

Največji slovenski dnevnik
v Združenih državah
Velja za vse leto - \$6.00
Za pol leta - \$3.00
Za New York celo leto - \$7.00
Za inozemstvo celo leto - \$7.00

GLAS NARODA

List slovenskih delavcev v Ameriki.

The largest Slovenian Daily in
the United States.
Issued every day except Sundays
and legal Holidays.
75,000 Readers.

TELEFON: CORTLANDT 2876.

Entered as Second Class Matter, September 21, 1903, at the Post Office at New York, N. Y., under the Act of Congress of March 3, 1879.

TELEFON: CORTLANDT 2876.

NO. 98. — STEV. 98.

NEW YORK, MONDAY, APRIL 27, 1925. — PONDELJEK, 27. APRILA 1925.

VOLUME XXXIII. — LETNIK XXXIII.

HINDENBURG - PREDSEDNIK NEMŠKE REPUBLIKE

Stari maršal je bil izvoljen z veliko večino. — Njegov nasprotnik Marx, je dobil en milijon manj glasov. — Ženske so se v veliki meri udeležile volitev. — Pred volitvami je dosegla napetost v Nemčiji svoj višek. — Za Hindenburga so glasovali ljudje, ki ponavadi ne gredo nikdar na volišče.

BERLIN, Nemčija, 27. aprila. — Maršal Paul von Hindenburg je bil izvoljen predsednikom nemške republike.

Hindenburg je dobil 14,639,399 glasov. Njegova dva protikandidata pa: Marx 13,752,640 in Thaelmann 1,931,591 glasov.

Hindenburg ima 986,749 glasov večine. Volitve so bile izvanredno živahne. Po polnoči se še ni vedelo, kdo bo zmagal.

V zgodnjih jutranjih urah je bilo pa jasno, da je Hindenburg premagal svoja dva nasprotnika.

Splošno se domneva, da so Hindenburga pripomogle k zmagi ženske ter oni Nemci, ki ponavadi sploh ne volijo.

Po raznih nemških mestih so se vršile velike demonstracije. Samo v Berlinu je bilo ranjenih 60 oseb.

V Porenju ima večino republikanski kandidat.

Par ur predno je bil znan natančni izid volitev, je dospelo v New York naslednje poročilo: —

BERLIN, Nemčija, 26. aprila. — Nemčija je razdeljena v dve sovražni armadi, ko čaka izida današnjih predsedniških volitev, po zaključanju tako vroče in strastne kampanje kot je ni še videla dosedaj. Politični opazovalci so mnenja, da je izid volitev prav tako problematičen kot so bile predsedniške volitve v Ameriki leta 1916 in da ne more nikdo zagotovo reči, če bo izvoljen republikanski kandidat dr. Marx ali pa monarhistični in nacionalistični kandidat von Hindenburg.

Proroki lahko utemeljujejo svoja ugibanja le z elementom, ki se ponavadi ne udeležuje volitev in ta element obsega skoro deset milijonov glasov. Ljudi, ki se ponavadi ne brigajo za politične dogodke ter ostanejo pri volitvah doma bo najbrž privabilo magično ime Hindenburga.

Če bo znašalo skupno število glasov običajnih 28,000,000, se domneva, da bo dobil Marx varno večino. Če pa si bo pridobila navdušena nacionalistična kampanja in velika osebna popularnost vojnega junaka nadaljne tri milijone glasov, bodo prilike republikanskega kandidata precej medle. Razven če bo dobil Marx najmanj tri milijone glasov, bo doživela stvar demokracije v Nemčiji velik poraz.

Nacionalisti so bolj optimistični kot pa republikanci weimarske koalicije. Voditelji Hindenburgove kampanje prorokujejo, da bo prišlo na volišča osemdeset odstotkov volilcev v primeri s 67 odstotki tekom volitev v preteklem mesecu. Če bo glasovalo 31,000,000 ljudi, upajo dobiti osemsto tisoč glasov večine.

Nacionalisti računajo z odpadci v desnem krilu centristične stranke in med demokrati ter tudi trdijo, da si Marx ne bo mogel pridobiti popolne podpore socijalistične stranke.

Na drugi strani pa so pristaši Marxa prepričani, da bo lahko dobil milijone glasov, katere je dala bavarska katoliška ljudska stranka bavarskemu kandidatu dr. Heldu, dne 29. marca. Izjavljajo tudi, da bodo dobili v Hanovru več kot četrt milijona glasov.

BERLIN, Nemčija, 26. aprila. — Nacionalistični časnikarski glavni stan je objavil, da so krožile govorice, da je zadela nacionalističnega kandidata, maršala Hindenburga, včeraj kap. Te govorice so odločno zanikali tako v Berlinu kot v Hanovru.

Poročevalec Worlda v Hanovru je izvedel, da se maršal bolj počuti kot kdaj poprej. Odšel je na svoje posestvo v bližini Hanovra, da počaka izida

Caillaux bo plačal Združenim drž. dolg

Caillaux je takoj započel z akcijo, da se pospeši plačanje francoskih dolgov v Združenih državah. — Briand se bo posvetoval s Chamberlainom.

PARIZ, Francija, 26. aprila. — Prvi korak, katerega je storil novi francoski finančni minister, Joseph Caillaux v namenu, da se fundira francoska posojila v Ameriki, ki znašajo štiri tisoč milijonov dolarjev, je bil posvetovati se z angleškim finančnim ministrom Churchillom tekom obiska, katerega je napravil v ta namen Caillaux v Londonu.

