

IZ ITALIJANSKE LIRIKE
[OZNAMENJE]
Libero de Libero

Moj dan je še vedno visoko,
a čas je odredi se jutru.

Umišljen bos z mano,
ki moram živeti na zemlji.
Ni sonce z menoj svoje usode
hotele deliti: v pripeki
pokanja mi senca.
Brezlano drevo

Is lahkega soka živi.
Ko peter za mano
se dnevi podijo,
ko plen mi ugrabičen je

Polezati plodovi
v tvojih potresnih vejah!
Tam daleč v planjavi
prodirno oko
če zre svojo pot.

Na zemlji pod drugim ime-
nom na veke

deleten bom radosni sonca.
Kot človek, ki spi,
zamaščen sledi
bom plicam v pokrajine tita,
kjer sonce ima svojo tetevo,
Slovanje rasti vsepovsod:
nad mano
veselje in sreča.

In dediš gozdov in voda,
ni več sanjajoč,
zvezdami nad sabo
se bom pogovarjal
in pastoralni bom tredi
kamenja.

Prevedel Ciril Zlobec

(Gornjo pesem je poleg ne-
katerih drugih iz italijanske
lirike objavila «Mladinska revija»
v svoji 9-10 številki letoš-
njega leta.)

NOVE OPERE
na festivalu v Benetkah

Dve enodeljanki operi, «Clemencia» Luigia Boccherinija
in «Komedija na mostu» Bogda-
lava Martinija, ki se bosta iz-
vajali v gledališču Fenice v
okviru Mednarodnega festivala
sodobne glasbe v dneih 18, 19
in 20. septembra, bo dirigiral
Isay Dobrowen. Skupaj z ome-
njeno opera bosta izvajali
«Clemencia» Roberta Lupija in
«Komedija» Antonia Pedrotti.

Upravniki Narodnega gleda-
lišča v Beogradu Milan Bogda-
novič in Vukobrat Stokich, ki
je bil med drugim tudi eden
med gledališkimi igralci
v gledališču pri Budvi, kjer
opravljajo fragment «Gorske
ga venci» za Njegošev pro-
gram. «Po tem, kar sem videl,
bi prikaz pesniških lepot Nje-
goševih besedila», je dejal
Bogdanovič, fragment iz «Gor-
skega venci» bodo uprizorili
2. avgusta v Beogradu.

V Zagrebu bo prišel proti
konec izdajati književno - kul-
turni tednik na osem straneh
velikega formata (kakor «Vje-
stnik»). Izdajala ga bo založba
«Zora».

Razvoj jugoslovanske mornarice

Tuje tvrdke rade zaupajo
blago jugoslovanskim ladjam

Jugoslovija je obmorska dr-
žava z bogatimi obmorskimi
tradicijami. Nikoli pa ni imela
močne trgovinske mornarice. O
ladjedelniki industriji v stari
Jugosloviji skoraj ne moremo
govoriti. Od Avstro-Ogrske je
podedovala 35 večjih in manj-
ših ladij, pozneje pa jih je ku-
pila okrog 50. V začetku druge
svetovne vojne je imela Jugo-
slavija 400.000 bnt trgovinskega
ladstva. Okupator je zaplenil
8 ladij, druge pa so ostale v
vohah zavezniških in nevtral-
nih držav. Samo do aprila 1941
je bilo pokopanih 12 jugoslov-
anskih ladij, med vojno pa še
42. Po osvoboditvi je imela Jugo-
slavija le tri majhne trgovin-
ske ladje, ki so lahko vozile
tudi čez morje.

PREJELI SMO:

HISTORIJA
DIPLO
MACIJE

Historija diplomacije. U re-
dakciji akademika V. P. Po-
stoljaka. V dveh knjigah, treh
zvezkih. Prevedli Mate Malinar
(I. zv.), Vladimir Babić (II.
zv.), Jožin Horvat (III. zv.).
Matica Hrvatska, 1951.

Slovenski čebelar. Glasilo
zvezke čebelarstva. Glasilo
Slovenstva, št. 5-6, letnik LIII.
Ljubljana, 1951.

