

Pomembna etapa v razvoju znanosti

Akademik E. FEDOROV

Znova so v vesolju sovjetski ljudje. V krogu za krogom letata okrog zemeljske krogle vesoljski ladji. Vostok 3 in Vostok 4. Dan in noč je prebival na poti Andrijan Grigorjevič Nikolajev, preden se je dvignila v nebo nova vesoljska ladja Vostok 4 s kozmonavtom Pavlom Romanovičem Popovičem na krovu.

Dosledno, korak za korakom, se razvija grandiozno načrt vesoljskih raziskav, ki ga uresničuje naše ljudstvo. Ena naloga izhaja iz druge naloge. Slederna naslednja naloga kaže, kako naloge naraščata obseg in zapletenost zamisli raziskovanj.

Kmalu bo minilo pet let, ko je bil izstreljen prvi umetni satelit Zemlje. In kako veliko je bilo storjenega v tej prvi vesoljski petletki! Kako skromen se zdi zdaj tisti prvi umetni satelit Zemlje - srečnik kroga kroga z radijsko postajo in nekaj preprostimi napravami, ki jih je prvič posnel v orbito Zemlje. Pa vendar je prav ta postojni odprli pot človeštvu v vesolje.

Osvojiti vesolje pomeni predvsem naučiti se prodreti vanj. Vsebinski raketni sistemi so dvigali drug za drugim čedalje bolj popolne in čedalje bolj natančne stroje-avtomate. Kompletnejše so postale trajektorije poletov, sistemi upravljanja in zvez, sistemi za orijentacijo in zaviranje. Spominjamo se še čudovitih manevra tretje kozmične rakete pri obletu Meseca, start težekega satelita z vesoljske rakete z velikim radijem, usmerjenega proti Veneri, večkratnih pristankov vesoljskih ladij na Zemljo površino po zaključnem programu opazovanja.

Osvojiti vesolje pomeni poznati njegove lastnosti. Čim bolj aktivni in raznovrstni bodo postali naši posegi v vesoljski prostor, tem pomembnejše je treba poznati in upoštevati njegove posebnosti. Saj tam v vakuumu kozmosa mnogo razredčenosti dosežemo v navadnih laboratorijih.

Kot se bo izpolnjevala vesoljska tehnika, tako se bodo bogatila tudi naša spoznanja o svetu. V vesolju se odvijajo procesi, ki obkrožajo zemeljsko kroglo. S slehernim poskusom postaja čedalje bolj jasna narava vesolja. V tem okolju, kjer je koncentracija snovi komaj tisoč delcev na kubni centimeter, potekajo zapletene in zvojevrstne reakcije. Čurki svetlobe od Sonca, bližnjih zvezd in oddaljenih delov Vesolja, vzajemno učinkujejo na zunanje in notranje celice, na njen magnetni tečaj in povzročajo magnetne viharje, radijske pasove in ionosferske motnje. Spetnik-laboratoriji, geofizikalne in vesoljske rakete nam odkrivajo skupaj z opazovanji zemeljskih observatorijev postopno ta svet. Mi smo že upoštevali njegove lastnosti pri projektiranju vesoljskih poletov in se jih učimo tudi spoznavati in napovedovati.

Osvojiti vesolje pomeni možnost živeti in delati na njem. Tudi temu področju dela, kot je znano, posveča sovjetski načrt raziskovanja resno pozornost. Precejšnje število poskusnih serij z živimi bitji, od mikrobov do psov, je omogočilo, da smo obdelali ustrezna sredstva za zagotovitev življenja in normalnih pogojev za človekovo delo v vesoljski ladji. In človek je polet. Poleta junakov-kozmonavtov J. Gagarina in G. Titova sta bila bleščeči zaključki prvih let ureničevanja sovjetskega programa vesoljskih raziskav. Istočasno pa so ta leta postala začetek novega, v bistvu osnovnega razdobja pri proučevanju in osvajanju vesolja - razdobja, da bi ga človek neposredno osvojil.

Naslednji etapi rešitve te najpomembnejše naloge sta posvečena na poletu vesoljskih ladij Vostok 3 in Vostok 4. S slehernim poletom postajajo popolnejši sistemi za zagotovitev življenjske dejavnosti, sistemi vodenja in številne pomembne naprave vesoljskih ladij. S slehernim poletom se povečuje spoznavanje tega, kako vpliva na človeka najpomembnejši činitelj vesoljskega poleta - breztežnostno stanje, kako čim bolj prilagoditi organizem temu, za zdaj še nepremagljivemu činitelju, da bi ohranili delovno sposobnost pod takimi pogoji. Polet dveh kozmonavtov v enakih pogojih bo nudil najdragocenejši material za evidenco delovanja osnovnih vesoljskih činiteljev na človeški organizem.

