

ŽIVLJENJE IN SVET.

Tedenska priloga „Jutra“

Štev 21

V Ljubljani dne 4 junija 1927

Leto I.



Zakaj je zmagal letalec Lindbergh?

Psihotehnično premostrivanje njegovega poleta čez Atlantik.

Senzacija zadnjih dni je polet 25 letnega letalca Lindbergha iz Amerike čez Atlantski ocean v Evropo. Že dolgo ni noben mlad človek postal v 33 urah iz neznanega človeka po vsem svetu popularna osebnost. Za tak uspeh je treba brez dvoma veliko izrednih lastnosti, ki so deloma prirojene deloma privzgojene. Lindberghov zmagoviti polet ni dejanje človeka s povprečnimi telesnimi in duševnimi sposobnostmi.

Pri večjih narodih se s pridom goji tako zvana *psihotehnika*. Tako imenujemo način znanstvenega preiskavanja človekovih splošnih sposobnosti zlasti njegove prirojene inteligence, in specifičnih sposobnosti, n. pr. za kak določen poklic. Vsakomur je znano, da nekateri poklici zahtevajo čisto posebne sposobnosti in kdor jih nima, se v tem poklicu ne obnese. Kakšne sposobnosti ima »junak dneva« Lindbergh?! Berlinski psihotehnik dr. R. H. Schulte je podal strokovno mnenje o pomenu Lindberghovega dejanja s psihotehnične strani. Prepričani, da bo ta *znanstvena* izpopolnitev dnevnih poročil o Lindberghu naše čitatelje zanimala, podajamo izvajanja omenjenega znanstvenika v izvlačku:

Današnji čudeži bodo jutri vsakdanji pojav. Dānes se čudom čudimo, da je pogumen ameriški letalec preletel skoraj z nezadostnimi tehničnimi sredstvi veliki Atlantski ocean. Spričo nepopolnega tehničnega stanja je to dejanje tem pomembnejše, ker so k uspehu veliko pripomogle letalčeve *telesno-duševne sposobnosti*.

Z znanstvenega in praktičnega stališča moramo posebej poudariti, da je zahteval tak čin ogromno energije. Samo lajku se zdi, da je ves uspeh zgolj vprašanje živcev; kdor pa pozna vse psihofizične pogoje, ki jim mora letalec zadostiti, ve, kako in koliko sodelujejo pri poletu tudi čisto fizične sile. Koliko je treba delati z rškami, kako osredotočevati na več točk svojo pozornost in slednjič, kako vplivajo zunanji činitelji (temperatura, zračni pritisk itd.) na dihanje, krogotok krvi in zlasti še na delovanje živcev!

Na nekem predavanju sem ondan omenil, da je delo sportnega in prometnega letalca izredno težavno in na moč odgovorno. Skoraj vsi telesni or-

gani morajo biti zdravi, vrhu tega pa se že v normalnem položaju zahteva velik del duševnih zmožnosti; tem bolj še v kritičnem trenutku. Vse okoliščine kažejo, da Lindberghov čin zares rezultira iz letalčevih izredno razvitih sposobnosti. Razen močne volje, moči in srčnosti so v njem visoko razvita čutila, Lindbergh je bil ves čas nenavadno dolgega poleta navezan na ozek, tesen sedež, raz katerega ni videl direktno prostora pred sabo in je moral leteti bolj »po občutju«. Nепrestano je napegnjal oči, ušesa in tipala, neprenehoma so mu bili v funkciji razni možganski centri: tako je moral paziti na smer leta, smer vetra, položaj letala, stanje raznih merilnih instrumentov; paziti, ali ni morda spodaj na morju kaka ladja, prevdariti možnosti pristajanja in imeti zmerom v ušesih ropotanje motorja; neprestano je moral kontrolirati položaj strojev in vzdrževati ravnovesje.

Ne pozabimo dejstva, da je pri takem poletu absolutno važno, da letalec ne krene z direktne smeri. Že sama pozornost, da sledi zmerom ravni liniji, zahteva toliko energije, da tega navaden lajik sploh ne razume; samo sportni tekmovalci imajo nekoliko pojma. Koliko prevdarjanja, kombinacij in razmišljanja je bilo treba, da je letalec pravilno izkoristil vetrovne toke med Ameriko in Evropo! Nadalje je moral neprestano paziti, da je ostal z letalom v primerni višini, ki jo je moral nadzorovati glede zračnega odpora, vpliva na dihanje itd.

Če se vprašamo, kako lahko človek zmaguje toliko zahtev, ki jih veliko in odgovorno dejanje stavi nanj, moramo pomisliti, kak vpliv ima na človeka pogum, častihlepje, neomajana volja in prevdaren namen, da postavi na kocko vse, kar ima. Sigurno ga k taki izredni napetosti vseh sil vzpodbuja psihična zavest, da ga v duhu spremljajo na poti ogromne mase ljudi dveh kontinentov in nestrpnost pričakujejo rezultatov njegovega odločilnega tveganja in junaškega napora. To je potrdil znani ameriški letalec Aupsorn, ki je tudi dejal, da je v trenutku, ko je stopil v letalo za kako daljšo in nevarno pot, sklenil obračun s svojim življenjem in se dobro zavedel, da »utegne biti konec tragičen.

Podobno psihološko stanje v težavnih in nevarnih trenutkih, ko se zahteva od človeka višek tega kar sploh zmore, opazamo tudi pri posameznikih v vojni, pri raziskovalcih, ki jih žene v nevarnost strastna težnja, koristiti znanosti in se proslaviti, četudi za ceno trpljenja in smrti. Telo in ž njim tudi duševni sestav takih ljudi se nahajata v izredno napeti in koncentrirani pripravljenosti, da se jim zdi potek samega dejanja normalen, avtomatičen, samo ob sebi umeven. Zavedna volja in genijalna intuicija pa to stanje pri mnogih še bolj podpreta.

Vprašanje energije, ki je tolikanj važno pri sportnih tekmovanjih ali pri izvrševanju težkega poklica, dobi v takih izjemnih primerih na videz postransko vlogo. Očividno se pod vplivom zavestnega hotenja ekonomično izrabljajo zadnje rezerve, ki jih v normalnem zavestnem stanju sicer nikoli ne izrabimo. Zanimiv je trenutek, ki se imenuje »smrtna točka utrujenosti«. V tem trenutku začne nastopati strašna utrujenost; razvije se boj na življenje in smrt. Če jo volja premaga, poteka dejanje

mehanično in gladko naprej. Seveda so taki napori iz higijenskih razlogov mogoči le zdaj pa zdaj in imajo prehodni značaj; iz psiholoških razlogov pa lahko človek le enkrat v življenju doseže njih višek. Za nje je treba veliko vnaprejšnjega smotrenega vežbanja; lahkomiselnost jih ne more nadomestiti. Brez dvoma je, da je Lindbergh preletel zadnji del svoje poti »na prazno«, to se pravi: na razpolago je imel zgolj zelo pičlo količino energije, ki jo je izrabljal z največjo varčnostjo. Da bomo razumeli takšno stanje, se spomnimo, kako smo se počutili po več neprespanih nočeh, po izredno dolgih in težavnih vojnih pohodih, po dolgotrajnem in pretiranem poklicnem delu, po rekordnih sportnih tekmah itd.

Sigurno je, da gre velika vloga telesni konstituciji, zdravju, abstinenci v strasteh in uživanju, pa tudi avtosugestiji in morebiti celo fatalističnemu nastroju, ki človeka obvlada. Praktično je važna in priporočljiva hrana, ki vsebuje obilo vitaminov in redilnih soli, poprej pa mora biti telo dodobra založeno z rezervnimi energijskimi zalogami.

Pogoji in način bodočega prekoceanskega prometa.

Nov tip avijonov. — Zračna proga v višini 15 km nad zemljo. — Potovanje v neprodušno zaprtih prostorih z umetnim zrakom. — Plavajoča postajališča na morju.

Na naslovni strani prinašamo sliko slovitnega zmagovalca Lindbergha, čigar ime in sloves pozna skoraj vsak Evropejec, saj gre od ust do ust. Naslednja razprava bo seznanila čitatelja s tehničnimi problemi prekoceanskega prometa.

Ured.

