



Sistem v nogometu.

Splošno razširjenje in populariziranje nogometa po vsem svetu datira šele iz poslednjih let. Vsak bi mislil, da je football v dobi tega kvantitativnega napredovanja napredoval v kvaliteti, v dovršenosti in popolnosti izvajanja. Toda ravno v deželah, kjer je

nejši kontinentalni razred. Čehi se izboljšujejo šele v poslednjih sezonah; praška Sparta je danes zopet na višku in morda najmočnejši team na kontinentu, dosti drugih, n. pr. glasovita Slavia, je še vedno pod nekdanjo formo. Nazadovanje občutijo celo Angleži;



Sankači na bohinjsem sankališču „Belvedere“.

nogomet dosegel že relativno popolnost, se je po vojni opazilo, da je njegova kvaliteta naenkrat nazadovala. Občutilo se je to na primer zlasti v Avstriji, ki pa si je že opomogla, četudi so ji onemogočene važne mednarodne tekme. Nazadovali so tudi Madžari, ki so še pred malo leti reprezentirali najmoč-

»Daily Mail« priobčuje nedavno o tem daljšo razpravo, iz katere posnemamo v naslednjem bistvena izvajanja.

Igralci kakor tudi kritiki povprečno pravilno pojmujejo, katere lastnosti napravijo nogomet popoln. Natančno vedo na primer, da je boljša nizka

igra po tleh kakor brezsmiselno zbijanje žoge po zraku, da je bolje oddan pas z gotovostjo prevzeti in uporabiti kakor ga zgrešiti. Zavedajo se, da je bolje mirno in s premislekom oddajati, če je kdo ogrožen po nasprotnikih, kakor postati negotov in nepremišljen. Z eno besedo: igralci igro pravilno razumevajo. Težkoča je le v tem, kako te pojme praktično uresničiti.

Vsak napadalec se brez dvoma potruди napredovati. Da dandanes kljub temu nimamo več napadalcev kvalitete slavnega G. O. Smitha, da se njegovim naslednikom ideal, za katerim stremijo, odmika, je vzrok ali fizična slabost ali pa to, da jim odpove glava ali srce. Igralci so ali fizično prešibki ali prešlabi v teku ali nimajo potrebne tehnike v ravnanju z žogo. V igri pozabljajo na pravilno oddajanje in placiranje; v odločilnih momentih izgube pogum, mirnost in vero v sebe ali pa so sebični in ne podredijo svojih zmožnosti skupnim interesom.

Seveda obstoji tudi pri nogometu meja, preko katere more le izvanreden talent, toda hibe, ki jih opažamo dandanes redno pri tekmah, niso tako težkega značaja. Teh napak ne zakrivi toliko slaba kvaliteta posameznikov, temveč v prvi vrsti moštva kot celote.

V prvenstveni tabeli stoje mnogokrat daleč zadaj moštva, pri katerih se zdi to nerazumljivo. Ako se v takem moštvu motri igralec za igralcem, bi mu prisodil vsakdo zmagó za zmagó in v prvenstvu odlično pozicijo. Vsak igralec v njem ima znano ime in velja za mojstra svoje stroke, sam zase, kot posameznik, se nahaja v dobri kondiciji — vendar skupno, kot moštvo, ne dosežejo uspehov. — Sama znana imena — pa nobenih golov in nobenih zmag.

»Slaba kombinacija,« pravimo navadno v takih slučajih. Izrazili bi se bolje, če bi rekli »pomanjkanje sistema«. Večina moštev, ki jih proti takozvani »formi na papirju« zasledujejo neuspehi, hira na enaki boleznih kakor včasih politične stranke, ki ne vodijo trdne stalne politike.

Navadno razlikujemo tri različne metode igranja. Najdemo pa lahko angleški, škotski, waleški in morda še kak četrti sistem skupaj v enem moštvu. In ker si sistemi bistveno nasprotujejo, dosežejo moštva, ki goje tak kombiniran način igranja, redkokdaj uspehe. Vsak klub bi moral imeti natančno uvežban način igre in trdne tradicije.

Celo vrsto let se je govorilo o stilu »Corinthiancev«. Njihova igra je ustvarila nov pojem. Klub je pač moral menjavati igralce, a stil je ostal vedno isti. Danes se gnetejo ljudje k tekmam Aston Ville, ker vedo, da se jim bo nudila posebne vrste igra, igra, ki je izvojevala že nešteto uspehov in ki prehaja v klub od generacije do generacije. Tottenham Hotspur je drugo tako moštvo, ki goji svoj karakterističen stil. Ustvarilo si je svoj lasten bojni načrt, v katerega se vžive takoj vsi novi igralci. V ostrem, obžalovanja vrednem nasprotju z njima stoji Chelsea. Njeno moštvo ni nikdar v trdni, solidni sestavi; že ako premenja samo par igralcev, se spremeni cel značaj njene igre.

Kako bi se dalo temu odpomoči? Najbrže samo z intenzivnim, smiselno poglobljenim treningom.

Trening, kakor ga goji danes večina klubov, je zgolj fizičen. Njegov namen je le, utrjevati telo in povišati hitrost, gibčnost in trdnost igralca. Le ako bi se gojile faktučne zmožnosti, če bi zasnovalo vodstvo dober tekmovalni stil, kraško, le če bi se gojila

intelektualna stran igre ravno tako kot fizična, bi nam ne bilo več treba gledati moštev enajstorice izvrstnih, a v skupnosti nezmožnih igralcev.



Angleški in škotski nogometni sistem.