Načrt dela kozmonavtov postaja zapletenejši, podaljšuje se trajanje poleta. Andrijan Grigorjevič Nikolajev, na primer, že vstaja iz naslanjaja in se giblje po vesoljski ladji. To ni drobna stvar, to je zelo velika stvar, nič manj pomembna za osvoboditev vesolja kot prvi koraki po podu slehernega našega otroka. Med ladjama Vostok 3 in Vostok 4 je vzpostavljena in tudi poteka radijska zveza. To je prvi zveza med vesoljskimi objekti. Ni težko razumeti ogromnega pomena uresničitve tega. Saj bodo v nadaljnjem morali kozmonavti izpolnjevati množico skupnih opravil med poletom - manevrirati, prehajati z ene orbite na drugo, zbirati se v skupine in v vesolju sestavljati te in druge konstrukcije. Zanesljiva, stoodstotna vzajemna zveza, to je prvi in nujni pogoj koordiniranega delovanja. Zda je bila prvič uspešno uresničena. Prvič sta v vesolju

stali in na drugih planetih, v celotnem Vesolju vladajo eni in isti zakoni gibanja materije, vendar se zdalec ne zaznavamo vseh njihovih pojavov na Zemlji.

Vzajemno delovanje jedrskih delcev z zelo visokimi energijami lahko zdaj opazujemo samo v kozmičnih žarkih. Mi vemo, da so nekatera nebesna telesa sestavljena iz snovi, ki imajo izredno veliko gostoto, toda sedaj si še ne moremo predstavljati strukture takšne snovi. Cisto mogoče je, da je v Vesolju tudi tako imenovana »antimaterija«, katere odkritje in proučevanje bi imelo kolosalen pomen. Veliko zanimanje predstavlja tudi vprašanje o organskem življenju na planetih: ali je, na primer, življenje na Veneri in Marsu in v kakšni obliki.

Sovjetski ljudje, ponosni na uspehe svoje dežele v vesolju, pripevajo vse napore k temu, da bi osvajali mirujočemu vesoljskemu prostoru skupaj z drugimi narodi v korist vsega človeštva. Hkrati s tem pa nam bodo čudovito polni sovjetskih kozmonavtov nudili popolno pripravljenost, da se bodo našle sile, če bodo potrebne, ki bodo sposobne likvidirati kakršne koli avanturistične poskuse »vesoljskih militaristov«.

(Pravda, 14. avg., prevedel D. Z.)

KAKO BO RAZSODILO BRITANSKO VISOKO SODIŠČE

Po včerajšnji dolgi razpravi primer Soblena še ni rešen

Ameriški psihiater je zelo bolan in je moral zaradi slabosti dvakrat iz dvorane - Za danes pričakujejo rozsodbo

LONDON, 22. — Tudi še danes je Soblenov primer ostal brez rešitve. Psihiater dr. Robert Soblen, Američan litavskega porekla, obsojen pred ameriškim sodiščem na doživetje ječi zaradi vojnastva v korist Sovjetov, je danes nastopil pred visokim sodiščem, ki je razpravljalo o njegovem prizivu proti ukazu o deportaciji.

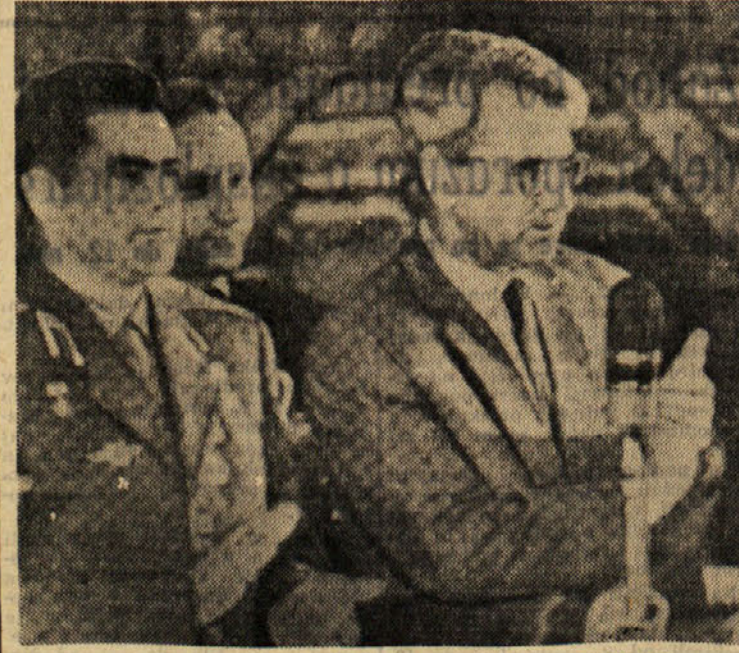
Med razpravo je Soblen postal slab. Ze takoj v začetku je bil videti zelo utrujen, bil je blede in obraz je imel ves poten. Nenadoma se je prijel za glavo in zamrmral nekaj svojemu stražniku, ki ga je takoj odpeljal iz dvorane, medtem ko je sodišče razpravo nadaljevalo. Soblenova navzočnost namreč ni bila potrebna. Po polurni odsotnosti se je Soblen, ki boleha na levkemiji, vrnil: podpiral ga je stražnik.

