

Upravništvo Ljubljana, Puccinjeva ulica 3.
Telefon št. 11-22, 11-23, 11-24
Izdatništvo: Ljubljana, Puccinjeva ulica 3 — Telefon št. 11-23, 11-24
Podružnica Novo mesto: Ljubljanska cesta 42
Račun: za Ljubljansko pokrajino po poštno-čkovnem zavodu št. 17.749, za ostale kraje
Italije Service (Lomb. Corr. Post. No. 11-3118)
IZJAVNO ZASTOPSTVO za oglaševanje in izdajanje
Unione Pubblicità Italiana S. A. MILANO

JUTRO

Izhaja vsak dan razen ponedeljka
Naročnina znaki mesečno Lir 12,-
za izposojeno po Lir 22,90

Uredništvo:
Ljubljana, Puccinjeva ulica št. 3, telefon
11-22, 11-23, 11-24

Rekopisi se ne vračajo

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA per la pubblicità di provenienza italiana ed estera:
Unione Pubblicità Italiana S. A. MILANO

Silovit napad na Malto

Na področju vojaških ciljev so izbruhnili ogromni požari, ki jih je videti celo z obale Sicilije

Glavni stan Italijanskih Oboroženih Sil je objavil dne 20. aprila naslednje 688. vojno poročilo:

Na cirenaiskem bojišču izmenični stiki sovražnih oddelkov; sovražni izvidniški oddelki so se morali umakniti.

Angleško letalstvo je izvršilo nočni letalski napad na Bengazi, ni bilo niti človeških žrtev, niti pomembnejše škode.

Naša podmornica »Bianchi« se ni vrnila v svoje oporišče.

Velike letalske skupine so izvršile silovite napade na otok Malto in močno bombardirale vojne naprave, skladišča, zaloge in protiletalske postojanke. Na področju vojaških ciljev, ki so ga pretrpete ponovno eksplozije, so izbruhnili veliki požari. Ki

jih je bilo videti celo z obale Sicilije; veliko število sovražnih letal je bilo uničenih ali poškodovanih tudi na tleh.

Bombardiranje Malt

Stockholm, 20. apr. Nemška bojna letala so v spremstvu lovcev tudi v nedeljo hudo napadala otok Malto. O teh napadih je bilo v Londonu objavljeno posebno poročilo, ki pravi, da so nemška bojna letala napadala posamezne vojaške objekte v nedeljo dopoldne in tudi popoldne. Napadi so bili usmerjeni v prvi vrsti na luko La Valletta, na britanske topniške baterije in na letališča. Poročilo priznava, da je bila povzročena škoda in da so bile tudi človeške žrtve.

18 ladij potopljenih ob Severni Ameriki 131.000 ton sovražnikovega ladjevja uničenih — 22 sovjetskih letal sestreljenih — Novi napadi na pristanišča ob kavkaški obali

Iz Hitlerjevega glavnega stana, 20. aprila. Vrhovno poveljstvo nemške vojske je objavilo danes naslednje poročilo:

Ob kavkaški obali so bombardirala nemška bojna letala z dobrim učinkom pristanišča in oskrbovalne naprave. Z bombami je bila poškodovana velika sovjetska petrolejska ladja.

V južnem odseku vzhodne fronte so sestrelili nemški lovci v bojih v zraku brez lastnih izgub 22 sovražnikovih letal.

V srednjem in severnem odseku so se zrušili po hudih bojih posamezni krajevni napadi sovražnika. Pri uspešnih lastnih napadih v severnem odseku fronte je bilo uničenih ali pa zaplenjenih v večdnevni bojih 11 topov, kakor tudi 50 metalcev min in streljnih. Močni oddelki letal so posebno uspešno posegali v boje na tleh in so porušili sovjetske prometne zveze v zaledju.

V Kareliji so prizadele nemške in finske čete na obmoirski fronti v večdnevni obrambi bojih hude izgube sovražniku.

Na Severnem ledenem morju so potopile podmornice v sodelovanju z letalstvom dve sovražnikovi ladiji v konvoju, ki sta imeli skupno 12.000 br. reg. ton. Med njima je bila ena petrolejska ladja. Tri nadaljnje velike ladje so bile poškodovane. Z bombami so bile zadete tudi spremljače vojne ladje.

V severni Afriki se je ponesrečil sunek angleških izvidniških sil na cirenaiski fronti.

Na Sredozemskem morju je torpedirala nemška podmornica neki parnik ob pomolu v luki Beyrut. Druga podmornica je obstreljevala s topom elektrarno v Jafi in jo močno poškodovala.

V angleškem oskrbovalnem prometu ob severnoafriški obali so potopile nemške podmornice 3 nadaljnje transportne ladjice.