Hmetelj. Glasilo Hmeteljske
zadruge v Zalcu. Leto VI, št. 8.

Poslani zbornik. Službeno gla-
silo Društva PTT Ljubljana.
Letnik V, št. 14-15.

Zvezki. Časopis za knji-
ževnost, umetnost. Leto VII, št.
6, Zagreb.

Usoda koroških Slovencev
je žalostno podobna naši

Krivci, ki so jih storili nacisti Slovincem,
avstrijske oblasti «ne morejo» popraviti

Slovensko šolsko društvo, ki
je bilo v Celovcu ustanovljeno
l. 1906, je neokrnjeno delovalo
do l. 1941. Njegov namen je bil
vsestransko podpirati slovensko
šolstvo, skrbeti za vzgojo
otrok koroških Slovencev, ši-
riti izobrazbo in predložit
šolstvu svoje interese. Društvo
je takoj po ustanovitvi l. 1906
zgradilo šolo v St. Jakobu v
Rožu in se posvetilo delovanju
na vseh področjih, ki jih naka-
zujejo društvena pravila. Prav
to pa je verjetno kamen spo-
tike, zaradi katerega Slovensko
šolsko društvo po dolgotrajnih
bojih v letih po vojni ne more
priti ponovno do pravnega ob-
stoja.

Z nastopom nacizma je l.
1939 poseben komisar za pre-
verjanje posameznih društev
dopustil delovanje Slovenskemu
šolskemu društvu v Celovcu.
Tik pred napadom na Jugosla-
vijo l. 1941. pa je tedanji na-
čistični glavni brez kakšnega od-
loka ali obvestila društvenemu
odboru razpustil Slovensko šol-
sko društvo in izročil njegovo
premoženje okrajni upravi v
Beljaku. Ker pa je bila razpu-
stitev po zakonu o društvih iz
l. 1867 juridično neveljavna, je
Slovensko šolsko društvo leta
1946 začelo spet delovati. Dezel-
na vlada je takrat tudi opozorila
odbor, naj ne deluje, saj je po
zakonu o društvih iz l. 1867 ju-
ridično neveljavna, je
Slovensko šolsko društvo leta
1946 začelo spet delovati. Dezel-
na vlada je takrat tudi opozorila
odbor, naj ne deluje, saj je po
zakonu o društvih iz l. 1867 ju-
ridično neveljavna, je

Prevedel Ciril Zlobec

(Gornjo pesem je poleg ne-
katerih drugih iz italijanske
lirike objavila «Mladinska revija»
v svoji 9-10 številki letoš-
njega leta.)

NOVE OPERE
na festivalu v Benetkah

Dve enodeljanki operi, «Clemencia» Luigia Boccherinija
in «Komedija na mostu» Bogda-
lava Martinija, ki se bosta iz-
vajali v gledališču Fenice v
okviru Mednarodnega festivala
sodobne glasbe v dneih 18, 19
in 20. septembra, bo dirigiral
Isay Dobrowen. Skupaj z ome-
njeno opera bosta izvajali
«Clemencia» Roberta Lupija in
«Komedija» Antonia Pedrotti.

Upravniki Narodnega gleda-
lišča v Beogradu Milan Bogda-
novič in Vukobrat Stokich, ki
je bil med drugim tudi eden
med gledališkimi igralci
v gledališču pri Budvi, kjer
opravljajo fragment «Gorske
ga venci» za Njegošev pro-
gram. «Po tem, kar sem videl,
bi prikaz pesniških lepot Nje-
goševih besedila», je dejal
Bogdanovič, fragment iz «Gor-
skega venci» bodo uprizorili
2. avgusta v Beogradu.

V Zagrebu bo prišel proti
konec izdajati književno - kul-
turni tednik na osem straneh
velikega formata (kakor «Vje-
stnik»). Izdajala ga bo založba
«Zora».