Pri nas se govori mnogo o angleških vzorih in njihovem idealnem načinu nogometne igre. Klubi, ki goje nogomet že kolikortoliko po sistemu, si stavijo kot najvišji cilj, da dosežejo Angleže v njihovem načinu igre. Da si s tem ne stavijo najvišjega cilja, vedo le malokateri. Najboljši razred v footballu namreč ne reprezentirajo Angleži, temveč Škoti. Tudi Angleži se dandanes učijo od teh svojih severnih sosedov.

Takozvana znanstvena igra, ki bazira na intelektualno izgrajenem modernem napadalnem sistemu, se je razširila iz Škotske. Škotski igralci Newcastle U. in Manchester U. jo uvajajo v svoje angleške klube in po mimoidočem omalovaževanju tega sistema — ker ni zgrajen poglavitno za gonjo za prvenstvenimi točkami — pomeni škotska igra na Angleškem zopet višek. Moštva, ki goje ta način igre, imajo največ privrženecv in dosežajo najbolj realne uspehe.

Moštvo, v katerem se je ta sistem trdno vpeljal, ostane stalno v svoji dobri formi: nazadovanje je mogoče le mimogrede, trajno pa so mu uspehi zagotovljeni. Slučajju, »sreči« ali »smoli«, ki igra pri footballu precejšnjo vlogo, se s tem sistemom precej izogne. Moštvu, ki je zmagalo, se ni treba bati, da se mu bo isti nasprotnik 8 dni kasneje revanžiral, kar se zgodi mnogokrat zmagovalcem po »hura«-sistemu. Za trajno tekmovalje, kakršno je ravno prvenstvo, ako so v konkurenci močni enakovredni klubi, je vežbanje škotskega sistema neobhodno potrebno, ako se hočemo izogniti nenadnemu popuščanju in nazadovanju.



Rudolf Badjura:

Smuški sport.

(Nadaljevanje.)

III.

O nevarnostih smuškega sporta.

O malokaterem sportu je razširjeno toliko predsodkov kot o smuškem. Vse te napačne nazore, ki izvirajo deloma iz nevednosti ali gole domišljije, bomo skušali polagoma in po možnosti ovreči v našem sportnem glasilu — za danes se lotimo le najglavnejšega.

Ljudje, in sicer ponajveč oni, ki svoj živ dan niso bili na smučkah, kamoli pozimi v gorah, ti vedo brez konca in kraja pripovedovati, kako nevaren da je ta sport, da s temi »preklami« sploh ni mogoče v hribe — ter da si mora novinec spočetka svoje kosti numerirati in po vsakem kozolcu prešteti, če so še vse cele...

No, tako hudo tudi ni. Vsak začetek — to je res — je težak. Radi pa priznavamo, da to ni za vsakega. Kdor n. pr. že na drugi svet škili ali nosi očividni znak, da se mu je že na tem svetu predobro

godilo in ni trpel pomanjkanja — za tega seveda začetno to prekucovanje najbrže ne bo, tudi v sicer zelo mehkem snegu ne. Tudi močno kratkovidnim in onim s srčno hibo ne bi svetovali delati znanja s smučkami. Toda kdor ima bistre oči, čvrste noge in drugače še vse cele kosti in prinese s seboj le malce dobre volje in potrpežljivosti, veselja in korajže, ta naj le stopi na plan!

Začetnik, če se ravna po naših navodilih in uboga svojega učitelja, se po našem mnenju pač ne izpostavlja nikakim nevarnostim, niti za svoj dušni niti telesni blagor. »Sladko spanje« in »grozen apetit« po vajah, to so pojavi, ki so sicer pri današnji draginji precej občutni za žep, ampak drugače vendar dobre lastnosti, za katere se tak človek le zavida. Tudi glede prehlajenja ti ni treba biti v skrbeh, ako imaš pametno opravo, učitelj te ima vedno v očeh in te opozarja, ako sam ne veš, kako se je ob različnih slučajih vesti.

Kajpada, lahko pa se pripeti, da kdo semtertja napačno stopi ali zamotano štrbunkne ali si celo izpahne navsezadnje še nogo spodaj v členku. To pa je ponajveč tudi že vse in najhujše, kar se ti more event. pripetiti, in taki slučajji so — če izvajaš sport »po pameti« — zelo redki.

Pisec teh vrstic sam je imel pod seboj tekom 7 let lepo število vojaških kot tudi civilnih učencev obojega spola v različnih starostih, med njimi včasih posameznike tako dvomljive spretnosti v početku, da se je v duhu prekrižal v strahu pred njimi — vendar se ne spominja, da bi se mu bil kdo resno in težko poškodoval, marveč je vsak svojo početno okornost premagal. — Toliko torej o nevarnostih smučkega sporta v prvem stadiju v smučki šoli.

Drugačna in nekoliko resnejša je stvar pri smučarju-turistu. V alpah terja zima od smučarja že nekoliko več. Tam gori izhajaš dobro le z ukročenimi, že discipliniranimi smučmi, poleg tega moraš poznati dobro sneg in teren in vsaj najpoglavitejše lastnosti alpske zime. — Dobro izvežban smučar-turist bo tudi dober smučar-vojak. V tem stadiju prevladuje interesi vojske sportni moment. Tu seveda treba imeti pred očmi predvsem dobrobit svoje domovine, marsikaj korajžno riskirati in — fortem fortuna adjuvat!

O slednjih dveh poglavjih več na drugem mestu.



G.:

Olympia-Show v Londonu.

Osebnih avtomobilov.

Poročali smo že o tej razstavi, in sicer o prvem delu, o tovornih avtomobilih; o drugem, ki se je zaključil 13. novembra, podajamo kratek pregled danes. Razstava osebnih avtomobilov je bila naravnost ogromna, največja od vseh dosedanjih. Nad 5000 tvrdk je razstavilo svoje izdelke in obsežna Olympia Hall v Londonu ni imela zadostnega prostora za nje; morali so razstavo deliti in razstaviti en del v poslopih White City.

