18. stoletja in še starejše, kakor tudi stare podobe in bakrorezi iz Amerike, nam predstavljajo že cestne vozne dirke in vprege med hitro vožnjo in to že mnogo let, preden je polnokrvni



Smučarji-začetniki na Ravnah nad Boh. Bistrico.

kakor tudi veselje nad brzo vožnjo, ki se je podedovalo od očeta na sina, so imeli že pred 40 leti za posledico kmetske vozne dirke in ustanovitev dirkalnega društva v Ljutomeru.

Zgodovina voznih dirk dokazuje pravilnost nazoranja, da temelji veselje nad hitrim konjem v ljudstvu in je torej trajno. Kraji bivše avstroogrske monarhije, kjer so že pred mnogo desetletji stremili za tem, da so imeli hitre vozne konje in da so jih preskušali drugega proti drugemu, veljajo tudi danes kot prvi in vodilni v reji hitrega konja, ki je postal dragocen narodno-gospodarski faktor. Taki okoliši so: okolica Dunaja, Gornja Avstrija in ljutomerski

žrebec Messenger iz Anglije dospel čez »veliko lužo« in postal ustanovitelj današnjega ameriškega plemena konj-dirkačev.

Paralelno z ameriško rejo je šla ruska reja konj-dirkačev, ki ji je vdihnil življenje en sam človek. Bil je to ljubljeneč Katarine II., grof Orlov, ki je ustvaril veliko rusko rejo konj-dirkačev na čisto drugi podlagi kot Amerikanci, namreč potom križanja holandskih in danskih »Harttrabers«-kobil z arabskim žrebcom Smetanka. Ruski konj-dirkač je bil v sportnih krogih Dunaja že davno popularen, ko so se pojavili prvi amerikanci. Premoč poslednjih nad rusi je bila senzacija dneva.

Popularnost amerikanca je rastla od dne do dne, k temu pa so mnogo pripomogli amerikanski vozači kot spremstvo, ki so umeli tudi naše konje trenirati vse bolje, kot se je vršilo do tedaj. Dejstvo, da je prekmorski dirkač že našel ruskega v Avstriji, se je izkazalo v teku časa kot velika prednost, ker je postalo križanje konj ameriške in ruske pasme najboljša podlaga za rejo avstro-ogrskih konj-dirkačev, ki so dvignili bivšo monarhijo v konjereji Evrope na prvo mesto za Rusijo.

Razširjenje ameriške pasme v deželni konjereji takratne monarhije pa je naletelo na velike ovire v energičnem odporu uradnih hipoloških krogov. V gotovem oziru ta odpor ni bil neupravičen. Največ amerikancev, importiranih takoj v začetku, je bilo glede zunanosti vse prej kot brezhibnih. V njihovi domovini so gledali v prvi vrsti na delo in so mnogokrat križali konje, ki so dosegli rekorde ne glede na druge lastnosti. Odgovarjalo je to pač treznemu in praktičnemu ameriškemu mišljenju. Vendar pa je tudi že v Ameriki korekten in lep konj s časom reprezentiral večjo in trajnejšo vrednost, zato so naravno prodajali sprva predvsem konje, ki niso bili najlepši, posebno še, ker so naši takratni importirji čisto zanemarili obzire na rejo in hoteli predvsem doseči »bluff« s hitrostjo. Računali so na ta način na mastne dobičke, kar se jim je tudi posrečilo.

Mesto pa, da bi se konjerejski krogi razgledali za korektnimi ameriškimi konji-dirkači in bi si jih pridobili za domačo rejo, so jih zavrgli kot faktor za rejo in jim napovedali pravcato vojno. Kakor se vsaka borba proti toku časa slednjič konča s porazom, tako je bilo tudi tu.

V vseh fazah te borbe je bil tudi naš Ljutomer, ali k sreči vedno na zmagujoči strani, tako da se je posrečilo od leta 1890 naprej za tamošnji kraj vedno pridobiti žrebce-dirkače. Seveda so se tudi borili z velikanskimi težavami, ki so bile tem večje, ker je bila velika opozicija tudi v sami štajerski družbi za konjerejo. Ta opozicija je bila od časa do časa tako velika, da se posebna darila, ki jih je dunajsko dirkalno društvo že leta in leta določevalo za premovanje kobil-dirkačic in njih žrebet v Ljutomeru, v časnikih niso razglaševala in so se rejcem le skrivoma dajala kot dodatek k drugim njihovim darilom. Tako je bil n. pr. žrebec Nameles svoječasno kupljen tudi samo skrivoma vsled »komplota« pisca teh vrst s podpredsednikom družbe in neke merodajne osebnosti na Dunaju, brez vednosti takratnega predsednika, ki ni bil naklonjen konjem-dirkačem.

Samoumevno se mora pri konju-dirkaču dobro razlikovati žrebec-dirkač kot reproduktor dirkalnih konjev od konja za pasmo v deželni reji. Da se dirkalni konji obdrže na višini, se morajo pustiti njih lastnikom proste roke; za deželno konjerejo pa se mora izmed dirkalnega materiala izbrati samo konj, ki razen brezpogojno potrebnih lastnosti, hitrosti in vztrajnosti, nima takih napak v zunanosti, ki s križanjem več škodujejo kakor koristijo. Tudi danes še kaže gojenje konj-dirkačev tako močno enostransko tendenco, da je navzlic vsej plemenitosti težko dobiti za deželno rejo konj-dirkačev po postavi brezhibne žrebce. Seveda se ne sme prezreti, da mnoge napake dirkačev nastanejo šele vsled preuranega in nasilnega treninga. Take napake se v potomstvu izgubijo. Mnogo odvisi od razvitka v mladosti. Dokaz je ogrska reja mladih konj-dirkačev, ki dosega najlepše uspehe, čeprav očetje žrebet niso

bili brez napak, in to le vsled proste vzgoje brez treninga v mladostnih letih. Najboljši dokaz pa so naši ljutomerski triletniki, od katerih je v l. 1917 neka kobila izmed 39 konkurentov dobila 4. darilo, v l. 1918 pa tri kobile prvo, drugo in četrto darilo pri dunajskem premovanju za zunanost. Premoč netreniranih dirkačev v zunanosti je bila tako očitna, da se je predlagal za bodočnost poseben razred za te netrenirane triletnike, ker konji med treningom niso mogli konkurirati z njimi.