Pred kratkim je pretresla ves svet vest o tragični usodi francoskih letalcev, ki sta se odpravila iz Pariza čez Atlantski ocean, a sta se med potjo ponesrečila. Kje ju je doletela nesreča, ni znano in tudi najbrže nikoli ne bo. Nesrečni izid tega poleta pa ni ustrašil ameriških letalcev, ki so se prav tako pripravljali na to pot v obratni smeri. Zgodovina aeronavtičke beleži namreč pred vsako novo pridobitvijo po en nesrečen, večinoma smrten slučaj. In tako se je zgodilo tudi tu. Francoza Nun-

gesser in Coli sta postala žrtvi prvega ponesrečenega poizkusa. Kmalu nato pa je startal v Newyorku pilot Lindbergh in po 33 urnem letu srečno pristal v Parizu. S tem je aeronavtika napredovala zopet za velik korak.

Težave prekoceanskega poleta.

Kakšen riziko je polet čez Ocean brez pristanka za letalca, priča usoda francoskih pilotov. Ali dosežeš kopno, ali pa pogineš na morju, če te slučajno ne reši kaka ladja. Teža letala, ki jo povzroči največ ogromna množina bencina in olja, doseže namreč tako skrajnost, da bi bila vsaka najmanjša stvar, ki ni neobhodno potrebna, odveč. In tako je zlasti pri živežu. Če se mora letalec spustiti radi defekta na motorju na morje, ima v zalogi hrane za en do dva dni. Ako v teku tega časa ne popravi motorja ali kakega drugega ne-

dostatka, je prepuščen srečni ali nesrečni usodi. Ob lepem vremenu, kadar je morje mirno, se lahko naključni, da ga najde kaka ladja. Kadar pa je morje razburkano, ne more lahna sestava aeroplana kljubovati valovom, ki avion docela razbijejo. Pa tudi majhen čolniček ne more letalcu spričo takih razmer dosti koristiti.

Zato se je treba za vsak tak polet temeljito pripraviti. Predvsem je treba preizkusiti letalo, če je kos težki nalogi. Precej pride pri tem v poštev letalčeva volja, ki si izbere aparat po svojem presodku. Poskrbeti pa mora, da avion ni pretežak, da je pripraven za pristanek na kopnem in na morju, da ima veliko nosilnost in čim večjo hitrost. Seveda je letalo, ki bi imelo vse slične vrline, težko dobiti in ga je treba zato dodobra preizkusiti, kar ni baš lahko.

Dokaj važno vlogo ima motor. Izdelan mora biti najsolidneje da vzdrži lahko do 40 ur v brezhibnem delovanju. Zato je treba vsakovrstnih priprav, samočistilnih in mazilnih naprav. Njegova energija mora biti čim večja, da se zmanjša upor in poveča množina obratov vrtiljaka v določenem času.

Največ prostora in največ teže zavzame bencin in olje, ki pa sta tudi reducirana na najmanjše. Če se torej letalec zadrži preveč časa nad morjem, na primer v megli ali nevihti, mu zmanjka bencina in ne more nadaljevati poti. Bencin mora biti najboljše kvalitete, kakor tudi olje, zakaj oboje vpliva kvarno na motor, če je slabo. — Poleg teh dveh zavzamejo veliko teže razne druge priprave in aparati, tako da je zadnje, na kar more misliti letalec, hrana. Če letalo ni še preobteženo, se lahko preskrbi z dovoljno množino hrane, v nasprotnem slučaju pa se mora omejiti na najpotrebnejše.

Tudi mora biti letalo zgrajeno tako, da lahko kljubuje vremenskim neprilikom, od katerih je tak polet največ odvisen, kajti šele v tem slučaju je uspeh mogoč.

Če bi se torej ozirali na vse te prilike in neprilike zračnega prekooceanskega poleta brez prestanka bi nam še davno ne bilo misliti na redni zračni prekooceanski promet, ki bi se lahko vršil brez nevarnosti. Dandanes pa se moderna tehnika ne ozira na take težkoče in zna ubrati nova pota, ki jo lahko sigurno privedo do njenih smotrov. Tako je izdelal prof. dr. ing. in dr. phil. August von

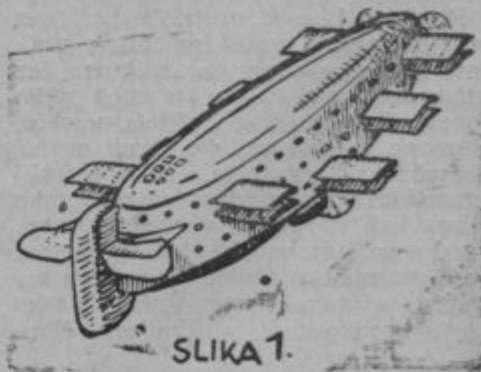
Parseval načrt za tak redni promet od Berlina do Newyorka. Razdalja bi se premerila v 28 urah. Ideja se zdi na prvi pogled neizvedljiva, a je prav lahko izvršljiva, le da bi požrla ogromno množino denarja in bi bil za to potreben ogromen kapital. Na to pa seveda pri sedanjih povojnih razmerah, ko čuti vsaka država še v svojih notranjih zadevah denarne potrebe, ni misliti. V najkrajšem času pa, ko se mednarodno stanje popravi, smemo upati na izvršitev tega načrta, kar bi nam prineslo neizmerne dobrine.

Kako pa naj se vrši tak promet? Po načrtih omenjenega profesorja bi bilo treba uporabiti v ta namen progo, ki bi tekla 15 km nad zemeljsko površino. Zakaj? — Zato, ker se čez sfero vsakdajšnjih vremenskih razmer — oblakov, megle, viharjev, dežja in snega — razteza od višine 10—12 km naprej sfera, tako zvana stratosfera, kjer vlada večno lepo vreme. Tam se lahko letalo ob vsakem času orijentira po solncu in zvezdah in v silno redkem zraku doseže poljubno hitrost.

Ker pa vlada v tisti višavi silen mrz in je zrak zelo razredčen, torej neprikladen za človekovo bivanje, mora biti tako letalo neprodušno zaprto in v notranjosti preskrbljeno z zadostno množino zraka, ki je potreben za vdihavanje.

Sestav letala.

Najtežje pri vsem je, da se zgradi primerno letalo, ki bi se v vsem ujemalo z zahtevami, ki mu jih stavi njegov namen. V Angliji so napravili že več tozadajnih načrtov. Hoteli so zgraditi aeroplan ogromne velikosti, ki bi imel tri nadstropja in osem parov kril, razvrščenih zaporedoma na vseh treh nadstropjih. Njegova oblika bi bila prilagojena hitri vožnji in bi sličila zrakoplovu ali ladji. (Gl. sl. 1.) Toda kmalu se je iz-

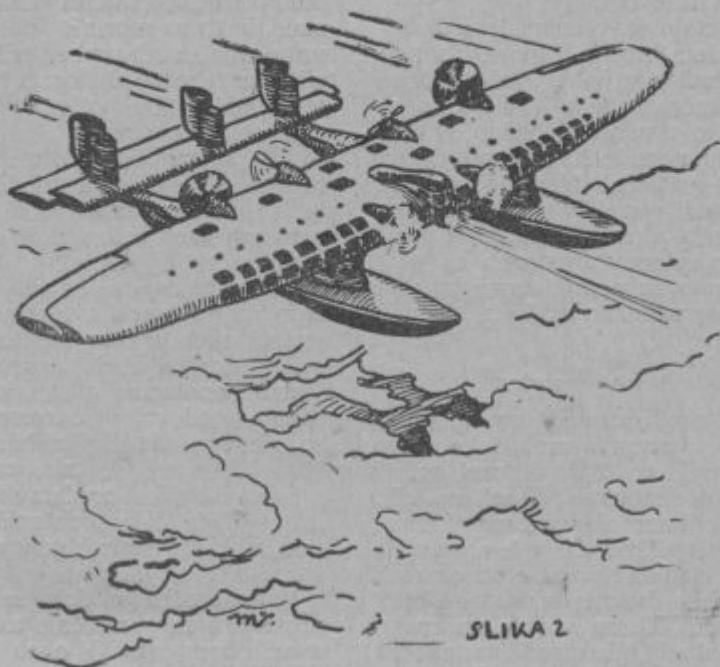


kazalo, da se preveliki aeroplani v zraku niso dobro obnesli, in njih gradnja se je opustila.

