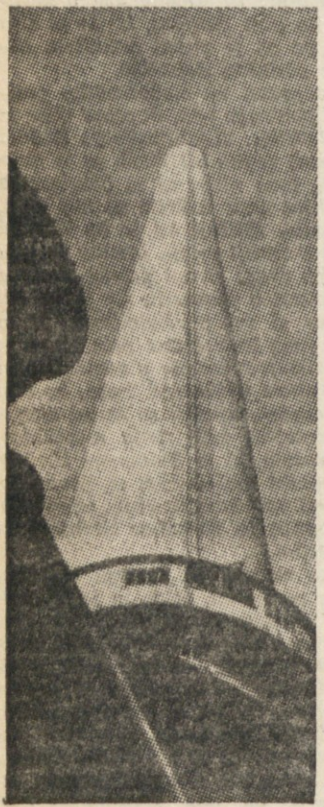


Visoko odlikovanje pisatelju Finžgarju

PRIRODNA BOGASTVA Ljudske republike Srbije



let in to tudi v primeru, da se proizvodnja znatno poveča.

V Srbiji so vse vrste premoga, največ pa je lignita. Čeprav znašajo njegove zaloge nad dve milijardi ton, je bilo v Kolubarskem bazenu, kjer ležijo, do nedavnega le nekaj manjših rudnikov. Delo bo ta bazen popolnoma preobrazilo, kajti izkazalo se je, da je lignit silno uporabljiv kot važna industrijska surovina.

V južni Srbiji, v Kosmetu, je velik Kosovski lignitski bazen, v katerem se šele v najnovejšem času povečuje proizvodnja. V severovzhodni Srbiji pa je Kostolacski lignitski bazen, ki ima zelo ugodno lego v bližini Donave, da se premore lahko prevaža na ladajah. To je bil tudi eden izmed vzrokov, zaradi katerih je bila njegova proizvodnja precej visoka, čeprav po kvaliteti zaostaja za premogom v Kosovskem in v Kolubarskem bazenu.

Razen lignita pa ima Ljudska republika Srbija tudi nahajališča nafte. Največja so vzdolž bolgarske meje. Ob teh nahajališčih je tudi najboljši jugoslovanski premog, ki zaradi svoje visoke kakovosti služi v specialne industrijske svrhe. Poleg tega ima Srbija tudi velika nahajališča premogovskega skriljca, iz katerega se s pomočjo enostavnih priprav izloča nafta. V manjši obliki se to že dela, v zamisli pa je, da se bo to delo znatno povečalo, zaradi važnosti nafte in zaradi vse večje potrebe po njej.

Vodne sile so v Srbiji zelo velike in dač prekašajo en milijon konjskih sil, če je voda nizka, če pa je voda normalna prekašajo dva milijona. To si je bilo bodi omogočilo gradnjo velikega števila hidrocentral. Med

rekami, ki pridejo v poštev so Drina, Morava, Ibar, predvsem pa Donava. Na teh rekah bodo lahko zrasle hidrocentrale, ki bodo imele stotoseče konjskih sil. Na manjših rekah pa bodo nastale manjše hidrocentrale. K tem rekam pristevamo Timok, kjer so nekatere hidrocentrale že v pogonu, druge pa se gradijo.

Srbija je bogata tudi na kovinskih rudah. Med temi je na prvem mestu svinca. Proizvodnja svinca je na prvem mestu v Jugoslaviji, a na četrtem mestu v svetu. Velika nahajališča svinca so v okolici Treptea na Kosmetu, manjša pa v ostalih pokrajinah. Vzporedno z nahajališči svinca pa so tudi nahajališča cinkove rude.

Svetovni pomen imajo srbska nahajališča bakra. Jugoslavija je tu na drugem mestu svetovne proizvodnje. Največje nahajališče bakra je v severovzhodni Srbiji v bližini Bora, kjer so tudi največje priprave za proizvodnjo bakra v Evropi. Posamezna rudna polja dosežejo 30 m širine.