(Dalje prihodnjič.)



Nekaj o smuških rekordih.

V krogih lajikov ne eksistirajo ali prav nobene ali pa pretirane predstave o uspehih s smučmi. Pogosto čujemo vprašanje: »Ali je mogoče iti s smučmi tudi navkreber in ne le navzdol?« In oni, ki je vprašal, je zelo začuden, ako izve, da to ni le mogoče, ampak da so napravili na smučeh že velike gorske ture. Nasprotno pa jih mnogo precenjuje uspehe smučarjev, ker bero v časniških noticah le poročila o rekordih. Ako čujejo, da je kdo skočil na smučeh 20 metrov daleč, jim to prav nič ne imponira, ker so nekje brali, da je nekdo skočil 50 metrov daleko...

Nekaj rekordov pa naj omenimo v sledečem. Upravičeno začudenje je zbudila tura, katero so podvzeli l. 1896. štirje člani »Schwarzwaldler Skikluba«. Šlo je za turo na 3330 m visok Oberalpstock iz Madaranske doline. Eden izmed udeležencev opisuje zanimivo turo takole: »Ob popolni temi in neplodni megli smo zapustili ob 6. zjutraj 523 m visok Amsteg in smo si nataknili v višini 1172 m smuč. Ob 3. popoldne smo dosegli planoto Hinterbacke, kjer smo imeli kratek počitek v zasneženi koči. Ponoči ob polni smo šli zopet v mrzlo, krasno in jasno noč in ob 10. uri zjutraj smo se začeli dvigati; kakih 100 metrov pod vrhom smo morali odložiti smuč in plezati preko skalovja proti 3330 m visokemu vrhu. Šele ob dveh popoldne se nam je posrečilo priti na cilj. Seveda je bil naš trud obilno poplačan. Od tirolskih gora sem se je razprostiralo morje vrhuncev v nepopisni jasnosti: Bernina, Siloreta, do Monte Rosa in Montblanca, vrh pri vrhu v bleščečem sijaju.«

Pred nekaj leti se je posrečilo smučarju inženjerju Myliesu splezati s smučmi na 4810 m visoki Montblanc. V spremstvu treh vodnikov, večjih smučarjev, se je podal na pot. Dva dni so rabili do vrha, temperatura je bila včasih do 25° pod ničlo. Ker je bil zrak jako razredčen, so komaj zmogli zadnjih 50 metrov; le z največjim naporom in enakomernimi presledki so dosegli vrh. Turo so kmalu ponovili.

Podobno turo na Montblanc so podvzeli eno leto pozneje trije Dunajčani Alfred in Vineta Mayer in Evgen Wolf, ki se je nekaj dni pozneje na ledeniku Mönch smrtno ponesrečil. Pri 20° mraza so dosegli Cabane Ballot (4525 m). Sneg je bil krasen, razgled očarujoč. To je bila prva zimska tura na smučeh na Montblanc, katere se je udeležila tudi dama.

Mnogo bolj nego te visoke ture, katerih vrednost zamore spoznati edino le turist, nam bode nekaj števil ilustriralo dosedanje uspehe smučanja. Kakor poročata Hock in Richardson v knjigi »Der Skilauf«, je pretekel zmagalec v Nordenskjöldski dirki, ki se je vršila 12. aprila 1884 na severu Švedske, Laplandec

Fuorda, 220 km dolgo progo v 21 urah 22 minutah. Ta gorostasni uspeh je bil mogoč le na skoro čisto ravni progi. Leta 1901 je pretekel neki Finec 30 km v 1 uri 46 min. 15 sek., tudi na ravnem terenu.

Manjši so seveda uspehi v gorovju. Na takem terenu so prehodili leta 1891. na Norveškem 14 km v 1 uri 9 min. 35 sek. Znani Norvežan Heyerdahl je pretekel progo od Belchena do Feldberghofa (kakih 26 km z 800 m napetosti in 900 m padca) v 2 urah 30 min. Drugo, 13 km dolgo dirko na zelo gričevnatem terenu je dobil R. Biehler v 1 uri 6 min. Pri smuškem kurzu v Engelbergu je pretekel Norvežan Leif Berg progo od vrha Filtisa (3239 m) do hotela Trübsee (1790 m) v 29 min. in pri tem premagal višinsko razliko 1449 m, ne da bi imel mogoče pri tem kako »poželenje po rekordu«.

Lep uspeh na smučeh je dosegel pred leti v bližini Dunaja Karl Roll, ki je pretekel 12 km dolgo progo Pötzleisdorf—Weidling am Bach in nazaj v 52 minutah.

Tudi v skakanju so dosegli mnogi smučarji skoro neverjetne uspehe, ki zelo učinkujejo na gledalce, ker vidijo v tem po pravici drzno dejanje in plod dolgotrajnega vežbanja in truda. Pred vojno je bil najdaljši skok 46 metrov; dosegli so ga leta 1905. na Norveškem na nenavadno strmem skakališču. Med vojno so prihajala iz Norveške poročila o skokih na 50 m, pri katerih pa skakač vendar ni padel. Na Semmeringu je skočil Sepp Bildstein večkrat preko 40 m; skok nemškega poročnika von Planitza na 51 m se je končal s padcem.