Povsem druge smotre je zavzel profesor Parseval. Po izkustvih moderne

zaprta steklena okna nudijo razgled po svetovju. (Gl. sl. 3.)

Prav pri stečiču obeh kril je nameščen močan žaromet-iskalec nad njim pa kabina za vodstvo zrakoplova Vo-



tehnike in aeronavtike je izvršil načrt za aeroplan, ki po svoji obliki precej sliči hidroplanu, le da je dokaj večji in obsežnejši. Poglavitni del tvorijo krila, na katerih so na zgornji strani pritrjeni motorji z vrtiljaki, na spodnji pa dva trupa, ki sta pretvorjena v nekaka čolna, tako da lahko avion pristane na vodi, medtem ko na kopnem ne more. Na nepremični dušilki, ki veže zadaj oba ta trupa, se nahajajo vodilna krmila. (Gl. sl. 2.)

Krila so zgrajena iz močnega ogrodja in lahke kovine in debela nad 2 m. Poleg njih glavnega namena, vzdržati letalo v zraku, nosijo še drugo funkcijo — prostor za kabine in druge prostore za potnike, Obednica, kadilnica in igralnica z biblioteko so nameščene v sredini, kjer se stekata levo in desno krilo, od teh pa se proti krajem vrsté kabine vzdolž hodnika. Vsaka kabina je opremljena z udobnim konfortom in prirejena tako, da služi podnevi kot soba za bivanje, zvečer pa se lahko pretvori v spalnico. Omare in druge potrebščine so nameščene med stenami. Vsaka kabina ima spredaj vhod na hodnik, ki služi tudi kot razgledna veranda. Velika, neprodušna

dilno službo opravljata hkrati dva pilota, ki se v gotovem času izmenjavata z drugima dvema. Posebno službo opravljajo še strojevodje, nadzorovatelji zraka v notranjosti letala, tehniki, kuharji in sluge, tako da znaša službujoče osonbe do 15 mož.

Na zgornji strani kril je nameščenih šest motorjev z vrtiljaki, velikimi 3 do 4 metre. Obratujejo vedno le štirje, tako da sta dva vedno v rezervi, če nastane defekt, ali za izmenjavo. Upravljajo jih strojevodje v zadnjem delu kril. — Krila so zvezana s trupoma po dveh ovalnih stebrih. V teh in v čolnastih trupih so nameščeni tanki za bencin, olje, vodo in stisnjen kisik, katerega oddaja poseben nastavljenec-potom tozadevnih aparatov in merilnih priprav v vse prostore, kjer so ljudje. Tam so tudi akumulatorji, ki preskrbujejo letalo z električno razsvetljavo.

Iz vodilne kabine vodijo močne jeklene žice do vseh krmil. Koncem kril so nameščena krilca za uravnavanje ravnovesja in nagnenja na ovinkih, kakor pri drugih aeroplanih. Na zadnjem koncu obeh trupov pa se nahajajo vodilna krmila. Na vodoravnem dušilcu, ki

veže oba trupa, kakor že omenjeno, je krmilo za uravnavanje smeri navzgor in navzdol, nadalje trije navpični dušilci in na teh tri krmila za uravnavanje smeri na desno in levo.

Vhod v letalo je v enem izmed stebrov, ki vežeta krila s trupom. Tam so nameščeni tudi jako lahki zložljivi čolni in zasilna zračna padala. — Teža vsega letala bi tako znašala približno 50 ton, od katerih jih odpade 20 na letalo, 30 pa na obtežilni material. Med slednjega se mora šteti tudi posadka 15 mož, zaloge bencina in olja, akumulatorji, kisik, hrana, voda in oprava prostorov za potnike, šele nato pa potniki sami, katerih število je preračunano na 50 in slednjič prtljaga in pošta.

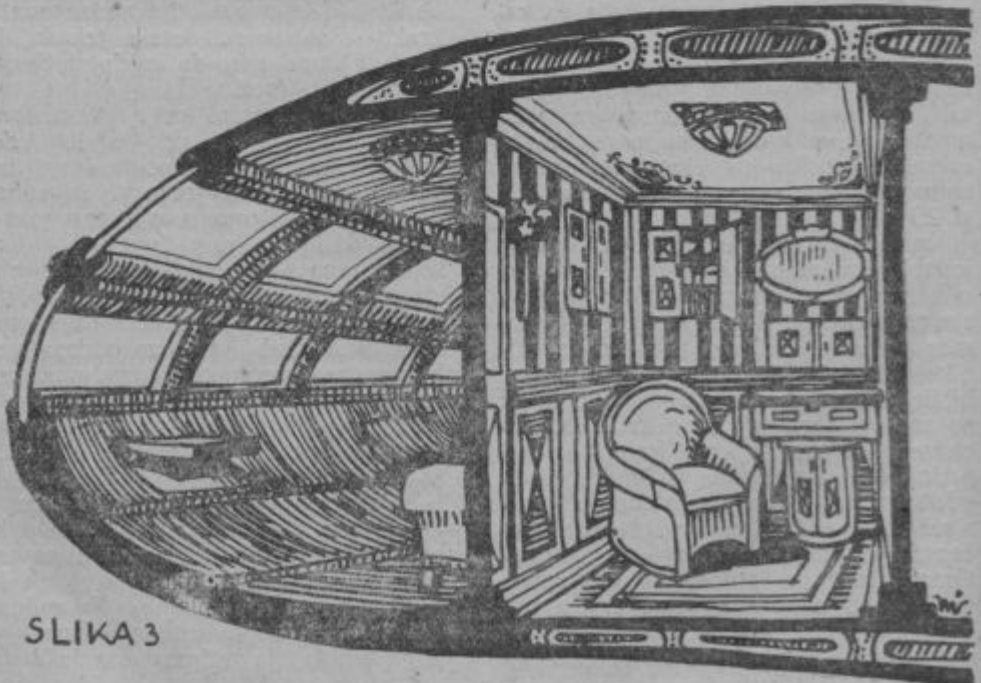
Postaje med poletom.

Vsak tak prekooceanski zračni polet bi se pričel v jutranjih urah, tako da bi pošta in potniki po 28 do 30 urni vožnji drugega dne dopoldne prispeli na cilj. Za start in cilj aeroplana ni videti nikakih prevelikih težkoč. Če je le na razpolago vodna gladina primerne obsežnosti, se avion lahko dvigne in pristane brez težkoč. Toda 30urna vožnja po zraku brez prestanka bi bila utrudljiva tako za potnike, kakor za pilote, pa tudi za motorje. V začetku velika, nato pa zmanjšujoča se zaloga bencina bi neugodno

uplivala na polet. Zdaj pa zdaj se lahko primeri kakšen večji defekt, ki ovira nadaljevanje poti. Skratka — pojavi se vprašanje, kako se izogniti nepretrganemu poletu, kako napraviti med potjo postaje, in to na morju? Tudi rešitev tega vprašanja se zdi precej težko izvršljiva, ali naša tehnika bi morala in bi tudi bila temu kos. Poglejmo le, kakšni so načrti profesorja Parsevala.

On si zamišlja postaje na morju v podobi ogromnih plavajočih tankov, ki bi bili prirejeni tako, da bi do zadnjega ustrezali svoji nalogi. Njih oblika bi bila podoba črki U. (Gl. sl. 4.) V sredini zaokroženega dela se nahaja obsežen prostor za pristanek avionov, od tega pa vzdolž obeh krakov prostor za vzlet in prilet. Morje v obeh teh prostorih bi bilo vedno popolnoma mirno, ker bi ga varovala pred valovi ogromna masa plavajoče zgradbe. Da bi bila njena velikost lahko kos še tako razburkanemu morju, si lahko predstavljamo, če pomislimo, da bi v pristanišču take postaje lahko pristala dva prekooceanska parnika.