Nadaljevali so se veliki napadi letal na vojaške naprave na otoku Malta. Zadetki z bombami težkega kalibra so povzročili zlasti v oskrbovalnih napravah obsežna opustošenja, požare in eksplozije. Nadaljnja huda škoda je bila povzročena na letalskih napravah na otoku.

Kakor je bilo objavljeno že s posebnim poročilom, so potopile nemške podmornice ob vzhodni obali Severne Amerike in na Karibskem morju 18 sovražnikovih ladij s skupno 131.000 br. reg. tonami. Ena izmed podmornic je obstreljevala s topom petrolejsko ladjo pri Bullenbayu na Curcau in jo zažgala.

Lahka nemška bojna letala so napadla večkrat z bombami tovarniške naprave in ladje ob angleški južni obali in jih obstreljevala tudi s strelnim orožjem.

Stotnik Ihlefeld si je priporil na vzhodni fronti svojo 85. do 88. letalsko zmago v zraku.

Pri uspešnih nemških podmoraric pred obalo Zidelnih držav se je posebno odlikoval podmornica pod vodstvom kapitana poročnika Mützelburga.

ta s svojimi merili, ki pa so izdelana v Tankerqueu in Pearl Harbourju in zato mnogo krajša od normalnih meril.

6. Ofenzivno navdušenje ameriških strategov pa je na obalah reke Temze naleto na hladne poglede Anglije, ki je po naukih prejetih uderov bolj ko kdaj prepričana, da je še vedno najboljša angleška strategija ona, ki jo uči šola polkovnika Liddela Harta. Ta angleški teoretik, ki izhaja

Rojstvo Rima

Vsa Italija danes slovesno praznuje velpomembni spominski dan ustanovitve večnega mesta Rima. Pesniško bajevanje je to rojstvo ozarilo z znano pripovedko o Romulu in Remu ter o volkulji, ki je dojila zapuščenega dečka. Bajka in ljubki obliki daje posebnega poudarka izreku kasnejših Rimljanov, ki so, zroč na delo svojih prednikov, z upravičenim ponosom trdili: Roma urbs e parvis initiis crevit.

Res je mesto Rim zršlo iz majhnih začetkov, toda njegova rast očituje izredno hrabrost, globoki državni smisel ter organizacijsko in zakonodajno sposobnost, vrline, kakršnih poslednji ni pokazal skoroda noben drug narod. Duh ustanovitelja Romula je opajal Rimljane dolge vekove, vodil jih je od zmage do zmage, vplival jim je ono trdnost značaja, ki ni poznala zaprek in ono neuklonljivo voljo, ki ni opesala niti v časih največjih nevarnosti in nesreč. V nepretrganih pohodih je Rim razširil svojo oblast po vsem tedaj znanem svetu. Naš Askerc je v svoji baladi s par besedami mojstrsko označil silni obseg rimske države:

Tam od gorečih Libije pušav,
od mrglih tam Britanije dobav,
od Taga do Evfrata in Nila,
tod rimski orel razprostira krila.

Ves znani svet starega veka je bil strnjen v eno občestvo, v enotno državno tvorbo, ki je rimsko pravico, latinski jezik in rimsko omiko zanesla v najbolj oddaljena zakotja dežel, ležečih ob Atlantskem, Sredozemskem in Črnem morju. Iz majhnih začetkov je zršla človeška omika in Rim je bil nje žarišče v vseh časih.

Na svojih pohodih so znamenite rimske legije osvojile tudi našo sedanjo domovino in jo vključile v krog, kjer je narodom pravico vladati rimski zakon in jim famčil neovirani razvoj znameniti rimski mir. Zdalj plapolajo zastave zmagovalnega Rima v drugo po naši zemlji in to pot je tudi naš narod deležen obilnih blagodat rimske pravice, njene odlične uprave ter vzorne skrbi za blaginjo najširših ljudskih slojev. V kratkem letu sožitja si je Rim stekel med nami sloves, ki bo za vse veke ostal odločen in v odnosih med našim in italijanskim ljudstvom. V tej kratki dobi smo se imeli priliko prepričati, da tudi dediče davne rimske tradicije dičijo ista nepristranska rimska pravičnost, organizacijska sposobnost in neumorna delavnost. Zlasti v slednjem pogledu opažamo preroditev, ki jo je Italiji prinesel duh Duceja in njegovega nauka. Saj je že napravljen prvi korak v pravcu velikih javnih del, ki bodo izpremenili današnje lice naše pokrajine.

