

popi — to so naši najstrastnejši sovražniki itd. itd.

Nekateri napisi so se tako izražali o Materi božji, da jih ni mogoče tukaj navesti.

Posamezne skupine so na avtomobilih izvajale žive slike najnesramnejše vrste. Na enem avtomobilu je sedel na prestolu komunist preoblečen v nadškofa, ki je z eno roko blagoslavljal narod, z drugo je objemal mlado komunistinjo, ki je predstavljala Mater božjo. Drug mlad komunist je bil preoblečen v duhovnika, ki je držal v eni roki križ, v drugi pa steklenico z žganjem, iz katere je večkrat pošteno potegnili. Peli so najgrše nemoralne pesmi. Ti avtomobili so obdani od vojakov rdeče armade šli po glavnih ulicah mesta. Okoli poldvanajstih, ko se je imela končati služba božja, so se približali saborni cerkvi. Tam so zažgali gromado, na kateri so skurili svete podobe. Poleg podobe so v naravni velikosti visele podobe Kristusa in nekaterih poganjskih bogov. Mladi komunisti obeh spolov so pri ognju izvajali nemoralne igre in so iz vsega grla pol ure peli najostudnejše pesmi. Narod je prestrašen gledal ta spreved in to predstavo, katero je smatral za najvišjo stopinjo v zaničevanju vere in verskih svetinj. V drugih mestih se ob velikih praznikih dogajajo enaki ali še grši prizori.

Poleg tega morajo cerkve plačevati velike davke. Saborna cerkev Marijinega rojstva v Rostovu na Donu je morala plačati leta 1925 celih 70.000 rubljev davka, manjša cerkev Vseh svetnikov pa 20.000 rubljev. Davki se navadno v Rusiji plačujejo trimesечно, a za cerkve se mora plačati vse takoj. In če ne plačajo o pravem času, so vsi župljani odgovorni za dolg s svojim celokupnim premoženjem. Dokler se davke ne plača, je cerkev zaprta in vrata zapečateni. G. Dujé sicer piše, da se še nikoli ni zgodilo, da bi se kakšna cerkev trajno zaprla radi neplačane davka, toda to velja najbrže le za jugovzhodno Rusijo, kjer je on deloval. Poleg tega morajo cerkve plačevati za vodo in elektriko več kot drugi posestniki. So pa tudi izjeme. Taka izjema je »Živa cerkev«. Ta »Živa cerkev« ima pri boljševikih posebne privilegije. Boljševiki so prave pravoslavne duhovnike nagovarjali in naravnost silili, da bi prestopili v »Živo cerkev«, toda ni bilo uspeha. Duhovniki in ljudstvo je ostalo zvesto stari cerkvi.

Razveseljivo je, da se kljub vsemu preganjanju vere verska zavest pri delavcih ne manjša, marveč raste. Ne daleč od Rostova na Donu, v kraju Temernik, stoji cerkva v bližini delavnic vladikavkaške železnice. Boljševiki so sklenili to cerkvico podreti. V ta namen so sklicali vse delavce na velik shod. Vladni govornik je pravil na shodu, da se bo iz opeke in kamna te cerkve zgradil delavski klub. Toda delavci so nastopili na shodu in niso dovolili, da bi se cerkva podrla. Na to je izjavil govornik, da bo sovjetska oblast to storila tudi proti volji delavcev in shod se je zaključil. Govornik

se je odstranil in je šel s svojo skupino domov po cesti čez železniško progo. Menda je bil zelo zamišljen, ravno takrat je prišel vlak in ga je na mestu zmečkal. Delavci so spoznali to za božjo kazen, napravili so drugi shod in sklenili, da gredo v cerkev molit, da jih Bog usliši in ne pusti cerkve razrušiti. Potem so šli do predstojnika in so izjavili, da se bo cerkev porušila le preko njihovih mrtvih trupel. Demonstracije se je udeležilo več tisoč delavcev in sovjetska oblast je morala odjenjati. Cerkev je ostala.