V zaokroženem delu se nahaja šest prostorov za shranjenje avionov, takozvanih hangerjev. V obeh krakih pa so nameščena v spodnjih prostorih skladišča bencina, olja in pitne vode, nadalje mehanične delavnice za nujna popravila,

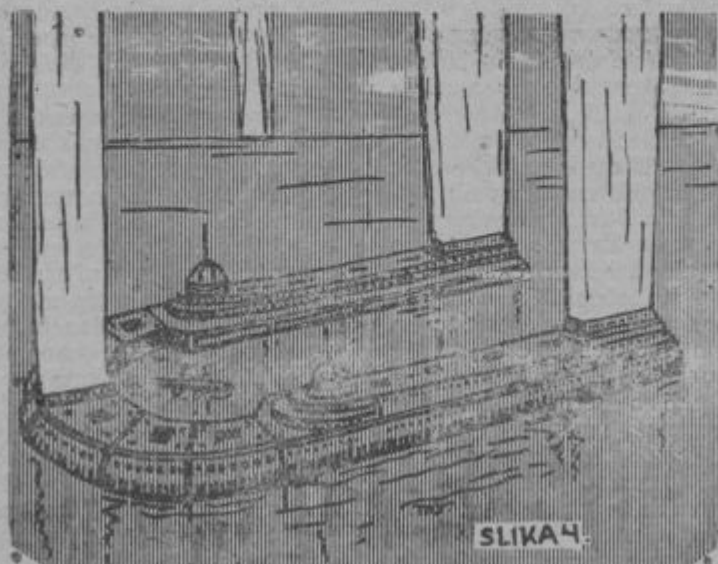


SLIKA 3

vremenske opazovalnice in radió-postaje za vzdrževanje zveze med postajo in letalom. V zgornjem delu so nastanjeni prostori za odmor potnikov, restavracije, plesišča in izprehajališča.

pristati pri vsaki, temveč še tam, kjer mu je potrebno.

Tako bi se torej vršil redni prekoceanski promet po načrtih omenjenega profesorja. Da bi bila moderna tehnika



Na vseh treh skrajnih koncih take postaje pa se nahajajo izredno močni reflektorji, ki svetijo z intenzivno, daleč vidno lučjo v širokih pramenih navpično v zrak, seveda le ponoči, da se umeje avion orientirati in brez nesreče pristati. Postaje so razvrščene po morju tako, da avion, dvignivši se iz ene, iz višine lahko že opazi svetlobne pramene druge postaje. Ni pa s tem rečeno, da mora

zmožna izvršiti kaj takega. O tem ni dvoma. Koliko energije, časa in denarja pa bi bilo za to treba, si lahko približno mislimo. Vendar smo lahko prepričani, da bo prišlo v doglednem času do uresničenja takih načrtov, kajti če pomislimo, da je potrebovala aeronavtika komaj 30 let, da se je razvila iz nič do današnje stopnje, bo razvoj pri sedanjih tehničnih razmerah napredoval še hitreje.

A. M.:

Po Franciji in Belgiji.

X.

Še o Gandu.

Tik zraven Beffroi je velika katedrala St. Bavon, zelo stara, a tudi zelo lepa gotiška stavba. V tej cerkvi, ki jo po pravici imenujejo eno najznamenitejših in veličastnejših, je na levi strani velika slika L'Adoration de l'Agneau, največje delo bratov Van Dyck, na levi pa Conversion de St. Bavon, velika slika P. P. Rubensa, oboje tako živo v barvah, kakor da je delano včeraj.

V bližini je še več podobnih zgodovinskih zgradb, vsaka od njih opozori nase

in sili človeka, da občuduje vedno znova umetnostna dela stare Flandrije in duh davne preteklosti, ki je očuvan v njih. Nima seveda nikakega smisla naštevati jih, saj to opravi bolje prvi Baedeker katerekoli vrste. Človeku se godi čudno v tem delu Ganda; ne moreš kratkomalo proč in če odhajaš, se obrneš in strmiš na mračne stolpe, ki se dvigajo visoko iznad zgradb, na lepo slikana okna, fasade, oboke in stebre, na vso prečudovito celoto. Na obeh straneh reke Lys se učinek stop-

njuje znova; prelepe fasade starih patricijskih in korporacijskih hiš, spominjajočih na Glavni trg v Bruxellesu, ubrane v čudovito harmonijo.

O, da, v Gandu bi človek ostal par tednov in še ne bi postalo dolgčas; umetnostni zgodovinar bi mogel o njem napisati knjižice.

Na Lys je še vedno živahno; obilo ladij in čolnov, ki se premikajo počasi, gibljivi most, ki prav tako spominja na stare čase.

Tudi v Belgiji jedo obilo. Pri kosilu prinese juho v velikem loncu, ki ostane na mizi, da si naložiš po mili volji. Potem vpraša, ali želiš jesti na primer za 5 ali 8.50 frankov. Za tole višjo ceno prinese neko jajčno jed, prirejeno s kuhano šunko in še nečem. Ko se to pospravi, pride telečje meso s praženim krompirjem in sočivjem. Človeku se zdi, da je kosilo s tem zaključeno, a prinese še kokoško perut s salato in še nečem, majonezi podobnim. Za zaključek sledi kompot iz sliv. Vse to se računa na 8.50 frankov, kar bi bilo v naši takratni valuti kakih 13 Din. Tudi tu je, kakor v Parizu, kruh na razpolago brezplačno in prav tako kot v Franciji, je tudi v Belgiji gorčica vedno na mizi, kakor pri nas sol in poper; gorčico očitvidno na zapadu zelo cenijo. Samo vino je nekoliko dražje nego v Franciji.

Med kosilom je prisedel gospod, ki se je dal zelo rad zaplesti v razgovor. Dobrodušen, ne v superlativu inteligentnega možička, ki je bil mnogo let v Ameriki; s samozadovoljstvom potrди, da je imela flamščina nekaj zelo malo pravic v javnosti, da pa so zadnja desetletja pripomogla do znatnih uspehov flamski emancipaciji; Francozom seveda flamandizacija dežele ni prav simpatična. Sedaj se v osnovnih in srednjih šolah pouk vrši v flamskem jeziku in tudi v cerkvah so vsi napisi v flamščini. Gospod je bil zelo zadovoljen, da sem opazil, kako so po cerkvah starinski napisi na podobah n. pr. v flamščini.

»Zakaj imate v Belgiji tako drage znamke za inozemsko pošto?«

Gospod se je smehljaj malo v zadregi. »E, veste, dragi gospod, Belgija je siromašna. Bogati zavezniki, Anglija, Amerika in drugi, so jo pustili na cedilu. Kaj so ji vse obetalj takrat v letih vojne in nemške invazije, zdaj pa ni od pomoči ničesar.«

In gospod postane živahen. Zabavlja na zaveznike, in zdelo se mi je, kakor da poslušam politični razgovor tam kje v Piškopeji; povsod so razočarani in povsod prtijo krivdo za sodobne težave komu bližnjemu, ki je prikladen za tako vlogo.

»O, pa se jim bo že še otevalo. Bodo že še videli, kaj se pravi, tako grdo pozabiti na sirotno Belgijo!«

Gospod gleda svetlo, razburil se je in miga ogorčeno z glavo.

»Pa kako se bo maščevala Belgija?«

Gospod postaja konfuzen: besede se mu zapletajo, ne morem razbrati dovolj točno smisla in smeri njegove bojevitosti. I, seveda, prišel je iz suhe Amerike, zdaj se mu pa pozna steklerica bordoškega črnega vina; razživel se je nenavadno in preide nena doma na ameriško - japonsko nasprotje, ki da bo dalo kmalu une nouvelle grande guerre.

Flamski gospod je izrekel te napovedi tako preteče, kakor da se bo z ameriško - japonskim konfliktom Belgija maščevala nad svojimi nehvaležnimi zavezniki. Misli, da bo takrat nova vojna tudi v Evropi, ali takrat Belgija ne bo šla znova na led.

Premišljam, če ni morebiti v tem skrita germanofilska ost in vprašam, če morda misli, da pripravlja Nemčija revanšo. Ne tako daleč ne sega logika ljubelega sobesednika, germanofil pa vendarle ni postal. Toda gospod se izraža zelo težavno; tudi sicer ni v formi; nemogoče mu je donovedati, kje je Jugoslavija; gleda vame brez razumevanja in misli očitvidno na Cleveland ali Cincinnati. Prijazno slovo je najboljši zaključek.