Razvoj jugoslovanske mornarice

Tuje tvrdke rade zaupajo
blago jugoslovanskim ladjam

Jugoslovija je obmorska dr-
žava z bogatimi obmorskimi
tradicijami. Nikoli pa ni imela
močne trgovinske mornarice. O
ladjedelniki industriji v stari
Jugosloviji skoraj ne moremo
govoriti. Od Avstro-Ogrske je
podedovala 35 večjih in manj-
ših ladij, pozneje pa jih je ku-
pila okrog 50. V začetku druge
svetovne vojne je imela Jugo-
slavija 400.000 bnt trgovinskega
ladstva. Okupator je zaplenil
8 ladij, druge pa so ostale v
vohah zavezniških in nevtral-
nih držav. Samo do aprila 1941
je bilo pokopanih 12 jugoslov-
anskih ladij, med vojno pa še
42. Po osvoboditvi je imela Jugo-
slavija le tri majhne trgovin-
ske ladje, ki so lahko vozile
tudi čez morje.

PREJELI SMO:

HISTORIJA
DIPLO
MACIJE

Historija diplomacije. U re-
dakciji akademika V. P. Po-
stoljaka. V dveh knjigah, treh
zvezkih. Prevedli Mate Malinar
(I. zv.), Vladimir Babić (II.
zv.), Jožin Horvat (III. zv.).
Matica Hrvatska, 1951.

Slovenski čebelar. Glasilo
zvezke čebelarstva. Glasilo
Slovenstva, št. 5-6, letnik LIII.
Ljubljana, 1951.

Hmetelj. Glasilo Hmeteljske
zadruge v Zalcu. Leto VI, št. 8.

Poslani zbornik. Službeno gla-
silo Društva PTT Ljubljana.
Letnik V, št. 14-15.

Zvezki. Časopis za knji-
ževnost, umetnost. Leto VII, št.
6, Zagreb.



Pogled izpred vhoda v Sindikalni dom, v katerem uživajo svoj počitek tudi mnogi delavci iz Trsta.

Desetletnica motorjev
na reakcijski pogon

Danes je An-
glij na vo-
dilnem mestu v svetu s svojimi na-
črti za letala na reakcijski pogon

Pred desetimi leti, in sicer
15. maja 1941, se je v ang-
lskega letalskega Cranwella prvič
dvignilo letalo na reakcijski
pogon. E 28/39 Gloster-Whit-
tle. Njegova označba nam po-
kazuje, kdo ima največji zaslug
za njegovo izumiteljstvo, ki je iz-
delal in letelico njegove iznaj-
dbe. Pogosto slišimo, da so
Nemci ali Italijani prvi letali-
sko društvo svoj obliki zbori,
ga je redno prijavilo oblastem,
ki so prijavile sprejete brez ka-
kega ugovora. Sebe naknadno
pa je varnostna direkcija naka-
rala akte in tako ugotovi-
la, da je bilo društvo prav-
zaprav l. 1941. razpuščeno. Za-
temu da je po letu 1941. razpu-
ščeno društvo, naj kljub temu
da je že potekel rok za reakti-
vizacijo v času nacizma razpuš-
čenih društev, vendar
prosi za ponovno priznanje. Ko
pa je Slovensko šolsko društvo
to prošnjo vložilo, jo je var-
nostna direkcija odbila z ute-
meljitvijo, da je rok - že po-
teklo. Slovensko šolsko društvo
je zaradi tega prišlo na
notranje ministrstvo na Dunaju
in opozorilo, da je po krivdi
oblasti zamudilo rok za reakti-
vizacijo. Notranje ministrstvo
pa tega ni upoštevalo, ampak
je potrdilo odlok koroške var-
nostne direkcije in poleg tega
je še dodalo, da varnostna di-
rekcija itak ne bi mogla reakti-
vizirati društva, ki ga ni raz-
pustila nacistični komisar za dr-
štvo l. 1939, kajti le za društva,
katere je razpustil ta komisar,
je bilo mogoče doseči zdaj po-
novno reaktivacijo.

