

Skoraj vsak dan divjajo močni viharji, združeni s snežnimi meteži. Strašna je zima v notranjosti. Večna noč. In mraz do -75°C . Zato pa ni tam nobenega življenja.

Glavna danska naselbina je bila že nekdanj Godthaab, ki je še danes upravno središče in glavno mesto dežele. Danci so zgradili cerkve, šole, semenišča, bolnišnice itd. Otroci morajo hoditi v šolo sedem let. V Grönlandijo so pošiljali uradnike, pastore, zdravnike, učitelje, trgovce. Predpisali so koristne zakone. Otok preiskujejo razne znanstvene ekspedicije z danskim dovoljenjem. Dežela je res odlično upravljana. Napismenih je silno malo. Če hoče na otok kak tujec, mora imeti dovoljenje. Prepovedano je prodajati alkohol. Vsa trgovina je državni monopol. Glavno mesto je Godthaab s približno 4000 prebivalci. Tu izhajata tudi dva časopisa v grönlandskem jeziku.

Poleg Grönlandcev prebivajo na otoku tudi Eskimi. Ti živijo zelo *prirodno*. *Njihovo orožje in orožje je ponekod še tako, kot so ga imeli* ljudje v najstarejši dobi: iz kamna in kosti. Živijo v večjih skupinah. Več ljudi skupaj tvori pleme. Vsako ima več revnih koč. V njih je navadno le en sam prostor, ki služi za vse potrebe. Pred kočo visi običajno čoln iz kože tako visoko, da je varen pred lačnimi psi. Vsako pleme ima svoje ozemlje lovišč. So pa Eskimi zelo vraževerni. Načeljuje jim nekaj čarovnik. V vseh prirodnih silah vidijo duhove in živijo pred njimi v strahu in bojazni. So res zelo praznoverni, sicer pa pametni. Nekateri so stalno naseljeni, nekateri pa se selijo kot lovci za severnimi jeleni. Ti prenočujejo kar med skalami v ledu. Eskimi živijo skromno. Ker jim daje zemlja premalo, so navezani na lov. Zato so strastni in odlični lovci. Ubite živali jim nudijo vse najpotrebnejše. Meso jedo mnogokrat kar surovo. Mast porabijo za razsvetljavo in kurjavo, kože za obleke, kosti pa za orožje in orožje. Krzno prodajajo trgovcem ali pa ga zamenjujejo z drugimi potrebščinami (puškami, strelivom itd.). To jim je tudi edini vir dohodka, a še ta skromen.

Eskimski mož je lovec, žena pa gospodinja. Njena skrb je namenjena domu. Šiva čolne in obleke, skrbi za jedi itd. Kuhati ji ni treba, le včasih malo popeče kako ribo ali kos mesa. Poiskati mora kurivo sama, največ mahovje. Skrbi in misli tudi za slabe čase s tem, da shranjuje osušeno meso. Govore pa Eskimi težko razumljivo govorico, polno različnih narečij. Odkar so prišli v stik z belokožci, prodira med nje silno hitro civilizacija, pa jih žal zelo kvari in uničuje.

Življenje v Grönlandiji je torej polno borb. Pa tudi svojevrstnih lepot nam nudi, saj je z njimi obilno založen ta prirodno tako bogati ledeni otok naše zemlje.

A. M.

Razvoj letalstva

Med Anglijo in Nemčijo divja že dalj časa silna letalska bitka, v kateri padajo bombe nad širne pokrajine ter širijo grozo in razdejanje po mestih in industrijskih središčih. Najbrž ni človeka, ki bi ga ne mikalo, poglobiti se nekoliko v skrivnosti tako imenovanega četrtega orožja sodobnih armad. Prvič so se uporabljala vojna letala v vojni med Italijo in Turčijo v Tripolisu leta 1911. V svetovni vojni se je letalstvo razmahnilo in v sedanji vojni soodločuje o bodočnosti Evrope in ostalih zemljin.

Kako preprosti so bili baloni, ki smo jih gledali pred kakimi štirimi desetletji! Še zdaj mi je živo pred očmi poskus, ki ga je napravil v mojem

rojstnem mestu ob Adriji možakar z balonom, ki so mu ga napolnili na glavnem trgu s segretim zrakom. Nato pa so balon, ki ga je držalo na vrveh več mož, izpustili in mogočno je zaplaval v višine. Toda le prekmalu je začel padati in mož se je kmalu znašel na mokrem v solinah.