Ko se je popoldne razprava zaključila, zagovornik Soblena odvetnik Elwyn Jones se ni končal svojega obrambnega govora, temveč ga bo končal šele jutri. Potem bo govoril glavni tožilec. Razsodbo pričakujejo za jutri in ni izključeno, da bo izrečena v petek. Osnova, na katero se opira zagovornik Soblena, je ta: ukaz o deportaciji je v praksi ukaz o izročitvi, ker predvideva določeno namemo. Anglo-ameriška pogodba o izročitvi pa ne govori o vohunstvu. Jones je izjavil, da predstavlja odločitev o tranjanja ministra Henryja Brooksa o deportaciji Soblena zlorabo oblasti. Sicer pa, četudi bi visoko sodišče zavrnilo Soblenov priziv, se domneva, da se bo ameriški psihiater obrnil še na visoko sodišče v celotno zbornico lordov, ki je po britanski zakonodaji najvišje prizivno sodišče. Zbornica lordov pa je sedaj na počitnicah in se ne bo sestala pred koncem oktobra.

Na današnji razpravi je moral Soblen še enkrat iz razpravnice dvorane. Na koncu popoldanske razprave je bil do konca utrujen in uničen tudi zaradi pomirjevalnih sredstev, ki mu jih dajejo neprestano.

Smrtne žrtve cestnih nesreč

BOCEN, 22. — Dopoldne okrog 9.30 je vozila vojaška kolona po cesti proti Brennerju. Na nekem ovinku pa je kamion, na katerem je bilo 18 alpincev, zaneslo s ce-



Na koncu tiskovne konference sta tudi kozmonavta Nikolajev in Popovič s ploskanjem odgovarjala na vprašanja. Nikolajev je na levi, v sredi je predsednik akademije znanosti prof. Kildis, na desni pa Popovič

KAKO SO UJELI DRAŽO MIHAILOVIČA

S Hitlerjevim železnim križem odlikovani Pavle Djurišić je bil nevaren za Dražo

Da bi kaj več zvedel, kaj ta njegov nasprotnik misli, je Draža poslal k njemu nekega svojega obveščevalca, ki je znal nemški in pri njem nastopal v vlogi nemškega častnika

7 Ker mu je pri Tuzli spodletelo, je Draža čutil potrebo, da zavzame kako drugo mesto, kjer bi se lahko nastanila, prežimela in prehranila njegova vojska, pa tudi za obrambo Trebeva. Desetega januarja 1945. leta so močne četniške sile potisnile ustaše iz Modriče in vdrle v goreče mesto.

Potem ko je zapustil vas Trebeva, kjer se je bil nastanil po zavzetju Modriče, je Draža z vrhovno komando krenil kakih deset kilometrov nazaj po reki Bosni in prišel v vas Donjo Koprivno. Trebeva je bila še vedno po vsej svoji dolžini v četniških rokah. Branilo so jo enote Dragoslava Radića.

Draža je bil prepričan, da Radić ne bo odstopil partizanom

brez vodje. Povrtni se moramo na Trebevo, v čas, ko je bil predsednik komiteja še Moljevič, Draža Mihailović pa je potoval v hiši Uroša Laziča in poslušal skripanje lesenih stopnic ter se vpraševal, kod prihaja na obisk in kakšne vesti prinaša.

Ze pri prvih srečanjih med visokimi četniškimi oficirji in kmeti v Koprivni se je vnela med njimi vojna brez streljanja, ki je v raznih oblikah trajala vse do tle, dokler je četniška noga tlačila Trebevo, Ozna pa jo je po četnikih, ki so se vdal ali pribežali iz Bosne v Srbijo, spremljala od začeta do konca.

Draža je s svojimi komandirji strazarji in radijsko postajo vrhovnega štaba zasedel vse gornje nastropje v hiši Uroša Laziča. Ničje izmed domačih, niti Uroš sam, se ni smel povzpeti po stopnicah in pokukati v skrivnostno četniško vodstvo.

Uroš Lazič je vse dišalo po četniškem propadu, najbolj pa tiste dolge kolone kmečkih voz, množice kakor pogrebni sprevidi, ki so se vlekle iz Koprivne v Grasko po strelivo, katero so Nemci iz Doboja dovažali za četnike. Celo Dražev gostitelj sam, Uroš Lazič, je moral pozimi po blatni cesti potovati dvaindvajset kilometrov do Grapske, voziti strelivo v Koprivno in ga spravljati v svoj hlev. Tako je dneve in dneve živela Lazičeva družina: zgoraj je sedel Draža, mrk kakor oblak, o katerem se ne ve, kaj prinaša, medtem ko so spodaj, v hlevu, ležali zaboji, polni razstreliva.