Posebnih, morda senzacionalnih novosti razstava ni nudila, pač pa je bilo opaziti polno novih podrobnih tehničnih novosti, osobito pripomočkov pri motorju. Vsi ti izboljšani detajli služijo zelo izpopolnitvi avtomobilov. Zanimivo je stremenje konstruktorjev, graditi motor in ostale dele tako, da so po-

samezni deli čim lažje dosegljivi. Zelo pogosti so cilindri s snemajočo glavo. Pri vseh avtomobilih se opazijo dalje električni poganjalniki. Pozornost vzbujata tudi tendenca, razdaljo med kolesi zvečati in povečati obseg pnevmatik.

Pri motorjih ni bilo opaziti pomnožene produkcije več kot štiricilindriških motorjev in so zavzemali ti 66 % razstavljenih avtomobilov. 20 % je bilo šestcilindriških, le 4 % so bili osemcilindriški motorji, medtem ko 8 % dvocilindriških. Pri tem je zanimivo, da so skoro vse letošnje tekme pokazale absolutno zmagavo večcilindriških avtomobilov nad štiricilindriškim, bodisi v hitrostnih, bodisi v gorskih tekmah, in obetajo bodoče tekme že konkurenco po večini z večcilindriškimi motorji, v kolikor pridejo tekme industrije v poštev. Ni dvoma, da je razširjenje večcilindriških motorjev na pohodu in da se bo prej ali slej pokazalo tudi v praksi. Prilичno 50 % angleških izdelkov ima snemajočo cilindriško glavo, ventile pa deloma na vrhu



Paviljon (okrepčevalnica) ob bohinjškem sankališču.

cilindra, deloma ob strani razvrščene. Zelo pogosto grade Angleži cilindriško skupino z gornjim delom motornega okrova v en kos. Prilичno polovica motorjev, ki ima ventile na vrhu cilindra, ima urejeno gibanje istih potom valjušnice nad cilindri, ostala polovica pa potom ventilnih batičev od spodaj. Tiho tekoča veriga prevladuje popolnoma razvodna kolesa. Mazanje motorja ni prineslo novosti, razen v posameznih slučajih, pač pa se zelo pogosto gradi oljna sesalka

popolnoma na dnu motornega okrova. Dovod bencina prevladuje pri angleških tvornicah potom padca iz rezervoarja, ki je pritrjen na zaščitni deski.

Večina ameriških motorjev je grajena v en kompleks s prenosnikom, medtem ko angleška in ostala evropska industrija strogo ločita motor od prenosnika.

Sklopka s konusom prevladuje, komaj tretjina vseh ima sklopko s ploščami, ki pa ne teče v olju, temveč ima posamezne plošče obložene z azbestom, kar povzroča boljše in elastičnejše delovanje iste.

Prenosnik s tremi hitrostmi je onega s štirimi občutno izpodrinil. Vzrok leži predvsem v pocenitvi proizvodnje. Postavljanje vzvoda na sredo se nikakor ni obneslo in kaže letošnja razstava napram lanski popoln prepad te ideje. Splošno se postavlja hitrostno pretikalo na desno stran.

Večina voz ima gonilno vreteno prosto, brez zunanje cevi in z dvema členkoma, medtem ko ima 40 % vreteno z enim (prednjim) členkom in zaprto

brez posebnih zahtev, le za vsakdanjost grajene. Precej pozornosti posvečajo Angleži streham, ki so delane tako, da jih je mogoče tudi s strani zapreti in da dobi auto pri tem lično in okusno obliko. Sploh so Angleži v grajenju karoserij mojstri.

O priliki te razstave je priobčil znani ameriški športni žurnalist J. W. Bradley zanimiv članek o nacionalnem karakterju v gradnji avtomobilov. Olymki Show ima to posebnost, da je edina velika mednarodna razstava avtov, ker so na njej zastopane gotovo vse večje tovarne sveta. Med ameriškim in angleškim avtom, pravi Bradley, je razlika enako očitna, kot med angleško pokrajinsko hišo ali pa enako na Long Islandu. Pri malo pozornejšem opazovanju je z lahkoto spoznati vse tehnične in zunanje posebnosti, ki se nanašajo na pokrajino proizvajalca.

Anglija ima največ malih avtov, medtem ko je Amerikanec bolj dovzeten za velike avtomobile. Pri tem je angleška specialiteta, da se zahteva tudi od najcenejših voz gotova prikupnost in ličnost. Na Fran-



Bohinjska Bistrica s pogledom na Rudnico, Senožeti in Triglavsko pogorje.

v kardanovo cev. Za pogon sam rapidno raste uporaba zavojnih zobnikov in je njih uporabo opaziti že pri nad polovici avtov.

Za zavore se vedno bolj uporablja ameriški sistem vpostavljanja obeh zavor na zadnja kolesa. Vzmeti so poleiptične najbolj razširjene. Jako priljubljena so polna ploščata kolesa, vendar so prešana jeklena z votlimi šprikljami še najbolj razširjena.