Toda to še ni vse. Srbija ima še krom, antimon, molipden. Po proizvodnji kroma je na prvem mestu v Evropi, a na šestem mestu v svetu. V proizvodnji antimona je na prvem mestu v Evropi, a na četrtem mestu v svetu. Molipden, to redko in važno rudo ima poleg Jugoslavije samo še Norveška. Poleg opisanih rud svetovnega pomena, ima še Srbija tudi druga rudna bogastva, ki sicer niso svetovnega pomena, a so kljub temu velike važnosti za Jugoslavijo. V bližini Valjeva in Kopaonika so velika ležišča pirtla in manganskih rud, ki so potrebna za razvoj težke industrije in ognjegaškega gra-

diva. Sloji magnezita dosežejo 30 do 70 m debeline. Bogata nahajališča so v bližini Aranđelovca in Mladenovca.

Ljudska republika Srbija ima tudi bogata ležišča tupine, ki je potrebna za proizvodnjo cimenta, dalje ležišča zlata, srebra, azbesta, kaolina in drugih rud. Vse to pa kaže, kako velika so njena rudna bogastva in do kakše mere se lahko razvije rudarska in industrijska proizvodnja. Kljub temu pa ni imela Srbija vse do današnjih poveljnih dni nobenih pravih možnosti industrijskega razvoja. Šele po vojni je te možnosti dobila in od tedaj neprestano rastejo njene proizvodjalne sile.



Avtoportret

DE PISIS V galeriji «Scorpione»

V DEŽELI ŠALJIVCEV

Odmaknjeni od slovenskega zaledja so tuši Primorci že čuli o veselih Ribničanih in neugnih Veržejcih. Oboji so rojeni šaljivci. Preko vseh neveselosti in nadlog si pomagajo s humorjem, ki jih nikdar ne zapusti. Daleč vsakebisi so ti veliki življenjski optimisti, od Primorske do kaj oddaljeni. Predvsem Veržejci, ki žive v Prekmurju blizu Murške Sobe, te bliže so Ribničanih tam na Snežniku na nekdanjem Kranjskem med Ljubljano in Reko. Vredno je, da jih spozna, so slovenski rojaki tudi tostran nekdanje državne meje.

Obiščimo za enkrat Ribniško dolino in njeno domiselno ljudstvo.

«Kaj, pr meji vir! Ribniški dohtar me je ceilo uro ulejkju za zob, pa je rajtju dveletj krajcejju, tle bom pa za ano minuto dajau goldinar? Sej jih ne dejam!»

Tako se je jezil Ribničan. Tomaž Klun, čim je imel v Ljubljani boleči zob zunaj in bi bilo treba za to odrediti dolinar. In to je bilo takrat dosti denarja. Dolgo je že tega, odkar se je to zgodilo. Takrat Ribnica še ni premožala pravega zdravnika, pomagal si je z zaslinim domačim ranocelnikom in boleznipregajalcem, z ma, začem, kot pravimo, ali padarjem. Ribniškemu padarju je bilo ime Bobek, po domače pa so ga klicali za Sipco. Naglušeno je bil Sipca, nikdar pa mu niso odrekli uspeha, kadar so mu dejali »dohtar«.

Tomaž se je bil prehladil na glavnem volčjem lovu — o tem boste slišeli kasneje! — In začel ga je tresti po čeljusti.

Ker mu je Sipca gnili zob le razmaja! in da se reši hudih bolečin, se je Tomaž podel v Ljubljano, zakaj tam so bili ta, ki dohtarji velikega slovesa. Posebno so mu priporočili tistega v Židovski ulici.

Ulico je brhitni možak hitro staknil. Razgledoval se je po njem in zagledal je v nekem oknu več klešč.

«Aha, ga že mamolo», se je razveselil. Da so bili poleg klešč v oknu tudi čevlji in kopita, tega mož ni videl, tega Tomaž ni opazil.

Vstopi in vpraša, če pulijo tam zobe.

«O seveda», se je glasil odgovor, aha še brez vseh bolečin!

In že je sedel na trinožnem čevljarskem stolčku in sam mojster mu je navezal zob na dreto ter pripomnil: «Le nategnite!»

Tomaž je stegnil vrat, kolikor je mogel, v tistem hipu pa je začutil ob sedežu tako skledo bolečino, da ga je zabelelo notri v kosteh. Planil je pokor, ci in prevrnil vse okoli sebe, mojster pa je vrge! zdravilno šilo iz rok in hitel pobirat izruvani zob, ki se je v dreto zakotalil po pranih tleh.