To je bilo okoli leta 1895, a kmalu za tem so napravili enak poskus v naši Ljubljani. V Tivoliju so napolnili velik balon, s katerim se je dvignil za tedanje gledalce predrzen človek v višino. Mož je imel smolo. »Pof« je nenadno reklo in mož je priletel iz male višine na zemljo in obležal z zlomljenimi udi. Zanj so nato pobirali po šolah med mladino darove.

Koga bi danes še zanimal tak preprost poskus. Edino prodajalci malih raznobarnih balončkov, polnih vodika ali svetilnega plina, napravijo od časa do časa nekoliko kupčije med mladino, ki jim sledi po ulicah.

Danes ne bo kmalu človeka, ki ne bi videl že letala — ali pa celo že letel z njim vsaj nad kakim letališčem, ako ne že v Zagreb in drugam. Saj je človek že od nekdaj hrepenel, da bi mogel poleteti kakor ptiček v sinji zrak.

Zato ni čudno, da nam že stari Grki poročajo o graditelju kretskega labirinta Dedalu (Dajdalosu), kako je pobegnil z otoka s svojim sinom Ikarom.

Perutnice sta si napravila in odletela čez morje, toda mladi Ikarus je plačal svojo mladeniško drznost z življenjem. Objestno se je dvignil previsoko in sončni žarki so mu razmehčali lepilo, s katerim je imel pritrjeni perutnici na telo, in mladenič je strmoglavil v morje in utonil.

Severni Germani so pripovedovali, da je pobegnil junak Wieland kralju Ridungu tako, da je odletel z umetnimi perutnicami. Oba poleta spadata v kraljestvo bajk.

Zgodovinsko resničen je poskus Arhitas Tarentskega, ki je izpustil v zrak umetnega goloba, ki ga je pognala v višine »aura spiritus« (segreti zrak). Načrt jezuita Frančiška Lane zo zgradbo zrakoplova leta 1670 je ostal na papirju. Leta 1709 se je dvignil Portugalec don Gusmao pred kraljem v Lizboni v zrak, toda pri tem je zadel z zrakoplovom v vogal kraljeve palače in mož ni poskusa ponovil. Prvi prav posrečen polet je napravil balon, ki ga je zgradil Francoz Štefan Montgolfier, 5. junija 1783.

Slika 1. vam kaže ta balon, ogromno kroglo iz tkanine z odprtino na spodnji strani. Napolnjen s segretim zrakom je mogočno plul nad navdušeno množico gledalcev.

Še istega leta je spustil Charles v zrak balon, napolnjen z vodikom.

Prvi balon s posadko dveh mož se je dvignil v Parizu 19. oktobra 1783. Pod balonom je visela košara ali ladjica, gondola imenovana.

V letu 1784 so poskušali že voditi balone po zraku, pa jim ni uspelo. Balon je plul le z vetrom in se ni mogel krmariti po zraku.

Leta 1785. dne 7. januarja se je posrečil prvi polet iz Dovra v Calais. Pri ponovnem poskusu preleteti morsko ožino med Anglijo in Francijo je utonil kmalu nato letalec Pilatre de Rozier.

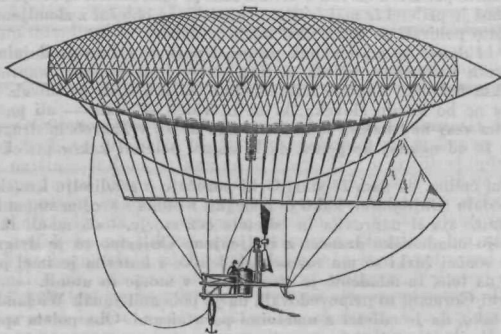
V bitki pri Fleurusu leta 1794 je prejel balon svoj ognjeni krst. Kmalu nato je bila odprta prva letalska šola v Mendonu in v francoski vojski



se pojavi prva stotnija letalcev, toda Napoleon je to novotarijo leta 1799 odpravil in šolo kot nepotrebno zaprl.

V prvi polovici 19. stoletja so skušali zgraditi vodljive zrakoplove, toda okrogli baloni se niso dali voditi, dasi so jim dajali razne primernejše oblike.

V letih 1832 do 1855 je vzbujal pozornost vodljivi zrakoplov Francoza Giffarda.



V nemško-francoski vojni leta 1870-71 so vzdrževali oblegani Parižani zvezo z vnanjim svetom z baloni.