Graditeljski in stvariteljski duh starega Rima si je našel pravec za svoj razmah. Slovesno praznovanje današnjega dne je obeleženo s posebnimi prilikami, ki ne dovolijo hrupnih in bučnih proslav, marveč ukazujejo narodu, da se z vso vsemoto loti dela za veliki cilj, vreden davnih prednikov, za dokončno zmago nad vsemi sovražniki. Sprito tega visokega cilja, čigar dosega je z vsakim dnevom bližja, bomo lahko prenesli vse tegobe in težave, ki nam jih prinese čas velikih odločitev. Kakor zvezda vodnica nam lebi pred očmi gotovost dokončne zmage in v tem znanju radostno praznujemo tudi god večnega mesta Rima.

Izobesite zastave!

Ljubljana, 20. aprila
Visoki komisar je odredil, da morajo biti jutri v torek 21. t. m. o priliki praznika rojstva Rima vsa poslopja okrašana z zastavami od zore do mraka.

iz pravičnega stališča, da Anglija ne razpolaga z vojaškimi silami za ofenzivno. Še nad 20 let zagovarja svojo tezo, da je edina in glavna naloga Anglije, da si zagotovi neprekinjeno obrambo, dokler sovražnik ne bo upehan, medtem ko naj bi se ofenzivno borili angleški zavezniki.

Ves britanski generalni štab je prepojen s temi idejami Liddela Harta. Zato pripada v tem letu obema največjima angleškima zaveznikoma, boljševikom in Američanom, da izvrše svojo dolžnost. Anglija jim bo samo pomagala kaj več je težko zahtevati in doseči od Angležev, ki so, rekel bi, po svoji nasi nasprotni vsaki ofenzivni akciji, in je ta njihov odgovor utemeljen v naukih zgodovine. Kadarkoli so namreč Angleži skušali postati drzni in so se poglani naprej, so se morali končno vselej umakniti z razbito glavo.

Zaradi vseh teh ugotovitev prihaja Mario Appellius v svojem komentarju do zaključka, da je mogoče trenutno razpoloževati sil trojnega pakta nasproti vsem sovražnim napovedim o ofenzivi na evropski celini odgovoriti samo s povabilom: Naj le pride! (Il Popolo d'Italia).

Obnovite naročnino!

Preprečen letalski napad na Japonsko

Tri ameriške nosilke letal prepodene od japonske obale

Tokio, 20. aprila. s. Japonski glavni stan poroča:

Preteklo soboto so bile opažene v bližini vzhodne obale Japonske tri sovražne nosilke letal, ki so jih spremljale vojne ladje. Ker so se žbale protinapada japonskih oboroženih sil, so se umaknile, ne da bi se približale našemu ozemlju. Istega dne se je pojavilo nad Tokijem in drugimi pokrajinami kakih 10 letal, ki so letela posamič ali po dve skupaj. Letalom se je posrečilo ubežati v smeri proti Kitajski. Škoda, povzročena zaradi napada, je neznatna.

Tokio, 20. apr. (Domei). List »Asahi« objavlja v ponedeljkovi izdaji nadaljnji komentar k sobotnemu ameriškem letalskemu napadu na japonska mesta in poudarja, da ameriška taktika letalskih napadov, ki jim služijo za oporišča nosilke letal, ne more prav nič ovirati japonske kontrole na Pacifiku, ki jo japonsko vojno brodogradnja izvaja z vso doslednostjo. Proti temu vojnemu brodogradnji Američani po izgubi 9 glavnih ladij svojega pacifiškega vojnega brodogradnja po katastrofi pri Pearl Harbourju ne morejo nastopiti. Tudi so Zedinjene države izgubile 3 izmed 13 težkih križark in 3 izmed 7 letalskih matičnih ladij. List pravi, da skoraj ne more biti vprašanja, da bi ameriško vojno brodogradnjo spopada z japonsko vojno mornarico v odprti pomorski bitki, svari pa, da bi se Američani utegnili zateči v gverilsko vojno na morju, v kateri bi se posluževali svojih podmornic in preostalih 4 letalskih matičnih ladij, s katerimi bi izvrševali silne napade, kakor je bil sobotni. Toda tudi za take akcije manjkajo ameriškem vojnemu brodogradnji primerna oporišča in se morajo silne akcije omejevati na obseg, kakor ga je imel na primer napad na Otterišimo na otoku Wake. »Asahi« zaključuje, da je prav za prav namen takih sporadičnih akcij ameriških mornariških enic na Pacifiku odgovor na ponovna vprašanja, »kde je prav za prav ameriško vojno brodogradnje?«

Tokio, 20. apr. d. Službeno je bilo objavljeno, da sta japonski ministri za kmetijstvo in gozdarstvo izvršili vse potrebne ukrepe za zagotovitev normalne oskrbe japonskih mest za primer letalskih napadov. Vsa važnejša mesta na Japonskem imajo že potrebne zaloge riža in drugih živil in te zaloge bodo predstavljale osnovo za oskrbovanje prebivalstva v primeru novih napadov. Prav tako bodo po vseh mestih urejene zaloge gradiva, potrebnega za popravila morebitne škode, ki bi jo povzročili sovražnikovi napadi. Pasivna obramba, ki je bila organizirana šele lani, šteje sedaj že pol milijona članov.