V tej zmešnjavi se prav res

zlasti, odkar se je začel tudi
znameniti Arthur Tedder za za-
nimati za to iznajdbo. Avgusta
meseca leta 1939 je vlada do-
volila letalski družbi «Gloster»,
da napravi načrt za letalo E
28/39 z motorjem, ki ga je
iznašel Whittle, W. G. Carter,
ki je risal ta načrt, je tako-
le pripraveval o svojih vti-
stih, ki jih je ranj napravila
Whittlejeva delavnica v stari
lilarni v Lutetvoru, ko jo
je prvi obiskal:

«Ta prvi stroj na reakcijski
pogon se je zdel na prvi po-
gled zelo čuden in malo pre-
pričevalen. Nekateri njegovi
deli so bili popolnoma razar-
jeni od velike toplote in mo-
snosti, ki ga je izželela. Za-
radni poskušani let, ki sta ga izve-
dela poveljnik Whittle in poro-
čnik P.E.G. Sayer, so izbrali le-
tališče Cranwella, kjer je
Whittle začel s svojimi raz-
iskovanji, predvsem zaradi
dolžine tega letališča. Dne 15.
maja 1941 ob 7.40 uri zvečer,
je Sayer vzletel z novim mo-
torjem na reakcijski pogon.
Poskusni let je trajal 17 mi-
nut. Ko je Sayer izpolnjeval
tiskovino za svoje poročilo o
izvršenem poskusnem poletu,
je na njej prečrtal besedilo
«propeler» in napisal: «za ta
pogon ni potreben noben pro-
peler».

Vse naslednje leto so nade-
ljali s poskusnimi poletmi,
dokler niso spomladani leta 1943
izdelali drugo letalo, z močnej-
šim motorjem, ki je preletelo
Anglijo in ki so si ga ogledali
tudi Churchill in drugi ang-
lskega glavnega stana za le-
talstvo.

Medtem so v Ameriki mrz-
lično delali na strojih na reak-
cijski pogon in se pri tem

vzgojevali nad vzorcem Whit-
tlejevega motorja, ki so ga leta
1941 poslali v Združene države
Angelsko vojaško letalstvo
(RAF) pa je dalo izdelati lov-
sko letalo na reakcijski po-
gon, ki je bilo pozneje ur-
vrščeno med vojno letalstvo pod
imenom «Meleor». V januarju
leta 1944 sta Anglija in Ame-
rika prvič uradno objavili, da
razpolagata z letali na reakcijski
pogon.

Zadrem desetletje so se
stroji na reakcijski pogon tako
hitro razvili kot redkokda-
kateri druga tehnična iznajdba.
Sir Frank Whittle, ki je bil se
leta 1941 podpredsednik ang-
lskega letalskega letalstva
(RAF), je danes strokovni sve-
tovalček angleške družbe za zra-
čno plovbo B.O.A.C., ki si pri-
zadeva organizirati po vsem sve-
tu redne letalske proge z le-
tali na reakcijski pogon («Comet»).

Whittlejevo letalo «Gloster-
E 28/39» pa sedaj uživa
sveto zasluženo počitek v le-
talskem oddelku angleškega
Znanstvenega muzeja v South
Kensingtonu.

Odločilna vloga letalskih
strojev na reakcijski pogon
prihaja vedno bolj do izraza
tudi na področju civilnega le-
talskega prevoza. Danes je An-
glija na vodilnem mestu v sve-
tu s svojimi načrti za letala
na reakcijski pogon za mirno-
dobno letanje in izdeluje v ta
namen vedno močnejše stroje.

Nedvomno bodo sčasoma tu-
di druge vrste letalstva nado-
stavile sedanjo turistično na-
pln, na primer raketa motor,
da ne omenjamo drugih. Ven-
dar pa bo turizma na plin še
dolgo ohranila svojo častno me-
sto na področju civilnega le-
talskega prevoza. Kar igra vlogo
v gospodarstvenosti glavnega vloga.
Tako bodo strokovnjaki za
reakcijski pogon, ki so dosegli
že izredne uspehe, še dolgo na-
dajevali s svojimi raziskova-
njami.