Balon, ki je dosegel v letu 1804 višino 4000 m, se je dvignil s tremi možmi posadke leta 1877 že 8600 m visoko. Pri tem sta se dva letalca zadušila. Tega leta je bila vnovič otvorjena letalska šola v Mendonu.

Prvi zrakoplov, ki se je dal voditi po zraku po volji posadke, je zgradil Tissandier leta 1883-84. Bil je podoben debeli cigari, 50 m dolg in imel v sredini 8,4 m premera. Nosil je s seboj 33 m dolgo ladjico.

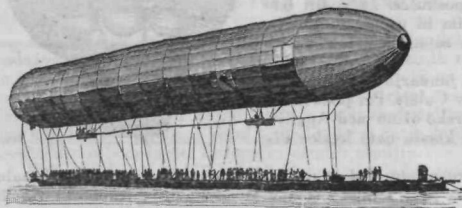
Baloni iz tkanine izginejo in namesto njih se pojavijo zrakoplovi s trdnim ogrodjem in s prevleko iz svile, neprodušnega platna itd.

Današnji vodljivi zrakoplov je pravi zračni velikan. Njegovo sedanjno obliko mu je dal nemški grof Zeppelin, ki je za zgraditev vodljivih zrakoplovov žrtvoval vse svoje premoženje in ustvaril zračno ladjo, s katero je nameraval uvesti varen in udoben zračni promet po vsem svetu. Zato imenujemo take zračne orjake kratkomalo zepeline (cepeline).

Od leta 1898, ko je začel graditi prvi tak zrakoplov, je bilo zgrajenih v Nemčiji nad 130 orjakov, ki so zbujali občudovanje po vsem svetu.

Glej sliko 3.

Njegov prvi zrakoplov je bil 128 m dolg, 11,6 m širok in je obsegal 11.400 kub. metrov. V letu 1936 zgrajeni zepelin pa je 248 m dolga in 41 m široka zračna ladja s 190.000 m³ plina. Te velikane dviga v



zrak plin — vodik ali helij, toda iz kraja v kraj jih gonijo močni motorji. Prvi, ki je zgradil motorni zrakoplov, je bil Francoz Lebaudy. Leta 1905 je prevozil s svojim zrakoplovom 210 km z brzino 11 m na sekundo. Do svetovne vojne je bila v letalstvu in v gradnji zrakoplovov vodilna država Francija.

Vsi ti zrakoplovi so imeli eno veliko napako. Zgrajeni iz tanke tkanine z lahkim kovinastim ali v začetku lesenim ogrodjem so bili izpostavljeni viharjem in ostalim vremenskim neprilikam. Res, da so jim gradili posebne ogromne lope ali hangarje, toda kljub temu je bilo mnogo uničenih ob nevihtah in zaradi eksplozij plina. Nevarnost ognja so skušali graditelji zmanjšati na razne načine: balon so razdelili v vrsto neprodušnih celic, oziroma napolnili njih notranjost z malimi balončki, polnimi plina. Sedmi zepelin je imel 18 celic oziroma balončkov v notranjosti. Razen grofa Zeppelina so delali vodljive zrakoplove tudi drugi graditelji. Najbolj znan je bil med njimi major Parseval, ki je gradil le na pol trdne zrakoplove, da bi laže kljubovali sili vetrov.

Tako postaja vodljivi zrakoplov vedno bolj važen vojni pripomoček. Kmalu nato so začele graditi vodljive zrakoplove tudi druge države: Anglija, Italija, USA.

V vojni 1914—18 je bilo sestreljenih 52 zepelinov. A tudi za znanstvo in kulturo so storili mnogo drzni letalci, ki so si upali z njimi na daljne polete.

Pri tej priliki naj omenim Šveda Andréreja, ki je poletel z balonom leta 1897 na severni tečaj in pri tem izginil v večnem ledu.

V letu 1926 je z zrakoplovom »Italia« preletel general Nobile severni tečaj. Pri tem je letel iz Rima čez Spitzberge na tečaj in nazaj. Pri drugem poletu se je ponesrečil in so ga rešili Rusi gotove smrti na ledeni plošči.

Strašne so bile katastrofe ameriških zrakoplovov »Akrona« in »Mahona«, angleškega R 101 in nemškega »Hindenburga«.

Danes gradimo ogromne zrakoplove s trdnim ogrodjem, ki so uporabljivi za mednarodni promet med celinami. Za pristajanje so potrebne velikanske lope in stolpi.