Popoln umik Angležev iz Birme

Samghaj, 20. aprila d. Po informacijah iz Čungkinga so Čangkajskove čete prevzele tisti del ozemlja v Birmi, ki je spadal dolelej pod nadzorstvo angleških vojaških oblasti. Tako so Kitajci prevzeli v svojo upravo vsa prometna sredstva v Birmi, med njimi železnice, ceste, telefon in brzojav. Kakor je bilo že javljeno, bodo angleške čete docela umaknjene z bojišča v Birmi.

Japonska zasedba otoka Panay

Tokio, 20. aprila d. Z bojišča na Filipinih poroča dopisnik agencije Domei, da so japonske izvidniške operacije odkrile, da so japonske čete, ki so se izkrcale 16. aprila na severni in južni obali otoka Panay, prodrele že globoko v notranjost in se že bližajo središču otoka. V pridržanju proti severu so sprednji japonski oddelki že dosegli mesto Potopan. Japonske čete so sedaj na točki, ki je le še približno 70 km severno od mesta Ilo Ilo. Japonski oddelki, ki prodirajo na otoku v južni smeri vzdolž železniške proge, ki teče proti mestu Ilo Ilo, so že zasedli neko točko južno od kraja Capiz, ki leži na omenjeni železniški progi.

Obnovitvena dela v Surabaji
Surabaya, 20. apr. d. Japonske mornariške oblasti v Surabaji so pričele z velikopoteznimi obnovitvenimi deli v tem nekdanjem glavnem nizozemskem pomorskem in letalskem oporišču. Pri obnovitvenih delih so zaposleni nizozemski vojni ujetniki in domačini. V surabajski luki je bilo pred japonsko okupacijo potopljenih mnogo vsakovrstnih trgovskih parnikov, ki onemogočajo sedaj drugim ladjam kretanje. Japonske mornariške oblasti so pričele tvrgati potopljene ladje in odstranjevati iz luke tudi druge ovire, tako da bo surabajska luka v kratkem sposobna za ladijski promet. Opozvalo izražajo nedeljno priznanje naglici, s katero napredujejo ja-

Preosnova kitajske

carinske službe

Tokio, 20. apr. d. V kitajski carinski službi je bilo odpuščenih nad 200 britanskih in ameriških uradnikov. Od pričetka vojne na Daljnem vzhodu se kitajski carinski sistem nahaja v popolni reorganizaciji. V skladu s tesnim sodelovanjem med Kitajsko in Japonsko na gospodarskem polju je bilo v kitajski carinski službi namestu odpuščenih angleških in ameriških uradnikov zadnji čas zaposlenih večje število Japoncev, tako da je njihovo število od 80 pred vojno naraslo na nad 590. Z odpustom angleških in ameriških uradnikov si je kitajska državna uprava prihranila tudi izdatke 11 milijonov jenov.

Zopet požar na parniku »Normandie«

Lizbona, 20. apr. s. Na krovu parnika »Normandie«, ki je zasedran v newyorški luki, je izbruhnil nov silovit požar, ki so ga gasile številne gasilske čete. Ogenj, ki je po prvih požarih nastal zaradi isker iz neke acetilenske svetilke, se je razvil ob krmi ladje med že poškodovanim gradivom iz prejšnjega požara, ki so ga delavci odstranjevali. Eden izmed gasilcev je bil hudo ranjen. Podrobnosti o višini povzročene škode še niso znane.

Politika Švice

Bern, 20. aprila. s. Na kongresu radikalne stranke je včeraj govoril zunanji minister Pilot. Opozoril je na ugodni razvoj odnosov Švice s tujino. Neutralsna politika je izredno težavna, toda zvezni svet si s svojo zunanjo politiko na vse načine prizadeva, da bi bil iskren in trden obenem. Ideja neutralsnosti se je v notranjosti dežele docela afirmirala. Za to je bilo treba mnogo dobro volje vsega prebivalstva. Bližnja bodočnost pa bo zahtevala še nadaljnji žrtve. Problemi, ki povzročajo vladi največ skrbi, se nanašajo na državno obrambo, na oskrbo prebivalstva in na zaposlitev delavstva.

Seja francoske vlade

Vichy, 20. aprila d. Nova francoska vlada se bo danes popoldne ob 17.30 lokalnega časa sestala k svoji prvi seji.