Toda navadno se sovjetska oblast ne ozira na versko zavest ljudstva. Preganjanje traja dalje, boljševiki hočejo zatreti vse znake krščanstva. S 1. oktobrom tega leta so upeljali nov kalendar in nov teden, ki ima samo pet dni. Odpravljene so nedelje in vsi cerkveni prazniki. Vlada bo bajé ukinila tudi sedanja imena dni in jih bo nadomestila z novimi. Bog daj, da bi ta kalendar ne trajal dolgo!

Socialistični pisatelj, zlasti Aug. Bebel, bivši vodja nemških socialistov nam v svojih knjigah čudno živo

popisuje vso srečo bodoče socialistične države. Pišejo, da bo v tej državi vladala popolna svoboda. Cvetela bo umetnost in znanstvo. Nehalo bo ubošivo; za bolnike in stare ljudi bo posebno preskrbljeno. Vaška šola bo zgled moralnega zdravja. Vsem otrokom bo mogoče izobraziti se na visokih šolah. Bebel piše v svoji knjigi »die Frau«, da bodo celo strasti izgignile in da ne bodo več poznali ne političnih, ne navadnih zločinov in pregreškov.

Gosp. Jos. Dujé, bivši belgijski konzul, je živel več let v taki socialistični državi. V svoji znameniti knjigi »Moscon sans voiles«, kar pomeni »Moskva brez zaves«, piše le to, kar je sam doživel, videl in slišal od zanesljivih ljudi. Iz predstoječih odlomkov, katere sem navedel iz njegove knjige, pa ste čitatelji lahko sami spoznali, da je resnica ravno nasprotno od tega, kar so napovedovali razni socialistični pisatelji. Brezverni socializem, komunizem nemškega žida Karola Marksa za človeštvo ni sreča, pač pa največja nesreča. Večja nesreča od te narodov ne more zadeti. To jasno dokazuje — sovjetska Rusija.

Nekaj o gradbi zrakoplova.

Zrakoplov pri Francozih in Italjanih.

Danes sta v rabi dve vrsti zrakoplovov.

Najvažnejši del zrakoplova je velik ovoj podolgate oblike, napolnjen s plinom. Na ta ovoj je obešen navadno čoln (gondola), v katerega je ustavljen motor, ki žene zrakoplov. Ovoj mora biti za plin nepropusten in poleg tega še toliko trden, da more nositi težo nanj obešene gondole in prenesti pritisk zraka in vetra pri poletu. Ovoj je narejen iz tanke svile, ki je prepojena z gumijem tako, da ne propušta plina. Ovoj sešijejo iz podolgastrih pasov. Oblika ovoja je zelo spremenljiva, ker je ovoj sešit iz svile, brez vsakršne opore. Zadošča pa že nekoliko večji pritisk, da se ovoj napne in dobi stalno obliko.

Kako pa dosežemo ta stalni večji pritisk, ki povzroča, da je ovoj vedno primerno napet? Ali s tem, da nekoliko bolj napolnimo balon s plinom? To ne gre, ker tudi najboljši ovoj propušta nekaj plina, zato bi nam tako doseženi večji pritisk ne vzdržal dolgo. Za dosego potrebnega pritiska uporabljajo takozvani »balonet«, ki ga namestijo v notranjščini zrakoplova.

Balonet je majhen balon, ki ga more črpalka ob motorju napolniti vsak čas z zrakom. Deluje pa tako-le: V začetku pri polnjenju ovoja s plinom puste balonet prazen. Če pa s časom poneha potrební večji pritisk plina v ovoju, zaženejo črpalko, ki napihne nekoliko balonet v notranjosti ovoja in s tem se nekoliko stlači zredčeni plin. Pa tudi v drugem slučaju so balonete lastnosti neprecenljive.