Uporabljamo pa tudi navadne okrogle ali bolj podolgovate balone. Ločimo jih po uporabnosti v privezne in v prosto leteče. Privezne balone ima vsaka vojska s seboj na bojišču. S takim balonom se dviga visoko v zrak opazovalec, ki beleži učinke topovskih izstrelkov in vodi obstreljevanje sovražnika. V tej vojni so važni zaporni baloni nad Londonom. Sem spadajo tudi registrirni baloni. Ti so največkrat brez posadk in se dvigajo silno visoko. S seboj imajo aparate, ki avtomatično beležijo toplino, zračni pritisk in vse zračne in vremenske pojave v gornjih zračnih plasteh. Posebne vrste balonov so zmaji. Kdo izmed vas ga ni že spuščal v zrak in se s tem zabaval. Posebno skrbno so izdelani stratosferni baloni, to so baloni, ki se dvigajo nad 10.000 metrov visoko. Stratosfera so zračne plasti nad 10 km nad nami.

Registrirni baloni so dosegli že višine 30.000 in več metrov. Brata Picarda sta se dvignila v stratosfero nad 16.000 m visoko. Seveda morajo biti letalci za take polete primerno opremljeni — zavarovani proti silnemu mrazu, ki vlada v višinah, in imeti morajo s seboj posode s kisikom, da se ne zaduše zaradi preredkega zraka.

Baloni in zrakoplovi se dvigajo v višine samo zato, ker so lažji od zraka. Zgrajeni so iz lahkih snovi — papirja, platna, bombaževine ali svile, napolnjeni s segretim zrakom ali plinom, da se dvigajo nad zemljo.

Danes ne polnimo balonov več s segretim zrakom. Zamudno je to delo in baloni ostajajo premalo časa v višinah. Boljši je vodik, ki je lahko vnetljiv in zato zelo nevaren. Koliko zrakoplovov je uničil goreči vodik. Isto je s svetilnim plinom.

Najboljši plin je helij, ki puhti iz zemlje v Kanadi, Kansasu in v Teksasu v Severni Ameriki. Tudi iz zraka bi se dal pridobivati, toda premalo ga je in postopek za pridobivanje je pretežek in predrag, da bi se izplačal.

Najbrž je to vzrok, da ne nastopajo v sedanji vojni vodljivi zrakoplovi, ki bi bili polni vodika, ker bi bili kmalu uničeni, če bi se skušali približati sovražnim postojankam. Vodljivi zrakoplovi imajo v notranjosti ogrodje iz lesa, jeklenih cevi ali pa iz kake prav lahke kovine — največ iz duraluminja. Na to ogrodje pripeti ovoj je najboljši, če je izdelan iz vrhnje kože govejih slepičev. Ostale zgorej omenjene snovi pa morajo biti impregnirane (prepojene) s firnežem ali z gumijem, ki je raztopljen v bencinu.

Toliko o zrakoplovih in zrakoplovcih.



Janko Sicerl

Ptičice prosijo



So ptičice zbrane, pod grmi čepe in prosijo hrane, tako žvrgole:

»Smo reve me, smo reve me. Usmili se nas, če imaš dobro sree! Oj, fantič, si res trdega srea? Pri peči se greješ in nam se le smeješ.«

»Neumnice ve! Selivke na jug odlete. Tam je toplo, tu je mraz. Zakaj ste ostale pri nas?«

»Svoj dom zapustiti nam je težko, na tujem živeti, zares je hudo. Ali veš, kaj je hiša domača? Naj Bog ti vse na dobro obrača. Ne daj, da bi okusil beguncev trpljenje, ker žalostno njih je življenje.

Zakaj smo jeseni na vrtu ostale? Glej, mnogo smo ti pomagale. Vse sadne škodljivce smo pozobale, mrčes po drevju smo pobrale.

Zakaj nas stradati pušiš? Zakaj v zanke nas loviš?«

So ptičice zbrane, v mrazu trpe in prosijo hrane, tako žvrgole:

»Smo lačne me, pomagaj nam, dobro sree!

Spomladi, ko bo zime kraj, tvoj vrt bo spet cvetoči raj. Veselo bomo ti zapele, hvaležne bomo žvrgolele.

Jeseni naše bo plačilo. Glej, drevje bode se šibilo, bogato bo vse obrodilo!«

So ptičice zbrane, lepo gostole:

»Hvala za hrano, dobro je tvoje sree!«