

Bodo Francozi mogli zdržati?

Še slab mesec in že bo leto, kar je v Franciji prišlo do velikih dogodkov. Če bi hočemo napraviti obračun o dohodnih uspehih, bi ne bila bilanca pravih ne preveč pozitivna, razen morda v eni stvari — v trdnosti valute, v francoskem franku. Da smo pa na jasnem, tega uspeha ne smemo toliko pripisovati francoskim gospodarstvenim uspehom, pač pa raje do pred letom dni je francoski frank v tujini izgubljen in nihče ni več rad sprejel. Danes pa je trdnost, skoraj že trden in francoski zunanjetrgovinska bilanca je postala pozitivna. Če Francozka vlada je začela odplačevati številne dolge, ki so jih zapustile prejšnje vlade.

To je vsakega pozitivno, kadar bi s tem še ne mogli reči, da je finančno stanje Francozje zdravo. Seveda so možne komplikacije, ki celo iz kolikone. Sele proučimo, kaj bi utemljeno lahko rekli, da se bodo Francozi v naslednjem letu ali v naslednjem letu.

Kot smo v tej kratki analizi videli, bi bilo prezagod peti hvalnico. Nasprotno. Če je prišlo do sedanje stabilizacije franka, je do nje prišlo iz povsem naključnih in se od daleč ne dokončnih razlogov. V kolikor ne bo prišlo do novih, korenitejših sprememb, bo operacija ozdravitve francoskih finančnih in gospodarskih gospodarstva verjetno kmalu spet pred nepremostljivimi težavami.

Posebno bi znanlo na to vplivati osnovno francosko vprašanje — vprašanje Alžira. Še zbirski stroški za oboje, vendar in za vzdrževanje pol milijona francoskih vojakov v Afriki predstavljajo za Francijo izredno breme, pa čeprav so ti stroški že vrsto let nekakšna stalna in enunajna postavka francoskega proračuna. In ta postavka ni malenkostna. Po ocenah strokovnjakov francoske socialistične stranke znaša ta postavka 300 milijard frankov na leto. To je velika vsota, posebno če jo primerjamo z nekaterimi drugimi proračunskimi postavkami. Francoski ekonomski in socialni skladi v proračunu znaša za leto 335 milijard frankov. Sklad za stanovanjsko zgradnjo znaša 190 milijard frankov. Afrika pa stane 900 milijard frankov. Če pa k temu 900 milijard dodamo še 350 milijonov dolarjev, kolikor izgubi francosko gospodarstvo zaradi tega, ker je del francoske industrije zasedena z vojaško proizvodnjo za Alžir, potem nam je jasno, kolikone je nesorazmerje med nerentabilnimi stroški Afrike in med potrebami in zmogljivostjo francoskega gospodarstva.

Francoski sicer računajo s saharško nafto, ki naj bi vse te stroške poplačala. Toda saharška nafta je še globoko pod zemljo in kar je priteče, je zelo draga in težko jo je spraviti do pristanišč v Sredozemlju. Vprašanje je, ali bo francosko gospodarstvo sposobno zdržati toliko proračunsko obremenitev vse do tega, ko se bo Sahara začela v zadostni meri odplačevati. In še važnejše je, ali bo francosko ljudstvo voljno čakati do tedaj, ko pa že vidimo, da petični Francozi začenejo postajati skeptični. Sicer pa tudi De Gaulle začenja postajati manj zaupanja vreden človek. Frank se v tej tekmi s časom še dobro drži. Tu bi francosko ljudstvo se dobro drži. Vprašanje je, ali bo razmere dopuščale, da bo sta dva elementa dolgo zdržala...



Invalidski pevski zbor bo bivšim kraljevskim dvorcem v Sinaji, ko je v letu 1954 bil na turneji po Romuniji

NA POIZKUSNEM POLETU Z LETALOM «CARAVELLE» Francoska letalska industrija se je uvrstila med najboljše

Glavne prednosti tega letala so položaj motorjev, njegova «gibčnost», ekonomičnost in varnost letenja zaradi izpopolnjene gradnje

