

če 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 preseгла. 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 Italjanov 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 poizkusili 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 odvaja 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 Zeppelini 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 neznošno 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 štelo 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 progih, 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 Tiskarno sv. Cirila v Mariboru.**

**Pod Himalajo.** Ob ustanovitvi jugoslovanske misijonske pokrajine Družbe Jezusove v Bengali. Napisal Stanko Podežaj 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!»