Karoserija kaže na zunaj sicer elegantno, ali povsem enostavno lice, za kar tiči vzrok v posplošenju in vsakdanjosti avtomobilov. Na zunaj se ne iščejo efekti, pač pa je notranjost danes jako udobna in luksuriозна izdelana. Šoferjev sedež je skoro pri vseh karoserijah že premakljiv. Vsa pozornost se posveča udobnemu sedenju in prvovrstni prožnosti vzmeti. Pozornost je vzbudila številna enoličnost v lakiranju, osobito pri malih avtomobilih. Tvorničarji in kupci so prišli do spoznanja, da je pri današnjem posplošenju avtomobilov prav dobrodošla zunanja preprostost in enoličnost istih. Angleži imenujejo te karoserije po Amerikancih Yankee-karoserije, te so

coskem bi se smejali, ako bi se vozil kdo z livriranim šoferjem v cenemem autu z bleščeče osnaženimi medenimi deli in oklepi. Na Angleškem, kjer se oblači delavec enako kot delovodja, kjer gre tudi perica s klobukom najnovejše mode na delo, bi se ne moglo prisojati manj premožnim avtomobilistom, da bi vozili avtomobil, ki bi bil po svoji zunanosti manj impozanten kot auto kakega lorda. Podnebje na Angleškem je eno najneprijetnejših na zemlji, česar pa pravi Anglež nikdar ne bi priznal, zato tudi ni prijatelj zaprte karoserije, kupil bo vedno le odprto, ki pa mora imeti streho, katero more povsem zapreti, celo z okni. Znano je, da so angleške karoserije, v kolikor se tičejo udobnosti in komforta, nedosežne. Zanimivo je pri tem, da n. pr. Francoz, ako se hoče udobno peljati, izbere zaprt avto, ki ga varuje pred neprijetnostimi vremena, Amerikanec se pa ne briga za komfort, vozi sicer v odprtem vozu, ker ga pa ženirata solnce in dež enako, ima vse leto pokrito streho. Anglež si pa izbere odprto karoserijo z nizkimi mehkiimi sedeži, spredaj vetrovnico, in se za-

varuje proti mrazu s toplimi odejami in kožuhi, proti dežju pa z dobro zaprto streho.

Geografična lega vpliva zelo na hlajenje motorja. V deželi, ki ima južno podnebje, gorski teren, ceste pa dobre, ki omogočajo hitro vožnjo, je največje važnosti dobro urejeno hlajenje. Bradley poudarja, da je našel najboljše izvedeno hlajenje pri italijanskih avtomobilih in bi se skoro upal trditi, da se ti motorji celo preveč ohlade. Tudi Francozi imajo izvrstno urejeno hlajenje, kar zahtevajo pač njih izborne ceste, po katerih je mogoče voziti z veliko hitrostjo. Angleški auto tega nima. Celotna vetrnica so delane prekratko, mnogokrat segajo komaj do četrte hladilnika. Toda za Angleško to zadošča, saj pravi Bradley, da je lažje dobiti na Angleškem motor pravilno topel, kakor ga pa na kaki alpski cesti morda v avgustu obraniti pred pregretjem. Primerjati kak Fiat ali Lancia auto s kakim enako velikim angleškim autom, bi šele pokazalo, kako velikanska razlika je samo v hladilnih napravah.

Vprašanje zavor je tudi zanimivo. Najboljše zavore Amerikancev so komaj boljše kot najslabše

neko notranje zadoščenje in bi se čutili užaljene, ako ne bi videli onih linij, one prikupnosti in proporcije, kot so je vajeni na svojih umetninah. Anglež je zopet drug človek. On ni zdaleka tako suhoparen in fanatičen »koristolovec« kot Amerikanec, vendar je njegov čut lepote različen od Italijana. Pri njem ni mero-dajna linija, temveč bleščeči detajli, fini kovinasti izdelki, eleganca in komfort, udobnost sedežev, karoserija, ki nudi zadostno prostost gibanja, vse mogoče malenkosti na armaturni deski, ki zabavajo in razvedre med vožnjo voznika. Italijanu najbližji je Francoz, ki zahteva istotako lepoto in linijo, ni mu pa to glavno. Francoski proizvajalec gradi na hitrost, v zavesti, da ljubi Francoz bolj kot vsak drugi drvenje po svojih idealno lepih cestah. Njegovi avtomobili spominjajo na dirkače. Švica in Belgija sta si podobni, princip je solidnost, ki temelji v Belgiji na slabih cestah, v Švici na gorskem terenu. O vozovih Nemčije, ki na Olympia Show niso smeli biti razstavljeni, piše Bradley, da je njih glavna poteza značaja agresivnost. Nekaj leži v nemških avtomobilih, česar ni mogoče imenovati drugače kot vojno. Koničasti hla-



Olimpijada : Start k teku na 10.000 m.

evropskih avtov. Ni se pa čuditi, če se upošteva, da vozi Amerikanec morda stotine milj po popolni ravnini in na dobri cesti ter da pride redko v položaj, da bi rabil dobro zavoro, medtem ko Francoz na svojih sijajnih in hitrih cestah potrebuje izborne zavore. Razstava je ravno pokazala v zavorah Francoze kot mojstre.

Razločke v grajenju avtomobilov, ki so utemeljeni v psihologiji proizvajalca in v karakterju naroda, more vsakdo takoj opaziti. Francoski in angleški, italijanski in ameriški avtomobili se temeljito razlikujejo. Ameriški avto n. pr. kaže po vsej svoji zunanosti, da je bil glavni in edini princip proizvajalca: porabljivost in koristnost avtomobila. To dela on v trdnem prepričanju, da bo vprašal kupec samo po zmožnosti in ceni avtomobila in da mu je egalno, kako izgleda stroj in voz. Italijan nasprotno opazuje svoje avtomobile kot umetniški proizvod. Kljub temu, da je njegov avto z isto pozornostjo in vestnostjo grajen kot kak drug, mu je enako važno, da dobi avto tudi lepe, zaokrožene oblike. On vé, da hočejo imeti njegovi odjemalci pri pogledu na avto

dilnik izgleda kot bi bil zato grajen z ostrino, da podere sovražnika, in ravna karoserija napravi vtis kot grajena za strojnico. Konstrukcija avtomobila je robustna, težka, suhoparna, z eno besedo — teutonska.

Menci:

Smučarska skakalnica v Bohinju.