«Presnetu je imu velike korinenne», se je začul Tomaž, božaje skedeče mesto, atle dol sem ga začutl!

Ce vam povem se to, da je namesto zahtevanega goldinarja odrlin le dve dvojači, kot so rekli tedaj, to je komaj petina goldinarja, in se potem za dovoljen vrnil v svoj ljubli domaći kraj med brunne kapšice, ne, je pa to storije konec.

Take in enake ste gotovo že čuli in od te plati morda pozna, te Ribničane in Ribnico. Mor-

da tudi še po suhi robi. To bo pa že najbrž vse.

Kje pa leži Ribniška dežela? Poiščite jo kasneje, če želite imati pri roki zemljevida Slovenije!

Pojdimo iz Ljubljane na Dolensko po krajevni železnici čez Grosuplje v Kočevje. Konec tretje četrtine vijugaste proge leži trg Ribnica. Jugovzhodno od nje Dolnja vas, severozahodno Sodražica; vse tri med strmo Veliko in polčrnejo Malo goro, obe odeti v bogato zeleno gozdnoto okrasje.

Pisatelj Janez Trdina pravi o Ribniški deželi takole: «Ribničani Dolenci niso le ribniški tržani in župljani, ampak vsi prebivalci Ribniške doline, torej tri župe: Ribnica, Sodražica in Dolnja vas, kar je gotovo pametno, kajti v vseh treh se govori isto narečje».

Kot je pojoča ribniška govornica nekaj posebnega tako je tudi ribniška šegavost. O, tam so vam tišli Ribničani nikdar zastoj ne zine.

Na grbavi Krim tam nad Ljubljanskim barjem se naslanja širokopoleji Mokrec in dalje živahni Kurešček ter koničasti Sv. Ahac, sama slavna imena iz narodnoosvobodilne vojne. Te tri gore zapirajo ob Ljubljanski stranji pot v domovino suhe robe, v lepo Ribniško dolino. Hri, bovi! godznati svet zalvali po lagoma v širno plodno ravnino, ki jo krasí prestolnica veselih in podjetnih ljudi, »okretnih, na trgovino in vsak posel in dobiček prekanjenih Ribničanov, kot je še zapisal Trdina.

Tam je doma naša najstarejša domača obrt suhe robe. Pred stoletji so jo gojili še marsiške, je pa iz raznih razlogov propadla, v nezanjšani meri pa

se je ohranila na Ribniškem. Saj se je pred drugo svetovno vojno pečalo z njo nad pet tisoč hišnih obratov, ki so zaposlovali nad 10.000 ljudi in jih hranili trikrat toliko. Današnje število najbrž ne bo manjšo, ker delajo tudi Ribničani za svojo petletko.

Kaj pa vse prihaja izpod njihovih rok? Ves leseni drobil, ki nam je pri hiši potreben tako v gospodinjstvu kot v gospodarstvu. Saj ne moremo biti brez zobobreta ali lesene žlice, naj ne rabimo škafe, vinskih briz, te in putrije in kaj, kaj, brez grabel, vil in še premergega lesenega orodja! Vse to izdeluje prastara ribniška obrt.

S to lesno obrtjo ni tako slavno! Kaj jo je v dolobnih hišah, kjer prehaja od očeta na sina, iz roda v rod. Ta obred deli v veliko strok, vsaka hla pa se peča le z eno vrsto le obrti. Kakšen je njihov posel, se vidi že pred hišo. Kup obeljenih leskovih palic izpričuje, da izdeluje hiša vitre in rešetke. Pred drugo hišo so nametane nacepljene zgornje, tam lajo rešetne obode. Drugod se naložene cele skladišnice dragvalih in manjših, za brenje in keblice. Tako krajem kot ljudem samim daje ta domača lesna industrija poseben nadih in poseben pečat edinstvene domovine usuhe robe.