V Bruxellesu sem kupil brošuro valonskega avtorja, kjer se izraža francosko stališče v belgijskem narodnem problemu, glede emancipacije Flamcev. Brošura pravi, da nima smisla za francoske Valone, nasprotovati gibanju narodnega prepoboda Flamcev. Najpametneje je, napraviti narodnemu boju konec s tem, da se Belgija razdeli v dva dela, v flamskega in francoskega, ki naj imata popolnoma ločeno upravo. Samo v eni stvari se je treba zasigurati: Kadar se izvede ta razrešitev belgijskega narodnega problema, se mora v novo ustavo vstaviti določba da glede vnanje politike ne odloča princip absolutne večine — Flamci tvorijo namreč v Belgiji 53% a Va-

loni le 43 % prebivalstva. — zakaj Valoni ne bi nikdar priznali večinskega sklepa, ako bi n. pr. Flamci v vnanji politiki prešli v nemško orientacijo. V tem slučaju morajo imeti Valoni ustavno zagarantirano prostost, da se eventualno odločijo popolnoma svobodno; zakaj na nemško orientacijo Flamcev bi imeli Valoni samo en odgovor in ta bi bil: takoišnia združitev francoske Belgije s Francijo. K temu je pripomniti, da so Nemci za časa okupacije Belgije silno forsirali flamsko gibanje in da je prav spričo tega med Flamci in Valoni več neprijetnosti, kakor bi bilo sicer pričakovati. — Drug pridržek z valonske strani, pravi brošura, je ta, da Francozi nikakor ne mislijo Flamcem prepustiti Bruxellesa. Bruxelles loči sicer pas flamskega ozemlja, s Flamci naseljenih vasi, od kompaktno s francoskimi Valoni naseljenega teritorija, toda mesto samo je popolnoma francosko in se ne da iztrgati iz območja francoske civilizacije, francoske kulture. Pod temi nogoji, toda samo pod temi je mogoča sporazumna rešitev narodnega spora v Belgiji, pravi valonska brošura.

Vidi se iz navedenega da je flamski narodni prepord zavzel že velike dimenzije, če se vpošteva že v toliki meri. Toda germanofilska strua se doslej še ni toliko pokazala, da bi bilo treba računati z njo in spričo bližine Nizozemske in Anglije tudi ni verjetno, da bi se sploh kdaj razvila.

★

Popoldne sem zlezal na stoln Beffroi, kjer je najlepši pregled čez Gand in okolico. Tudi z višine napravi mesto nenavadno harmoničen vtis: sive ali temne ali živo rdeče strehe se vrstijo enakomerno vsenaokrog in še bolj koncentrirajo pozornost na skupino starinskih stolpov v središču. Na periferiji se vidijo tovarniški dimniki, ki pričajo, da se je Gand vživel v novo dobo. Zadaž za njimi pričenjajo polja s skupinami drevja, vseokrog je ravnina, ki ji ni dozreti konca; ničesar ni videti, kar bi pričalo o bližini moria. Nad vse imeniten pa je pogled na stari Gand, na trge med starinskimi zidovi in mrkimi stolpi. Tod okrog plapolajo zastave, veter, ki udara v sunkih od morske strani, jih ziblje. Dopoldne sem vprašal gospo pred katedralo, kaj pomenijo zastave; začudeno jih je pogledala in

odvrnila, da ne ve. Potem sem vprašal stražnika, ki pa se mi je še bolj čudil, kako da ne vem tega; danes je Marijin praznik in Gand ima veliko procesijo. Od zgoraj z Beffroi se vidi dobro, da ima ves ta del mesta zastave, prav obilo jih je, Gand spoštuje stare običaje ali pa je tako močno pobožen. V sv. Bavona cerkvi sem videl žensko, ki je nenavadno dolgo klečala nepremično pred stranskim oltarjem in molila kakor zamaknjena; koj tam zraven sem opazil ob kipu Matere Božje z detetom napis: 50 dagen Aflaat aan hen die bidden voor dit Mariabeeld.

Okrog cerkve je postajalo živahno. Zbirala se je procesija. Po raznih ulicah so prihajale vrste ljudi; seveda so bile tudi tu ženske v veliki večini. Zbirale so se na trgu pred katedralo ter se uvrščale za sprevod. Pogled na te priprave je bil z višine Beffroi nenavadno slikovit. Procesija je bila tako urejena da so prihajale gruče, ločene po barvi obleke; od te strani so prihajala dekleta samo v zelenih oblekah, od one samo v rdečih, spet od trefje samo v belih in prav taka so bila bandera. Barvne skupine so se uvrščale v lepo celoto in pogled na to pisano množino barv, gibajočih se med temnosivimi zidovi na gladkem tlaku, v topli svetlobi popoldanskega flandrskega solnca, je bil zares nenavadno lep. — Ali za Gand udeležencev ni bilo posebno mnogo, še manj pa se je nabralo gledalcev. Tudi na Beffroi ni prišel niti eden, da bi si pogledal slikovito prireditve; sam hodim po hodniku med debelimi zidovi, od koder so tolikokrat čuvarji Ganda signalizirali nevarnost; samota tod gor pa je sila prijetna in nad vse zgovorna.

Iz Ganda odhaja človek težko. Tu bi se želel ustaviti za dalje časa; tu se čutijo korenine samosvojeega življenja, ki poganja svojo rast bodro in nezadržno; tu čutiš kulturo preteklih stoletij nepokvarjeno in želiš se ji približati kot bistremu studentu.



Obnova opustošene Francije.

Čitatelji »Življenja in sveta« nedvomno čitajo z velikim zanimanjem popis našega sotrudnika A. M. »Po Franciji in Belgiji«. Prav posebno pa je za-

slovitega Verduna. Francozi so potrošili ogromno denarja, da so porušene pokrajine v osrčju svoje slavne in lepe dežele obnovili in postavili domačemu

Trg in opatija v Longpontu (Aisne).



v razvalinah v avgustu leta 1918.



in po obnovitvi v avgustu leta 1926.

nimal zlasti čitatelja, ki je na lastne oči spoznal grozote vojnega razdejanja, opis bivših francoskih bojišč, med njimi

ljudstvu nove domove. Ni pa treba misliti — piše Ludvic Nadeau v pariški »L' Illustration« — da so iz opustoše-

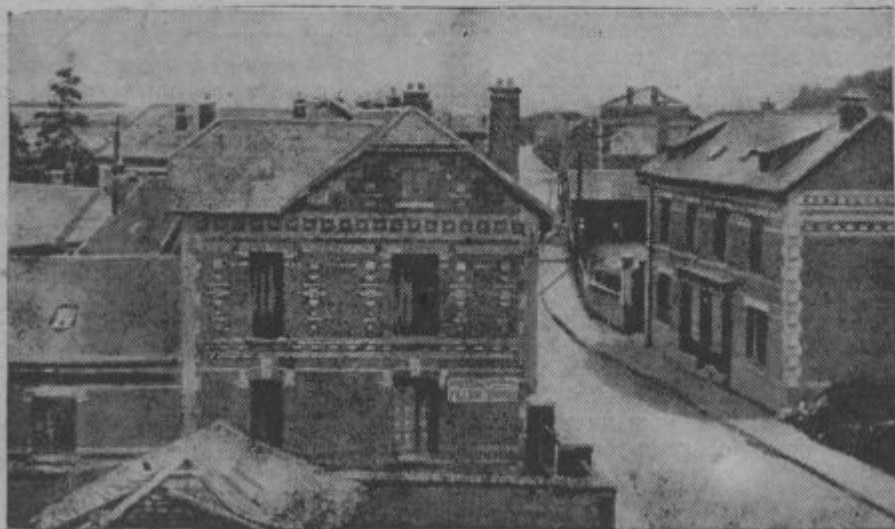
nih krajev izginili zadnji vojni sledovi. Storilo se je pač to, kar se je v danih razmerah moglo storiti. A vsepovsod se še pozna vojna. In — kakor je omenil tudi naš potopisec — nekateri ostanki svetovne vojne (razen številnih po-

besedo in zato prinašamo danes po »L' Illustration« štiri slike iz nekdanjih francoskih bojišč. Na zgornji sliki se vidi kraj takšen, kakršnega je našlo premirje l. 1918, na spodnji pa vidi čitatelj njegov posnetek v letu 1926. Tako se je

Trosly — Loire (Aisne).



v avgustu 1918.



v avgustu 1926.

kopališč) bodo ostali za vekomaj kot zgovorna priča velike vojne, kot živ muzej za vse bodoče rodove.