Nemško strelivo je Draža Mihailović dobival na Trebevo. Z iste Trebeve pa je januarja 1945 s temile besedami voščil za božič svojim vojakom:

Vsem borecem, ki daleč od svojih ognjišč po hribih in dolinah izmučene domovine, bijejo orjaški boji proti svojim sovražnikom, za vero, kralja in domovino, voščim za Božič, prepričan, da bodo vsi njihovi napori kronani z uspehom in da se jim bodo uresničili vsi ideali. Kristus se je rodil, junaki!

V drugi polovici februarja, ko so trebavski kmetje nestrojno čakali, da bi jim Dražev enote in tifozni bolniki pokazali hrbet, je nad Trebevo prišla nova nadloga: iz Crne gore je prišel Pavle Djurišić. Medtem ko so se sebrali četniški oktobra 1944 motovili v dolini Morave, ne vedoči niti sami, kam jih bo zanesla vojna vihra, je Djurišić pošiljal Dragoslava Radića novst za novost, naj pripelje vse četniške sile iz Srbije v Crno goro, da bi preživele zimo za preplopljenimi mizami črnogorskih četnikov, v bližini morja, p katerem bodo zadržno pripluli Američani in Angliji. Štiri mesece pozneje, februarja 1945, pa je Djurišić še sam pripeljal svojo vojsko v Bosno.

Djurišićev četniki so se raztepli po zametnih trebavskih va-

seh kot lačni gavranji. V lovu za hrano so vdrali v hiše, kleti, kašice in hleve kot divja, posebnega drhal, za katero ostaja samo razdejanje in ječi vzdih. Lakotni in nasilni četniki so pobijali celo vole, naprežene v voze, ki so prevažali Draževе ranjence.

Djurišić je prišel s kakimi osem tisoč vojak in sedem tisoč člani njihovih družin. V pisani množici, ki je v mrazu in snegu prišla iz Crne gore, je bilo tudi precej popov, med njimi je bil tudi vladika. Kakor hitro si je vojska nekoliko opomogla od dolgega potovanja, se je razporedila in raztegnila po trebavskih bregovih, pripravljena takoj sprejeti boji proti partizanom, civilisti pa so ostali v hišah kraj reke Bosne.

V nasprotju s Draževimi četniki, med katerimi ni samo razsajal tifus, ampak jih je moril tudi obutek, da drve v neizogibno pogibe, pa se Djurišićev vojski ni videlo niti malo, da bi bila duševno pobita in brez borbene morale. To je bila kompaktna vojska, fanatično vdana svojemu vodji, kakor da bi nosil odklovanje kralja Nikolaja, ne pa Zelezní križ Adolfa Hitlerja. (Dejansko je list »Ljubljanski obzornik« 11. oktobra pod velikim naslovom na prvi strani »Visoko odlikovanje P. Djurišića« sledečo vest: Četniški komandant P. Pavle Djurišić, ki ga je general Nedić nedavno povabil v čin podpolkovnika in mu zaupal dolžnost pomočnika komandanta Dobrovoljskega korpusa, je dobil od Vrhovne komande nemških oboroženih sil posebno priznanje za svoje vojaške vrline, firer pa ga je odlikoval z redom Zeleznega križa).

Ena sama njegova beseda je zadostovala, in že se je vsa ta zagnala zagnila in se kot eden zagnala, kamor je hotel.

Djurišićevе enote so nekoliko razgibale potoptane srbijske četnike, toda Pavle Djurišić sam ni prinesel Draži Mihailoviću nobenega veselja. Od srečanja na Trebavi pa do slovesa na Vučjaku je Draža nenehno čutil in videl v Djurišiću nevarnost, da si povdže vse četniške sile in prevzame poveljstvo nad njimi. Ta nevarnost je bila tem večja, ker si je Djurišić nenehno dopisoval s Dragoslavom Radićem, na njegovi strani pa sta bila tudi komandanta Zaharije Ostojić in Petar Bačević.

Tiha vojna med Dražo in Pavlom Djurišićem se je nadaljevala tudi pozneje, ko so se četniki pomaknili na Vučjak. V začetku decembra 1944, v Okruglici, se je Draža bal napada bosenskih četnikov pod poveljstvom Zaharije Ostojića, v drugi polovici marca 1945, na Vučjaku, pa je bil prepričan, da ga bodo napadli črnogorski četniki pod poveljstvom Pavla Djurišića. Zavaroval se je bil tako, da je postavil mitraljeze na položaje in vse potrebno ukrenil, da s Djurišićem brez usmiljenja obračuna.