Oba finančna ministra bodo nadaljevala z razpravljanjem tako o dolgu Francije v Angliji kot o dolgu v Združenih državah in namen razprav je voditi dvojna pogajanja. Ta prvi stik med obema bo v veliki meri odločil, kedar in na kak način bo vprašal Caillaux ameriškega finančnega ministra, ki ga bo v Washingtonu za mnenje glede otvarjenja ameriških pogajanj.

Briand, francoski minister za zunanje zadeve in Caillaux, sta se lotila neizmerno težke naloge, da uvedeta tozadevna mednarodna pogajanja, ki naj bi bila končana do odzgodenja francoskega parlamenta, dne 25. maja.

Caillaux je zaposlen s sestavljanjem državnega proračuna za leto 1926 ter sestavlja splošni inventar francoskih virov in obveznosti.

Zunanji minister Briand pa pripravljajo listine, katere namerava predložiti angleškemu ministru za zunanje zadeve in kojih vsebina bodo dogovori, tikajoči se medsebojnih interesov.

Posvetoval se bo tudi z ministrskim predsednikom Baldwinom glede vprašanj varnosti in glede razoroženja Nemčije v smislu versailleske mirovne pogodbe. Namen teh razprav je izpraznjenje Kolina ter vstop nemške republike v Ligo narodov.

Ministrski predsednik Painlevé je objavil, da bo mogoče spremljati Brianda v Londonu.

Mehika proti amerikanškemu "jazzu".

MEXICO CITY, Mehika, 26. aprila. — Mehiko vzbujajo ministri, ki se hočejo boriti proti "divjaški godbi, importirani iz Združenih držav pod imenom "jazz".

To je objavil danes list "El Democrata".

Na vse učitelje in učiteljice po celi deželi bo naslovljen cirkular, v katerem se jih bo pozvalo, naj se bore z vsemi silami proti banalnemu ameriškim melodijam, naj se bore z vsemi silami proti banalnemu ameriškim melodijam, ki postajajo z vsakim dnem bolj priljubljene v Mehiki.

Cirkular, ki je že pripravljen, izjavlja, "da so divjaške melodije, izražene v "jazz" godbi, duševni proizvod afriških črncev, prejšnjih ameriških sužnjev.

(To je deloma resnica, a ameriški črnci, prejšnji sužnji, so proizvedli par najlepših in najlepših običajnih pesmi kot je naprimer "Down, on the Swaney River, far, far away").

ROJAKI, NAROČAJTE SE NA "GLAS NARODA" NAJVEČJI SLOVENSKE DNEVNIK V ZDRUŽENIH DRŽAVAH.

volitev, dočim se mudi njegov republikanski nasprotnik, dr. Marx, na Bavarskem.

Peary ni razkril Severnega tečaja.

Canadski raziskovalec je zanikal, da je admiral Peary razkril severni tečaj. — Kapitan Dernier izjavlja, da ni mogel admiral ugotoviti svoje pozicije in da vsled tega ni mogel vedeti, če je došel na tečaj.

MONTREAL, Kanada, 26. apr. — "Montreal Standard", je navedel včeraj izjavo kapitana J. Derniera, canadskega arktičnega raziskovalca, da ni razkril ameriški admiral Peary severnega tečaja tekom svoje ekspedicije leta 1909.

Kapitan Dernier je navedel zapiske, ki kažejo, da je stalo aprila meseca leta 1909 ko je bilo razkritje baje završeno, sonce le za pet stopinj nad obzorjem in da je bilo nebo več dni oblačno.

Ta raziskovalec, ki je veteran v svoji stroki, je izjavil, da je poklonila londonska kraljeva zemljepisna družba admiralu zlato kolajno za "njegovo delo v arktičnih pokrajinah", ne pa za dejansko razkritje severnega tečaja.

Sir Clement, odlični zemljepisec, pravi, da ni mogla biti družba do nobenega sklepa glede dejanskega razkritja severnega tečaja, niti potem, ko je uvedla natančno preiskavo ter preštudirala podrobnosti.

Nemci se na vse načine perejo.

Nemci trdijo, da so tekom brezobzirnega vojevanja s podmorskimi čolni na vse mogoče načine prizanašali Amerikancem.

BERLIN, Nemčija, 24. aprila. — V knjigi podadmirala Michelse, na trdi podadmiral, da je bila nemška vlada skrajno previdna, da se ne zaplete potom potapljanja ladij, ki so imele na krovu ameriške državljane, v diplomatične težkoče z Ameriko, celo potem, ko je bilo napovedano brezobzirno vojevanje s podmorskimi čolni.

Podadmiral izjavlja, da niso iz tega razloga potopili stotintrideset sovražnih ladij, 41 tovrstnih ladij so baje Nemci spustili skozi Angleški kanal, ne da bi se jim kaj pripetilo, ker so Nemci vedeli ali pa domnevali, da so Amerikanci na krovu Kapitan podmorskega čolna, ki je imel na krovu ameriške državljane, je bil raditega discipliniran. Admiral obširno popisuje odredbe z ameriške in angleške strani, da se ustavi delovanje nemških podmorskih čolnov.

Ženska govorila sedem ur v parlamentu.

DUNAJ, Avstrija, 23. aprila. — Ema Freundlich, zastopnica socijalistov v dunajskem parlamentu, si lahko lasti slavo, da je prva obstrukcionista v parlamentarni zgodovini.

