

do rta Sewerny ob obali Ledenega morja, da bi prinesel pomoč ladji »Nanuk«, ki je tičala zamrznjena v ledu. Aeroplan je ponesrečil in sta se ubila znani pilot Eielson s tovarišem. Da bi našla ponesrečenca, sta se trudila dva ruska aeroplana pod vodstvom pilota Crossona. Pomagali sta tudi ladji »Nanuk« ter »Stawropol« s 150 psi. Kljub temu, da je bil mraz 52 stopinj Celzija pod ničlo, štiri metre snega, so vendar le našli ostanke letala in oba mrliča.

Leta 1929 ruska ekspedicija Krasinski s pilotom Kalvica — poleti preko rta Uelen — Sewerny na Wranglovo otočje, kjer so obiskali tamošnjo naselbino Eskimov. Od Wranglovega otoka so leteli preko rta Sewerny—Nišne Holymusk—Ljachow otok Kasačeje v Bulum ob reki Leni. Ta ekspedicija je obiskala vse najbolj severne sibirске naselbine.

Leta 1929 leti Rus Čuhnovski iz Leningrada preko Arhangelska v Ingorški Schar ob Karskem morju. Njegovo letalo je vodilo karavano trgovskih ladij čez led Karskega morja do izliva r. Ob in Jenisej. Ruska pilotka Kalvica ter Čuhnovski sta preletela v poletju 1929 tri četrtine morske obali neizmerne severne Azije.

Leta 1929/29 se je vršila ekspedicija Amerikanca Byrda na južni tečaj. O ekspediciji smo poročali natančno v našem listu. Istočasno z Byrdom se je lotil raziskovanja južnega tečaja pilot Wilkins iz oporišča Deception otočje. Byrdovi in Wilkinsovi poleti po pokrajinah južnega tečaja so se nadaljevali v poletju 1929/30 in prinesli kulturnemu svetu nepregledno važni material za spoznanje ter proučevanje dela sveta ob južnem tečaju.

Doslej se je lotilo raziskovanja severnih in pokrajin krog južnega tečaja: štiri ekspedicije z zračnimi ladjami, oziroma ena z balonom s šestimi voznjaki, preko 30 aeroplanskih z nad 100 poletij. Vsi raziskovalci teh ledenih pokrajin povdarjajo, da so tod nevarnosti, ki presegajo tolikokrat človeške moči. Le pogledjmo na zgoraj povedano in homo dobili: Andrej je izginil z balonom in tremi možmi. Nobile je ponesrečil, ko je srečno prevozil 12 tisoč km. Njegova ponesrečena ekspedicija je zahtevala osem smrtnih žrtev in dva ponesrečenca. Ko so iskali Nobileove raziskovalce, je ponesrečilo še več uglednih oseb, da je pogoltnila cela polomlja 19 življenj.

In zakaj ti napori? Preko severnega tečaja hočejo odkriti na vsak način najkrajšo zračno črto iz Evrope v Ameriko in pod ledeno odejo južnega tečaja pa čakajo odkritja ter dviga od človeške roke — neizmerni zemeljski zakladi.

\*

## Svetu malo znana nesreča.

V kotu, kjer zavije afrikanska vzhodna obal proti jugu, se raztega v notranjost Afrike predvojna nemška kolonija Kamerun, ki je danes angleško-francoska last. Pokrajina je dva in polkrat tolika nego je Nemčija in radi izredno ugodnega podnebja rodovitna na: kavčuku, kakau, olju ter lesu. Pri pametnem izrabljanju naravnih bogastev bo Kamerun kmalu odločujoč tudi na svetovnem trgu. Po koloniji se razteza pogorje, ki sega do morske obale in je najvišja gora visoka 4700 metrov. Afriški pragozd sega do morja, kjer je bajno ležeča izvozna luka Victoria.

Kakor smo že omenili, je Kamerun hribovit in so gore izrecno vulkanskega izvora. Glavni ognjenik se imenuje Fako, je visok 3200 metrov in so se stene žrela že davno — davno zrušile. Znanstveniki trdijo, da je najstarejši vulkan kamerunski Etinde (1715 metrov), ki je začel po desetletnem mirovanju z izbruhom leta 1909. Zopet se je umiril in do nove strašne ognjeniške nezgode je došlo leta 1922. Poročilo o tej nezgodi je malo znano po Evropi, ker edini, ki je opisal izbruh, je bil Šved G. Woldau.