Od 5. maja dalje bodo na progi med Parizom in Carigradom uvedli novo letalsko progo ali bolje v promet bodo došli nova potniška letala vrste «Caravelle». Gre za dvomotorno reakcijsko potniško letalo družbe Air France, ki bo prvo potniško letalo na reakcijski pogon v Zahodni Evropi. Pot od Pariza do Carigrada bo trajala le 7 ur in pol in to v šestih tri vršnih postankih v Milanu, Rimu in Atenah. Kdor je letel na tej progi in s tem novo letalo pri poizkusni vožnji, zatrjuje, da je letalo «Caravelle» odlično, posebno kar se tiče udobnosti, ki jo nudi potniku. Po svoji gradnji je letalo «Caravelle» eno najboljših in najbolj ocenjenih potniških letal in to tako po svoji načrtni strukturi, kot tudi glede na podrobno izdelavo, na izbiri nameščenih motorjev, in končno tudi kar se tiče trdnosti letala, torej varnosti letenja. Francoska družba Sud Aviation se je z gradnjo tega letala uvrstila med najbolj priznana imena vse svetovne letalske industrije, ki izdeluje letala za civilni promet. Ob tem bodo dodali, da posamezne dele letala grade tudi v italijanskem podjetju FIAT.



V takem položaju v višini 6. nadstropja je ostal tri ure neki gost hotela v San Franciscu, ko se je zaradi požara v svoji sobi skušal rešiti skozi okno

Londonska filharmonija v Ljubljani

Ljubljanski festival se je v slovenskem kulturnem življenju že uveljavil, čeprav mu vsako leto vedo oditi to in ono pomankljivost. V letošnjih mesecih, ko se zapro vrata gledališčnih in koncertnih dvoran, ta festival nadaljuje kulturno dejavnost slovenske prestonice. V tem intermezzu med dvema sezonama privabljajo v Križanke na tisoče do mladih in iz leta v leto znatneje število tujcev, ki se v teh mesecih nadevajo Ljubljani.

Invalidski pevski zbor slavi 15-letnico obstoja

V maju bo nastopil v Križu in na Opčinah

21. aprila letos bo poteklo 15 let, odkar je bil v mali vasi Planini, na južnem pobočju slovičega Roge ustanovljen Invalidski pevski zbor. Zbor so ustanovili partizanjski ranjenci, ki so iz raznih partizanjskih bolnišnic prišli semkaj na okrevanje. Prvi zbor je štel 17 članov. Njegovo vodstvo pa je prevzel poznani skladatelj Karel Pahor.

Ob nenehnih bolečinah, ki nikomur od njih niso priznale, so ranjenci že s tem dnem začeli pridno vaditi nove partizanske pesmi. Običajna partizanska žilica, ki je po zatrtjevanju skladatelja Pahorja ob rahlem udarcu slučajno zazvenela v bližini note «av», je služila kot instrument za intonacijo in hkrati tudi kot taktirka. Mesec dni kasneje, 22. maja 1944, je novoustanovljeni partizanski pevski zbor že odjadrnil v dolino ter imel v Semicu prvi javni nastop. Sicer pa ta pot-ni bila ravno lahka, saj je med člani zbora bilo dokaj hudih invalidov, ki pa so jih bližnji VOS-ovci kaj hitro in varno pripeljali v sam Semic. Od tega dne dalje so se nastopi vrstili drug za drugim. Partizanska pesem, zapeta iz ust izkušnih borcev, ranjenec in invalidov, je šla od ust do ust. Junaški ranjenci so s to pesmijo navduševali borce številnih brigad preden so odhajali v nove hude borbe in jih zopet odčakali ob vrtnitvi z zmagovalnimi pohodi. Ozdravljeni ranjenci so se vračali znova v brigade, v zbor pa so znova in znova prihajali novi in novi. Končno je bil zbor formiran kot borbeno enota, ki je poleg dirigenta imela tudi svojega komandirja in komisarja. Zbor je doživljal vselej in srečne dni, pa tudi žalostne in trpe, saj je končno odpeval tudi poslednje pesmi najbolj junaških partizanov, ki so žrtvovali svoje življenje kakor so bili komandant France Rozman-Stane in legendarni španjski borec Marok. V teh burnih dneh ko je bil sleherni človek in borec potoben še na deset in deset drugih mestih je zbor menjal tudi svoje vodstvo. Za Karla Pahorjem so njegovo vodstvo prevzeli še Pavel Sivc, Ciril Cvetko in celo Janez Kuhar, ki je hkrati postal že legendaren spremljevalec zbora s harmoniko vse do današnjih dni.