Včeraj je zavlačevala sejo komiteja glede najemnin celih sedem ur, da uniči poskuse krščanskih socijalistov, da razveljavi odredbe najemnikov proti hišnim gospodarjem.

Za včlanjenje v svetovno razsodišče

Državni tajnik Kellog se zavzema za vstop Amerike v svetovno razsodišče. — Organizaciji odvetnikov je povedal, da je "čudno", da ni Amerika članica mednarodnega tribunala.

WASHINGTON, D. C., 26. apr. — Državni tajnik in prejšnji poslanik v Londonu, Kellogg, je izjavil včeraj zvečer, da se zavzema povsem odločno za vstop Amerike v mednarodni tribunal, kojega namen je uravnati mednarodne spore.

Nagovoril je delegate ameriške družbe za mednarodno pravo ter izjavil, da je "čudno", da ni Amerika članica mednarodnega razsodišča.

V polni meri se zavzema za ustanovljenje tribunala, na katerega bi se lahko obrnili vsi narodi s svojimi problemi in svojimi mednarodnimi spori.

Opozicija proti soudeležbi Amerike pri svetovnem razsodišču je po njegovem mnenju posledica tega, da si ne razumejo nalog takega mednarodnega tribunala.

Opozoril je na dejstvo, da so Združene države in Anglija tekom zadnjih sto in desetih let uravnavale vse mednarodne spore diplomatičnim potom ter izjavil, da je osebno prepričan, da se bo v kratkem času miroljubnim potom rešilo vse probleme, katere se je dosedaj smatralo za zadosten povod za vojno.

Sir Esme Howard, angleški poslanik, je v svojem kratkem govoru izjavil, da se vse dežele sveta v svojem bistvu zanimajo za svetovno razsodišče. Rekel je, da bi moral zreti celi svet z zaupanjem na svetovno razsodišče in da bi ga morali spoštovati vsi narodi sveta na način kot se v tej deželi spušča zvezno vrhovno sodišče. Na ta način bi se omogočilo miroljubne uravnave mednarodnih sporov.

Charles Evans Hughes, prejšnji državni tajnik, ki je bil zopet izvoljen predsednikom družbe na včerajšnji seji in organizacija je sklenila sodelovati s komitejem Lige narodov glede mednarodne postave.

Cilj tega sklepa je preiskava, ki bo potrebovala več mesecev za zaslusanje pri tej zadevi.

Družba bo imenovala poseben komitej, ki bo sodeloval s komitejem Lige. Razpravljal bo o vseh problemih, ki so vredni mednarodne pozornosti in objavilo se bo priporočila, ki bi bila vključena v določbe mednarodnega prava.

Do septembra meseca tekočega leta bodo predloženi svetu Lige vsi tozadevni predlogi. Konečno poročilo pa bo sporočeno komiteju Lige dne 1. oktobra tekočega leta.

Visoka zavarovalnina.

Znani violinist Mischa Elman se je zavaroval v soboto pri Equitable Assurance Company za pol milijona dolarjev. Po njegovi smrti bo upravičena do te svoje Helen Katton, s katero se bo dne 6. maja poročil.

Otrok s štirimi nogami.

SOFIJA, Bolgarsko, 24. aprila. — Med macedonskimi begunci, ki so dospeli sem, je bila tudi ženska, ki je porodila v bolnišnici otroka, kateri ima štiri noge. Otrogi mu rastejo izpod pazduhe. Zdravniki bodo otroka operirali in upajo, da bo po operaciji povsem normalen.

NOVA NASILJA NA BOLGARSKEM

Bolgarskim komunistom pripisujejo tri nadaljna dejanja. — Vprizorjena sta bila dva bombna napada na vojaško patrulo v dveh daleč ločenih mestih. — Begunci izjavljajo, da niso komunisti zanetili vstaje. — Borisa smatrajo za tujca.

WASHINGTON, D. C., 26. aprila. — Tekom pretekle noči so se završila v različnih provincih tri dejanja nasilja ali terorizma. Knjižnica v Plevni, v glavnem mestu province istega imena, kjer je baje glavno taborišče komunistov, je bila uničena.

Neuspešni poskusi so bili tudi vprizorjeni, da se poruši tri mostove v pokrajini Varne. V mestu Vratca, v severo-iztočni Bolgarski, so streljali vstasi na vojaško patrulo, kar je imelo za posledico, da je bil en vojak ubit, dva nadaljna pa težko ranjena.

Vojni minister general Volkov je izjavil danes, da je pričakovati nadaljnih dejanj terorizma, da pa oborožene sile v polni meri izpolnjujejo svojo dolžnost.

Včeraj jutraj je obiskal prejšnji agrarski minister Omarčevski vojnega ministra Volkova ter prisegel vladi zvestobo. Strogo je obsodil metode, katerih se poslužujejo komunisti ter obljubil, da bo objavil poziv potom časopisja, v katerem bo naprosil bolgarske kmete, naj podpirajo sedanjo vlado.

RIM, Italija, 26. aprila. — Begunci iz Sofije prihajajo neprestano preko meja dežele, ne le v Beograd, temveč tudi preko grške meje. Vsi izjavljajo, da je pretirana izjava bolgarskega ministrskega predsednika Cankova, da je Moskva zanetila sedanjo vstajo. Komunisti predstavljajo zelo majhen del vstavev. Pet milijonov prebivalcev obsega 75 odstotkov nezadovoljnih kmetov, večinoma oropanih zemljišč od sedanje vlade, ki je skušala zadovoljiti svoje vojne profitirske pristaše.