Vse naslednje leto so nade-
ljali s poskusnimi poletmi,
dokler niso spomladani leta 1943
izdelali drugo letalo, z močnej-
šim motorjem, ki je preletelo
Anglijo in ki so si ga ogledali
tudi Churchill in drugi ang-
lskega glavnega stana za le-
talstvo.

Medtem so v Ameriki mrz-
lično delali na strojih na reak-
cijski pogon in se pri tem

vzgojevali nad vzorcem Whit-
tlejevega motorja, ki so ga leta
1941 poslali v Združene države
Angelsko vojaško letalstvo
(RAF) pa je dalo izdelati lov-
sko letalo na reakcijski po-
gon, ki je bilo pozneje ur-
vrščeno med vojno letalstvo pod
imenom «Meleor». V januarju
leta 1944 sta Anglija in Ame-
rika prvič uradno objavili, da
razpolagata z letali na reakcijski
pogon.

Zadrem desetletje so se
stroji na reakcijski pogon tako
hitro razvili kot redkokda-
kateri druga tehnična iznajdba.
Sir Frank Whittle, ki je bil se
leta 1941 podpredsednik ang-
lskega letalskega letalstva
(RAF), je danes strokovni sve-
tovalček angleške družbe za zra-
čno plovbo B.O.A.C., ki si pri-
zadeva organizirati po vsem sve-
tu redne letalske proge z le-
tali na reakcijski pogon («Comet»).

Whittlejevo letalo «Gloster-
E 28/39» pa sedaj uživa
sveto zasluženo počitek v le-
talskem oddelku angleškega
Znanstvenega muzeja v South
Kensingtonu.

Odločilna vloga letalskih
strojev na reakcijski pogon
prihaja vedno bolj do izraza
tudi na področju civilnega le-
talskega prevoza. Danes je An-
glija na vodilnem mestu v sve-
tu s svojimi načrti za letala
na reakcijski pogon za mirno-
dobno letanje in izdeluje v ta
namen vedno močnejše stroje.

Nedvomno bodo sčasoma tu-
di druge vrste letalstva nado-
stavile sedanjo turistično na-
pln, na primer raketa motor,
da ne omenjamo drugih. Ven-
dar pa bo turizma na plin še
dolgo ohranila svojo častno me-
sto na področju civilnega le-
talskega prevoza. Kar igra vlogo
v gospodarstvenosti glavnega vloga.
Tako bodo strokovnjaki za
reakcijski pogon, ki so dosegli
že izredne uspehe, še dolgo na-
dajevali s svojimi raziskova-
njami.

Vse naslednje leto so nade-
ljali s poskusnimi poletmi,
dokler niso spomladani leta 1943
izdelali drugo letalo, z močnej-
šim motorjem, ki je preletelo
Anglijo in ki so si ga ogledali
tudi Churchill in drugi ang-
lskega glavnega stana za le-
talstvo.

Medtem so v Ameriki mrz-
lično delali na strojih na reak-
cijski pogon in se pri tem

vzgojevali nad vzorcem Whit-
tlejevega motorja, ki so ga leta
1941 poslali v Združene države
Angelsko vojaško letalstvo
(RAF) pa je dalo izdelati lov-
sko letalo na reakcijski po-
gon, ki je bilo pozneje ur-
vrščeno med vojno letalstvo pod
imenom «Meleor». V januarju
leta 1944 sta Anglija in Ame-
rika prvič uradno objavili, da
razpolagata z letali na reakcijski
pogon.

Zadrem desetletje so se
stroji na reakcijski pogon tako
hitro razvili kot redkokda-
kateri druga tehnična iznajdba.
Sir Frank Whittle, ki je bil se
leta 1941 podpredsednik ang-
lskega letalskega letalstva
(RAF), je danes strokovni sve-
tovalček angleške družbe za zra-
čno plovbo B.O.A.C., ki si pri-
zadeva organizirati po vsem sve-
tu redne letalske proge z le-
tali na reakcijski pogon («Comet»).

Whittlejevo letalo «Gloster-
E 28/39» pa sedaj uživa
sveto zasluženo počitek v le-
talskem oddelku angleškega
Znanstvenega muzeja v South
Kensingtonu.