Iz kakšnega lesa pa je ta roba, da je kaj pridna, boste vprašali. Ni vsak les za vse. In imeti mora vse najboljše lastnosti. Biti mora gost, propečen, lahki, gladki in lahko cepljiv, iz njega blaga, ki ga izdelujejo, je odvisna vsa lesna, ki ga uporabljajo. Zobobreta in zobe pri grabljanju, n. pr. izdelujejo iz dreva, v vitre uporabljajo lesko, strgarji iščejo predvsem javor, v pogosti rabi sta tudi bukev in češnja pa smreka in jelka in končno tudi lipovina za bolj preproste izdelke.

Do zadnje svetovne vojne so Ribničani skozi 450 let prenosili svojo robo po svetu. Za vsi zgodnji pomladi so si naložili visoko krošnje, zgrabili za popotno palico ter jo mahali v tujino. Ko je v dolini zoren jermen, so se vračali iz izkupitkom v denarju ali je bližnje kmetje tudi v žito. Prišli so s svojimi sili in žlicami in dragim lesnim drobirjem gorim, Čehi in Poljaki in Rusini, pa med škotske Nemce in severne Italijane, ob našem Jadranu, do Kotorja, Zanimivo je, da v Bosno, Crno goro in Srbijo niso smeli. Ker so hodili s trebuhom za kruhom z doma, jim rekali »domarji«.

VIKTOR PIRNAT

(Nadalje, prihodno)

ZRAČNI OCEAN

Narodi vseh časov so vedno podlegali čaru romantičnih do godivčnin mornarjev in raziskovalcev, ki so si upali ploviti po novih morjih in odkrivati nove zemlje. Pa tudi zračni ocean je imel svoje pionirje: može, ki so raziskovali biosfere, to je tisto sorazmerno tanko zračno plast, v kateri živijo ljudje in živali; može, ki so se dvigali v troposfero, v tisto ogromno plinsko talilnico, v kateri rišejo letalci svoje proge skozi oblačne vrhove in soteske; može, ki so se povzpeli prav v stratosfero, v kraljestvo nad nevihtami, kjer je zrak izredno redek in mora imeti raziskovalec s seboj zalogo kisika; kjer sije sonce ves dan in dež ter megla rikdar ne zatemi svetlobe. Tudi strato-sfera ima svoje junake, vendar jih je malo, ki so se drznili v take višine.



Polet v stratosfero leta 1935, ki je dosegel svetovni višinski rekord; priredila sta ga ameriško letalstvo in ameriško geografsko društvo. Balon na pol napolnjen s plinom

li ponodi v nekakem naravnem grlu v Blak Hills, v Južni Dakoti, ki je zavarovano s 120 m visokimi skalnatimi stenami. Kmalu po peti uri: zjutraj so sprostiti zadnje vrvi, balon se je odrtal od zemlje in se hitro zibal proti nebu. Prva opazovanja so napravili v višini 4.500 m, in 12.000 m; naj navedemo nekaj zapisov kapitana Stevensa.

«Zapremo spet plinske zaklopke in »Explorator« se začne dvigati; bilo je proti poldnevju; po polurnem neprestanem dvigavanju smo dosegli 18.000 m. Maj, kaj Kepner se je pripravil, da spravi balon spet v ravnost, ker zaslišimo močan šum, ki je prihajal od vrha kabine... Ko pogledamo kvišku, opazimo na

notranji površini balona veliko razpok, ki se je vedno bolj širila. Skozi gornje okence smo opazovali luknjo, ki se je polagoma vedno bolj večala.

Minute so potekale počasi; notranjosti kabine je prekinjala težak molk samo tiktakanje instrumentov. Od časa do časa se je šum, ki smo ga najprej slišali, ponavljal in to je pomenilo nove razpoke v ovoju balona.

Pod nami se je razprostirala zemlja, rjava, ožgana od sonca, in tako daleč, da nismo razločevali ne cest ne hiš, ne železnic. Smar, v kateri smo pluli, ni bilo več važno; ni šlo zato, če se bomo spustili, ampak kako?