Pariz, 20. aprila d. List »Le Matine« javlja, da bosta novi glavni predsednik Pierre Laval in vrhovni poveljnik francoskih sil admiral Darlan, dasi bosta imela svoji službeni mesti v Vichyju, pogostokrat bivala v Parizu, kjer bosta vršila svoje posle.

Smrtne obsodbe komunistov v Parizu

Pariz, 20. apr. Agencija DNB doznava: V procesu proti 27 komunistom, ki so pripadali neki teroristični organizaciji, je pariško vojno sodišče izreкло 20, po kateri je bilo 25 obtoženih obojen na smrt. Vsi obtoženi so organizirali pravo trgovino bomb, razpolagali so z veliko zalogo orožja in so bili obtoženi nič manj kakor 34 atentatov in sabotažnih dejanj proti nemški vojski. V svoji zahrbtni moralni taktiki pa niso umorili je Nemcev, temveč tudi Francoze. Kakor ugotavlja sodba, vsi ti morilci niso imeli namena služiti domovini, temveč so bili pravi komunisti, plačani od Moskve. Sodba izrečno poudarja, da je napredna proti komunistom in ne proti Francozom, ki so sami sovražniki komunistov. (Pester Lloyd.)

Italijansko-hrvatsko industrijsko sodelovanje

Zagreb, 20. apr. d. V Zagrebu je bil ustanovljen poseben urad za gojitve italijansko-hrvatskih industrijskih odnosov. Naloga tega urada bo pospeševanje izmenjave industrijski dobrin med obema državama.

Železniška nesreča v Španiji

Barcelona, 20. aprila. s. Promet med Barcelono in Madridom je bil prekinjen, ker je neki tovorni vlak v bližini Saragose skočil s tira. Skupnine delavcev so bile nemudoma poslani na kraj nesreče, da spravijo vagonne in stroj spet na progo in jo popravijo.

Boji na evropskem severu

Pomočnik generala Dietla o okoliščinah, v katerih se bori nemška vojska pri Murmansk

Berlin, 20. aprila. Zadnje dni so razni filmi in dopisi nemških poročevalcev z bojišča prikazali posebne razmere, v katerih se razvijajo sedanje borbe na vzhodnem bojišču in v severni Afriki, redkokdaj pa je bilo slišati o borbah na skrajnem severu polarnega kroga, na Finskem. Zato se čisto čuje vprašanje: Zakaj še nismo v Murmansk?

Na to vprašanje je sedaj pred predstavnik nemškega tiska odgovoril pomočnik generala Dietla, major Hermann. Na Laponskem, je dejal major Hermann, niso trenutno angažirane sveže sile iz Nemčije, temveč izključno kontingenti, ki so že med norveško kampanjo operirali v polarnem pasu.

Iz Narvika so bili ti oddelki prepeljani najprej v Kirkenes na severnem Norveškem in končno na Finsko, da bi se na skrajnem levem krilu nemške vojske udeležili napada proti Sovjetski zvezi. Te čete so najprej prišle do luke Petsamo. Na zemljevidih je to mesto označeno kot luka, v resnici pa so bili tu le trije majhni kraji, ki so bili uničeni že v finski-ruski vojni. Zato za te vojake ni bilo stanovanj in zadovoljiti so se morali ves ta čas z bivanjem na prostem.

Borba je bila od vsega početka zelo težavna. Na meji so boljševiki zgradili najmodernejšo utrdbo, za katerimi je bil za nas neznan svet. Prvo napredovanje je bilo polno zaleta tudi v pokrajini Salla, ki predstavlja izredno odporno trdnjavo, toda kmalu je v gozdovih tega področja prišlo do krvavih spopadov na nož. Tu ni mogoče uporabljati tankov in tudi uporaba letalstva je zelo omejena, ker ni mogoče ugotoviti ciljev, saj se povsod raztega v nedogled sami gozdovi in tundre. Boljševiki so mojstri v kamuflaži in so svoje postojanke zgradili tako dobro, da jih niti z letali ni mogoče izslediti. Že vse od prvega dne dalje se zato borba na tem področju naslanja na vrednost vsakega posameznega vojaka. Tu se je treba boriti za sleherni kvadratni meter zemlje z ročno granato v roki in z nasajenim bajonetom. Tudi ni mogoče izvršiti predorov bojišča ali napredovati vsak dan po 30 km. Zelo mnogo je že doseženo, ako je mogoče ob stalnih spopadih na nož napredovati največ 2 do 3 km na dan.

Borba je torej prav tako težka kakor na glavnem bojišču, vendar je o njej le malo poročil v uradnih komunikacijah, kar je razumljivo, kajti težavnosti teh borb ni mogoče izraziti v številkah. Klir hoče težino teh bojev prav razumeti, si mora predstavljati tundo, ki predstavlja od hudila ustvarjen pokrajino, ki je kot naša za branilca. Vse reke se izlivajo v Severno ledeno morje, vmes pa so jezera in ogromno skrajve, ki doseže višino 2 do 3 tisoč metrov, nikjer pa ni hiše, nikjer kake gostilne, saj smo tu na področju, ki je 180 km bolj na sever od skrajne vegetacijske črte. Navzlic vsemu temu pa smo dovolj naglo pustili za seboj ozemlje do reke Litca.