Računajoč s tem, da je treba zadostiti vsestransko raznim sportnim zahtevam in imajoč pred očmi, da smo Slovenci sedaj svobodni in ujedinjeni v Jugoslaviji in da moramo baš radi tega dvigniti vse sportne panoge vsaj do one višine, da lahko uspešno tekmujejo z drugimi narodi, se je odločila naša mlada »Sportna zveza«, da dogradi v jugoslovanskem »Davosu«, v Bohinju, še za to zimsko sezono umetno skakalnico za smučarje. Zgradba je danes že dogotovljena, prvi skoki na njej so se že obnesli in tako imamo vendarle danes v Bohinju moje vednosti e d i n o

sportno vežbališče te vrste v vsej Jugoslaviji.

V imenu prijateljev te sportne panoge in v imenu interesentov zimskega sporta v Bohinju si dovoljujem zato izreči javno najprisrčnejšo zahvalo naši agilni »Zvezi« in nje predsedniku g. dr. Žižku, ki sta šla neustrašeno kljub mnogostranskim, četudi največkrat neutemeljenim zaprekam in kljub naravnost ogromnim stroškom svojo pot naprej in s tem gotovo pripomogla k temu, da kot najmlajši tekmovalci v svetovni areni smučarskih skakalcev pri naravni nadarjenosti našega naroda čim prej tudi mi dosežemo povprečne svetovne uspehe.

Da pa se ne bodo moja izvajanja tolmačila napačno, moram takoj poudarjati, da te skakalnice ni smatrati za takozvano veliko skakalnico, na kateri bi bili skoki do 40 m in še čez vsakdanji pojav, marveč da jo je smatrati za skakalnico za začetnike, na kateri sicer skoki do 15 m daljave ne bodo nobena redkost, na kateri pa bo treba pri skokih do 25 m uporabiti vso spretnost in tehniko in zastaviti osebno voljo do skrajnosti.

Pri zgradbi te skakalnice so se imele namreč predvsem pred očmi naše razmere in se je zastopalo stališče, da se mora tudi pri tej sportni panogi pričeti z delom na temelju. Zato se je določil za skakalnico teren s povprečno napetostjo 25°, višina skakalnice same pa z 1-10 m. In ravno radi tega pričakujem, da bo obisk skakalnice vsaj prva leta številnejši, kakor pa če bi se zgradila že takoj iz vsega početka »velika« skakalnica.

Da bodo prijatelji skakanja na smučeh že doma vsaj deloma poučeni o tej skakalnici, si dovoljujem kratek popis.

Skakalnica sama leži na severnem pobočju Črne prsti v bližini bohinjskega predora in se pride do nje od postaje Bistrica-Boh. jezero dobrih 20 minut peš. Iti treba najprej po glavni cesti do hotela »Markeš«, za katerim se odcepi na levo mimo železničarskih stanovanj pot k sankališču »Belvedere«. Pri cilju sankališča se odcepi steza, ki vodi preko obširnega smučarskega vežbališča k skakalnici.

Do cilja sankališča se tudi lahko pripeljem s sanmi, od koder moram potem slabih 10 minut peš do skakalnice.

Skakalnica sama je zgrajena na jeziku med dvema jarkoma in je od tam pogled na panoramo triglavskega pogorja naravnost veličasten.

Da se je skakalnica zgradila tehnično pravilno, je bilo treba posekati več smrek in izkoptati nešteto panjev s koreninami vred ter izravnati v zemlji vse valove terena.

Zalet skakalnice je dolg 54 m in pričinja z napetostjo 15°, ki po 20 metrih preide v napetost 25°, 5 metrov pred odskokom pa v napetost 6°. Nasip odskoka je izdelan v zemlji.

Skakalnica je zgrajena na 4 metre širjave.

Takoj pod odskokom je napetost terena na daljavo 58 m vedno 25° in preide potem polagoma v ravnico, kjer je sportniku mogoče po uspelem skoku pokloniti se svoji občudovalki z uspelim telemarkom ali christianijo.

Od skakalnice same je lep pregled enega najboljšejsih smučarskih vežbališč in se od tam lahko tudi zasleduje življenje na sankališču.

Celo zimskosportno vrvenje je vsled tega osredotočeno na razmeroma manjši prostor in zato bodo prišli tudi gledalci na svoj račun.

Nadejam se zato, da bodo prijatelji zimskega sporta, ljubitelji Bohinja, prišli že letos do spoznanja, da ni treba iskati izven domovine zimskega razvedrila, ker nam naša domovina sama nudi več kot pa nam more nuditi sovražna tujina, ki si je pridobila sloves samo s propagando, katere mi še vedno ne priznavamo ali priznati nočemo.



Zimski sport na Bledu.

V nedeljo, dne 19. t. m., je otvoril odsek prometnega društva na Bledu novozgrajeno sankališče iz Osojnice skozi Zako. Dolgo je 700—1000 m, lepo izpeljano v ovinkih ob romantičnem pečevju Osojnice. Pred drugimi sankališči ima le-to posebnost, da zanese brzina sankarja pri dobrem zaletu iz Zake tja na jezersko gladino v ledu (kadar je zamrznjeno seveda) in stečeš na sankah naravnost proti Otoku blejskega jezera. Sankališče bo uporabljivo vsak dan, sanke pa so na razpolago žal le v zelo skromnem številu. Veranda-okrepčevalnica z gorkimi in mrzlimi jedili in pijačo stoji na griču ob nekdanjem sankališču, odkoder je krasen razgled tako na jezero in na tir sankališča in imaš tudi sankarje vedno pred očmi.