V začetku junija so bile vse priprave končane in čakali so samo še na ugoden trenutek za plinsko polnjenje in za start. Za polnjenje s plinom ni imelo bit, ti ves dan niti vetra, niti dežja, da bi se lahko ovor balona v naslednji noči, ko bi se balon, slet ovoj začel pod pritiskom plina dvigati kot ogromna gobica, v vsej svoji višini skoraj 100 m, je bilo potrebno nekoliko vetrova na vrhovih okoliških hribov, in popolno zatijje v grlu kotanje, kjer so polnili balon. Na dan dviga je bil potreben zelo silek veter, nego pa bi moralo biti popolnoma jasno ves dan ali kvečjemu kakšni majhni oblaki. Na področju pristanka, ki so ga predvidevali kakih 100 km vzhodno od dviga, bi smel biti le zelo rahel veter.

Do tako ugodnih pogojev je prišlo 11. julija, ogromni balon se je v popolnanskem soncu raztegnil, helij je sikalož širil gube platna in dvigel centi-

Pri pogledu skozi okenca kabine, ki so bila nameščena pravokotno na navpičnico, je bilo nebo močnejše modre barve, kot ga vidimo na visokih gorah; pri navpičnem pogledu pa je bilo kot črna žamet. Sonce se sijalo presenčljivo, vrvi so se videle v sončnem siju mnogo večje, kakor so bile in se svetili, kale.

Instrumenti so kazali zunanjo temperaturo okoli 62 stopinj Celzija pod ničlo, medtem, ko je bilo znotraj okoli 10 stopinj nad ničlo, vendar je temperatura padala.

Naše hitrost padanja se je večala, in ko smo bili na okoli 6.000 m, sta major Kepner in kapitar Anderson odprla dve vrvi in prvi smo imeli občutek, da smo svobodni in da lahko uporabimo v primeru potrebe padala. Sklonili smo se vsi navzven in tako lahko bolje videli vrsto razpok v balonu.

Naenkrat se je spodnji del balonskega ovoja odtrgal, medtem ko je preostala velika kapa služila, kot nekakšno padalo. V višini 3.000 m smo spoznali, da preostala edina rešitev v tem, da se spustimo s padali, kakor tudi nam je bilo težko zapustiti vso znanstveno opremo, ki smo jo imeli s seboj... Komaj sem je videl kapitana Andersona zagnati se ven, ko je balon eksplodiral in je kabl na strmovalnico, kot kamen navzdol. Z ogromnim naporom proti zračnemu pritisku se mi je posrečilo priti v bližino eno od odprtin, se vreči v vodo, ravno leso z razkorčeni nogami in razklenjenimi rokami, kot kaka žaba, se obrniti okoli sebe in pogniti držal padala, ki se je v trenutku odprlo...

Kotinska kabina, ki je strmo glasila s hitrostjo 240 km na uro z vsemi svojimi instrumenti, se je razbila na njeni pletenci in je bila popolnoma uničena. Toda ta neuspeh mož odprave ni preprečil. V maju je bil dograjen nov balon, mnogo večji in pripravljena je bila kabina s premerom 2,70 m, iz magnezijeve zlitine, s še bolj popolno opremo, kot je bila prejšnja. Ker je bil vodil glavni vzrok eksplozije pri prvem poskusu, so zdaj pripravili na tisoče kubičnih metrov plina helija.

V začetku junija so bile vse priprave končane in čakali so samo še na ugoden trenutek za plinsko polnjenje in za start. Za polnjenje s plinom ni imelo bit, ti ves dan niti vetra, niti dežja, da bi se lahko ovor balona v naslednji noči, ko bi se balon, slet ovoj začel pod pritiskom plina dvigati kot ogromna gobica, v vsej svoji višini skoraj 100 m, je bilo potrebno nekoliko vetrova na vrhovih okoliških hribov, in popolno zatijje v grlu kotanje, kjer so polnili balon. Na dan dviga je bil potreben zelo silek veter, nego pa bi moralo biti popolnoma jasno ves dan ali kvečjemu kakšni majhni oblaki. Na področju pristanka, ki so ga predvidevali kakih 100 km vzhodno od dviga, bi smel biti le zelo rahel veter.

Do tako ugodnih pogojev je prišlo 11. julija, ogromni balon se je v popolnanskem soncu raztegnil, helij je sikalož širil gube platna in dvigel centi-

meter za centimetrom 3.175 kg ovoja. Naenkrat se je zaslislal v višini lahen sik, ki se je kmalu spremenil v truš groma. Ovoj se je razpočil in balon je padal težko na tla. Tako se je v par trenutkih katastrofe končala spomladanska odprava le, ta 1935, ki je stala Stevensa, Andersona in njune tovaršice, toliko tednov trdega dela.