Nikdo ne verjame, da bi mogel kralj Boris prevladati vihar. Bled, suh, črnolasi, (lase je podedoval po svoji burbonski materi) — je Boris posebej ljenjen tujca med Bolgari. Prej je bil rimski katolik ter je postal pravoslaven le vsled ambicij svojega očeta.

Boris je bil od svoje zorne mladosti naprej osamljena postava. Manjkalo mu je intimnih prijateljev in niti njegov oče, ambiciozni Ferdinand, znan na Dunaju kot "Ferdl mit der langen Nase", ga je preziral in zaničeval.

Višji dohodninski davki v Franciji.

PARIZ, Francija, 24. aprila. — Novi francoski finančni minister Caillaux je izjavil, da morajo Francozo plačevati višji dohodninski davki, da se na ta način pokrije primanjkljaj v francoski zakladnici.

Močan potres registriran v Washingtonu.

WASHINGTON, D. C., 26. apr. — Na tujakšnji potresni opazovalnici so zaznamovali danes močan potres, ki se je pojavil nekeje v oddaljenosti 8000 milj. Potresni sunki so trajali od treh popoldne do šestih zvečer.

DENARNA IZPLAČILA V JUGOSLAVIJI, ITALIJI IN ZASEDENEM OZEMLJU.

Danes so naše cene sledeče:

JUGOSLAVIJA:

1000 Din. —	\$17.20	2000 Din. —	\$34.20	5000 Din. —	\$85.00
Pri nakazilih, ki znašajo manj kot 500 lir računamo posebej po 15 centev za poštnino in druge stroške.					
Razpošilja na zadnje pošte in izplačuje "Pešini čekovni urad".					
ITALIJA IN ZASEDENO OZEMLJE:					
200 lir	\$ 9.40	500 lir	\$23.50		
300 lir	\$13.80	1000 lir	\$44.00		

Pri naročilih, ki znašajo manj kot 500 lir računamo posebej po 15 centev za poštnino in druge stroške. Razpošilja na zadnje pošte in izplačuje Ljubljanska kreditna banka v Trstu.

Za pošiljave, ki presegajo PETTISOČ DINARJEV ali pa DVATISOČ LIR dovoljujemo po možnosti še poseben popust. Vrednost Dinarjev in Lir računamo po tečajni vrednosti, menja se vsakrat in nezagotovimo: in tega razloga nam ni mogoče podati natančne cene razpred, računamo po ceni tistega dne, ko nam pride poslani denar v roke. POŠILJATVE PO BREZJOVAJNEM PISMU IZVRŠUJEMO NAJKAJŠEM ČASU TER RAČUNAMO ZA STROŠKE \$1. Denar nam je poslati najbolje po Domestic Postal Money Order ali po New York Bank Draft.

FRANK SAKSER STATE BANK

22 Cortlandt Street, New York, N. Y.
Telefon: Cortlandt 4887.

Ivan Pregelj:

Plebanus Joannes.

Ob prvi zori 24. maja 1498, se je dvignil mlad popotni črnošolec raz stopnice samostanske cerkve svetega Marka v Florenci, kjer je bil prebil noč. Poklonil se je proti cerkvenim vratom, se pokrižal in krenil naglo na trg, kamor so nosili ob petkih mestni okoličani svoje pridelke na prodaj. Tam se je vrgele na kolena in se sklonil nizko k tlaku. Ko je tako kleče vztrajal nekaj hipov, se mu je približal od Palače človek in mu položil roko na rame: — Piagnone! Bi tudi rad dobil konicast klobuk?

Mladi črnošolec je vzrastle stal in odgovoril odločno:

— Hvala lepa, gospod ottimano!

— Zmerjaš, — je vzkipele nadležni, ki ni bil trezen.

— Bijem! — je zaklical črnošolec in udaril onemu z vso silo v lice. Nato je potegnil dijaški meč in menil porogljivo:

— Pa če misliš, da smeš vrniti, vrni!

Nadležni človek je zaklical presenečen na pomoč in zbežal. Mladi se je zasmeyal in se ozrl po trgu, ki je bil še ves prazen.

Nato je pogledal po tlaku, ki je bil gladko pometen. V tistem hipu je legla na tlak po odprti ulici z vzhodne strani nekaka motreča svetloba. V tem svetlem pasu daljne jutranje zore je vstala na tleh ogromna temna pega, zadnja sled grmade, ki je bila tam dogorela prejšnji dan. Mladi človek je obupno vzdihnil: — kakor vonj dima po cipresovini in gnusni okus po tlemem suknju in prazen človeškem mesu mi je napolnil nos in grlo. Premražen v tem strašnem gnusu se je okrenil črnošolec in zaklical bolestno:

— Padrone dilecto, addio! Va bene, va bene!

Skoro bežal je s trga in iz mesta in po cesti na sever proti Bologni in dalje proti Padovi, kjer je počival tri ure in krenil nato v Čedad. Tu je stopil v stanovanje kanonika pri cerkvi sv. Marije, Ambroža de Canepisa. Potrkal je na vrata in vstopil:

— In nomine santissimi, — je vzkliknil duhovnik, ki je sedel za mizo in pisal; — vrnil si se!

Popotnik se je vrgele duhovniku pred noge in mu poljubil roko.

— Gospod me je vrnil, — je dejal mladi z ginjenim glasom.

— Ne maram v Rim. Daj, da me koj glasoslavimo in se vrnem v hribe!

— Samo duhovnik v hribih hoče biti! — je vprašal duhovnik iznenajeno.