Vzemimo, da se dvigne zrakoplov, ki ima 10.000 kubičnih metrov prostornine visoko v zrak. Znano je, da v višjih legah zunanji zračni pritisk pada. Pri-

tisk v ovoju postaja vedno večji in mi moramo, ako hočemo zavarovati ovoj, da ne počí, izpuščati plin toliko časa, dokler ne dosežemo pravega večjega pritiska. Ako smo se dvignili na primer tako visoko, da smo morali oddati 20 odstotkov prvotnega plina, ki nam je v nižjih legah pomagal dvigniti zrakoplov, smo izgubili na ta način plina za 2000 kubičnih metrov prostornine, kar je prav lahko mogoče. Sedaj se pa vračamo na zemljo; zunanji zračni pritisk narašča in stiska ovoj, tako da postaja ta vedno bolj ohlapen in izgublja svojo prvotno obliko. S tem se pa večja nevarnost, da se v sredi, kjer je najbolj obtežen, ne prelomi, kar se je v resnici že večkrat dogodilo in povzročilo veliko nesrečo. Tu pomaga balonet. Črpalka ga napolni z 2000 kubičnih metrov zraka, s čimer se nastala praznina spet izpolni, ovoj spet napne ter dobi pravilno obliko. Seveda, namesto 2000 kubičnih metrov plina v zrakoplovu, je sedaj 2000 kubičnih metrov zraka v balonetu. Iz tega pa sledi, da velikost baloneta odloča, kako visoko se sme dvigniti zrakoplov! Čim večji je balonet, tem višje sme zrakoplov pod nebo, ker ve, da mu bo izpuščeni plin pozneje nadomestil zrak v balonetu; seveda, več plina kot ga drži poln balonet, ne more nadomestiti. Zato morajo vsi oni veliki zrakoplovi, ki so določeni za visoke vožnje, imeti velike balonete. Navadno imajo po dva: enega v sprednjem delu ovoja, drugega pa v zadnjem. Z napihovanjem enega in izpraznjevanjem drugega se da izborno podpirati višinsko krmarenje.

Čez ovoj je navadno vržena velika mreža, na kateri je potem z mnogimi vrvmi pritrjena gondola. Mreža je potrebna zato, da se teža gondole enakomerno razdeli po vsem ovoju. Zakaj,

še bi čoln obesili le na eni vrvi čez sredo ovoja, bi njegova teža balon raztrgala ali pa prelomila. V svetovni vojni so dosegli te vrste zrakoplovi prostornino do 35.000 kubičnih metrov, česar tudi povojna doba ni presegla. Seveda so pri teh izmerah morali opustiti prvotni vzor, da naj bi se namreč dal ves zrakoplov tako zložiti, da bi ga mogli spraviti na navaden voz, zakaj konstrukcija je postala tako velika, da je potrebovala na nekaterih mestih podpore.

Novejši zrakoplovi so dobili tudi krajši hodnik, ki se končuje spredaj v kabino, oziroma gondolo. V slednji, ki se je s časom vedno bolj večala, je nameščen motor in vsa druga potrebna oprava, hrana itd. Tudi moštvo dobi svoj prostor v gondoli.

Ravnokar opisano vrsto zrakoplovov so gradili in še gradijo Francozi in Italijani. Drugi način gradbe zrakoplova je nemški izum, ki se je v praksi obnesel mnogo boljše kakor pa francoski in italijanski.

Nemški zrakoplov.

Nemški način gradbe zrakoplova je zasnoval in praktično izvedel grof Ferdinand von Zeppelin, zato imenujemo te vrste zrakoplovov »Zeppeline«. (Grof Zeppelin se je rodil 8. julija 1838 v Konstanzu ob Bodenskem jezeru. Umrli je 8. marca 1917 v Charlottenburgu pri Berlinu.)

Nasprotno od Francozov in Italijanov je dal Zeppelin ovoju zrakoplova nespremenljivo, trdno obliko na ta način, da ga je napel na ogrodje sestavljeno iz kovine (duraluminija). Prvi zrakoplov s kovinastim ogrodjem je zgradil leta 1900. Dobro je računal, da bo mogel doseči uspehe le z zelo velikimi prostorninami in zato je bil že prvi njegov zrakoplov 128 metrov dolg in je imel v premeru 11,7 m. Bil je precejšnja cigara, ki je držala 11.300 kubičnih metrov plina.