Ceprav so mitraljezi zamažali na črnogorske četnike, je Draža sklenil, da bo še nadalje zasledoval vsak korak Pavla Djurišića. Zato je svojega obveščevalca Toma Radovanovića Noseka, ki je znal dobro nemški, vtaknil v nemško uniformo in ga poslal na ogled k Djurišićevim vojski. Nosek se je v vlogi nemškega oficirja zanimal za splošno stanje in razpoloženje vojske, dejansko pa je hotel samo zvedeti, kaj mislijo črnogorski četniki o srbijskih četnikih in kaj snuje Djurišić proti Draži. Med temi inspekcijami sta Nosek in Djurišić izkazovala drug drugemu vsakršno čast in spoštovanje. Nosek je bil za Djurišića firičev vojak, Djurišić pa za Noseka nosilec firerjevega Zeleznega križa.

Od časa do časa so se pojavili na Trebavi beograjski časopisi, kakor da bi jih prinesel veter. Včasih samo izrehek, odtrgan list ali slika, včasih cela številka ali pa tudi celi svežnji časopisov. Poti, po katerih se je tišak z okraj Drine hitotali v ustaško državo in prihajal med četnike, ki so jih bili polni gozdovi, so bile skrite, toda vpliv tega tiška je bil očiten. In Ozni dobro znan.

Tiskana beseda, ki je skrivoma krofnila od ene enote do druge, je razdevala Dražev vojski, ta se Srbija po štirih letih vojne spet spreminja v državo in da začena osvobodjeni srbski narod živeti v rejeno življenje v državi.

V četniške duše, ki se jim je hudilo tožilo po domu in družinah, so časopisi zanesli največ nemira, lokalno uporabo. To so antibiotski in ulfonamidi, ki so jih uporabljali ljudje v obliki maže ali praška za potresanje ran in za mazanje (penicilinska maža, sulfatiazol, sulfamid, benifen, sulf. cilin, epidemin, praški vizioz, sulf. familamid, penicilin in drugi).

Ko so klinike v Jugoslaviji opozorile na to, da povzroča uporaba teh maž in praškov alergične občutljivosti in da utedejo pri poznejši uporabi nastati tudi alergični pojavi, so oblasti proizvodnjo teh zdravil in promet z njimi v državi prepovedale. Pomagalo ni nobeno tiranje nekaterih podjetij, ki so imela velike zaloge teh zdravil. Sklep zvezne ko-

da bodo sejali brez njega. Z umikom iz Srbije, so rekli, seji, da je začel četniški vojski propad, ustanovitev zakonite vojske v Beogradu pa je sprejela nika v položaj, ki iz njega ni hoda. Ravnogorsko gibanje, kakih trideset tisoč vojakov, lami Pavla Djurišića vred, vojska je malodušna sprito komandant v Srbiji in misli samo na kako bi se vrnila domov in čim bolj se odnesla in se oprostila odgovornosti pred novimi oblikami. Taka vojska je zrela samo kaptulacijo ali za gozdno badistvo.

Vreme včeraj: najvišja temperatura 26,7, najnižja 19,5, ob 19, urli 23,4; vlaga 47 odst., zračni tlak 1016,3 raste, veter 23 km severo-vzhodni, nebo jasno, morje rahlo razbuhano, temperatura morja 24,2 stopinje.

NEIZPOLNJENE ZAHTEVE VEŽE JADRANSKIH PRISTANIŠČ

Nova ureditev državnih pomorskih društev ne bo omogočila okrepitve rednih zvez

Novi zakon predvideva samo ohranitev sedanjega stanja, kar pa nikakor ne zadošča

V reviji «Adriatico», nekačemu poluradnemu glasilu Zveze jadranskih pristanišč, je objavljen daljši kritični članek o novi ureditvi državnih pomorskih društev. Kot je znano, so odgovorne za to, da je senata in poslanske zbornice dokončno sprejele zakonski osnutek glede konvencij s pomorskimi državnimi društvami, ki ga je prvotno predložil minister Jermolov, pristojni za pomorstvo, po priporočilu ministrice Marelle.

V članku se poudarja, da je največja nevarnost za državne pomorske družbe predstavljal prvotni četrti člen zakonskega osnuteka, ki je predvideval, da bodo v dveh letih združeni in temeljito preurejeni obstoječi pomorski društva Finmare. Ta člen je naletel na odločen odpor jadranskih pristanišč, tako da je bil minister prisiljen umakniti svoje stališče in so ta člen v celoti izbrali. Prav tako so se zlasti jadranski pristanišči odločno uprli predlogu, da bi ministrstvo samo odločilo, katere redne državne pomorske proge bodo vzdrževale in se zlasti načrtom, da se številni redni prog zmanjša od 40 na 35. To so namreč šest prog, pet pa jih predlaga zasebnim brodarjem.

Bitka proti tem predlogom je bila zelo trdna in je šele novemu ministru Marellyju uspelo, da je zagotovil potrebnih 23 milijard 600 milijonov lir letne subvencije, je medtem ko je prvotni osnutek predvideval samo 21 milijard. Odločno stališče jadranskih pristanišč je torej privedlo do določenih uspehov, saj so bile odstranjene najhujše nevarnosti za obstoj državnih pomorskih društev (kot katerih imajo tri sedezke tudi v Trstu) in za obstoj rednih pomorskih zvez.