Za prenočevanje in prehrano je na Bledu dobro preskrbljeno (nad 100 postelj v kurljivih sobah!) ter bodo cene — tako se nam obeta — izdatno zmernejša kot n. pr. v letošnji poletni sezoni! Izvoščki na Lescah bodo na razpolago, vsekakor pa se priporoča posebno sankarjem izstopiti na kolodvoru Bled, od koder je le 10 minut do sankališča.

Druge manjše zabavno sankališče (250 m) — za deco in začetnike — se nahaja »Pod gradom« na Pristavi.

*

Slovesna otvoritev zimske sezone V BOHINJU o Božiču na Štefanovo! Znamenito sportno sankališče in smučka skakalnica sta v redu in pripravljena.

Smučarski klub — Ljubljana. V svoji seji z dne 10. t. m. si je nadel klub za letošnjo zimsko dobo sledeči program: Tekom letošnje zime bo priredil več klubovih in medklubovih tekem. V mesecu januarju in začetku februarja pa se bo vršila smučarska tekma za prvenstvo Slovenije in Jugoslavije. Da si pridobi klub kar največ dobrih smučarjev, zato bo prirejal ob nedeljah in praznikih skupne izlete v bližnjo okolico, kakor tudi na Gorenjsko v Bohinj in na Bled. Skrbelo se bo za primerna pota in markacije. Še pred Božičem se otvori 14 dnevni popoldanski smučarski tečaj pod strokovnim vodstvom g. R. Badiure, zato vabi klub vse prijatelje tega zimskega sporta (gospode in dame), da se blagovolijo čimprej prijaviti pri imenovanem voditelju tečaja ali pa pri Sportni zvezi, Narodni dom. — Klub ima nad 50 parov smučič, ki bodo udeležencem tečaja proti mali odškodnini na razpolago.

Smučski tečaj v Ljubljani prične takoj, čim postane sneg — za začetnike — ugodnejši. Udeležence opozarjamo na tozadevni razglas v izložbah pri optiku Jurmanu (Šelenburgova ulica) in »Tourist-Office« (Dunajska cesta) ter v časopisih. Sedanja — upajmo — kratko mrtvo smučarsko dobo naj uporabijo novinci, da izpopolnijo svojo smučarsko opremo in opremo.

Smučski tečaj v Bohinju za začetnike (dame in gospode) se je moral vsled nenadnega vremenskega preobrata preložiti na nekoliko poznejši čas. Upajmo, da bo mogoče pričeti s poukom koj po novem letu. Interesente vabimo, da javijo »Sportni zvezi, Ljubljana« čimprej svojo udeležbo, in sicer s polnim naslovom, da nam jih bo mogoče pravočasno obvestiti o pričetku tečaja.

Stremenice (20 parov za trda stremena) je naročila »Sportna zveza« in jih bo razpečavala v najkrajšem času med smučarje po nabavni ceni. Črna (čadasta) očala za smučarje-turiste ima v zalogi optik Jurman. Člani SKL jih dobé proti članski izkaznici po 30 K.

Zimski sport v Trziču. Pod Ljubelom v prijaznem Trziču se je ustanovilo zimskosportno društvo, kar z veseljem doznavamo in ga toplo pozdravljamo! Kaj pa postojanka Radovljica, Jesenice i. dr.? Nápólje sportniki!!

Toško čelo-Topol 19. decembra. Kljub ne baš ugodnemu vremenu je izvabila prošla nedelja krog 20 smučarjev in skoro še enkrat toliko sankočev, ki so se z veliko vnelo trenirali.

Zimskosportni odsek v Bohinjski Bistrici priredi na Silvestrovo zabavni večer, čegar prebitek je namenjen izpopolnitvi zimskosportnih naprav v Bohinju. Obilo uspeha!!

Prijatelji zimskega sporta, pošiljajte nam kratka vremenska poročila in druge vesti o zimskosportnem gibanju in vseh naših postojank, izletov in tur, da bomo vsestransko informirani — ter agitirajte in pridobivajte naročnike za naš najlepši jugoslovanski sportni list »Sport«!!



Angleški nogomet. Burnley s 24 točkami je še vedno na prvem mestu, dasi je dosegel Newcastle United že tudi isto število. Izgledi na končno zmago Burnley-a so sedaj jako mali. Tretje mesto zavzema Bolton Wanderers z 22 točkami. Aston Villa, ki se je pred kratkim boril še za prva mesta, je padel že na sedmo. Rezlutati: Chelsea-Arsenal 1:2. Te tekme se je udeležil poleg 60.000 drugih gledalcev tudi angleški kralj. Tottenham-Sheffield United 1:4, Manchester United-Bradford 1:5, Oldham Athletic-Preston North End 2:0. V drugi ligi je na prvem mestu Bristol s 25, na drugem Cardiff s 24 točkami. South Shield je padel na tretje mesto. — V shotski ligi prvači še vedno Glasgow Rangers z 39 točkami.

Nogometna tehnika v filmu. Pred kratkim se je vršila v Berlinu velezanimiva kinematografska predstava. Pri tem so uporabljali časovno lečo, pripravo, potom katere je mogoče podati slike 20krat bolj počasi, nego se je vršil cel dogodek. Film prinaša momente iz nogometnih tekem in končno navodilo za novince v tem sportu. Najprej pokaže film slike raznih vrst udarcev, teka, delovanja vratarjev itd. v navadnem kinotempu, potem pa s pomočjo omenjenega aparata, ki dovoljuje, da natančno opazujemo vsako fazo izvršitve. Vidimo, kako igralec polagoma dviga nogo in kako udari žogo; pri tem nam je mogoče natančno opazovati vsako lego. Prvi hip vpliva taka predstava nekoliko smešno ravno vsled svoje počasnosti. Toda takoj po prvih slikah izgine ta vtis in gledalec se popolnoma zatopi v opazovanje teh važnih in poučnih slik.