V začetku so imeli Zeppelinovi zrakoplovi obliko valja, zaokroženega na obeh koncih; zato je med dva in dva glavna prečna kroga lahko vstavil enake balone, ki so bili seveda tudi valjaste oblike, tako da so se tesno prilegali ogrodju in zunanemu ovoju. Pozneje so poskusili pokazati, da je najboljša, ako ima zrakoplov obliko padajoče kaplje; in od takrat so razvrščali tudi balone drugače. — Gondole za motorje in potnike je pritrdil z jeklenimi vrvmi in drogovi na položen hodnik. Kot krmilo služijo Zeppelinom štiri ploskve, dve vodoravni kot višinsko, dve navpični kot stransko krmilo. Velikost teh ploskev varuje hkrati, da se zrakoplov ne more vrteti, oziroma nihati okrog prečne osi. Ploskve vzdržujejo na ta način pravo lego zrakoplova v zraku. Vsaka moderna nemška zračna ladja ima v notranjosti nad 10 balonskih celic s posebnimi ventili za uravnavanje pritiska v raznih višinskih legah. Potem se potrebuje za vsaki dve celici še po en odvodni kanal, ki izpušeni plin odvaža na vrhu ladje. V hodniku, ki vodi spodaj v notranjosti trupa od enega konca do drugega, so na-

meščeni sodi za bencin, vodo, olje in vse druge potrebščine. Modernejše konstrukcije imajo potniško kabino z vsemi potniškimi prostori navadno spredaj, dočim imajo zadaj ostale gondole, motorje in sedež za moža, ki mora nadzorovati motor.

Ako pogledamo oba načina gradbe zrakoplova, moramo priznati, da je nemški način boljši in se je v praksi tudi obnesel. Dejstvo je, da so na polju zrakoplovstva Nemci s Zeppelinom na prvem mestu in bo nemški način zrakoplovne gradbe prodril in se uveljavil na celem svetu.

— — —

Dolina smrti.

Severno ameriško pokrajino Kalifornijo smo že večkrat opisovali v našem listu. Sploh je Kalifornija dežela naravnih čudežev, lepote, rodovitnosti ter strahot. V Kaliforniji se dviga najvišji hrib v Zedinjenih državah, ki je visok 4575 m in se imenuje Mount Withney. Kalifornija hrani dolino, katero nazivajo »dolino smrti« in v kateri zadeneš lahko pri vsakem koraku na znamenja groze.

Dolina smrti leži 100 m pod morjem, je široka 10—15 milj, dolga 150. Vročina znaša 47 stopinj Reomirja, voda je zelo redka. Že stara indijanska plemena so se je izogibala in nazivala »goreča tla« radi neznosno pekočega ozračja. Ko so se raztrosili po Ameriki Evropejci, se skraja ni upal nikdo v dolino. Belega človeka je zvalil v dolino smrti pohlep po zlatu. Kakor znano, je Kalifornija na zlatu zelo bogata. Razni klateži, ki so hoteli obogateti na mah, za te je bila sicer nedostopna dolina privlačnost. Bogzna koliko tisoč in tisoč iskalcev zlata je pustilo življenje v tem strašnem kalifornijskem kraju.

V Ameriki so izšle cele knjige o dolini in njenih potnikih. Pred nekaj desetletji se je spustila večja družba s celimi družinami v dolino, da bi našla zlato. V celi puščavi niso zadeli na vodo. Na stotine jih je umrlo od žeje ter vročine in še danes je vse polno kosti teh nesrečnežev. Po nepopisnem trpljenju se je posrečilo enemu delu teh iskalcev zlata, da so prebrodili celo dolino in prišli ob izhodu do vode. Neka mati od te družbe, ko se je zopet napila vode je zamahnila proti kraju za njenim hrbtom z besedami: »Ostaneš mi v nepozabnem spominu — dolina smrti.« Od tedaj je baje dobila dolina označbo »dolina smrti«. To se je zgo-

dilo v letih 1849/50. Za temi nesrečneži se ni upal dolgo časa nikdo v ta kraj. Še le leta 1861 je prebrodil dolino Huglo Mc. Cormak, ki opisuje, kako je pri vsakem koraku naletel na še oblečena okostja — ostanke zgoraj omenjenih žrtev. Poleg okostij je navadno lopata, v katero so upraskane začetne črke žrtve in dan, ko so jo zapustile poslednje moči.