Slika, četudi ni tako jasna in precizna, kakor bi si jo želeli, znatno oživi

v teku zadnjih let do dobra izpremenilo lice opustošenih krajev. Slike pričajo o strahotah vojnega razdejanja in o uspehih napora in truda, s katerim si je človeška mravlja obnovila svoje selišče.

Jaroslav Hašek:

Dobri vojak Švejk gre na vojno.

V času, ko so videli gozdovi ob reki Rab v Galiciji avstrijske čete, ki so bežale pred Rusi in ko so spodaj v Srbiji dobivale avstrijske divizije druga za drugo to, kar so že zdavnaj zaslužile, se je spomnilo avstrijsko vojno ministristvo, da obstoji dobri vojak Švejk, ki naj tudi pomore potegniti avstrijski voz iz blata.

Ko so Švejku prinesli pozivnico, da naj se čez teden dni zgloši pri vojaški zdravniški komisiji na Strelskem otoku, je ležal v postelji. Moža je namreč zo-peč mučila revma.

Gospa Müllerjeva je pravkar pripravljala v kuhinji kavo.

»Gospa Müllerjeva,« je poklical Švejk s tihim glasom. »gospa Müllerjeva, stopite no za trenutek semkaj.«

Ko je strežnica stala pri postelji, je rekel Švejk prav tako potihoma: »Sedite, gospa Müllerjeva.«

V glasu mu je zvenelo nekaj skrivnostno slovesnega...

Ko se je gospa Müllerjeva vsedla, si je Švejk podprl s komolci život, se malce dvignil in, izjavil:

»Jaz pojdem na vojno!«

»Devica Marija!« je kriknila gospa Müllerjeva. »kaj bodo neki začeli na vojni?«

»Vojskoval se bom,« je odvrnil Švejk z glasom, ki je zvenel kakor iz groba. »Avstriji že trda prede, Zgoraj nam lezejo na Krakov, spodaj pa na Ogrsko. Kamorkoli pogledamo, povsod nas mlati-jo kakor žito. Prav radi tega so me poklicali pod puško. Saj sem že včeraj čital v novinah, da so našo drago domovino zakrili nekaki oblaki.«

»Saj se še gibati ne morejo, gospod!«

»Kaj mi mar, gospa Müllerjeva. Pojdem pa na vozičku k vojakom. Ali poznate tistega-le slaščičarja na vogalu; ta vam ima zelo pripraven voziček. Pred leti je vozil v njem na zrak svojega hromega, zločestega deda. Vi, gospa Müllerjeva, potegnite mene v tem vozičku na vojno.«

Gospa Müllerjeva je udarila v jok: »Milostivi gospod, ali naj pokličem zdravnika?«

»Nikar, nikar, gospa Müllerjeva! Če ne štejemo nog, sem docela zdrav za »kanonenfutter«. Zdaj, ko je Avstrijo prišla taka kolika, mora biti vsak po-

habljenec na svojem mestu. Vrnite se in mirno skuhajte kavo!«

Med tem ko je gospa Müllerjeva ihté in drgetaje cedila kavo, je dobri vojak Švejk zapel na postelji:

»General Windischgrätz in vojaška gospoda,

začeli so vojno od solčnega vzhoda: hop, hop!«

Začeli so vojno in tako-le molili: Pomagajta Krist in Marija nam v sili, hop, hop!«

Prestrašena gospa Müllerjeva je pod vtiskom grozne vojne pesmi pozabila na kavo. Tresoč se po vsem životu je plaho poslušala, kako je pel dobri vojak Švejk na postelji:

»Z Marijo na ustih razbili so moste, ej, postavi Pilmont si močnejše »forposte«

hop, hop.
Divjala je bitka, pri Solferinu divjala, in tekla je kri, do kolen je že stala: hop, hop.
Krví do kolen in mesa na kupe saj bili so fantje od osemnajste »trupe«;

hop, hop.
Osemnajsta, ne boj se gladu in žeje, na vozu za tabo denar se šteje, hop, hop.«

»Milostivi gospod, za Kriščevo voljo vas prosim,« se je oglasilo žalostno iz kuhinje, toda Švejk je bil medtem že končal svojo vojno pesem:

»Denar na vozu, na kočiji dekleta; tako vam zmaguje osemnajsta četa! Hop, hop!

Gospa Müllerjeva je vsa prestrašena planila skozi vrata in odšla po zdravniku. Vrnila se je čez dobro uro, ko je Švejk že trdno zadremal.

Predramil ga je neki gospod, zajeten in tolst možak. Držal mu je roko na čelu in pravil:

»Nikar se me ne bojte. Jaz sem doktor Pavek iz Vinogradov — pokažite roko — dajte si pod pazduho ta-le toplomer. Tako, Zdaj po pokažite jezik

— še bolj — držite jezik — za kako boleznijo sta umrla vaš oče in mati?»

In tako je v dobi, ko so na Dunaju želeli, da bi vsi narodi Avstro-Ogrske dali kar najsijajnejše vzgledu zvestobe in udanosti, predpisal doktor Pavek našemu Švejku zoper patriotično navdušenje — brom in nujno svetoval hrabremu in vrlemu vojaku Švejku, da naj sploh ne misli na vojno:

»Ležite popolnoma ravno in ostanite povsem mirni. Jutri vas spet obiščem.«

Ko se je naslednjega dne pojavil v hiši, je najprej vprašal gospo Müllerjevo v kuhinji, kako se godi pacientu.

»Poslabšalo se mu je, gospod doktor,« je odvrnila žalostno. »ponoči je pel, če dovolite — v trenutku ko ga je najbolj lomila revma — cesarsko pesem.«

Doktor Pavek je mislil, da je treba nov izbruh pacientove lojalnosti ukrotiti s povišano dozo broma.

Tretjega dne mu je naznanila gospa Müllerjeva, da je Švejku še slabše.

»Opoldan je bil poslal po zemljevid bojišča, ponoči pa ga je mučila misel, da bo Avstrija vojno izgubila.«

»Ali jemlje praške natančno po predpisu.«

»Doslej še sploh ni poslal po nje, gospod doktor!«

Doktor Pavek je odšel, še preje pa je izlil na Švejka celo ploho očitkov in izrekel usodno pretnjo, da ga ne bo nikoli več zdravil, ker noče jemati njegovega broma.

Čez dva dni bi se bil imel Švejk predstaviti vojaški komisiji.

Naš dobri vojak se je za ta trenutek temeljito pripravljaj. Tako je poslal gospo Müllerjevo v trgovino po vojaško čepico, dalje si je bil izposodil pri slaščičarju voziček, v katerem je le-ta vozil nekoč svojega, zločestega, hromega deda na zrak. K sreči je slaščičar še ohranil voziček z berglami vred, ker je videl v njem dragocen rodbinski spomin.

Manjkal mu je le še rekrutski šopek. Tudi tega je dobil; naredila ga je gospa Müllerjeva, ki je tiste dni močno shujšala in tako rekoč vsak svoj korak zalila s solzami.

In tako se je zgodovinskega dne pojavil na praških ulicah primer upravičljive lojalnosti:

Stara žena je potiskala pred sabo voziček, na katerem je sedel mož v vojaški čepici z blestečo cesarsko rozeto

in veselo krilil z berglami. V gumbnici pa je nosil obilen rekrutski šopek.

In ta mož, ki je neprestano krilil z berglami, je vpil po praških ulicah:

»Na Belgrad! Na Belgrad!«

Za njim se je zbirala množica ljudi, ki je zrastle iz neznatne skupinice radovednežev, ki so se bili ustavili pred hišo, iz katere se je odpeljal dobri vojak Švejk na vojno.

Švejk je opazil, da so ga stražniki na uličnih križiščih spoštljivo pozdravljali.

Na Vaclavskem trgu se je zbralo okoli Švejka več sto glav, a na vogalu Krakovske ulice so ljudje pretepli nekega burša, ki je zavpil nasproti Švejku:

»Heil! Nieder mit den Serben!«

Na vogalu Vodičkove ulice je prišla nasproti policija na konjih in množico razkropila.

Ko je Švejk pokazal revirnemu nadzorniku črno na belem, da mora biti danes pred naborno komisijo, je bil glavar policije na konjih malce razočaran, a je velel, da naj spremljata Švejka k naboru dva policajca na konjih, češ, tako ne bo nepotrebnega zbiranja ljudi.