— Hočem! Kozarjem pastir, oven kozam, — je odvrnil pol resno, pol vedro mladi. Stegnil je roko proti jugu ter dostavil:

— Tam doli sem videl dovolj!

Duhovniku je blede lice rahlo zardelo in je vprašal:

— Kaj si videl?

— Preroka Jonasa v Ninivah, — je odvrnil mladi; — za greh jih je karal, pa so ga mučili in sežgali.

— Bog, Bog, Bog, — je vzdihnil duhovnik. V obeh mu je snila groza pred prizorom, ki ga je obudil v svoji silni domišljiji.

— Kje? — je vprašal tibo.

— V Florenci.

Molk je legel med njiju lica, njiju srea in njiju neizražene misli. Hipoma pa je stegnil duhovnik roko, jo položil klečečemu na glavo in dejal:

— Tvoja volja, moja volja, Joannes! Pojdi za glasom srea!

— Hvala, padrone! — je dejal mladi in se dvignil. Duhovnik ga je vedel za roko proti vratom in v cerkev, kjer ga je pustil z besedo:

— Z gospodarjem svojim se domeni, da mu boš zvest in pošten hlapec!

Mladi je priklimal. Duhovnik se je vrnil v svojo sobo, sedel in bral, kakor je bil napisal:

... la metropoli della Christianita e piena di lussi, di erapuli, di Puttane, di Bardassi, di Ruffiani a d'ogni vitio enorme. ...

Duhovniku se je lice razvleklo v neskončno tudenost; oko je iskalo nekam v daljo in ni našlo, kjer bi počilo. In ustnice so mu šepetale:

— Grehi! Kakor morje val iz vala, come gli anelli d'una catena, che se tu ne prendi uno, tutti gli altri si attaccano e si conglobano o pure come dice il salmista: abyssus invocavit abyssum.

Duhovniku so čez zagorele; nase so, kjer so mogle počiti.

— Ma fili, — je vzkliknil. — Iz gora sem te izpeljal, otroka! Pokazal si mi pot. Tecum in montes!

Naslonil se je udobno v stolu in strmel predse in se smešil s svojim hladnim, mrtvim smehom in je govoril, kakor bi slovkoval za besedilom narekovane prišege:

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

— Površni človek! Imena njegovega mi ni povedal!

— Pojdem ... v hribe. ... ne danes, ... ne jutri, ... ob ... uri in času, ... ko pride, ...

Nato je mrmral:

— Kaj takega, kakor sem tu pisal, jim je povedal, zato so ga sežgali!

Nato pa se je prav plemiško živo vznevoljil in menil:

Promet bodočnosti bo v zraku.

V bližnji bodočnosti se bo vršil skoro ves promet izključno le po zraku. Zrak ima dosti manj odporne sile kot jo imata celina in voda. Vsi vodilni baloni bodo opremljeni s plinom helijem, vsled česar bo odpadla nevarnost eksplozije.

Najidealnejša prometna pot je brez dvoma zrak. Že odpor tega medija, ki je 773 krat manjši nego odpor vode, nam pravi, da se more doseči največja brzina na poti skozi zrak. Čeprav je tehnika zračnega prometa še prav mlada, je vendar že prekosila vsa ostala prometna sredstva in sicer tako s pomočjo letala kakor tudi s pomočjo diržibla (vodilnega zrakoplova).

Tačas imamo dva tipa zračnih prometnih sredstev: letala in obliki zrak, ki ga odvajajo mase plina. Četudi pridobimo v normalni plovni višini 1000 metrov z odvajanjem na kubični meter zraka samo 1 kg. vspona, vendar ni dvoma, da bodi odvodine ladje mogle prenašati več sto ton tovarov.

Odpor vodilne ladje proti vodoravnemu premikanju s povečanjem prostornine ne bo postal nepremagljiv. Nasprotno: ta odpor se bo dal sorazmerno celo lažje premagati, ker odpor plinovih mas, ki so zaprte v zrakoplovu, ne nujno je torej, da bo prostornina sicer se pa zračni odpor lahko še bolj reducirala na ta način, da damo zračni ladji primerno obliko, Jasno je torej, da bo prostornina vodilne ladje v bodočnosti še bolj narasčala. Pred kratkimi leti smo se čudili zrakoplovom z vsebino 3000 kubičnih metrov, danes pa že pristevamo zrakoplove z 20.000 kubičnimi metri k manjšim in celo najnovejši Zeppelin, ki je bil nedavno dograjen v Friedrichshafenu in potem srečno prispel v Ameriko, označuje tehnično vodstvo podjetja za premagljivega. Iz Anglije pa se je poročalo, da namerna tamkaj zgradijo ogromen zrakoplov, ki bo imel 5 milijonov kubičnih čevljev prostornine in bo torej več kot dvakrat večji kakor je najnovejši Zeppelin.

Res je sicer, da principiijelno ni ugovarjati gradnji čim večjih zrakoplovov. Znatna ovira pri tem pa je konstrukcija zrakoplovov in zlasti trdno njihovo ogrodje. Premagati je treba tudi še marsikateri načelni nedostatek. Nevarnost eksplozije, ki je ena glavnih zaprek, se bo dala odpraviti na ta način, da se polnjenje zrakoplova porabi plin helijem. Tudi glede vertikalnega krmarjenja obstoje še težkoče. Upati pa je, da bo medenar na tehnika tudi te nedostatke zračne plovbe odstranila in našla tudi za zračni transport nova doba razvoja, doba blagovnega prevoza po zraku v velikem stilu.