R. G.:

Sodništvo.

Logično je, da je v sportu, omejenem s pravili, potreben tudi čuvar teh pravil. Tako se je razvilo n. pr. z nogometno igro tudi sodništvo, ki je postajalo bolj in bolj važno. Sodnik je danes odgovoren za ves potek igre. Vsaka omejitev, katero označujejo pravila, je odvisna od preudarka in razsodbe sodnika.

Sodnik mora teoretično obvladati pred vsem pravila, ki jih mora imeti, kakor pravijo, v mezincu. Saj mora izreči svoje odločitve vedno hitro in pravilno. On ne more popravljati svojih napak in nepazljivosti, s čimer pa seveda nočemo trditi, da je sodnik nezmotljiv.

Ako razmotrivamo opisovanja raznih iger, opazimo, da se skoro skozi vse vlečejo neprestane tožbe o nezadostnosti sodništva. Skoro vedno se ponavlja, joča je tožba, da sodnik ni mogel brzdati igre. Žalibog so te tožbe mnogokrat upravičene. Vendar pa leži velik del krivde tudi v vodstvu strank (v klubih) in v publikii. Med gledalci je dovolj veščakov, ki bi v tem ali onem slučaju drugače razsodili, kakor pa službo izvršujoči sodnik, in to tudi med gledalci, ki se jim ne da naravnost očitati simpatiziranje s to ali ono stranko.

Še bolj kritična pa je navadno ostala publika. Za njo je sodnik največkrat nesposoben, neveden in vrh tega še pristranski; njegove ukrepe od ene stranke spremlja često z glasnim vpitjem in žvižganjem. Ti ljudje grenijo na ta način službo tudi dobremu in nepristranskemu sodniku in ga ovirajo v njegovem nikdar ne lahkem poslu. V isto kategorijo spada tudi obnašanje posameznih igralcev, o katerem se je dovolj razpravljalo že tudi v časopisu. Klubi morajo po-

učiti svoje člane, da ne otežkočijo sodniku njegovega posla. Na drugi strani mora pa seveda tudi sodnik paziti, da postane res voditelj igre in da je ne ovira in ne kvari. Oprostiti se mora ozkosrčnega pedantstva in uporabljati pravila po najboljši vednosti in seveda tudi smiselno.



J. G.:

Šestdnevne kolesarske dirke in njih zgodovina.

Šest dni in šest noči nepretrgoma na kolesu in še dirkati, bi danes ne smatrali za izpeljivo, skoro nemogoča bi se zdela taka tekma, a vendar se je že večkrat, in to z uspehom, vršila. Prve šestdnevne dirke posameznikov so bile v Ameriki še z visokimi kolesi, le, žal, danes o tem ni več zapiskov, ki bi bili natančni; poročajo pa, da se je še celo nežni spol lotil svoječasno v Ameriki take dirke. Od leta 1896. dalje pa imamo celotne liste uspehov teh tekem.

Anglež Teddy Hale je v letu 1896. odnesel zmago v New Yorku nad Amerikanci Rice, Forster, Reding



Svetovni mojster v plavanju.

in Schock. Prevozil je v 142 urah 3073-800 km. Vendar je bila vožnja dolgočasna in podjetniki se niso nič kaj prepirali za to, kdo bo priredil dirko. Premalo je bilo zanimanja. Leta 1897. je grozil šestdnevni dirki velik poraz, materialni seveda, ko se je nepričakovano javil podjetnikom dirkališča neznanec, ki je obljubil, da preskrbi ogromen obisk gledalcev, ako se mu izplača primerna nagrada. Predlagal je, da naj podjetniki razširijo vesti, da postajajo »šestdnevni dirkači« blazni, da plezajo na drevesa kot opice, jedo liste in trpé pod halucinacijami. Časopisi so hlastno prinesli te vesti. Zvečer je vse drlo k blagajnam, da bi videli znorele dirkače. Na svoj račun sicer niso prišli, ali mnogim je ugajala dirka in prišli so zopet. To dirko je dobil Miller, rodом iz Nemčije, ki je dosegel rekord v dirkah posameznikov s 3368-306 km. Za leto 1898. so rabili novo senzacijo. Miller se je pustil četrti dan dirke, ko si je bil zmage gotov, poročiti na dirkališču. Vendar je bil uspeh dirke v vsakem oziru slab. Zopet je bilo treba misliti na novost, in podjetni Power je naznanil publikii, da oblastva ne

dopuščajo več dirk posameznikov, temveč le moštev. V resnici je pa sam spoznal, da ne nudi dirka posameznikov, kjer gredo razlike na stotine kilometrov, nikake napetosti in postajajo dolgočasne.

Leta 1898. se je prvič vršila šestdnevna dirka v parihi; imela je kolosalen uspeh in je končala z zmago



S sankališča Belvedere v Boh. Bistrici.

para Miller-Waller s 4398-037 km proti parom Mayo-Mac Eachern, Fischer-Chevalier in Stevens-Turville.

Po tej dirki posamezniki niso nikdar več imeli šestdnevni dirk, ki so postale stalna in vsakoletna največja kolesarsko-sportna prireditev Amerike. Toda šele ko se je že deset let vršila po lesenem dirkališču Madison Square Garden-a, je prišla tudi v Evropo, ki je videla leta 1909. prvo šestdnevno dirko v Berlinu. Od tu se je širila po vsej Evropi in nudi vsako zimo kolesarjem največje zanimanje in napetost.



Mednarodni žurnalisti na olimpijadi v Anverzu.