O tem nenavadnem dogodku so prinesle »*Praške Uradne Novine*« sledečo notico:

»*Patriotičen pohabljenec*. Včeraj dopolne so videli pasantje na glavnih praških ulicah prizor, ki nas zgovorno prepričuje da v tem velikem in resnem trenutku lahko dajejo tudi sinovi našega naroda blesteče vzgledu zvestobe in udanosti prestolu starega vladarja. Zdi se nam, da so se vrnili časi starih Grkov in Rimljanov, ko se je dal Mucius Scaevola z vneto roko odpeljati na vojno. Vaša najsvetejša čustva je včeraj krasno manifestiral pohabljenec na berglah, ki ga je stara mamica peljala v bolniškem vozu. Ta sin češkega naroda se je dal prostovoljno, ne meneč se za svojo bolezen, odpeljati na vojno, da žrtvuje svoje življenje in imetje za cesarja in domovino. In če so imeli njegovi vzkliki: »Na Beograd« po praških ulicah tako živahen odziv, je to samo dokaz vzorne ljubezni, ki jo kažejo Pražani nasproti domovini in cesarski hiši.«

V enakem smislu je pisal tudi »*Praeger Tageblatt*«, ki je končal svoje poročilo z opazko, da je pohabljena-prostovoljca spremljala množica Nemcev, ki so ga s svojimi telesi branili pred llnčanjem čeških agentov znane antante.

»Bohemie« je priobčila to poročilo z željo, da bi bil pohabljenec-prostovoljec primerno nagrajen in je pristavila, da uprava lista zbira prispevke za tega neznanega junaka.

Po mnenju navedenih treh listov ni tedaj mogla češka dežela poslati cesarju na pomoč bolj navdušenega državljana. Toda gospodje pri naborni komisiji so imeli drugačno mnenje.

Zlasti višji vojaški zdravnik Bautze. Bil je neizprosno mož, ki je videl v vsaki reči poizkus, da se kdo s prevaro reši vojne, fronte, krogel in šrapnelov.

Znan je njegov izrek: »Das ganze tschechische Volk ist eine Simulantenbande.«

V teku desetih dni svojega delovanja je odkril izmed enajst tisoč civilistov deset tisoč devet sto devetindevetdeset simulantov. Tudi tega moža bi bil sigurno uvrstil v simulantsko legijo, če ne bi imel sreče, da ga je prav v trenutku, ko je bil Bautze zavpil nad njim »Kehrt euch!« udarila kap.

»Odnosite simulanta!« je rekel Bautze, ko je dognal, da je mož mrtev.

In zdaj, je stal pred njim v popolni nagoti dobri vojak Švejk in si sramežljivo skrival nagoto z berglami, ki se je nanje opiral.

»Das ist wirklich ein besonderes Feigenblatt«, je rekel Bautze, »takih smokvinih listov pa v paradizu niso poznali.«

»Superarbitriran kot bebec.« je omenil narednik, pregledujoč vojaške listine.

»Ali imate še kaj?« je vprašal Bautze.

»Ponižno javljam, da sem revmatik, vendar pa bom služil cesarju, dokler mi ne raztrgajo života na koščke.« je rekel Švejk skromno. »Sicer pa imam otečena kolena.«

Bautze je z groznim pogledom premeril dobrega vojaka Švejka in zavpil: »Sie sind ein Simulant.« nato se je obrnil k naredniku in ukazal z ledenim mirom: »Den Kerl sogleich einsperren.«

Dva vojaka sta z nasajenimi bajoneti odvedla Švejka v vojaški zapor.

Švejk je šel po berglah in z grozo opazoval, da začenja njegov revmatizem izginjati.

Gospa Müllerjeva, ki je čakala zgoraj na mostu z vozičkom, je opazila Švejka med bajoneti in bridko zajokala.

In tako je šel dobri vojak Švejk skromno in udano v spremstvu oboroženih državnih čuvarjev.

Bajoneti so se bliskali v solncu, ko se je Švejk na Mali strani pred spomenikom Radeckega obrnil in vzkliknil množici, ki ga je spremljala:

»Na Belgrad! Na Belgrad!«

A maršal Radecki je sanjavo zrl raz svoj spomenik za odhajajočim dobrim vojakom Švejkom in njegovim rekrutskim šopkom v gumbnici, ko je kreval na starih berglah, medtem ko je neki resen gospod razlagal ljudstvu po ulici, da peljejo »desenteta«.

Uničujmo mrčes!

V nastopajočem poletju postaja to geslo zopet aktualno. Proti stenicam, moljem, bolham so jako dobra sredstva petrolej, lizol, sanitol, terpentin. A pomniti treba, da ta sredstva uničujejo samo živ mrčes, ne pa jajčec. Nemci so iznašli z vso gotovostjo delujoče sredstvo proti stenicam in drugemu mrčesu: »Cyklon«; v njem je cianova kislina, »Cyklon« je hud strup za človeka, ker vpliva uničujoče na človeško kri. Zato morejo s cyklonom delati samo strokovnjaki. Tudi je to sredstvo danes še drago. Da očistimo stanovanje treh sob s pritiklinami, velja 400 do 500 Din. Ta strup deluje tako uničujoče, da mora imeti desinfektor masko na obrazu. Preden začne z delom, mora odpreti omare, razdreti postelje itd.; špranje pri vratih in oknih ter ključavnice treba s papirjem ali klejem dobro zamašiti; takisto treba tudi peč za-

mašiti, ker pride strup preko cevi lahko v gornje ali spodnje stanovanje. Razume se, da treba zapreti tudi vsa okna in ventilacije, ki vodijo ven, navzgor ali navzdol. Ko je vse pripravljeno, raztrese človek z masko urno strup od notranjih prostorov proti vratom ter vrata dobro zapre za seboj. Po preteku sedmih ur razkuževalec — zopet z masko na obrazu — urno odpre vsa okna. Prej pa treba opozoriti sosede zgoraj in spodaj, na desni in levi, da zapro okna. V zraku se duh in strup počasi razgubita in ne škodujeta nikomur. Uničevanje mrčesa pa se sme vršiti le spomladi, poleti ali v jeseni, nikakor pa ne pozimi, ko se mrčes zarije in izgubi življienske funkcije. Takrat mu namreč strup ne škoduje. Pač pa »Cyklon« uniči tudi jajčeca. Prodaja se tudi v Jugoslaviji. Patent ima tvrdka »Hygiea« v Zagrebu. Uničevanje s tem

strupom se mora vršiti pod strokovnim nadzorstvom.

Muhe ki vse oblezejo in ponesnažijo ter prenašajo nalezljive bolezni, preganjaj s pravim dalmatinskim praškom. Prodajajo ga v drogerijah. Tudi prašek, ki je v prometu pod imenom »Pereat«, ni nič drugega kot ta dalmatinski prah. Zapri okna in vrata sobe in nabrizgaj tega praška z žolico na vse strani. V pol ure boš našla neštevilno muh po tleh. Pometi jih v smetišnico in jih popari. Okna zastrí sedaj z gosto mrežo, da ne pridejo zopet druge muhe v stanovanje. Lepljiv papir, ki se nanj love muhe, lahko napraviš doma na sledeči način: Skuhaj enake dele medu, kolofonije in ricinovega olja, da postane tekoča masa. Namaži z njo papir in ko se malo osuši, ga uporabljaj. Ricinovo olje zastrupi muhe.

Mravlje preganjaj tudi z dalmatinskim praškom. — Ali: raztopi v vodi sladkorja, da bo sladka, in namoči v njej gobo kakršno uporabljamo za umivanje. Ožmi gobo nekoliko in jo deni tja, kamor navadno prihajajo mravlje. Ko se zbere na gobi dovolj mravelj, jo vrzi v krop. To ponovi večkrat.