Nato je nastopila zima z mrazom 40 stopenj pod ničlo in možnosti oskrbe so se vsak dan spodi zmanjšale. Vsemu temu je treba dodati še polarno noč, ki zahteva ogromne materiale in duhovne napore, medtem ko se v zaledju razvija stalna borba s partizani in boljševiški oddelki, ki so prodri v naše črte, kar je tu nekaj vsakdanjega, saj se tudi mi večkrat borimo za sovražnimi črtami. Pri vsem tem se vsak naš vojak zaveda, da ne bo nikogar, ki bi ga nadomestil, in da ni mogoče dobiti nobenega dopusta. Sedaj smo mogli to vojsko oskrbeti z živežem za nekaj mesecev tako, da so odstranjene glavne težave. Razlike v temperaturi so ogromne in variirajo med 41 stopnjami nad ničlo, kakršna je bila temperatura julija lanskega leta in 40 stopnjami pod ničlo, kakršna je bila v oktobru lanskega leta. Naši vojaki niso bili navajeni na to podnebje, toda ki sreči je zrak sorazmerno čist tako, da se je pojavilo le malo boleznij.

Glavne težave so na tem področju zlasti v pogledu oskrbe in dobav ter v pogledu zdravljenja ranjenecov. Često smo ranjene prenašali po 12 do 16 ur, preden smo jih mogli izročiti zdravniški staciji. Kdor koli se je lahko še premikal, je moral korakati sam, čeprav je bil zelo hudo ranjen, saj bi drugače sploh ne mogli odvesti ranjenec v zaledje. Navzlic vsemu temu pa je zdravstvena služba v zaledju odlično poslovala. Tam smo postavili svoje najboljše vojaške bolnišnice, medtem ko smo prav najtežje ranjene lahko prevažali v zaledje po morju. Seveda v domovino so mogli oditi samo najtežji ranjenci, kajti vsi drugi se morajo takoj zopet vrniti na bojišče, čim odpravijo. Sedaj so glavne težave odstranjene, a tudi to predstavlja le zelo omejeno možnost za zamenjo borcev. Vendar pa smo v zadnjem času postavili v zaledju nekaj lop za splošno osebno skrbstvo vojakov, za njihovo kopanje itdi.

S pomočjo domovine je bilo mogoče tudi tu premagati glavne ovire. Seveda se nemški vojak na Laponskem čuti zelo daleč od svoje domovine, od katere ga ločijo tundre, gozdovi in jezera. Navzlic vsemu pa je tudi severno bojišče nezumljivo, medtem ko naši vojaki tam gori ne žele nič drugega, kakor da se domovina spomni tudi nanje in da veliki uspehi na drugih bojiščih ne pokrijejo s pokramo teh manjših uspehov naših borcev na skrajnem severu, doseženih v tako izredno težkih razmerah. (Ultimate notizie.)

Slepični manevri angleške propagande

Ugotovitve o misiji Rooseveltovih odposlancev v Londonu

Milan, 20. aprila. V zvezi z znanimi londonskimi razgovori Rooseveltovih odposlancev generala Marshalla in Hopkinsa je znani komentator mednarodnega položaja Mario Appellius objavil v listu »Il Popolo d'Italia« naslednje ugotovitve, ki jih narekuje kakor pravi, sam evropski smisel:

1. Boljševizem je vsakogar zelo zaskrbljeval zaradi evropskega ciklona, ki se zgostuje na njegovih bojnih črtah, pa poziva zato bogate zaveznike na pomoč.

2. Litvinov je imel v Washingtonu vsakor velik »govor« prav v boljševiškem smislu, Roosevelt je tega ruskega glasnika stoodstotno razumel. Vzrok za obisk Marshalla v Londonu je prav gotovo v zvezi z nepopolnostjo Stalina.

3. Angleško-ameriški načrt o invaziji na evropsko celino je bolj propagandnega značaja, kakor pa pravi in resnični vojaški načrt, kajti sicer bi bil ves radikalni in časopisni kruh izostal ali pa bi bil vsaj nekoliko bolj skromen, če bi obe plutokratski vesilici zares imeli namen angažirati se po-

polnoma na zapadu, bi prav gotovo pozvali liste in mikrofone, naj močje, kajti prav gotovo bi skušali obe čim bolj izkoristiti važen činitelj, ki mu pravimo presenečenje, in ne bi skušali alarmirati v Evropi celo lovskih čuvajev in gluhomonih.