Toda že v oktobru istega leta so se na istem kraju znova pojavili pogumni zrakoplovci in se pripravljali, da v tretje izzovejo stratosfero. Kljub trdemu mrazu so spretno in hitro dokončali vse pripravljane dela. Dne 10. novembra se je začelo polnjenje balona in vse je šlo dobro, izjemno šest metrov dolge razpoke, ki se je pojavila v ovoju, ki so jo po hitro zakrpali. V prvih urah naslednjega jutra se je balon ubogljivo dvignil pod mogočno dvigalno silo helija. Kljub lahni hladni sapici, je balon z lahko to premagal atene soteske, polne navdušenih gledalcev, ko je prišlo do nepredvidenega dogodka. Balon je zajel navzdol pritiskajoč zračni tok, ki ga je gnal proti robu skalnatih sten. Anderson je naglo prijel ročaje za izpust balasta in vreče s svinčnim prahom so začele padati druga za drugo proti tlom.

Petnajst metrov nad vrhovi dreves se je veliki zrakoplov ustavil, za trenutek obstal in

meter za centimetrom 3.175 kg ovoja. Naenkrat se je zaslislal v višini lahen sik, ki se je kmalu spremenil v truš groma. Ovoj se je razpočil in balon je padal težko na tla. Tako se je v par trenutkih katastrofe končala spomladanska odprava le, ta 1935, ki je stala Stevensa, Andersona in njune tovaršice, toliko tednov trdega dela.

Toda že v oktobru istega leta so se na istem kraju znova pojavili pogumni zrakoplovci in se pripravljali, da v tretje izzovejo stratosfero. Kljub trdemu mrazu so spretno in hitro dokončali vse pripravljane dela. Dne 10. novembra se je začelo polnjenje balona in vse je šlo dobro, izjemno šest metrov dolge razpoke, ki se je pojavila v ovoju, ki so jo po hitro zakrpali. V prvih urah naslednjega jutra se je balon ubogljivo dvignil pod mogočno dvigalno silo helija. Kljub lahni hladni sapici, je balon z lahko to premagal atene soteske, polne navdušenih gledalcev, ko je prišlo do nepredvidenega dogodka. Balon je zajel navzdol pritiskajoč zračni tok, ki ga je gnal proti robu skalnatih sten. Anderson je naglo prijel ročaje za izpust balasta in vreče s svinčnim prahom so začele padati druga za drugo proti tlom.

Petnajst metrov nad vrhovi dreves se je veliki zrakoplov ustavil, za trenutek obstal in

Kotinska kabina, ki je strmo glasila s hitrostjo 240 km na uro z vsemi svojimi instrumenti, se je razbila na njeni pletenci in je bila popolnoma uničena. Toda ta neuspeh mož odprave ni preprečil. V maju je bil dograjen nov balon, mnogo večji in pripravljena je bila kabina s premerom 2,70 m, iz magnezijeve zlitine, s še bolj popolno opremo, kot je bila prejšnja. Ker je bil vodil glavni vzrok eksplozije pri prvem poskusu, so zdaj pripravili na tisoče kubičnih metrov plina helija.

V začetku junija so bile vse priprave končane in čakali so samo še na ugoden trenutek za plinsko polnjenje in za start. Za polnjenje s plinom ni imelo bit, ti ves dan niti vetra, niti dežja, da bi se lahko ovor balona v naslednji noči, ko bi se balon, slet ovoj začel pod pritiskom plina dvigati kot ogromna gobica, v vsej svoji višini skoraj 100 m, je bilo potrebno nekoliko vetrova na vrhovih okoliških hribov, in popolno zatijje v grlu kotanje, kjer so polnili balon. Na dan dviga je bil potreben zelo silek veter, nego pa bi moralo biti popolnoma jasno ves dan ali kvečjemu kakšni majhni oblaki. Na področju pristanka, ki so ga predvidevali kakih 100 km vzhodno od dviga, bi smel biti le zelo rahel veter.