Danes pridelujejo v dolini smrti boraks. Radi prehude vročine zdržijo v borakovih rudnikih le Indijanci.

Prvotno so spravljali v dolino vodo in sploh življenjske potrebščine na mulah. Znan preskrbovalec doline smrti je bil skozi leta in leta James Dayton. Slednjič je umrl tudi on radi naporov. Pokopali so ga v dolini in na njegovem grobu so zložili cel hrib iz kosti poginulih mul. Daytonov grob je danes nekaka božja bot, kamor roma vsako leto na stotine iskalcev zlata.

Ker je vrelo v dolino vedno več radovednežev, so zrastle s časom v njej mesta do 10.000 prebivalcev. Vsa mesta v tem kraju so danes opustošena, razpadajo in jih imenujejo »mesta strahov«. Eno od teh opustošenih mest se imenuje Rhyolite in je štel pred dobri 10 leti še 10 tisoč ljudi. V imenovanem mestu je bil poseben oddelek, kjer je videti še danes razkošno pozidane vile. Eno od teh je sestavljena iz samih praznih šampanjskih steklenic. Za celo vilo so jih porabili 13 tisoč.

S časom so zgradili po dolini železnico, ki je danes opuščena in ravno tako samevajo kolodvori, ki stojijo ob progi, ki se imenuje »Las Vegas — Tonapah«. Drugo večje zapuščenno mesto v dolini se imenuje Skidoo. Stojijo v njem veliki hoteli, poštna poslopja, gledališča, plesne dvorane, pred mestnim pogrebniškim zavodom je še danes videti mrtvaški voz... Edini prebivalci vseh teh prostornih stavb so stotisoči podgan, ki uživajo popolen mir pred človeškim preganjanjem. Ameriška družba, ki pridobiva iz doline boraks, ima naslov »Pacific Coast Borax Company«. Družba je ustvarila v sredini puščobe bajno krasno oazo. V oazi so bogataši zasadili palme, vrtove z zelenjavo, z najlepšimi cveticami in drevesi. Na sredini je pozidan velik hotel, ki ima na strehi kopalnico.

Dolina smrti ima danes cesto, po kateri drčijo avtomobili in ob cesti so tanki, ki preskrbujejo avtomobile z bencinom, olji ter vodo.

Nikdo ne iztika več po dolini za zlato, ki je zahtevalo tisoče in tisoče človeških žrtev, edini pridelek doline smrti je boraks, ki bogati ameriške milijonarje.

Nove knjige.

Kratke zgodbe sv. pisma — spisal Volc, stanejo Din 6 broš in se še dobijo. Ker so druge izdaje zgodb pošle, bo gotovo ta knjiga mnogim šolam dobrodošla. Naroča se v Tiskarni sv. Cirila v Mariboru.

Pod Himalajo. Ob ustanovitvi jugoslovanske misijonske pokrajine Družbe Jezusove v Bengali. Napisal Stanko Podražaj D. J. Založil Glasnik presv. Srca Jezusovega, Ljubljana. Str. 112 z lepo naslovno sliko, s 25 ali-

kami v besedilu in z enim zemljevidom. Cena 10 Din, s poštnino Din 1,50 več.

Bridka resnica. Gospa, ki je hotela biti vedno bolna, pride zopet k zdravniku. Ta jo sprašuje in preiskuje, preiskuje in sprašuje, končno pa pravi: »Gospa, ali prenesete resnico?« — Gospa: »Naj bo, kar hoče, gospod doktor, kar povejte, kaj mi je; pripravljena sem na vse.« — Zdravnik: »Gospa — nič vam ni!»