Pri lanskimi olimpijskih igrah je bilo preko 260 časnikarjev iz vseh koncev sveta; posebno Amerikanci, Švedi, Angleži in Francozi so imeli ugledno število novinarjev.

Časnikarski oddelek pri tekmah je bil v glavni tribuni neposredno pod kraljevo ložo. Vsak priglašeni časnikar je imel odkazan svoj sedež, ki je bil zaznamovan s posebno tablico. Pri vsakem sedežu je bila posebna praktična pisalna mizica.

Časnikarjem sta bila vsak čas na razpolago dva poštna uslužbenca v svrhu odpošiljatve brzojavk, katere sta dostavljala na lokalni, v stadiju zgrajeni brzojavni urad. Iz časnikarske lože je bilo neprestano čuti klice »telegram«, s katerimi je bil sluga opozorjen, da hoče dotični časnikar odposlati brzojavko.

Število odposlanih brzojavk ni znano, gotovo pa je presegalo dnevno nekoliko sto, ako vpoštevamo, da so zlasti Amerikanci, Angleži, Švedi, Norvežani ter Francozi brzojavili izid celo vsake predtekmne lahkotletičnih tekem s celim potekom. Pri nogometnih tekmah so brzojavljali cela poročila. Stroški brzojavk so seveda dosegli visoke vsote. Švedski časnikar je n. pr. ob priliki nogometne tekme med Norvežani in Čehi poslal v Stockholm brzojavko, za katero je plačal preko 500 belgijskih frankov (4000 K).

V stadionu so imeli vsi ugledni tuji časopisi vnaprej plačan pavšal, tako da so časnikarji samo pošiljali brzojavke na brzojavni urad v stadion. Ta pavšal je bil seveda tako visok, da pri sredstvih, katera so bila nam na razpolago, ni bilo misliti na to, da bi se tudi mi poslužili tega praktičnega načina poštnega poslovanja. Amerikanski novinarji so si napravili delo zelo enostavno s tem, da so si oskrbeli posebne brzojavne tiskovine, vezane v blok, v katerem sta bila za vsako tekmo po dva lista že primerno tiskana, tako da je bilo treba le vpisati imena tekmovalcev ter njih uspehe in tako izpolnjen formular predati ekspediciji. Drugi list je služil kot kopija, katero si je odpošiljatelj pridržal.

V Ameriki je vladalo posebno zanimanje že za predzadnje olimpijske igre v Stockholmu 1912 ter izvanredne igre v Parizu 1919 (Pershingova olimpijada). Ugledni ameriški listi so poročali dnevno, celo v posebnih izdajah, o poteku in izidu tekmovanja. Pod takimi pogoji je seveda delo časnikarja enostavnejše in razveseljivejše. Lahko rečemo, da ne obstoji podobna priložnost po vsem svetu, ki bi povzročila oziroma osredotočila toliko zanimanja mednarodnega tiska, kakor so ravno olimpijske igre, in zaradi tega smo naglašali pomen udeležbe na teh igrah, prepričani, da tako velika udeležba tujih časnikarjev le pospeši spoznanje in razširi ugled naše mlade države.

Žalibog ni bilo pri nas daleko toliko zanimanja za te igre, kakor bi bilo umestno. Ako bi tudi v naši državi priredili kakršnokoli še tako velepomembno prireditev, se nam ne bi pod nobenimi pogoji posrečilo združiti tako veliko število časnikarjev iz vseh delov sveta, kakor se jih je nabralo o priliki mednarodnih olimpijskih iger. Zopet smo zamudili dragoceno priložnost.



Meglena Ljubljana — solnčna Gorenjska.

Medtem ko se v Ljubljani skozi več tednov ni videlo sonce ter je vlažna gosta megla in mokrotno vreme pretvarjalo ljubljanske ulice v kaos blata, so se lahko na Go-



S sankališča Belvedere v Boh. Bistrici.

renjskem uživali najlepši zimski dnevi. Ves ta čas sta bila le dva oblačna južna dneva in ravno dnevi najgostejše megle v Ljubljani so bili najlepši solnčni dnevi na Gorenjskem, kot predvsem ravno 24. december, ko je vladala v Ljubljani neprodorna megla. Na Gorenjskem je bil v vseh teh dneh ne ravno hud, toda vendar tolikšen mraz, da se je na debelem snegu napravil čez in čez svež srež kar je nudilo smučarjem najidealnejšo smuko. Šele 6. t. m. je jug za dva dni tudi na Gorenjskem zavlada, vendar je v nedeljo nastopil mraz. Koliko razlike na tej mali progil!

Dosedanja idealna zima na Gorenjskem je privabila precej ljubiteljev krasne zimske narave tudi iz drugih delov naše Jugoslavije, in le obžalovati je, da sedanje prometne razmere ne dopuščajo obilnejšega obiska. Upamo, da se to v kratkem popravi, na kar bo na Gorenjskem zavlada živahno zimsko-sportno življenje, ter opozarjamo ponovno na vremenska poročila, ki so točna in največje važnosti.

Zimsko-sportne tekme. Zimsko-sportni odsek je določil za zimsko-sportne tekme za prvenstvo Jugoslavije in Slovenije (prvo s privoljenjem Olimpijskega odbora v Zagrebu) sledeče termine:

1. Drsanje 30. januarja 1921 na Blejskem jezeru.
2. Smuška tekma o Svečnici, 2. februarja 1921, na progil v bližini Bohinja, ki bo vsebovala tek v ravnini, tek navkreber in navzdol, v dolžini od 5 do 10 km, deljeno za juniorje in seniorje.
3. Tekma v sankanju v nedeljo, 13. februarja 1921, dopoldne na sportnem sankališču »Belvedere« v Bohinju.
4. Skok na smučeh v nedeljo, 13. februarja 1921, popoldne na novo zgrajeni smuški skakalnici v Bohinju.