4. Silo osi prav dobro vedo, da načrta o invaziji v tako velikem obsegu kakor ga prikazuje anglosaska propaganda ni mogoče izvršiti iz enostavnega razloga, ker Anglija in Zedinjene države ne razpolagajo z vojaškimi, pomorskimi in letalskimi sredstvi, ki bi bila potrebna za uspeh takšnega dejanja.

5. Glede na možnost, da gre za več ali manj slepične manevre, ki so bolj propagandnega značaja pa je treba pripomniti, da ni os ukinila potrebno šele letos, temveč že l. 1941 ko je po osnovnih zakonih vojne utrdila obrambo zapadnega evropskega primorja. Ta obramba je bila in je še vedno nujno potrebna zaradi operacij na vzhodu in na jugu. Seveda merijo Anglosasi vojaške sposobnosti držav trojnega pak-

Polet z brzim letalom ni igrača



Skupina izsolanih vojnih pilotov pred jutranjim poletom

Največja težkoča današnjih hitrih letal je pač v tem, da je startanje in pristajanje mnogo bolj nevarno, kakor pa je bilo z letali, ki so bila zgrajena v prejšnjem desetletju. Velike hitrosti, ki jih dosegajo sodobna letala, so izzvale potrebo po posebnih napravah, ki naj bi pri startu in pristanku hitrosti toliko zmanjšale, da bi letenje ne bilo nevarno. Pri teh dveh fazah poleta se najraje zgodi nesreče, zato je jasno, da je v tem pogledu bilo nujno treba nekako rešiti vprašanje velikih hitrosti. Najti je bilo treba izhod, po katerem naj bi se vsa odvisna hitrost nekako odstranila, kar bi startanje in pristajanje dosti razbremenilo in olajšalo.

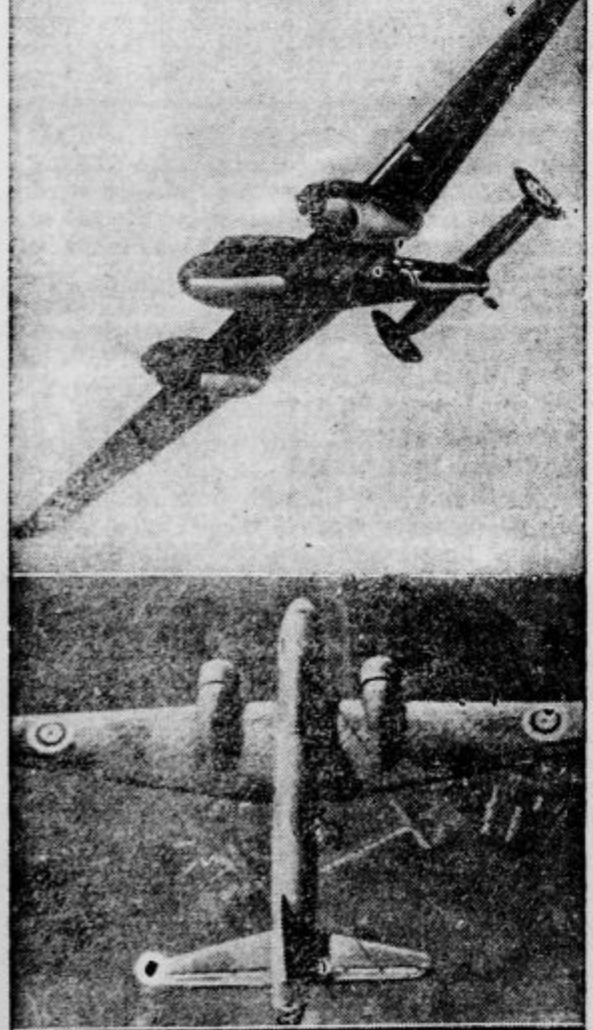
Rekordi, ki so bili pred nekaj leti doseženi v hitrostnih poletih, so uspeli večinoma z vodnimi letali. Vzrok zato je popolnoma jasn. Ta brza letala so potrebovala velik prostor, da so se mogla dvigniti, ali pa spustiti nanj. Včasih je bilo od suhozemskih letališč nemogoče zahtevati kaj takega, zato je pač bilo potrebno, da se je te vrste letenje omejilo predvsem na vodna letala, ki imajo neskončne morske površine na razpolago in se lahko nemoteno spuščajo nanjo. Tedaj so nekateri konstruktorji šele mislili na priprave, ki bi jih bilo treba izumiti, da bi se odvisna hitrost pri pristanku takega hitrostnega letala dala nekako odpraviti. Do uresničenja teh njihovih zamisli pa je žal prišlo šele pred kratkim, tako, da je prav v zadnjem času ta novost letalske tehnike prodrla na površje.