Do tako ugodnih pogojev je prišlo 11. julija, ogromni balon se je v popolnanskem soncu raztegnil, helij je sikalož širil gube platna in dvigel centi-

se začel nato dvigati v stratosfero, kjer je dosegel z 22.066 metri svetovni višinski rekord. ... Skozi spodnje okence smo videli zemljo navpično pod nami, — plše major Stevens — skozi stranska okna pa smo lahko zajeli z našimi očmi stotine kilometrov našega planeta v vseh smereh. Avtomobil-

ške ceste in železnice so bile nevidne; največja področja nivo so izgledala kot mali pravokotniki; manjše reke so izdajali posamezni trakovi rastlinstva.

Tu in tam smo videli reke in jezera, zlasti če se je sončna svetloba odbijala od vodne površine. Na zemlji ni bilo moč govoriti nobenega znaka življenja.

Balon nam ni dopuščal, da bi gledali naravnost nad nas. Koliko smo pa lahko gledali navzgor, je bilo nebo zelo temno, ne ravno popolnoma črno, ampak bolj temno modro. Obzorje je bilo samo velik kolobar belega mraka.

meter za centimetrom 3.175 kg ovoja. Naenkrat se je zaslislal v višini lahen sik, ki se je kmalu spremenil v truš groma. Ovoj se je razpočil in balon je padal težko na tla. Tako se je v par trenutkih katastrofe končala spomladanska odprava le, ta 1935, ki je stala Stevensa, Andersona in njune tovaršice, toliko tednov trdega dela.

Toda že v oktobru istega leta so se na istem kraju znova pojavili pogumni zrakoplovci in se pripravljali, da v tretje izzovejo stratosfero. Kljub trdemu mrazu so spretno in hitro dokončali vse pripravljane dela. Dne 10. novembra se je začelo polnjenje balona in vse je šlo dobro, izjemno šest metrov dolge razpoke, ki se je pojavila v ovoju, ki so jo po hitro zakrpali. V prvih urah naslednjega jutra se je balon ubogljivo dvignil pod mogočno dvigalno silo helija. Kljub lahni hladni sapici, je balon z lahko to premagal atene soteske, polne navdušenih gledalcev, ko je prišlo do nepredvidenega dogodka. Balon je zajel navzdol pritiskajoč zračni tok, ki ga je gnal proti robu skalnatih sten. Anderson je naglo prijel ročaje za izpust balasta in vreče s svinčnim prahom so začele padati druga za drugo proti tlom.

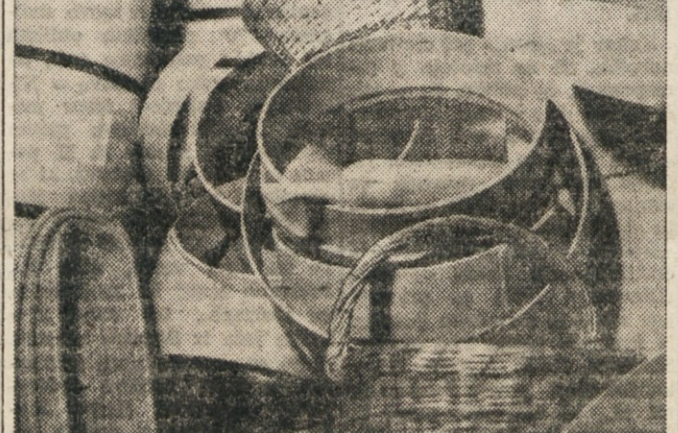
Petnajst metrov nad vrhovi dreves se je veliki zrakoplov ustavil, za trenutek obstal in

Kotinska kabina, ki je strmo glasila s hitrostjo 240 km na uro z vsemi svojimi instrumenti, se je razbila na njeni pletenci in je bila popolnoma uničena. Toda ta neuspeh mož odprave ni preprečil. V maju je bil dograjen nov balon, mnogo večji in pripravljena je bila kabina s premerom 2,70 m, iz magnezijeve zlitine, s še bolj popolno opremo, kot je bila prejšnja. Ker je bil vodil glavni vzrok eksplozije pri prvem poskusu, so zdaj pripravili na tisoče kubičnih metrov plina helija.