Detaljni raspored se objavi pravočasno. Vendar se tekmovalci že danes opozarjajo, da se bodo morali prijavnih terminov strogo držati. Ako se bodo prometne razmere izboljšale, se uvede poseben vlak z znižanimi cenami.

Sportna zveza.

Smuške markacije. Koncem tega tedna začne »Sportna zveza« s predpripravami za smuške markacije. Te se bodo osredotočile na Podkluko z izhodiščem Mrzli Studenec. Markacije bodo tudi ta kraj, kjer je tudi možnost prenočišča, spojile z Mojstrano, Bledom, Bohinjsko Belo, Bohinjem, Rudnim poljem in Srednjo vasjo. Nadalje se bodo napravile ob ugodnih razmerah markacije tudi v Karavankah, Savinjskih ter Kamniških planinah. Ruto določi znani zimski sportnik g. Badjura s pomočjo domačih gospodarjev, tako da bodo markacije gotovo najugodnejše izbrane. Vsaka izgotovljena markacija se bode posebej objavila.

Sportna zveza.

Sankališče v Bohinju, ki se je za božične praznike in Novo leto vsled preobilo zapadlega snega, kakor tudi radi tega, ker je bil sneg suh in mokast, moglo le za silo osnažiti, se je z nastopom južnega vremena popolnoma izdelalo ter ima sedaj pravilno obliko v ravnih črtah, kakor tudi pravilno izdelane okope na ovinkih. V sedanjem stanju nudi to umetno izdelano sankališče prvovrsten užitek. Vsakokratno stanje sankališča se bode objavilo v posebnih vremenskih poročilih.

Mednarodne tekme na ledu. Dunajski »Eislauf-Verband« bo letos priredil zopet mednarodne igre. Svoja lastna prvenstva bo razdelil v moška prvenstva in prvenstva dam v umetnem drsanju, parovo prvenstvo in prvenstvo v hitrem drsanju. Pri tem bo pa uvedel, kar dosedaj še ni bilo, razredni tek v drsanju na hitrost. S tem bo dobil sport na ledu nov, močan impuls. Za izučitev dobrih sodnikov bo uvedla zveza teoretični in praktični pouk. To je zelo potrebno, ker je dosedanje število sodnikov za tekme na ledu jako omejeno.



Nogometna tekma med Severno Nemčijo in Južno Švedsko se bo najbrže vršila tekom poletja. Pogajanja, katera so začeli Švedi, so se ugodno iztekla.

Praška Sparta v Italiji. Prva igra Sparte v Italiji se je iztekla ugodno. Zmagali so nad Cricket-Footballclubom v Genui z 8 : 0. Tudi v drugi igri so podlegli Italijani. Ligurski prvak »Andrea Doria« je bil tepen z 4 : 0.

Tekma Južna Nemčija—Italija. Južnonemški nogometni savez je sprejel povabilo italijanskega nogometnega saveza in bo poslal svoje najboljše moštvo v Italijo. Tekme se bodo vršile začetkom februarja.

Corinthians v Prahi. Kakor poročajo čehoslovaški sportni listi, bo spomladi gostovalo v Prahi najpopularnejše angleško moštvo Corinthians, ako bodo to dopuščale valutne razmere. V provinciji bi igralo z vodilnimi češkimi klubi.

Pet milijonov kron kapitala ima neki nogometni klub v Angliji, ki se je registriral kot F. C. Walsal in prosil za sprejem v tretjo ligo.



**Smučarski naraščaj
v Ljubljani**





Prvenstvo Evrope v boksanju se bo bilo v Parizu med angleškim prvakom Gummerjem in Francozom Balzacom.

Svetovna prvenstva v boksanju profesionalistov so se vršila v Berlinu koncem decembra.

Nemške tekme v teku. Nemški šestdnevni tek bo priredil nemški lahkoatletični savez leta 1921.; na programu ima dalje tek okoli Berlina in štirinajstdnevni tek v petih etapah po vsej Nemčiji.



Zmagoviti Američani v plavanju (4:100) na olimpijadi.



Vojna produkcija tvrdke »Fiat«. Po statistiki tvrdke v Turinu je napravila tovarna leta 1914., ko je bila Italija še nevtralna, le 500 vojaških avtomobilov. Od 1. januarja 1915 do 31. oktobra 1918 pa je zapustilo nič manj nego 50.000 vojaških avtomobilov tovarno. Od teh jih je vzela Italija 30.000, Francija 15.000, ostale pa razne ameriške, angleške in portugalske čete.

Novi varnostni aparat. Danski inženir Svend Dyhr je izumil sredstvo zoper tatvine avtomobilov iz garaž. Naprava je jako enostavna. Zanjka iz električne žice se vtakne skozi kolo auta in ovije krog osi. V stražnikovi sobi pokaže aparat pri tem tablico z napisom, da je zanjka v redu. Žica je zvezana s tem aparatom, ki takoj naznani izpremembe na zanjki. Čim je bila žica prerezana ali sploh dotaknjena, začne električni zvonec zvoniti, luč se prižge in na aparatu izgine prej omenjena tablica. Te signalne aparate dela tvrdka Pulvermacher & Co., Berlin-Schönefeld.