Vendar pa novi zakon predvideva samo ohranitev obstoječega stanja in ne bo omogočil okrepitve rednih pomorskih zvez, kot jo jadranski pristanišči v prvi vrsti zahtevajo.

Zveza jadranskih pristanišč je tako zahtevala, da se preneha z izmeničnimi odhodi iz Genove in Trsta na progi proti Indiji in Južni Afriki vsaki drugi nedelji, da bo Trst za te proge matični pristanišče.

Zahtevali so tudi, da se uredi redna potniška - tovorna proga z Jadrana in da naj na tej poti odpelje ladja vsaka dva meseca. Ekspresna proga proti Daljnemu vzhodu naj se premesti v Jadransko morje in naj se za potrebe te proge zgradi dve moderni, hitri motorni ladji.

Nobena od teh zahtev ni bila sprejeta. Resno nevarnost za prihodnost predstavlja tudi dejstvo, da niso sprejeli zahtev, da se vključi kot sestavni del zakona seznam rednih pomorskih prog, tako da bi morebitne spremembe moral odobriti parlament. Zakon določa samo globalno vlogo državnih prispevkov za ustroju posameznih prog in o vseh spremembah pa

bo odločala birokracija, ki bo torej lahko čez nekaj časa uvedla vse spremembe, ki jih sedaj zaradi opozicije parlamenta ni mogla.

Vendar pa bo dokončno sodbo o tem zakonu in o stvarnih namERAH ministrstva mogoče izreči šele, ko bodo na osnovi zakona sklenili podrobne pogodbe s posameznimi državnimi pomorskimi društvami in na ta način razdelili med družbe in med razne redne pomorske proge predvideno dotacijo. Te konvencije bodo stopile v veljavo 1. julija in bodo veljale dvajset let.

Končno omenjena revija se na nevarnost, ki jo predstavlja izredno dolga veljavnost omenjenega zakona, ki predvideva ureditev pomorskih vprašanj za dvajset let. Revija opozarja, da sedaj ni mogoče točno predvideti razvoja pomorskega prometa. Nova tehnika, prodor letalstva, vedno večja tonaža ladij, uvedba specializiranih ladij za prevoz določenih vrst tovarov itd., vse to so elementi, ki jih ni mogoče za daljše razdobje predvideti, kar pa bo v prihodnosti ločeno spremembo že v krajšem času nujne in da bodo te spremembe izvedli odgovorni uradniki ministrstva brez stvarnega nadzorstva parlamenta.

Zaključen seminar o teoretični fiziki

Sinoči je bila zaključna svečanost na seminarju, posvečenem teoretični fiziki, ki je trajal dober mesec v preurejenih miramarskih konjunktah. Na svečanosti so bili prisotni predstavniki tržaških oblasti in med njimi tudi vladni generalni komisar dr. Mazza. Poslovilni govor je imel profesor tržaške univerze Budini, ki je govoril o pomenu in važnih rezultatih tega seminarja.

V SOBOTO OB 21. URI Zaključno pirotehnično tekmovanje

V soboto ob 21. uri bo zaključek pirotehničnega tekmovanja, na katerem bodo tri specializirana podjetja potegovala za prvo, drugo in tretje mesto. Nadomno bo sobotni ognjemet predstavljati višek, saj bo vsako podjetje izvedlo po 25 minut ne prekinjenega ognjemeta, in sicer v presledkih po 10 minut. V imenu sta bili zveženi dve novi plavaljski strelni bazi, s katerih bodo spuščali rakete, prav tako pa tudi s pomočjo. Podjetja, ki sodelujejo v tekmovanju, bodo dobila svoje baze na osnovi zvebe, prav tako pa bodo tudi zveb določili vrstni red nastopa.

Sobotni ognjemet bo videen praktično od povsod, zlasti pa še

iz krajev v zgornji tržaški okolici. Se istega večera se bo s stala ocenjevalna komisija, ki bo podelila nagrade.

Obvestilo zaradi toče prizadetim kmetovalcem!

Pokrajinsko kmetijsko nadzorništvo obvešča vse kmetovalce, ki so dne 27. junija letos utrpeli škodo zaradi toče in ki bivalo na področju: Barkovlje-Boved, Opčine, Trebče, Bani, Konkone, severni del Sv. Ivanu in Skorklje, da v času od 22. do 25. t. m. dvignejo obrazce za predložitev prošnje za podporo ki jo je nakazal vladni generalni komisariat.

Kmečka zveza in Zveza malih posestnikov pa s svoje strani obveščata prizadete kmetovalce, da lahko obrazce dvignejo v uradni urah, in sicer vsak dan od 8. do 14. ure v Ul. Geppa 9.

* Sedanji ravnatelj koroških zaporov Alberto Demari je premeščen v Parno, kjer bo prevzel dva kazensko zavoda. Na mesto ravnatelja tržaških zaporov pa je imenovan Giambattista di Piazza, ki je do sedaj vodil za por v Sieni.