V začetku junija so bile vse priprave končane in čakali so samo še na ugoden trenutek za plinsko polnjenje in za start. Za polnjenje s plinom ni imelo bit, ti ves dan niti vetra, niti dežja, da bi se lahko ovor balona v naslednji noči, ko bi se balon, slet ovoj začel pod pritiskom plina dvigati kot ogromna gobica, v vsej svoji višini skoraj 100 m, je bilo potrebno nekoliko vetrova na vrhovih okoliških hribov, in popolno zatijje v grlu kotanje, kjer so polnili balon. Na dan dviga je bil potreben zelo silek veter, nego pa bi moralo biti popolnoma jasno ves dan ali kvečjemu kakšni majhni oblaki. Na področju pristanka, ki so ga predvidevali kakih 100 km vzhodno od dviga, bi smel biti le zelo rahel veter.

Do tako ugodnih pogojev je prišlo 11. julija, ogromni balon se je v popolnanskem soncu raztegnil, helij je sikalož širil gube platna in dvigel centi-

se začel nato dvigati v stratosfero, kjer je dosegel z 22.066 metri svetovni višinski rekord. ... Skozi spodnje okence smo videli zemljo navpično pod nami, — plše major Stevens — skozi stranska okna pa smo lahko zajeli z našimi očmi stotine kilometrov našega planeta v vseh smereh. Avtomobil-



Suha roba — Kdo ne pozna njenega izvora?

Pomen Verdija v operni ustvarjalnosti

Operno umetnost velikega italijanskega skladatelja Giuseppe Verdija običajno prikazujemo kot samostojno zaključeno celoto (kar sicer tudi je) in redko kdaj osvetljujemo pomen njegove umetnosti v odnosu do opernega ustvarjanja XIX. stoletja naposlled in do njegovih glavnih struj. In ravno ta odnos je za zgodovinsko obeljezje italijanske opere te dobe dovolj zanimiv, da si na kratko ogledamo s te strani Verdijevo ustvarjalno pot.

Prva dela slavnega italijanskega mojstra, ki so nastala v njegovih mladostnih letih (okrog 1840 do 1850) spadajo še v dobo, ko so v Italiji in v glavnem tudi v ostali Evropi prevladile še skladne na tudi plehke melodije Bellinija, Donizettija in Rossinija, kateri so nadaljevali tradicijo italijanske opere iz prejšnjega stoletja in se niso mogli uspešno upreti razvadam, ki jih je ta tola vrela v stoletje romantike. Dela imenovanih mojstrov, da ne govorimo o drugih manj pomembnih skladateljih, so bila v naglici in površno napisana in se zato, razen izjem kot n. pr. Rossinijev »Seviljski brivec« niso ohranila. Na gledališkem odru je še vedno neomejeno kraljeval pevec-solist, ki se mu je moralo podrediti vse — saj so bile nekatere opere napisane prav zato, da on pokaže vse svoje tehnične sposobnosti. Pripetilo se je, da je premiera nove opere uspešla le zato, ker je v glavni sopranški vlogi nastopila slovita pevka. Orkestru je bila poverjena povsem postranska vloga — služil je v glavnem le spremljavi aril, duetov itd. Nov pojav na področju opernega ustvarjanja prve polovice XIX. stoletja, ki pa tudi ni bistveno koristil razvoju, je bila tako zvana evleika opera (»Grand opera«), katere najvidnejši predstavnik v Franciji — Giacomo Meyerbeer je na čim bogateje opremljeno sceno natripal vse, kar mu je pomagalo povečati zunanji efekt (mimo kilometrov našega planeta v vseh smereh, Avtomobil-

si je iz italijanske melodične francoskega ritma ter nemške harmonije zgradil nekakšen mešan stil, ki v tedanji dobi je v polni meri zadovoljeval široke množice.

V takem vzdušju so nastala prva Verdijeva dela, ki so prinesla v tedanje operno ustvarjanje svežega duha. Zetretja njegova opera »Nabukodonozor« (Nabucco) vsebuje nekatere bistvene lastnosti njegovega stila, ki so v kasnejših letih prišle le do vse večje izpopolnitve. Vokalni stavek sicer še vedno prevladuje in orkester v pričetku služi v glavnem element njegove opere. Melodija ni več napisana samo za uveljavitev pevca ampak je polna plasti