Odločilna vloga letalskih
strojev na reakcijski pogon
prihaja vedno bolj do izraza
tudi na področju civilnega le-
talskega prevoza. Danes je An-
glija na vodilnem mestu v sve-
tu s svojimi načrti za letala
na reakcijski pogon za mirno-
dobno letanje in izdeluje v ta
namen vedno močnejše stroje.

Nedvomno bodo sčasoma tu-
di druge vrste letalstva nado-
stavile sedanjo turistično na-
pln, na primer raketa motor,
da ne omenjamo drugih. Ven-
dar pa bo turizma na plin še
dolgo ohranila svojo častno me-
sto na področju civilnega le-
talskega prevoza. Kar igra vlogo
v gospodarstvenosti glavnega vloga.
Tako bodo strokovnjaki za
reakcijski pogon, ki so dosegli
že izredne uspehe, še dolgo na-
dajevali s svojimi raziskova-
njami.

Vse naslednje leto so nade-
ljali s poskusnimi poletmi,
dokler niso spomladani leta 1943
izdelali drugo letalo, z močnej-
šim motorjem, ki je preletelo
Anglijo in ki so si ga ogledali
tudi Churchill in drugi ang-
lskega glavnega stana za le-
talstvo.

Medtem so v Ameriki mrz-
lično delali na strojih na reak-
cijski pogon in se pri tem

vzgojevali nad vzorcem Whit-
tlejevega motorja, ki so ga leta
1941 poslali v Združene države
Angelsko vojaško letalstvo
(RAF) pa je dalo izdelati lov-
sko letalo na reakcijski po-
gon, ki je bilo pozneje ur-
vrščeno med vojno letalstvo pod
imenom «Meleor». V januarju
leta 1944 sta Anglija in Ame-
rika prvič uradno objavili, da
razpolagata z letali na reakcijski
pogon.

Zadrem desetletje so se
stroji na reakcijski pogon tako
hitro razvili kot redkokda-
kateri druga tehnična iznajdba.
Sir Frank Whittle, ki je bil se
leta 1941 podpredsednik ang-
lskega letalskega letalstva
(RAF), je danes strokovni sve-
tovalček angleške družbe za zra-
čno plovbo B.O.A.C., ki si pri-
zadeva organizirati po vsem sve-
tu redne letalske proge z le-
tali na reakcijski pogon («Comet»).

Whittlejevo letalo «Gloster-
E 28/39» pa sedaj uživa
sveto zasluženo počitek v le-
talskem oddelku angleškega
Znanstvenega muzeja v South
Kensingtonu.

Odločilna vloga letalskih
strojev na reakcijski pogon
prihaja vedno bolj do izraza
tudi na področju civilnega le-
talskega prevoza. Danes je An-
glija na vodilnem mestu v sve-
tu s svojimi načrti za letala
na reakcijski pogon za mirno-
dobno letanje in izdeluje v ta
namen vedno močnejše stroje.

Nedvomno bodo sčasoma tu-
di druge vrste letalstva nado-
stavile sedanjo turistično na-
pln, na primer raketa motor,
da ne omenjamo drugih. Ven-
dar pa bo turizma na plin še
dolgo ohranila svojo častno me-
sto na področju civilnega le-
talskega prevoza. Kar igra vlogo
v gospodarstvenosti glavnega vloga.
Tako bodo strokovnjaki za
reakcijski pogon, ki so dosegli
že izredne uspehe, še dolgo na-
dajevali s svojimi raziskova-
njami.

JAWAHARLAL NEHRU

«Jel bom po načrtani poti - za re-
šitev Indije, za rešitev celega sveta»

Jawaharlal Nehru se je ro-
dil 1890. leta kot sin ugledne
braminske družine v Kašmiru.
Jawaharlal pomeni dobesedno
«dragulj Indije»; ime Nehrujev
je pomenilo za narod že od ča-
sov njihovega bivališča v Al-
lahabadu plemenitost in boga-
stvo.