Tik pred osvoboditvijo je Invalidski pevski zbor odpoval iz Bele krajine v Italijo in ponese močeno partizansko pesem med tamonje jugoslovanske in italijanske borce-ranjence. Zbor je nastopil v več mestih južne Italije, a 15. aprila 1945 se je znova vkrkal na ladjo «Ljubljana», ki ga je prepeljala do Visa in od tam v Dalmacijo. V Novem mestu je dohitela svoboda, ki so jo takoj proslavili s svojim nastopom, nepopisno pozdravljeni od osvobojenega ljudstva in borcev, ki so nadaljevali svoj zmagoviti pohod proti Istri in Trstu. Zbor je dočkal in počastil tudi osvoboditev številnih mest in končno tudi bele Ljubljane. Po dneh veselja razpoloženja so se ranjenci vendarle razšli, hiteč na svoje domove, do svojih dragih, od katerih se imajo niso vrnil. Zbor se je za kratek čas razšel, toda kaj kmalu je bil znova ustanovljen in njemu

Ti podatki veljajo za letalo, ki bo stopilo v promet prihodnji mesec. V gradnji pa imajo že nova letala z izboljšanimi motorji, katerih sunek bo po 5217 kg, zaradi česar se bo maksimalna brzina novih letal «Caravelle» povečala na 845 km na uro, normalna brzina pa na 800 km na uro. Če te brzine primerjamo z brzina močnih ameriških strimotornih reakcijskih letal, ki so dosegla tudi 1000 km na uro, se zdi, da je francosko letalo «Caravelle» nekoliko počasno, toda «Caravelle» je zamišljeno kot letalo za srednje in krajše proge, kjer brzina 1000 km na uro ne pride niti v poštev, ker je letalo na kratkih progah ne more niti razviti. Pri takih letalih pride bolj v poštev njegova gibčnost, to se pravi njegova sposobnost naglega vzleta in naglega pristanka. Reakcijski motorji imajo namreč svoj največji ekonomski učinek na velikih višinah. Cim nižje letalo leti, temveč goriva porabi, zato se mora letalo naglo dvigniti in v najkrajšem času pristati. Cim več je letalo povzpe v svojo ekonomsko višino, tem večji je lahko njegov radius ali tem manjši so njegovi potni stroški. Nagel vzpon bi sicer mogel vplivati na udobje potnika, toda pri gradnji letala «Caravelle» je bilo to tako dobro rešeno, da se nagel vzpon in naglo padanje niti ne opazi. Treditev notranjega pritiska je takšna, da se v kabini za potnike pri 10.000 metrih višine čuti enak pritisk, kot ga čutimo, če se povzpemo na 1500 metrov visoko goro.

Letalo «Caravelle», ki bo začelo svojo redno progo 5. maja letos, sprejme 70 potnikov prvega in tako imenovanega turističnega razreda, vendar ni med tema dvema razredoma nobene razlike v ceni, ker je bilo sklenjeno, da se razlika uvede le na letalih, ki jih poganjajo štirje motorji. To je poleg že naštetih še ena prednost tega novega potniškega letala, s katerim se Francozi predstavljajo svetovni letalski industriji in letalskemu potniškemu prometu. Vse te prednosti bi znale imeti precej odmeva tudi v drugih letalskih industrijah in tudi pri drugih letalskih družbah.



Sinagoga Beth Shalom v Parku, ki je delo pred kratkim umrlega slovitega arhitekta Franka Lloyda Wrighta

HOROSKOP ZA DANES

OVEN (od 20. 3. do 21. 4.) — Vse, kar gojite v sru, se bo v kratkem uresničilo. BIK (od 22. 4. do 20. 5.) — Skušajte izboljšati svoj način življenja, pri tem pa ne smete zapadati v malodušje. DVOJČKA (od 21. 5. do 22. 6.) — Naleleti boste na ovire, toda uspešno vam bo premagati tekmence. RAK (od 23. 6. do 22. 7.) — Prišli boste navzkriž s prijateljem, toda zadeva se bo kmalu poravnala. LEV (od 23. 7. do 22. 8.) — Ugotovili boste, da so bili vaši sumi posev nemutelemjeni. DEVICA (od 23. 8. do 22. 9.) — Bodite skrajno rezervirani, kajti utegnute obžalovati svoje preveliko zapanje. VEŠNICA (od 23. 9. do 22. 10.) — Izvirna poteza v znanju nekoga novega prijatelja vas bodo navdušili. SKORLIJON (od 24. 10. do 22. 11.) — Ne podajate se na potovanje, če si hočete prihraniti neprijetno presenečenje. STRELEC (od 23. 11. do 20. 12.) — Neka oseba, ki jo imate priliko pogosto srečati, bo postala za vas nenadno priročna.



Postuj, sinko, s teboj hočem spregovoriti respol.