Februarja 1922 so pričeli naznanjati delovanje ognjenikov potresi ter podzemeljska bučanja in gromenja. Do izbruha je prišlo v noči od 2. na 3. februarja. Dne 21. februarja se je odprlo več žrel v pragozdu med Debundscha in Bibundi, dobrih 10 km od morja. Najprej so se dvignili iz žrel do 1000 metrov visoki stebri iz pepela, katere so razsvetljevali bliski. Vmes je vrela iz žrel lava ter se razlivala po pobočjih in uničevala vse, kar je prišlo na pot. Pogled na bruhanje gorečih ter bliskajočih ognjeniških sestavin je bil v noči nekaj nepopisno groznega. Celih 40 km od obali je padal pepelni dež. Reke lave so uničile skrbno obdelane nasade oljnatih palm, kakao je bil ravno v cvetju, ko se je usul nanj pepel, orjaška drevesa so padala in vsi

vrtovi najbolj skrbno obdelane Bibunde farme so bili uničeni.

Pred strašnimi naravnimi prizori so bežale iz pragozdov: antilope, opice ter sloni. Vse je drlo proti morju. Dne 8. marca je dosegla lava morje ter se poglala vanj. Začel se je strahoviti boj ognja ter vode. Oblaki vodne pare so se dvignili kvišku. Vedno nove reke lave so vrele iz novih žrel in 11. marca je drvela lava po vrtovih v širini 300 do 400 metrov in dosegla še isti dan morje, ki se je razgrelo takoj na okolico 1 km na 40 stopinj. Na nekaterih mestih se je porinila lava v morje kot nekak 1000 metrov širok jezik, ki je segal do 200 metrov in dosegel višino šest metrov.

Izbruhi so se polegali toliko, da je bilo mogoče pregledati kraje grozne nesreče še le 19. aprila. Maja je bilo vse uverjeno, da so izbruhi končani in da se bo že vendar enkrat umirilo vulkansko ozemlje. A pričakovanje o pomirjenju se ni uresničilo, ampak se ravno nasprotno ognjeniki zbirali nove zaloge pepela ter lave. Prišlo je do ponovnih groznih prizorov ter opustošenj in je vrela lava v morje 18. junija. Še le po 6 mesečnem bruhanju koncem avgusta so se ognjeniki umirili in počivajo do danes.

Komaj je minula ta nesreča, je prišla deževna doba od junija do novembra. Strašno je bilo in je padlo toliko dežja, da bi stala voda na zemlji, ako bi ne odtekala in ne izhlapela 7 in tričetrt m visoko. Kar sta pustila lava in pepel, to so odnesle povodnji in je bilo popolnoma uničenih 225 hektarjev najbolj skrbno obdelane zemlje.

Kamerunska ognjeniška nesreča ter povodenj sta bili tako silni, da so se upali nemški kolonisti na svoja posestva še le leta 1925.

Zgorajnemu poročilu je še dodati, da so poginile pri vrvenju lave v morje neizmerne količine rib, na milijarde jih je pometala para na suho, kjer je povzročil smrad kužne bolezni.

Lava je porušila na tisoče in tisoče delavskih ter gosposkih hiš, odnesla moste in poljske železnice po svetovno znanih nasadih v Bibundi.

\*

## Iz moderne tehnike.

### Boj letala proti megli.

Največji sovražnik toliko napredujočega zračnega prometa je gosta, neprodna megla. Statistika letalskih nesreč v Evropi izkazuje dejstvo, kako je bila ravno megla po največ vzrok, da je aeroplan ponesrečil. Ako je zašel pilot v megleno plast, ga ta položaj popolnoma zmede, ker zgubi predvsem orientacijo. Rad megle nima nikakega oporišča, ali silni stroj letalo navzgor ali navzdol, ali leti v ravnotežju ali poševno na eni peruti, ali hiti naravnost ali v krogu. Seve ima pri krmilu napravo, za merjenje višine, ki mu kaže, kako visoko v zraku se nahaja. Ako bi se rad rešil meglene plasti, se spusti nižje, na primer na 1000 metrov, kar tudi pokaže visokomer, nikakor pa ne zna, ali sme leteti v tej višini, ne da

## Izjava.

Podpisana Franc Golgranc, stavbenik v Gaberju pri Celju, oziroma v Konjicah in Anton Strašnik, gostilničar v Konjicah obžalujeva vse žalitve, ki sva jih v zvezi z dopisom v »Jutru« z dne 2. marca 1930 iznesla zoper gospoda F. Tovornika, arhidijakona v Konjicah, ker so vsi iznešeni očitki brez vsake podlage in popolnoma neutemeljeni.

Obžalujeva to tembolj, ker vsebujejo ti očitki netakten in nedostojen napad ne samo za osebo prizadetega, ampak tudi za njegov položaj in stan. Gospodu Tovorniku pa se zahvaljujeva, da je umaknil predlog za kaznovanje.

Anton Strašnik, l. r.

Franc Golgranc l. r.

755