TUDI VČERAJ VELIKA AKTIVNOST GASILCEV

Med Boljuncem in Zabrežcem je požar uničil mlade nasade

Gorelo je na površini 80.000 kv. m. - Pri gašenju so pomagali tudi vaščani - Požar tudi pri Devinu

Včeraj malo pred 13. uro je nastal na hribu Sv. Mihaela med Boljuncem in Zabrežcem požar. Plameni so zajeli travo, drevje in drugo rastlinstvo na površini okoli 80.000 kv. m. Ker je požar predstavljal pravo nevarnost za bližnje naselje in sploh za gozdno gospodarstvo na omenjenem področju, so poklicali gasilce s Trga Nicolini, iz Milja in z Opčin. Na kraj požara so prileteli tri skupine z motornimi brigadalkami. Okoli 15. ure je bil požar v glavnem že zaduščen.

V trenutku, ko smo prispeli v Zabrežec, so se prve skupine gasilcev že ukvarale s požarom. Sem tja se je še dvigal dim in v hipu izginjal zaradi močnih sunkov burje. Napotili smo se peš navzgor proti skrajnemu severnemu robu pogorišča. Takoj, ko se teren nagne navzdol proti cesti, ki pelje v Boljunc, smo našli veliki požar, ki je razširjen na pas med zelenjem in požarno travo in osmojenim drevjem. Tu pa tam se je še kadilo iz kakega grma, kjer je tla koreninila ali suha veja. Tla so bila izredno vroča ter je bilo treba korakati kar urno.

Na povratku smo se pogovorili z marešalom gozdnih stražnikov, ki nam je pojasnil, da skoraj v nobenem primeru ne gre pri teh polnih požarih samo za uničevanje dračja in brezposelnih razlin. Skoraj vedno požari zajemajo področja, kjer je v teku pogozdovanje. Vsaka sadika pa stane 100 lir. Včerajšnji požar pri Zabrežcu je uničil sadike za okoli 40.000 lir vrednosti.

Pri gašenju požara so pomagali tudi vaščani iz Boljunca in Zabrežca. Skupna škoda, ki jo je povzročil požar, znaša okoli 700 tisoč lir.

Do večjih požarov je prišlo včeraj sploh po vsem tržaškem zemlju. Ob 13. uri so plameni zajeli neko zemljišče med železnico postajo v Devinu in železnico čuvarnico 121. Požar je zajel približno 350.000 kv. m., od katerih 10.000 kv. m. pripada državi upravi, ostalo pa je last zasebnikov. V glavnem gre za zemljišča, ki so porasla s travo ali z novimi gozdnimi nasadi. Skupna škoda znaša okoli 800.000 lir. Pri gašenju so sodelovali gasilci iz Trsta in Tržica, stražniki javne varnosti iz Devina in gozdni stražniki iz Devinu. Požar so pogasili okoli 17.15.

Do nekega drugega gozdnega požara je prišlo ob 19. uri v Jurkovic pri Devinu med Slivjem in Tržico, stražniki javne varnosti iz Devina in gozdni stražniki iz Devinu. Požar so pogasili okoli 17.15.

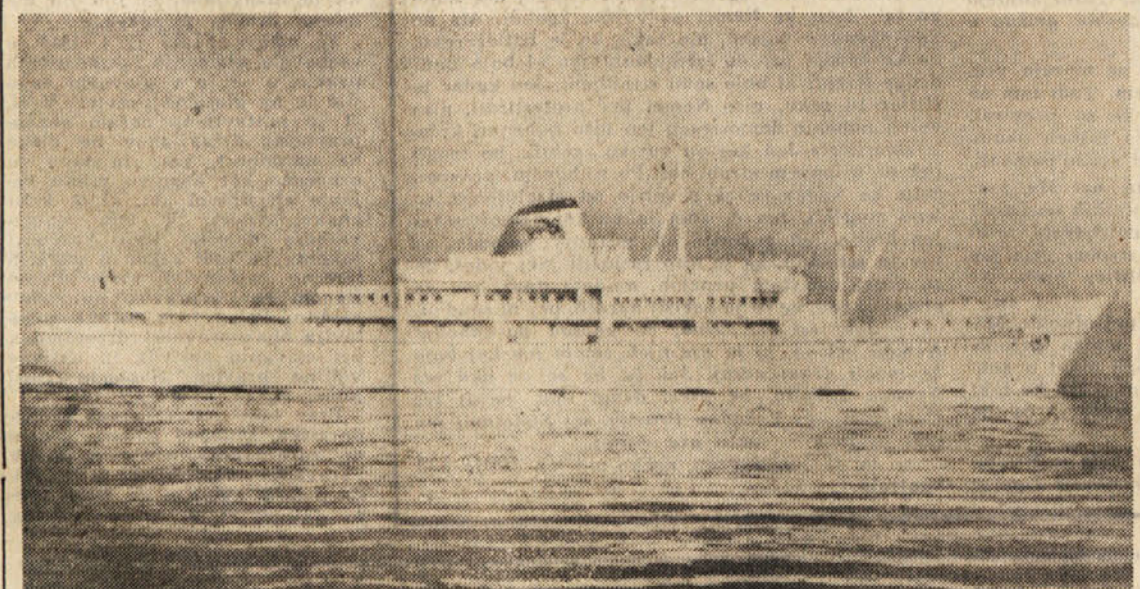
Ob 15.31 so poklicali gasilce na neko gozdno področje pri Samostanu, kjer je požar zajel okoli 20.000 kv. m. zemljišča. Pogasili so ga okoli 18.15.