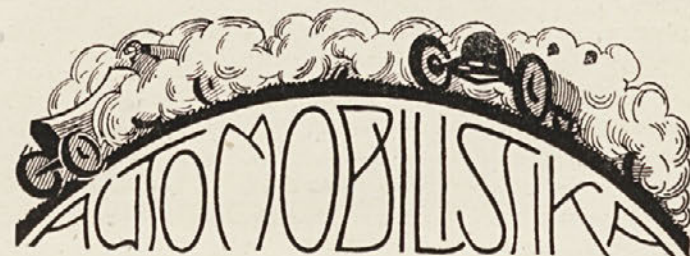
Angleška publika pri tekmah. V letošnji seziji je bilo meseca septembra pri različnih tekmah 6,250.000 gledalcev, meseca oktobra pa 4,500.000; to so okroglo, a pri natančnem štetju izvedene številke, ker se v Angliji vsak posamezen gledalec registrira. Največ gledalcev je seveda pri tekmah I. lige. Rekord je dosežen v Stamford Bridge

na prostoru Chelsea pri tekmi proti Tottenham z 80.000 gledalci. Newcastle United, Everton in Aston Villa računajo lahko vedno z okroglo 50.000 gledalci, Sunderland, Arsenal, Liverpool, Manchester United in West Bromwich Albion po 40.000. Ker znašajo dohodki pri 40.000 publike 2000 angl. funtov, t. j. 900.000 kron, se lahko izračuna finančni položaj teh klubov. Tudi v II. ligi so prekoračili oktobra t. l. Birmingham, Stoke, Sheffield, Wednesday, Bristol City, Westham United in Notts County število 20.000 gledalcev.



Tekma z vlakom. Na Češkem je sportni klub v Wernstaddtu svoje najboljšje tekače ob 18 km dolgi železniški progi, da bi v podobi stafetnega teka popravil »hitrost« lokalne železnice. Tek se je vršil pred velikansko množico radovednežev in se končal za tekače dovolj ugodno. Ko je vlak privozil v postajo, je bil prvi tekač pri zadnjem vozu. Umljivo je, da se je tudi vlak potrudil doseči hitrejši tempo kot navadno in je mesto v 9 minutah prevozil progo že v 5½ minuti. — Podoben poskus bi lahko napravili z našim »kamničanom«, in gotovo bi dosegli še boljši uspeh.

Marathonski tek 1921 na Dunaju. Na Dunaju name-rava neki klub, ki že dalje časa ni aktivno gojil sporta, prirediti marathonski tek na progi Wr. Neustadt-Dunaj. Na isti progi so se vršili leta 1900 in 1901 prvi taki teki na N. Avstrijskem.



Program Francije za leto 1921. Francija stopa zopet v avtomobilno-sportnem življenju na predvojno stopnjo, to je prvenstvo v Evropi. Prihodnje leto so velikopotezni načrti v delu; vsi še niti objavljeni niso, a že dosedaj objavljeni povedo mnogo. O veliki dirki za »Grand Prix« smo že poročali: »Automobil club de l'Quest« naznanja »Grand Prix de la Consommation«, t. j. veliko tekmo za najmanjšo uporabo avtomobila. Vozilo bi se v Le Mans. Temu bi sledila večja središčna vožnja (Sternfahrt) za turne avtomobile, spojena z lepотно konkurenco, petkilometer-sko dirko in gorsko vožnjo. Začetkom septembra se vrše potem mednarodne tekme za kupo »voiturette«, za »grand prix« za male avtomobile in za »Grand prix de France«. »Automobil club du Nord« priredi vsakoletni meeting v Boulogne-u, tekme za »Grand prix des voiturettes« in za pokal George Boilotta. — Sportno sezono bo otvoril veliki meeting na Korsiki. Krožna cesta, ki se bo vozila, je dolga 147 km. Tekmovali bodo tudi motocikli. Za nje sta določena dva kroga. Za avtomobilnega zmagovalca je določena kupa Cynos in 100.000 frankov. Tekma je odprta za triliter-ske avtomobile in se bo vozila po treh krogih. Zaključek tega meetinga tvorijo hitrostne tekme

na 1 km za dirkalne in turne automobile. — Automobilno-sportna sezona 1921 obeta po vsem svetu kolosalno oživitvev, celo zgodovinskovažni preobrat v tem pripisujejo letu 1921. Da bi ga bila tudi Jugoslavija vsaj malo deležna!

Iz industrije. Nov prenosnik. Ravnatelj tvornice zobnikov v Friedrichshafenu, inž. graf Soden, je iznašel nov prenosnik, ki se odlikuje po veliki tehnični enostavnosti. Glavna prednost tiči v pretikanju hitrosti, ki se opravlja z malim vzvodom na zaščitni deski in s pedalom sklopke. Ni pa potrebno oboje istočasno napraviti, da se prestavi hitrost, ker že pretik pripravi z vzvodom in šele z iztahnjenjem sklopke se menja faktučna hitrost. Mogoče je n. pr. voziti s četrto, tretja hitrost pa je že pripravljena, in ta stopi šele v delovanje, ko se iztakne sklopka. Sistem je sledeči: pet pretikalnikov je pritisnjenih s pritiskom peresa proti počez ležečemu valju, ki ima v svojem obsegu pet lukenj. S pritiskom na pedal se potisnejo vsi pretikalniki nazaj in se po izpustitvi pedala pritisnejo zopet proti valju, tako da ostanejo štiri pretikalniki na zunanji strani valja, medtem ko skoči peti v luknjo; ta peti pretikalnik je v zvezi s pretikalnimi vilicami, ki sklenejo določeno hitrost. Zobniki prenosnika so trajno sklenjeni in mesto njih se pretikajo narahlo posebni prijemi.



