

Čitateljem v pouk in zabavo.

Ženski polki.

Poskusi, pridobiti ženski spol za vstop v oboroženo silo, so zelo stari. Treba si samo poklicati v spomin starodavne in celemu svetu znane pravljice »Amaconke«, katere je že opeval starogrški pesnik Homer. Krivica bi bila, če bi primerjali novodobne poskuse ženskih vojakov z bajnimi Amaconkami, ki se tvorile po pripovedki izrecno žensko državo, kakor jih je najti še danes po nekaterih otokih v Tihem Oceanu; med tem, ko stremijo danes nekatere države za tem, kako bi ojačile moško oboroženo silo z ženskami.

V novejšem času se dasta navesti le dva vzgleda upredelitve ženskega spola v vojno. Tak slučaj beleži zgodovina južnoameriške države Paragvaj med vojno v letih 1864—1869. Takrat je bil Paragvaj zapleten v vojno s sosednimi državami: Brazilijo, Argentino in Urugvajem. V tem petletnem medsebojnem klanju je zgubil Paragvaj malodane celotno moško prebivalstvo. Proti koncu vojne so se borili večkrat ženski vojaški oddelki proti sovražni premoči.

Na drugi slučaj naletimo v burski vojni. Tudi tukaj so zgrabile večkrat burske ženske za puško in so se borile za svobodo domovine proti Angležem.

Omenka vredni ženski polki so nastopili prvič v novejšem času v boljševiški revoluciji na Ruskem. Pravkar prihaja iz Rusije vest, da hočejo tamkaj vzpostaviti 18 strelskih polkov, v katerih bodo služile izključno ženske. Gospa, ki je končala vojaško akademijo, je že imenovana za generalštabnega šefa teh novih ženskih oddelkov. Ženski bataljoni pa so že nastopali pogostokrat v sovjetski Rusiji od prevrata sem. Po boljševiških poročilih se imajo sovjeti baš ženskim vojakom zahvaliti za prav znatne uspehe. A ravno glede Rusije se moramo čuditi, da nastopa tamkaj ženska oborožena sila, ko imajo vendar več nego dovolj moških, da ojačijo svoje armade!

Vojaško izvežbanje žensk pozna še tudi Poljska. Znano poljsko strelsko društvo razpolaga s tisoči ženskih članic, ki so izšolane v vseh panogah vojaške službe.

V vseh drugih državah na svetu ne izsledimo večje ženske v res vojaškem smislu. Francija in Anglija posedata že sicer načrte, po katerih bi se naj pritegnilo žensko v vojno službo, vendar do uresničenja še doslej ni prišlo. —

Francoski mobilizacijski načrt omenja tudi ženski spol, a ne kot vojaka, ampak v službi delavke v vojaški industriji in v podobnih obratih. V tej vlogi je storila tudi nemška ženska med svetovno vojno zelo veliko.

Položaj žene v kaki bodoči vojni, katere si gotovo ne želi nikdo, sigurno ne bo vojaškega značaja. Za morebitni slučaj vojne bomo našli žensko po pretežni večini v službi bolničarke in kot delavko — zastopnico in namestnico moža v vseh mogočih obratih.

Vsekako bo igrala tudi žena v bodoči vojni, ki bo obstojala v mobilizaciji

vsega, kar leze in gre, česar si niti predstavlja ne moremo, važno vlogo. V splošnem bo pa tudi za bodoče ostalo pri tem, da bo ostal vojni posel v rokah — moža!

— — —

Stari Rimljani so poznali za res pravo hišno gospodinjstvo na grobnem spomeniku napis: »Ostajala je doma in predla volno.«

— — —

Severna obal Afrike je bila v starodavnih časih posebno bogata na soli. Starogrški zgodovinar Herodot poroča, da so morali v nekatere severnoafriške pokrajine od daleč dovažati zemljo, s katero so pokrili tla, da so mogli sejati žita, ker sicer bi radi prevelike množine soli ne uspevala nobena rastlina. Kakih deset dni hoda od Herkulovih skal (morske ožine Gibraltar med Španijo in Afriko) so ležale tako velike kepe soli na tleh, da so stavili ljudje iz solnih grud hiše.