V desetih letih se bomo vozili z zrakoplovom ravno tako udobno, kakor z avtomobilom, z železnico ali s parobrodom — morebiti še udobnejše, predvsem pa mnogo hitreje in mnogo varneje. In kar nas bo najbolj presenetilo, ker se tiče naše denarnice, to je: potovali bomo ekonomično glede porabe časa in denarja.

Čisto drugače pa je treba presenjati zračni promet z diržibli, to je z vodilnimi ladjami. Četudi je sedanja hitrost diržibla dosegla 120 — 140 kilometrov v eni uri, se bo vendar ob smotrenem izpolnjevanju v nekaj letih mogla zvišati na 200 kilometrov. Težišče zračnega prometa po principu "lažji nego zrak" pa ne leži toliko v veliki hitrosti, koliko v možnosti prenašanja velikih tovorov na velike daljave. V to svrhu je vodilna ladja mnogo sposobnejša nego letalo in sicer že zaradi tega, ker se plovna zmoglost vodilne ladje ne dosega z delom motorja, temveč na podlagi specifične teže plinov. Kakor znano, bazira plovba z vodilno ladjo na principu razlike v teži zraka, ki ga odvajajo mase plina. Četudi pridobimo v normalni plovni višini 1000 metrov z odvajanjem na kubični meter zraka samo 1 kg. vspona, vendar ni dvoma, da bodi odvodine ladje mogle prenašati več sto ton tovarov.

Odpor vodilne ladje proti vodoravnemu premikanju s povečanjem prostornine ne bo postal nepremagljiv. Nasprotno: ta odpor se bo dal sorazmerno celo lažje premagati, ker odpor plinovih mas, ki so zaprte v zrakoplovu, ne nujno je torej, da bo prostornina sicer se pa zračni odpor lahko še bolj reducirala na ta način, da damo zračni ladji primerno obliko, Jasno je torej, da bo prostornina vodilne ladje v bodočnosti še bolj narasčala. Pred kratkimi leti smo se čudili zrakoplovom z vsebino 3000 kubičnih metrov, danes pa že pristevamo zrakoplove z 20.000 kubičnimi metri k manjšim in celo najnovejši Zeppelin, ki je bil nedavno dograjen v Friedrichshafenu in potem srečno prispel v Ameriko, označuje tehnično vodstvo podjetja za premagljivega. Iz Anglije pa se je poročalo, da namerna tamkaj zgradijo ogromen zrakoplov, ki bo imel 5 milijonov kubičnih čevljev prostornine in bo torej več kot dvakrat večji kakor je najnovejši Zeppelin.

Res je sicer, da principiijelno ni ugovarjati gradnji čim večjih zrakoplovov. Znatna ovira pri tem pa je konstrukcija zrakoplovov in zlasti trdno njihovo ogrodje. Premagati je treba tudi še marsikateri načelni nedostatek. Nevarnost eksplozije, ki je ena glavnih zaprek, se bo dala odpraviti na ta način, da se polnjenje zrakoplova porabi plin helijem. Tudi glede vertikalnega krmarjenja obstoje še težkoče. Upati pa je, da bo medenar na tehnika tudi te nedostatke zračne plovbe odstranila in našla tudi za zračni transport nova doba razvoja, doba blagovnega prevoza po zraku v velikem stilu.

V desetih letih se bomo vozili z zrakoplovom ravno tako udobno, kakor z avtomobilom, z železnico ali s parobrodom — morebiti še udobnejše, predvsem pa mnogo hitreje in mnogo varneje. In kar nas bo najbolj presenetilo, ker se tiče naše denarnice, to je: potovali bomo ekonomično glede porabe časa in denarja.

Čisto drugače pa je treba presenjati zračni promet z diržibli, to je z vodilnimi ladjami. Četudi je sedanja hitrost diržibla dosegla 120 — 140 kilometrov v eni uri, se bo vendar ob smotrenem izpolnjevanju v nekaj letih mogla zvišati na 200 kilometrov. Težišče zračnega prometa po principu "lažji nego zrak" pa ne leži toliko v veliki hitrosti, koliko v možnosti prenašanja velikih tovorov na velike daljave. V to svrhu je vodilna ladja mnogo sposobnejša nego letalo in sicer že zaradi tega, ker se plovna zmoglost vodilne ladje ne dosega z delom motorja, temveč na podlagi specifične teže plinov. Kakor znano, bazira plovba z vodilno ladjo na principu razlike v teži zraka, ki ga odvajajo mase plina. Četudi pridobimo v normalni plovni višini 1000 metrov z odvajanjem na kubični meter zraka samo 1 kg. vspona, vendar ni dvoma, da bodi odvodine ladje mogle prenašati več sto ton tovarov.

Odpor vodilne ladje proti vodoravnemu premikanju s povečanjem prostornine ne bo postal nepremagljiv. Nasprotno: ta odpor se bo dal sorazmerno celo lažje premagati, ker odpor plinovih mas, ki so zaprte v zrakoplovu, ne nujno je torej, da bo prostornina sicer se pa zračni odpor lahko še bolj reducirala na ta način, da damo zračni ladji primerno obliko, Jasno je torej, da bo prostornina vodilne ladje v bodočnosti še bolj narasčala. Pred kratkimi leti smo se čudili zrakoplovom z vsebino 3000 kubičnih metrov, danes pa že pristevamo zrakoplove z 20.000 kubičnimi metri k manjšim in celo najnovejši Zeppelin, ki je bil nedavno dograjen v Friedrichshafenu in potem srečno prispel v Ameriko, označuje tehnično vodstvo podjetja za premagljivega. Iz Anglije pa se je poročalo, da namerna tamkaj zgradijo ogromen zrakoplov, ki bo imel 5 milijonov kubičnih čevljev prostornine in bo torej več kot dvakrat večji kakor je najnovejši Zeppelin.