Tekmovanje blatnikov. Pariški »L'auto« je razpisal tekmovanje, ki je gotovo zelo originalno, dasi ne novo. Namen mu je, odpomoči čim bolj in čim hitreje metanju

blata na vse strani pri vožnji na mokri in blatni cesti. Mnogo se je že preizkušalo, a pravega uspeha ni bilo. Tega tekmovanja se je udeležilo 13 raznih sistemov, od katerih se je izkazal najpraktičnejši sistem znamke »Menu«, ki ima to posebnost, da zabrani vsako metanje blata vstran in da se na auto komaj opazi. Obstoja iz obroča, ki je delan iz gumija in platna in ki se montira med pnevmatiko in kolesnim obročem. Preizkušal se je na nalahč močeni, slabi in zelo blatni cesti, pri kateri so bile postavljene ob straneh velike bele platnene stene, na katere pa ni metal auto s temi blatniki skoro nikakega blata. Ostali sistemi so bili deloma slabši, deloma za osebni avto neestetični.



Uspeh kolesa »Flottweg«. Znani nemški večak avto-tehnične panoge W. Ostwald je nedavno prevozil 460 km z novim kolesom z motorjem »Flottweg«, pritrjenim na vodilu. Ta konstrukcija lahkega kolesa s pomožnim motorjem si je v zadnjem času priborila veliko ljubiteljev. Cel stroj stane 8000 mark. Pri zgoraj omenjeni vožnji iz Münchena v Großboten pri Leipzigu je nosilo kolo težo vozača in še 41 funtov prtljage. Za celo vožnjo je porabil minimalno množino bencina 6 litrov in 0.6 litra olja. Tako ga je stala cela vožnja manj kot ona z železnico v tretjem razredu iste proge. Hitrost se je menjavala od 20—45 km na uro.



Sportni zrakoplov »Zodiac«. Da bi bila tudi sportnikom dana možnost voziti se razen v letalih tudi v dragih zrakoplovih, je angleška tvrdka »Zodiac« izdelala malo sportno zračno ladjico. Vsečina balona je 1000 m³, hitrost

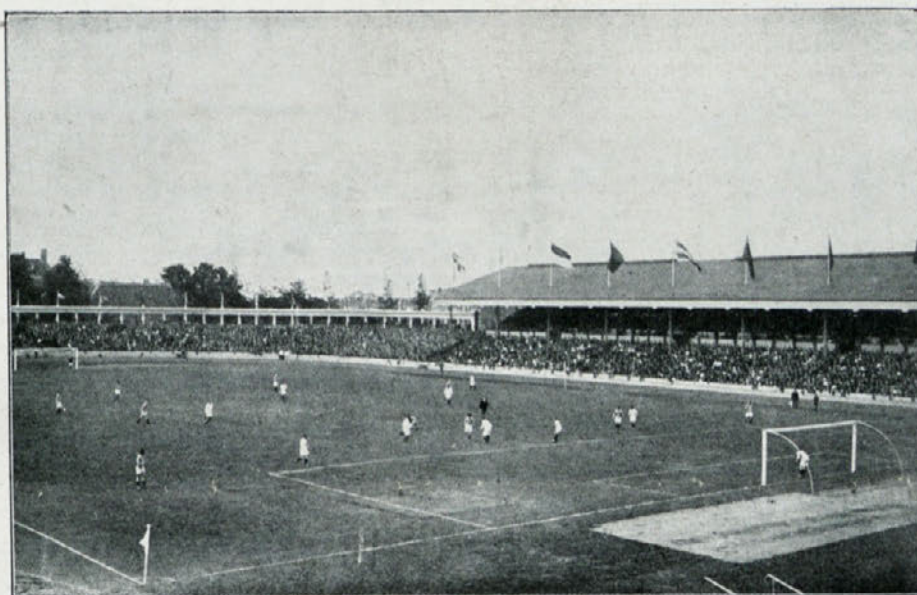


Honolulski plavalci na olimpijadi.

60 km, akcijski radij 300 km, Gnome-Rhône-motor tipa Z 9 ima 60 HP. V gondoli je lahko letalec in eventualno še en spremljevalec. Te zrakoplove uporabljajo tudi za šolanje krmarjev velikih zračnih ladij. Toda za današnje cene plina in bencina je to vedno še najdražji sport.

Nov svetovni rekord 313 km. Sadi Lecointe je zopet nosilec novega rekorda, ki ga je odvezel svojemu nevarnemu tekmeču Romanetu. Po zadnji premoči Romaneta je Lecointe neprestano iskal način, kako izboljšati hitrost, ter je, po vzorcu Romaneta, ki je znižal sedež v aeroplanu toliko, da so mu samo še oči gledale iz aeroplana, znižal sedež tako daleč, da sploh ni mogel gledati naprej; napravil si je samo dvoje stranskih oken, skozi kateri je mogel progo opazovati. Na vsak način pa kaže poizkus, da je pilot precejšnja ovira pri rezanju zraka, vendar praktičnega pomena ne more imeti, ker je le nevarno, voziti brez vpogleda naprej.

pilot ni bil siguren, da bo njegov organizem mogel zdržati zračni tlak v tej višini, se je dal zdravniško preiskati. Znanstveni eksperimenti so pokazali, da je njegov organizem dovolj trden in da od te strani ni nikake nevarnosti. Casale se je podal v aeronautičnem institutu v Saint-Cyr pod pnevmatični zvonec, kjer so izčrpali zrak do one mere, ki približno odgovarja zračnim razmeram v višini 12 km. S seboj v zvonec je vzel barograph, masko za vdihanje kisika in dve steklenici komprimiranega kisika. Na zvoncu so bila tri okna, skozi katera je zdravnik opazoval Casala. Tekom 47 min. 30 sek. so dosegli z razredčenjem zraka iste razmere, ki vladajo v višini 12 km. Ko je pokazal barograph višino 4600 m, je začel Casale vdihavati kisik. Ko je dosegel barograph višino 12 km, so začeli dovajati polagoma zrak v zvonec in v 20 minutah dosegli tlak, ki je normalen na zemeljski površini. Casale je izjavil, da se je tekom celega eksperimenta prav dobro



■ Olimpijada: Nogometna tekma Francija-Italija (3:1).