Razvoj angleškega zračnega prometa jasno riše »Controller General of Civil Aviation«, ki poroča med drugim, da znaša skupna vrednost blaga, ki se je od januarja do marca 1920 prevozilo po zraku med Vel. Britanijo in kontinentom, okoli 200.000 funtov sterlingov nasproti 116.498 f. sterl. v istem času preteklega leta.

Francoski senat je v svrhu nabave vojaškega letalnega materiala dovolil vsoto 100 milijonov frankov.

Angleški derby letal se je vršil v bližini Londona. Letalci so morali dvakrat preleteti krog 152 km 50·5 m, torej skupno 304 km 101 m. Start in cilj sta bila pri London Aerodromu v Hendonu. Courtney je bil prvi na Martyuside letalu, 300 HP, Hispano-Suiza motor v 1 uri 20 min. (240 km na uro). Zmagalec v zadnjem derbyju Capt. Yathergood, Airco s 450 HP, Lion-Napier motor, je rabil 1 uro 27 min. 42 sek.



Dunajska trabna sezona 1921 se bo začela najbrže 20. marca in se bo končala podobno kot letos 15. novembra. Začetni miting (12 dni) bo od 20. marca do 17. aprila, Derby-miting od 3. do 24. maja, poletni miting (10 dni) od 14. do 30. junija in jesenski miting (13 dni) od 25. septem-

bra do 16. oktobra. Novemberski miting (7 dni) bo od 3. do 15. novembra.

V Češkoslovaški se bodo v prihodnjem letu otvorila dirkališča v Požunu, Pragi in eventualno tudi v Marijinih varih. V Požunu se bodo vršile tri velike prireditve, ena v aprilu, druga v maju in juniju in tretja v avgustu in septembru.

Merjenje časa bo od prihodnjega leta dalje v Avstriji pri dirkah obvezno, dočim so zdaj gledali večinoma le na razvrstitev dirkajočih konj. Ker pa bi nova ureditev v tem smislu, kot je n. pr. v Berlinu, stala dandanes najmanj 100.000 mark, kakršnih vsot pa klubi pri sedanjih razmerah nimajo na razpolago, je dovoljeno, da se smejo posluževati primitivnejših pomožnih sredstev, vendar pa morajo postaviti nove »stopp ure« tako, da bodo občinstvu v splošnem vidne. Za dobavo takih ur se je že ponudila neka firma.

Stave na francoske dirke so se po vojni, kakor čudno se to bere, zopet udomačile v Nemčiji. Strokovni listi cenijo vsote, ki se stavijo na francoske rezultate, preko 100 milijonov mark. Najvišja dirkalna oblast pripravlja zdaj zakon, po katerem se bodo stave kaznovale ne le za one, ki so stavili, temveč tudi za one, ki sprejmejo stavo. Ravnotako bo prepovedano razglaševati v časopisih programe, šanse in poročila o uspehih francoskih dirk.



Ljubljanski nogometni podsavez.

Upravni odbor pozivlja svoje klube, da najkasneje do 15. januarja razpravljajo o kandidatni listi novega podsavznega upravnega odbora. Dosedanji odbor ne bo postavil nobene kandidatne liste, svetuje pa, da se kandidirajo v odbor sami delavni sportniki neglede na to, kateremu klubu pripadajo, pri katerih obstoja gotovost, da bodo vršili svoje posle vestno in nepristransko. Po možnosti naj bi novi odborniki ne bili aktivni nogometaši. Glavna skupščina ima glasom pravil voliti: predsednika, podpredsednika, I. in II. tajnika, blagajnika in 8 odbornikov, torej skupno 15 funkcionarjev, od katerih jih mora najmanj osem stalno prebivati v sedežu podsaveza.

Iz kazenskega odbora: S. K. Slovanu diktirana prepoved igranja od preklica se z 20. t. m. razveljavi, ker je imenovani klub svoje članske obveznosti naknadno izpolnil. — **Tajnik.**

S. K. Ilirija objavlja: Člani nogometne sekcije, ki uporabljajo klubovo opremo (čevlje, hlačke itd.), jo imajo takoj spraviti v red in preskrbeti eventualna popravila. Prve dni januarja bo vso opremo v dobrem stanju vrniti klubovemu gospodarju. Dan oddaje se še določi. — **Odbor.**

S. K. Ilirija priredi v nedeljo, 9. januarja v vseh prostorih Narodnega doma zabavni večer v velikem obsegu in z izbranim programom.

Goriška podružnica SPD ima svoj občni zbor 7. januarja 1921 ob 20½ uri v kavarni »Zvezda«, posebna soba. — **Dnevni red:** Poročilo tajnika, poročilo blagajnika, slučajnosti.

Vsi oni klubi, ki so sprejeli potrdila o 10 % znižanju takse na vstopnice, naj ta potrdila v lastnem interesu kolkujejo s kolkom po 2 dinarja 25 para.

Izvršujoči člani sportnih klubov dobijo v pisarni »Sportne zveze« izkaznice za polovične pristojbine pri uporabi sportnih naprav v Bohinju in za eventualne ugodnosti na železnicah. Te izkaznice se izdajajo le na podlagi seznamov izvršujočih članov, katere so bili klubi obvezani vpslati.

Sportna zveza.

SPORT izhaja vsako soboto. ☞☞☞ Naročnina četrletno (14 števil) 56 K; posamezne številke 5 K. Inzerati po tarifu. ☞☞ Uredništvo in upravništvo: Ljubljana, Narodni dom. ☞☞ Izdaja Sportna zveza Ljubljana. ☞☞ Urejuje Stanko Virant. ☞☞☞ Kljšeji in tisk: Jugoslovanska tiskarna v Ljubljani. ☞