Tudi molje uničujemo. Prišel je čas, ko treba spraviti zimsko obleko in kožuho. Da bo varna pred molji, jo dobro stepaj in skrtači ter skrbno preglej, ali ni kje kak masten madež. Vse madeže odstrani z bencinom, terpentinom ali z vročo milnico. Da ohraniš kožuho in obleko pred molji, si napravi tale dobri pripomoček: Zmešaj $\frac{1}{2}$ litra vinskega cveta in prav toliko terpentínovega špirta ter raztopi v tej tekočini 30 gr kafe. Tekočino hrani v dobro zamašeni steklenici. Preden jo uporabljaš, potresi čvrsto steklenico, da se tekočina premeša; namoči ž njo večkrat zganjen pivnik ter ga položi v večjih in manjših koscih med kožuho ali sukno. Močni duh te tekočine odganja molje, a jih tudi umori, ako bi že bili v blagu. Tudi tiskalnega črnila ne prenesejo molji. Umij zabojo, prelepi dno in vse stranske deske s sveže potiskanim časopisnim papirjem; natresi na dno zaboja kafe, spravi obleko v zabojo, potresi povrhu kafe, pokrij obleko zopet s časopisi, zabij zabojo in ga spravi na hladno. Da preženeš molje, stepaj večkrat obleko, poštupaj jo s pravim dalmatinskim praškom, ki ga dobiš v drogerijah in jo spravi na hladen prostor. Postopanje pa ponovi večkrat. Ali natresi na žerjavico žvepla in obesi nad njo obleko, da se bo dim kadil vanjo.

Ščurki so radi po kuhinjah in shrambah. Podnevi jih ni videti; zvečer, ko je že

vse temno, prilezejo iz svojih bivališč: izpod ognjišča ter iz raznih luknjic in špranj ob stenah, oblezejo vse kuhinjsko orodje, vsa živila, da, celo na stropu jih najdeš; a tudi v sobe pridejo. Preženeš jih le, ako si vztrajna. Pojdi vsak večer, ko je bilo v kuhinji že nekaj časa temno, pobijaj ščurke z metlo, natresaj vsa njihova bivališča na debelo s čistim dalmatinskim praškom in pobijaj jih zopet zjutraj, ko prilezejo ščurki omamljeni od vseh strani. Predvsem pa ne puščaj v kuhinji nič nesnažnega, zapri in poskrij vsa živila, pazi, da bodo tla vedno suha, pometena in čedna. Fosforovo olje, ki z njim namažeš vse špranje, kjer so ščurki, je sredstvo, ki nikoli ne odpove. A dobiš ga le z zdravniškim nakazilom. Takisto tudi fosforovo mazilo gotovo pokonča ščurke. Namaži ga na liste sveže solate, ki jih potresi še s sladkorjem in nastavi potem ščurkom. Ali: Zmešaj prav dobro pet delov boraksa, tri dele sladkorja in dva dela pšenične moke. To raztrosi v majhnih delih po tleh. Ako se ščurki te zmesí najedo, tudi poginejo. Ker so ščurki navadno v špranjah ob steni, jih zamaži z mavcem, ki mu primešaj raztopljenega galuna.

Uši je najti le pri najmalomarnejših in najbolj zanikarnih gospodinjah. Vendar pa se tudi najsnažnejšemu človeku lahko pripeti, da jih dobi od drugih ljudi, n. pr. na potovanju, v tujih postelji, v kaki čakalnici, v cerkvi, v šoli l. dr. Proti ušem na glavi pomaga petrolej, sabadilova mast ter še druga mazila, ki jih dobimo v lekarni. Tudi se je treba česati z gostim glavnikom in glavo pogosto umivati. Če so zašle uši v obleko, popari dotične stvari z lugom.

Terpentin v gospodinjstvu. Da se ne zaredi molji v stanovanju, poskropi omare, skrinje, zaboje l. dr. znotraj s terpentinom. — Isti uspeh ima terpentin pri preganjanju stenic in mravelj. — Če te bole noge, namoči rutico v terpentini in si obveži boleče mesto. To pomaga zlasti, če prihajajo bolečine od kurjih oces. — Olijnate madeže spraviš iz obleke s terpentinom. — Olijnate slike osnažiš, če zmešaš malo terpentina z mlačno vodo, pomočiš gobico v to tekočino in pobrišeš ž njo po sliki.

Kokoši jako pridno nesejo, ako jim pomešaš med pičo seseklianega rožmarina, timijana, vrtno kadulje (zajblja), mete in majorana; najbolje je, da pomešaš to med poparjene otrobe.

Francoščina za samouke.

Metoda jezikovnega pouka na praktični podlagi

Velika razlika med slovenščino in francoščino je ta, da se vsi slovenski glagoli spregajo v preteklem času s pomožnikom „biti“ (saj ne more biti drugače, ker je to edini slovenski pomožni glagol), med tem ko se v francoščini sprega večina glagolov s pomožnikom avoir (imeti), a le malokateri s pomožnikom être (biti) in sicer nekateri glagoli, ki pomenijo telesno stanje ali premikanje, kot na pr.

il estarrivé on je prišel

il est né on je rojen, rodil se je

il est tombé on je padel

Ce se pretekli deležnik sprega z être, se mora ujemati z osebkom v spolu in številu (za ž. spol dobi torej, (*) nemo končnico -e, za množ. nemo končnico -s na svojo končnico -é, torej és, -ée, -ées):

elle est arrivée (ɛlɛ-tarive) ona je prišla
elles sont arrivées (ɛlsɔ-tarive) one so prišle

ils sont arrivés (ilsɔ-tarive) oni so prišli
elle est tombée (ɛlɛ-tɔbɛ) ona je padla
elles sont tombées (ɛlsɔ-tɔbɛ) one so padle

ils sont tombés (ilsɔ-tɔbɛ) oni so padli
Pomni: 1.) da so te spremembe končnic le za oči (v pisavi), ne pa za uho (v izgovarjavi); — 2.) da se pri spreganju s pomožnikom avoir končnice deležnika nič ne spreminjajo: za oba spola in obe števili stoji moška edninska oblika:

il a acheté (ila-ašte) on je kupil
elle a „ (ɛla-ašte) ona je kupila
ils ont „ (ilɔ-tašte) oni so kupili
elles ont acheté (ɛlsɔ-tašte) one so kupile

Sestavljeni pretekli čas navadno znači dejanje, ki se je vršilo v preteklosti in je v sedanosti končano: le croiseur est arrivé križarka je prišla (in je torej tukaj). Ker ta čas splošno izraža vsako preteklost, se v vsakdanjem govoru skoraj izključno rabi za izražanje preteklosti.

*) Enako kot večina pridevnikov.

16.) Neposredna preteklost,

ki se izraža z glagolom venir (venir) priti in predlogom de, se prevaja v slovenščino s prislovom „ravnokar“ ali „pravkar“: une nouvelle locomotive vient d' être mise en service nov stroj so ravnokar stavili v promet; la compagnie qui vient de mettre cette machine en usage družba, ki je pravkar postavila ta stroj v rabo; la saison vient de prendre fin sezija se je ravnokar končala.

17.) Sestavljeni pretekli čas pomožnikov:

être

| | | |
|----------------|---------------|-------------|
| j' ai été | (že-ete) | jaz sem bil |
| tu as „ | (tîa-zete) | ti si „ |
| il a „ | (ila-ete) | on je „ |
| nous avons été | (nuzavɔ-zete) | mi smo bili |
| vous avez „ | (vuzave-zete) | vi ste „ |
| ils ont „ | (ilɔ-tete) | oni so „ |

avoir

| | | |
|---------------|-------------|--------------|
| j' ai eu | (že-î) | jaz sem imel |
| tu as eu | (tîa-zû) | ti si „ |
| il a eu | (ila-î) | on je „ |
| nous avons eu | (nuzavɔ-zû) | mi smo „ |
| vous avez eu | (vuzave-zû) | vi ste „ |
| ils ont eu | (ilɔ-tî) | oni so „ |

24.

Les aviateurs¹ yougoslaves² sont arrivés³ à Belgrade.⁴

BELGRADE, 9 mai. — Les aviateurs yougoslaves, le capitaine⁵ Sondermayer et le lieutenant⁶ Bajdak sont arrivés aujourd' hui⁷ à 17 h. 30,⁸ à

¹ (le-avjator) letalci
² (jugoslav) jugoslovenski
³ (sɔ-tarive) so dospeli
arriver (arive) priti, dospeti
⁴ (be-grad) francoski izraz za Beograd
⁵ (kapitan) kapetan
⁶ (ljɔtɛn) poročnik
⁷ (ɛžurdjɛ) danes
⁸ (a-disɛtɛ -trɛt) ob pol šestih popoldan