Bogastvo njihovega bivališča
je v marsičem prekašalo mo-
gočne palače maharadžev. Ko
je bil Jawaharlal star petnajst
let, ga je oče, Anand Bhawar
poslal v Anglijo na študij. V
Londonu in Cambridgeu je do-
visil univerze in je zahajal v
napredne družbe, kjer je svoje
znanje dopolnjeval in po-
glabljal.

Po sedmih letih odsotnosti
se je leta 1912 vrnil v Indijo,
kjer je še štiri leta živel brez-
skrbno življenje, dokler ni po-
stal pribojnik Mahatme in se
je odpovedal vsem privilegijem.

Nehruju ostane postokrajna
ljubezen za reodvisnost Indije,
spoštovanje do Gandhija, ne-
na ljubezen njegove male In-
dije, zadnje, ki je ostala - še
svobodna - in kateri je posve-
til potem svojo prvo, čudovi-
tovna sveta. Če pomislimo, da
je bilo to delo sestavljeno skoraj
brez dokumentacije, samo
na osnovi spominov na študij
v Angliji, se moramo čuditi.
Nehrujeva Zgodovina sveta je
danes cenjeno delo, ki se čita
z enako ljubeznijo in zaniman-
jem, ki ga zbujajo prav tako
slavne zgodovine Van Loona
ali Ribarda. V samoti je doze-
rel njegova priprava in se
prekalila njegova volja; v žrt-
vovanju in trpljenju se je nje-
govih dvignil do orjanske ve-
ličine. Koliko krat se sklicuje
na Gandhija! «Prezvebam nase
nalogo, da vodim borbo niti
kot voditelj rdi kot krmar,
temveč kot ponižni služabnik
indijske stvar». «Te borbe ne
pričevam zaradi osebnih so-
vrstov, toda nikakor ne mo-
rem - zaradi ljubezni ali pri-
jateljstva - preprečiti, da ne
bi moj notranji glas govoril.
«Če bi vsi Združeni narodi in
deva organizirali po vsem sve-
tu redne letalske proge z le-
tali na reakcijski pogon («Comet»).

Whittlejevo letalo «Gloster-
E 28/39» pa sedaj uživa
sveto zasluženo počitek v le-
talskem oddelku angleškega
Znanstvenega muzeja v South
Kensingtonu.

Odločilna vloga letalskih
strojev na reakcijski pogon
prihaja vedno bolj do izraza
tudi na področju civilnega le-
talskega prevoza. Danes je An-
glija na vodilnem mestu v sve-
tu s svojimi načrti za letala
na reakcijski pogon za mirno-
dobno letanje in izdeluje v ta
namen vedno močnejše stroje.

Nedvomno bodo sčasoma tu-
di druge vrste letalstva nado-
stavile sedanjo turistično na-
pln, na primer raketa motor,
da ne omenjamo drugih. Ven-
dar pa bo turizma na plin še
dolgo ohranila svojo častno me-
sto na področju civilnega le-
talskega prevoza. Kar igra vlogo
v gospodarstvenosti glavnega vloga.
Tako bodo strokovnjaki za
reakcijski pogon, ki so dosegli
že izredne uspehe, še dolgo na-
dajevali s svojimi raziskova-
njami.

Vse naslednje leto so nade-
ljali s poskusnimi poletmi,
dokler niso spomladani leta 1943
izdelali drugo letalo, z močnej-
šim motorjem, ki je preletelo
Anglijo in ki so si ga ogledali
tudi Churchill in drugi ang-
lskega glavnega stana za le-
talstvo.

Medtem so v Ameriki mrz-
lično delali na strojih na reak-
cijski pogon in se pri tem

vzgojevali nad vzorcem Whit-
tlejevega motorja, ki so ga leta
1941 poslali v Združene države
Angelsko vojaško letalstvo
(RAF) pa je dalo izdelati lov-
sko letalo na reakcijski po-
gon, ki je bilo pozneje ur-
vrščeno med vojno letalstvo pod
imenom «Meleor». V januarju
leta 1944 sta Anglija in Ame-
rika prvič uradno objavili, da
razpolagata z letali na reakcijski
pogon.