Angleške hitrostne tekme za leto 1921. Angleški aeroklub javlja, da se bo namesto Gordon-Benettovega darila ustanovil najbrže nov častni bokal. — Angleški zračni »derby« se bo vršil 21. junija.

Letalo na vijak, brez peroti. Velikokrat so že poskušali napraviti praktično uporaben aparat na vijak. Te vrste letala so brez peroti, ki jih nadomešča z navpično osjo se vrteči vijak. V zadnjem času se peča s tem problemom španski inženir R. Pescara. Po triletnem študiju upa, da se mu je poskus posrečil. V Barceloni se že nahaja popolnoma izvršeno prvo tako letalo. Francoska vlada se jako zanima za ta izum. Sklenila je omogočiti iznajditelju s podporo 150.000 frankov nadaljnje poskuse.

Gozdna letala. V Ameriki, deželi brezmejnih možnosti, so začeli uporabljati letala v čisto nove svrhe. Ob pacifiški obali stražijo aeroplani tamkajšnje ogromne gozdove pred uničenjem po požarih. Letalci opazijo in pogase povprečno 24 požarov na dan.

Moderni raznašalec časopisov. V Baltimore skuša konkurirati založništvo »Evening Sun« na nov način z drugimi časopisi. Zato uporablja Curtissove dvokrovnike za raznašanje svojega dnevnika in prehitijo tako znatno druge časopise.

Jean Casale, znani letalec višjih sfer, si je postavil za cilj, katerega hoče doseči, višino 12.000 m. Ker si pa drzni

počutil in da niti za en trenutek ni izgubil sigurnosti in možnosti premikanja, kar je neobhodno potrebno za zračni polet ter upa, da bo mogel mirne duše podvzeti ta nevarni polet. Tekom svojega bivanja pod zvoncem je porabil Casale približno 1000 litrov kisika.



Čehoslovaški jockey-klub je razpisal svoje velike dirke. V Karlovih varih: darilo Egerland 29.000 K; darilo Karlovi vari 40.000 K. V Pragi: darilo kluba 45.000 K; čehoslovaško darilo 45.000 K; praško darilo za kobile 39.000 K; čehoslovaški derby (l. 1922) 72.500 K; plemenska dirka (l. 1924) 72.500 K.

Z romunskih konjskih dirk. V preteklem letu je dobil najuspešnejši posestnik hlevov v Romuniji A. Marghiloman 553.000 lejev. Izmed žokejev je na prvem mestu I. Baumgartner, ki je zmagal 43krat.

V New-Yorku se je vršilo leta 1920. 876 dirk, ki so bile skupno dotirane z 1,598.000 dolarji.

Več nego 1000 galopnih dirk se bo vršilo letos na ozemlju bivše avstro-ogrske monarhije. Število k startu prijavljenih konj pa je zelo malo zaradi slabega konjskega materiala.

Tekom 36 let je dosegel francoski posestnik hlevov M. Ch. Lienart 2600 zmag.

7,450.000 kron je izplačal trabni savez v Budimpešti v preteklem letu za nagrade pri dirkah.



Svetovnih prvenstev v tenisu, ki se bodo začela dne 28. maja v Parizu, se bodo udeležili tudi Čehi z reprezentacijskim moštvom.



Službene objave Ljubljanskega nogometnega podsaveza. Za 23. t. m. sklicana glavna skupščina L. N. P. se preloži na drugo polovico meseca februarja. O dnevu se bodo klubi pravčasno obvestili. — Klubi se pozivljajo, da pošljejo o svojih občnih zbiorih čimprej kratka poročila. — Tajnik.

I. redni občni zbor S. K. »Svobode«, Ljubljana. Precej obiskani zbor odpravi ob 10-30. uri podpredsednik s. Ivo Kralj. Tajniško poročilo s. Edo Mlinarja pokaže lep in hiter razvoj kluba v minulemu letu. Članov imamo 54; mladinski odsek še zase 20. Prvo moštvo je igralo samostojno 10 prijateljskih in 4 prvenstvene tekme; več jih je igralo v kombinaciji z drugimi klubi. Izid prijateljskih ni ravno dober; od 10 jih je klub dobil 2, izgubil 6 in neodločeno igral 2. Izid prvenstvenih je prav dober; od 4 smo 3 dobili, 1 izgubili ter smo tako s 6 točkami dosegli prvo mesto drugorazrednih klubov ljubljanskega okrožja. Koopirani smo bili potemtakem v prvi razred. Udeleževali smo se tudi sportnega tedna. S. Pečnik Ad. je dosegel tu v teknu na 1500 m ter na 200 m prvenstvo. Tudi sicer je klub deloval, se razvijal ter zaslužil priznanje nas vseh. (Sprejeto.) — V blagajniškem poročilu g. Stresena se zrcali znak vseh novih klubov: slabo gnotno stanje. Novi odbor si stavi kot nalogo to kolikor mogoče izboljšati. Revizija odkrila nekaj nedostatkov, ki se popravijo; rev. s. Dražil predlaga odboru absolutorij, kar se z blagajniškim poročilom sprejme. — V odbor se izvolijo kot predsednik s. Kralj Ivo, podpredsednik Svetek Franc, tajnik Mlinar Edo, tajnikov namestnik Kristan Ev., blagajnik Stresen Ad., blagajnikov namestnik Urbanc St., odborniki Pečnik Ad., Plančan in Pobeška, revizija Dražil in Slanovec. — Daljša debata se razvija o vprašanju posebnega gospodarja. — Za volitve odbora v Ljub. nog. podsavez se ne sklene postaviti lastne kandidatne liste; pač pa bo klub zahteval dvoje odborovih mest, kamor se pošljeta ss. Slanovec in Kralj. — Živahna debata se razvije pri točki »Razno«. Sklene se zlasti bojevati proti lokalnemu patriotizmu, ki se je razvil zadnji čas v klubu. — Po pozivu s. predsednika na delo, agitacijo in disciplino se lepo uspeši zbor zaključiti.