— — —

Pred svetovno vojno je imela Anglija mesto papirnatih enofuntskih bankovcev le zlatnike. Zračunali so, da se je obrabil zlati denar v enem letu toliko, da bi bili lahko skovali iz obrabljenega zlata novce s 75centimeterskim premerom.

— — —

Prva nemška in angleška lokomotiva.

Znano je, da je vozila prva nemška lokomotiva leta 1835 na progi Nürnberg—Fürth. In vendar je baš beležena trditev zmota. Ravnatelj berlinske livarne Krigar je videl ob priliki potovanja po Angleškem prvo lokomotivo, ki je pod zemljo prevažala premog, in katero je zgradil angleški inženier Jurij Stefenson (rojen 9. junija 1781). Ko se je vrnil Krigar nazaj v domovino, je poskusil enako konstrukcijo, kakor jo je videl med Angleži. Prva angleška lokomotiva za podzemeljski prevoz se je rodila leta 1814. Nemec Krigar je moral biti na Angleškem leta 1815. V nemškem listu »Berliner Nachrichten« je bilo poročilo od 16. junija 1816, da dela novi voz na paro med 9. in 12. uro predpoldne in med 3. in 6. uro popoldne poskusne vožnje. Vstopnina za ogled tehničnega čudeža je znašala 4 groše. Dne 9. julija 1876 je poročala »Vossische Zeitung«:

»V železni livarni je na vpogled novi voz na paro, ki se premika po železnih tračnicah brez konj z lastno silo tako, da vleče za seboj 50 centov obešenega tovora.«

Oktobra istega leta so stroj razdrli, ga spravili v 30 zabojev in so ga odpeljali v čolnu v Zgornjo Šlezijo. Ko so tamkaj stroj zopet sestavili, niso mogla voziti kolesa lokomotive po tračnicah v premogovniku. Popravljali in prenarejali so stroj eno leto, nato so pa spremenili prvo nemško lokomotivo v

jamsko črpalko. Iz prve nemške lokomotive je postala parna sesalka. O taki preureditvi bi dobri inženier Krigar niti ne bil sanjal.

Ob priliki požara v kraljevi livarni v Berlinu leta 1848 so zgoreli tudi Krigarjevi načrti o parnem vozu. Ne bi si mogli ustvariti prave slike, kako da je prav za prav zgledala prva nemška lokomotiva, ako bi ne bili pred 10 leti odkrili slučajno ulitka iz leta 1816, ki predstavlja v kovini Krigarjevo delo. Prva nemška lokomotiva je imela presneto nerodno obliko. Velik parni kotel je počival na štirih kolesih. Iz sredine kotla se je dvigal visok dimnik, in iz sredine kotla je uhajala para po posebni cevi. Dva močna parna cilindra sta bila pritrjena zgoraj in sta gonila s pomočjo dveh železnih drogov zobčasto kolo. To kolo je prijemalo v drugo zobčasto ležišče, ki je bilo ob tračnicah. Prva nemška lokomotiva, posnetek angleške Stefensonove, je bila predhodnica zobčaste železnice — Zahnradbahn — kakor jo imamo po hribovitih krajih.

Od navadne jamske lokomotive z zobčastim prenosom do današnje oblike in popolnosti je velikanski korak. Nepredvidene težave in zapreke je doživel angleški inženier pri prvih poskusih. Jurij Stefenson ni imel nobenega pravega uspeha, a njegov zelo duhoviti sin Robert je rešil leta 1824 težavno očetovo nalogo. Že leta 1824 je vozil novi parni voz na progi Stockton—Darlington. Robert Stefenson je podaril človeštvu novo prometno sredstvo na parni pogon. Robert Stefenson ni bil povsem zadovoljen s svojim izumom. Preizkušal je nova izboljšanja. Še leta 1829 je ustvaril parni stroj »The Rocket«, ki je podlaga današnje lokomotive. Robertov oče se je bavil kot inženier bolj z gradnjo prog in predorov. Belgija ter Švica sta poklicali znamenita angleška inženierja očeta in sina, in tako je prišlo do zgoraj omenjene železniške zveze Nürnberg—Fürth. S to progo je bil poklican v prometno življenje začetek železniškega omrežja, s katerim je danes preprežena Nemčija.

— — —

SKRIVALNICA.



Kje sta laboda?