Res je sicer, da principiijelno ni ugovarjati gradnji čim večjih zrakoplovov. Znatna ovira pri tem pa je konstrukcija zrakoplovov in zlasti trdno njihovo ogrodje. Premagati je treba tudi še marsikateri načelni nedostatek. Nevarnost eksplozije, ki je ena glavnih zaprek, se bo dala odpraviti na ta način, da se polnjenje zrakoplova porabi plin helijem. Tudi glede vertikalnega krmarjenja obstoje še težkoče. Upati pa je, da bo medenar na tehnika tudi te nedostatke zračne plovbe odstranila in našla tudi za zračni transport nova doba razvoja, doba blagovnega prevoza po zraku v velikem stilu.

V desetih letih se bomo vozili z zrakoplovom ravno tako udobno, kakor z avtomobilom, z železnico ali s parobrodom — morebiti še udobnejše, predvsem pa mnogo hitreje in mnogo varneje. In kar nas bo najbolj presenetilo, ker se tiče naše denarnice, to je: potovali bomo ekonomično glede porabe časa in denarja.

Čisto drugače pa je treba presenjati zračni promet z diržibli, to je z vodilnimi ladjami. Četudi je sedanja hitrost diržibla dosegla 120 — 140 kilometrov v eni uri, se bo vendar ob smotrenem izpolnjevanju v nekaj letih mogla zvišati na 200 kilometrov. Težišče zračnega prometa po principu "lažji nego zrak" pa ne leži toliko v veliki hitrosti, koliko v možnosti prenašanja velikih tovorov na velike daljave. V to svrhu je vodilna ladja mnogo sposobnejša nego letalo in sicer že zaradi tega, ker se plovna zmoglost vodilne ladje ne dosega z delom motorja, temveč na podlagi specifične teže plinov. Kakor znano, bazira plovba z vodilno ladjo na principu razlike v teži zraka, ki ga odvajajo mase plina. Četudi pridobimo v normalni plovni višini 1000 metrov z odvajanjem na kubični meter zraka samo 1 kg. vspona, vendar ni dvoma, da bodi odvodine ladje mogle prenašati več sto ton tovarov.

Odpor vodilne ladje proti vodoravnemu premikanju s povečanjem prostornine ne bo postal nepremagljiv. Nasprotno: ta odpor se bo dal sorazmerno celo lažje premagati, ker odpor plinovih mas, ki so zaprte v zrakoplovu, ne nujno je torej, da bo prostornina sicer se pa zračni odpor lahko še bolj reducirala na ta način, da damo zračni ladji primerno obliko, Jasno je torej, da bo prostornina vodilne ladje v bodočnosti še bolj narasčala. Pred kratkimi leti smo se čudili zrakoplovom z vsebino 3000 kubičnih metrov, danes pa že pristevamo zrakoplove z 20.000 kubičnimi metri k manjšim in celo najnovejši Zeppelin, ki je bil nedavno dograjen v Friedrichshafenu in potem srečno prispel v Ameriko, označuje tehnično vodstvo podjetja za premagljivega. Iz Anglije pa se je poročalo, da namerna tamkaj zgradijo ogromen zrakoplov, ki bo imel 5 milijonov kubičnih čevljev prostornine in bo torej več kot dvakrat večji kakor je najnovejši Zeppelin.

Res je sicer, da principiijelno ni ugovarjati gradnji čim večjih zrakoplovov. Znatna ovira pri tem pa je konstrukcija zrakoplovov in zlasti trdno njihovo ogrodje. Premagati je treba tudi še marsikateri načelni nedostatek. Nevarnost eksplozije, ki je ena glavnih zaprek, se bo dala odpraviti na ta način, da se polnjenje zrakoplova porabi plin helijem. Tudi glede vertikalnega krmarjenja obstoje še težkoče. Upati pa je, da bo medenar na tehnika tudi te nedostatke zračne plovbe odstranila in našla tudi za zračni transport nova doba razvoja, doba blagovnega prevoza po zraku v velikem stilu.

V desetih letih se bomo vozili z zrakoplovom ravno tako udobno, kakor z avtomobilom, z železnico ali s parobrodom — morebiti še udobnejše, predvsem pa mnogo hitreje in mnogo varneje. In kar nas bo najbolj presenetilo, ker se tiče naše denarnice, to je: potovali bomo ekonomično glede porabe časa in denarja.

Čisto drugače pa je treba presenjati zračni promet z diržibli, to je z vodilnimi ladjami. Četudi je sedanja hitrost diržibla dosegla 120 — 140 kilometrov v eni uri, se bo vendar ob smotrenem izpolnjevanju v nekaj letih mogla zvišati na 200 kilometrov. Težišče zračnega prometa po principu "lažji nego zrak" pa ne leži toliko v veliki hitrosti, koliko v možnosti prenašanja velikih tovorov na velike daljave. V to svrhu je vodilna ladja mnogo sposobnejša nego letalo in sicer že zaradi tega, ker se plovna zmoglost vodilne ladje ne dosega z delom motorja, temveč na podlagi specifične teže plinov. Kakor znano, bazira plovba z vodilno ladjo na principu razlike v teži zraka, ki ga odvajajo mase plina. Četudi pridobimo v normalni plovni višini 1000 metrov z odvajanjem na kubični meter zraka samo 1 kg. vspona, vendar ni dvoma, da bodi odvodine ladje mogle prenašati več sto ton tovarov.