Klub kolesarjev in motociklistov Ilirija ima svoj redni občni zbor v nedeljo, 23. januarja 1921 v Prešernovi sobi restavracije Novi svet ob 9. uri dopoldne. Dnevni red običajen. — Odbor.

Sportni ples, ki se je vršil dne 9. t. m. v Narodnem domu, je popolnoma uspel. Odbor S. K. Ilirije izreka vsem damam in gospodom, ki so s svojim marljivim, požrtvovalnim sodelovanjem omogočili prireditve in ji pripomogli do uspeha, priznanje in zahvalo. — Sportni klub Ilirija.

NAŠE SLIKE

Fotgr. Fedor in Zdenko Švigelj: **Smučarski naraščaj v Ljubljani.** (Tri sličice.) — Leta 1917. med božičnimi počitnicami se je vršil prvi tečaj slov. smučarskega naraščaja v Ljubljani, ki ga je vodil R. Badjura. Tečaj je imel 12 rednih udeležencev dijakov-srednješolcev, trajal je 13 dni ter dosegel krasne uspehe. Vežbanje se je vršilo na Vestrovem in na Rakovniku ob Golovcu ter na dveh izletih na Topol in v Šmarije. Večina udeležencev tega tečaja bo sprejeta letos v smučarski vaditeljski tečaj, kjer se bo še nadalje vežbala za bodoče voditelje smučskih tečajev.

RAZNO

Motorni čoln z 71 vozli hitrosti. Profesor Bell v Kanadi je zasnul nove vrste »hidroplan« z 71 morskimi milj (135 km) hitrosti na uro. Čoln H. D. 4-ima dva 400 HP Liberty motorja, ki gonita dva stranska zračna vijaka. Čoln je videti po zunanosti kot torpedo. Pod vodno gladino ima pritrjene žaluzijam podobno uvrščene ozke ploskve. Pri naraščajoči hitrosti se dvigne čoln iz vode in drsi samo po teh vodnih perotih. Zgoraj označeno hitrost je dosegel celo ob zelo razburkanem morju.

Nordijska olimpijada. V tekočem letu bo priredil »Dansk Idrætsbund« (danska sportna zveza) ob priliki svojega 25letnega jubileja velikopotezne sportne prireditve, dstopne samo za Dance, Švede, Norvežane in Fince. Program bo obsegal lahko atletiko, borenje, boksanje, sabljanje, telovadbo, nogomet, golf, kriket, konjski sport, plavanje, veslanje, streljanje, tenis, dviganje uteži, hokej, navadni in na ledu, ter razne zimskosportne tekme.

Humor ameriških avtomobilistov. — Pri sodišču. Sodnik: Kaj je zagrešil obdolženec? — Stražnik: Sir, ukradel je Ford-auto. — Sodnik: Sodni senat sklene preiskati duševno stanje obdolženca.

Ropotaje je priškatlal Ford pri vhodu na dirkališče. Prezirljivo ga je pogledal paznik in ko mu je posestnik avtomobila predložil vstopnico za na tribuno, pravi: »Dva dolarja za auto!« Z veselim nasmehom odgovori posestnik: »Sklenjeno — auto je Vaš!«

Posestnik Forda je pozval nekega dne kmeta, ki še ni nikdar sedel na auto, na partijo. Lepo je vozil po cesti, naenkrat je izgubil posestnik oblast nad autom, ki je priletel naravnost ob drevo in obstal. Nikomur se ni nič zgodilo. Kmet pa je dejal: »Dobro ste napravili. Vendar, recite mi, kako pa napravite z autom, da Vam obstane, kadar ni drevesa?«

Mr. Brown si je nabavil Ford-auto in se je odpeljal na prvi izlet. Po kratki vožnji je imel auto defekt ravno pred neko garažo. Garažni mojster, hoteč pogledati, kje tiči defekt, dvigne motorni pokrov in zakriči začuden: »Tu manjka vendar motor!« — »Je li res — ja, ampak jaz bi prisegel, da je bil še na autu, ko sem se odpeljal na pot,« pravi Mr. Brown.

Pred nebeškimi vrati čakata dva šoferja, da bi ju spustili v nebesa. Peter ju vpraša: »Kako sta prišla semkaj?« — Prvi odgovori: »S Pierce-Arrow (amerikanski luksuzni auto) autom.« — »Glej, da se izgubiš v pekel!« zakriči Peter nad njim in se obrne proti drugemu: »No, kako si pa ti prišel?« — »S Ford-autom.« — »Pridi notri, moj sin,« ga nagovori milo Peter, »ti si imel že na zemlji pekel.«

Farmerju Smithu je poškodoval orkan občutno streho neke šupe, ki je bila iz valovite pločevine. Sosed Thomson ga vpraša, kaj bo s pločevino. »Moj Bog, v resnici ne vem, kaj bi z njo,« pravi Smith. — »Veš kaj,« svetuje Thomson, »pošlji jo Fordu, v njegovi tovarni jo bodo že kam porabili.« Smith je vpošteval ta nasvet, odposlal je streho Fordu. Čez nekaj dni pa dobi odgovor Fordove tvornice: »Prejeli smo Vaš nam doposlani auto. Nahaja se sicer v zelo slabem stanju, vendar bomo kljub temu auto še ta teden popravili in prosimo, da pridete prihodnji teden ponj.« (Po »Neue Freie Presse«.)