Ob 15.31 so poklicali gasilce na neko gozdno področje pri Samostanu, kjer je požar zajel okoli 20.000 kv. m. zemljišča. Pogasili so ga okoli 18.15.

Ob 15.31 so poklicali gasilce na neko gozdno področje pri Samostanu, kjer je požar zajel okoli 20.000 kv. m. zemljišča. Pogasili so ga okoli 18.15.

NOVA POTNIŠKA POMORSKA ZVEZA MED TRSTOM, DALMACIJO IN GRČIJO 5. ali 19. septembra otvoritvena vožnja motorne ladje «Illiria»

Nova 3.000-tonska ladja, ki bo imela v kabinah 142 postelj, bo najmoderneje opremljena tudi za krožna potovanja



Ce bo šlo vse po sreči - vendar je po zadnjih vesteh le malo verjetno - bo petega septembra odplula iz Benetk na otvoritveno vožnjo nova motorna ladja «Illiria», s katero bo družba «Adriatica» vzdrževala redno potniško progo med obema obalama Jadranskega morja in nekaterimi grškimi pristanišči. Računali so, da bo ladja gotova že do julija letos, toda zaradi stavk in nekaterih težav tehnične narave se je delo zavleklo, tako da pričakujejo v najboljšem primeru začetek proge 5. septembra iz Benetk, vendar je bolj gotovo, da bo ladja odplula šele 19. septembra, tokrat iz Trsta.

Za Trst bo uvedba nove potniške proge zelo zanimiva, saj bo končno tudi naše pristanišče postalo izhodišča točke za potovanja v Dalmacijo in Grčijo, kamor so doslej vozile le manjše ladje oziroma ladje starega tipa. Da bo nova potniška proga uspešna in letela na priznanje potnikov - o tem ni dvoma. Pogledimo samo »vse zasedeno« na manjših ladjah, ki sedaj vzdržujejo zvezo med Trstom, Dalmacijo in Grčijo, pa nam je takoj jasno, da bo moderna «Illiria» zlasti v poletni sezoni polno zasedena.

Nova motorna ladja bo odplula vsaki 14 dni iz Trsta, Benetk, Ancone in Barja ter se bo ustavila v Zadru, Splitu, Dubrovniku, Kotoru, v Grčiji pa na Krfu, v Pireju, na Rodosu in v še nekaterih pristaniščih. Njena pot bo trajala trinajst dni in bo to že pravo krožno potovanje ali križarjenje, saj se bo v različnih pristaniščih ustavljala tako, da bodo imeli potniki možnost ogleda mestnih znamenitosti, poleg tega pa bodo organizirani razni avtobusni izleti, ki bodo turistom omogočili, da si bodo v najkrajšem času ogledali kulturne spomenike in naravne lepote dalmatinskih in grških krajev. Poleg tega bo zanimiva tudi direktna zveza med Ancono in Zadrom na eni in Dubrovnikom ter Barjem na drugi strani, saj bo «Illiria» v obeh primerih vozila preko Jadranskega morja in bo torej zadostila tudi potrebam turistice, ki želijo videti obema obalama Jadranskega morja.

Motorna ladja «Illiria», ki ima 3.000 ton nosilnosti, bo urejena po najmodernejših načelih ladjedelarstva. Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo, ki bo opremljena s stabilizatorji vrste «Denny-Brown», bosta poganjala dva motorja Fiat vrste B 486 TS.

Tehniki so posvetili največjo pozornost njeni ureditvi. Ladja bo imela povsod klimatske naprave, bazen za kopanje, salone, bar in lukstvo in kabine. Na palubi bo prostora za 142 potnikov. Družba «Adriatica» bo nato posvetila največjo pozornost kuhinji, tako da bodo potniki deležni res izvrstne hrane.

Vse torej kaže, da bo ladja doživela velik uspeh, prav gotovo neprimerno večji kot sedanja stara «Barletta». Gradnja je v Neaplju, in sicer v ladjedelnicah «Pellegrino», kjer jo bodo tudi opremili. Njena največja dolžina je 101,20 m, največja širina 14,60 m, trup v vodi s polnim tovorom 4,40 m, brzina 18 vozlov na uro. Ladjo,

Prevrnjeni Volkswa