Odpor vodilne ladje proti vodoravnemu premikanju s povečanjem prostornine ne bo postal nepremagljiv. Nasprotno: ta odpor se bo dal sorazmerno celo lažje premagati, ker odpor plinovih mas, ki so zaprte v zrakoplovu, ne nujno je torej, da bo prostornina sicer se pa zračni odpor lahko še bolj reducirala na ta način, da damo zračni ladji primerno obliko, Jasno je torej, da bo prostornina vodilne ladje v bodočnosti še bolj narasčala. Pred kratkimi leti smo se čudili zrakoplovom z vsebino 3000 kubičnih metrov, danes pa že pristevamo zrakoplove z 20.000 kubičnimi metri k manjšim in celo najnovejši Zeppelin, ki je bil nedavno dograjen v Friedrichshafenu in potem srečno prispel v Ameriko, označuje tehnično vodstvo podjetja za premagljivega. Iz Anglije pa se je poročalo, da namerna tamkaj zgradijo ogromen zrakoplov, ki bo imel 5 milijonov kubičnih čevljev prostornine in bo torej več kot dvakrat večji kakor je najnovejši Zeppelin.

Res je sicer, da principiijelno ni ugovarjati gradnji čim večjih zrakoplovov. Znatna ovira pri tem pa je konstrukcija zrakoplovov in zlasti trdno njihovo ogrodje. Premagati je treba tudi še marsikateri načelni nedostatek. Nevarnost eksplozije, ki je ena glavnih zaprek, se bo dala odpraviti na ta način, da se polnjenje zrakoplova porabi plin helijem. Tudi glede vertikalnega krmarjenja obstoje še težkoče. Upati pa je, da bo medenar na tehnika tudi te nedostatke zračne plovbe odstranila in našla tudi za zračni transport nova doba razvoja, doba blagovnega prevoza po zraku v velikem stilu.

V desetih letih se bomo vozili z zrakoplovom ravno tako udobno, kakor z avtomobilom, z železnico ali s parobrodom — morebiti še udobnejše, predvsem pa mnogo hitreje in mnogo varneje. In kar nas bo najbolj presenetilo, ker se tiče naše denarnice, to je: potovali bomo ekonomično glede porabe časa in denarja.

Čisto drugače pa je treba presenjati zračni promet z diržibli, to je z vodilnimi ladjami. Četudi je sedanja hitrost diržibla dosegla 120 — 140 kilometrov v eni uri, se bo vendar ob smotrenem izpolnjevanju v nekaj letih mogla zvišati na 200 kilometrov. Težišče zračnega prometa po principu "lažji nego zrak" pa ne leži toliko v veliki hitrosti, koliko v možnosti prenašanja velikih tovorov na velike daljave. V to svrhu je vodilna ladja mnogo sposobnejša nego letalo in sicer že zaradi tega, ker se plovna zmoglost vodilne ladje ne dosega z delom motorja, temveč na podlagi specifične teže plinov. Kakor znano, bazira plovba z vodilno ladjo na principu razlike v teži zraka, ki ga odvajajo mase plina. Četudi pridobimo v normalni plovni višini 1000 metrov z odvajanjem na kubični meter zraka samo 1 kg. vspona, vendar ni dvoma, da bodi odvodine ladje mogle prenašati več sto ton tovarov.

Odpor vodilne ladje proti vodoravnemu premikanju s povečanjem prostornine ne bo postal nepremagljiv. Nasprotno: ta odpor se bo dal sorazmerno celo lažje premagati, ker odpor plinovih mas, ki so zaprte v zrakoplovu, ne nujno je torej, da bo prostornina sicer se pa zračni odpor lahko še bolj reducirala na ta način, da damo zračni ladji primerno obliko, Jasno je torej, da bo prostornina vodilne ladje v bodočnosti še bolj narasčala. Pred kratkimi leti smo se čudili zrakoplovom z vsebino 3000 kubičnih metrov, danes pa že pristevamo zrakoplove z 20.000 kubičnimi metri k manjšim in celo najnovejši Zeppelin, ki je bil nedavno dograjen v Friedrichshafenu in potem srečno prispel v Ameriko, označuje tehnično vodstvo podjetja za premagljivega. Iz Anglije pa se je poročalo, da namerna tamkaj zgradijo ogromen zrakoplov, ki bo imel 5 milijonov kubičnih čevljev prostornine in bo torej več kot dvakrat večji kakor je najnovejši Zeppelin.

Res je sicer, da principiijelno ni ugovarjati gradnji čim večjih zrakoplovov. Znatna ovira pri tem pa je konstrukcija zrakoplovov in zlasti trdno njihovo ogrodje. Premagati je treba tudi še marsikateri načelni nedostatek. Nevarnost eksplozije, ki je ena glavnih zaprek, se bo dala odpraviti na ta način, da se polnjenje zrakoplova porabi plin helijem. Tudi glede vertikalnega krmarjenja obstoje še težkoče. Upati pa je, da bo medenar na tehnika tudi te nedostatke zračne plovbe odstranila in našla tudi za zračni transport nova doba razvoja, doba blagovnega prevoza po zraku v velikem stilu.

V desetih letih se bomo voz