Pri starejših letalih je znašel odnos med največjo hitrostjo in hitrostjo pristajanja 1:3, kar bi značilo, da je na primer hitrost letala pri pristanku 120 km/h, če znaša njegova največja hitrost 360 km. Pri novejših letalih pa se je ta odnos močno izpremenil, znaša nekako 1:4, kar bi se reklo, da ima letalo z maksimalno hitrostjo 600 km/h hitrost 150 km/h pri pristanku. Ta pridobitev je, kakor vidimo, že precej važen činitelj, ki omogoča tudi pilotom srednjih sposobnosti popolnoma varno pristajanje na letališčih, ki so bolj skromnih mer.

Glavne razlike med starimi in novimi letali

Bitna razlika med letali sodobne letalske tehnike in med letali prejšnjih tipov je v tem: 1.) Vsa sodobna letala so opremljena s tako imenovanimi zakrilci, s katerimi pri pristanku manevrirajo piloti sam, ali pa njegov pomočnik, medtem, ko tega na starejših letalih ni bilo. 2.) Večina sodobnih letal je opremljena s posebnimi napravami, ki omogočajo, da se propeler vrti v različnih fazah poleta, z različno hitrostjo in v različni smeri, kar potem omogoča, da motor letala sam nekako zadrži preveliko hitrost, s katero se pristajajoče letalo približa zemlji, in tako zmanjša nevarnost nesreče pri dotiku z zemljo. 3.) Novejša letala imajo dalje tudi pripravo, katere naloga je, da potegne kolesa bodisi v trup ali pa v krila letala. To pomaga, da med poletom nudi letalo čim manjši odpor, pri pristanku pa avtomatično zmanjša hitrost za najmanj 30 km/h.

Poglejmo si zdaj, kakšno so zrakrilca in kak je način njihovega delovanja. Po dolgem in zamudnih poizkusih se je sodob-



Nemški »Messerschmitt« in angleški »Wellington«

nim letalskim konstrukterjem posrečilo, da so prav dobro rešili vprašanje zmanjšanja hitrosti letala pri pristanku: iznašli so pripravo, ki z gibljivo zadnjo stranjo krila zmanjšuje hitrost s tem, da povečuje zračni odpor letala. Pri nekaterih letalih se giblje na ta način ves zadnji del, ki sega od trupa pa do dela; giblje se tako, da omogoča letalu nagib. Zakrilca se v razliko od kril gibljejo samo navzdol ali pa samo navzgor, kakor so pač konstruirana. Druga vrsta zakrilc pa je taka, da je krilo samo razdeljeno v dve horizontalni polovici ter se pri njih giblje samo spodnji del krilnega profila. Ta vrsta zakrilc, ki jo je konstruiral inž. Northrop, ima gotovo premoč nad prvo vrsto. Pri uporabi prvih zakrilc se namreč hitrost letala resnično zmanjša, vendar pa letalo neprimerno močneje propada proti zemlji in je zato treba bolj paziti pri manevriranju s tako opremljenim letalom. Northropov izum pa omogoča, da se letalo obdrži v razmeroma isti višini, kljub temu, da se hitrost dosti zmanjša. Seveda je še takih vrst zakrilc dovolj toda ta pridejo v poštev samo za posamezna letala, katerim pač odgovarjajo po konstrukciji, medtem ko sta najvažnejši omenjeni vrsti.

Dalje nas bo zanimalo še to, kako se sploh vrši pilotáža sodobnih letal, ki dosegajo vedno večje hitrosti. Torej, kak je start modernega letala? Predvsem zahteva zelo fine pilotove roke, ki zna z občutkom in s popolno mirnostjo uravnavati krmljice letala. Najnevarnejše je pri startu tisto, kar se dostikrat zgodi: manj izvežbanim pilotom. Tako hitro letalo kaj rado »pobegne« iz prave smeri. To se pravi, da pri startu rado postane neposlušno in se izmuzne gibom krmljica, ki ga uravnava pilot. Ta nevarnost se pač še poveča, če se start vrši pri polnem plinu motorja. Tedaj navadno prične letalo opetati zdaj na to, zdaj na ono stran in je nevarnost, da ne bo ubogalo pilota in se bo zaletelo bodisi ob kako drugo letalo, ki se je pravkar tudi dvigalo z zemlje, ali pa celo v hangar. Zato je pač najvažnejše, da ima pilot mirno in fino roko, da se vsaka prečeta nesreča prepreči. Druga zapoved pravi, da je treba startati vedno nekako s polovico plina, ker je motor vedno tako močan, da tudi v takih okoliščinah daje dovolj hitrosti za start. Start modernih letal, posebno še, če so do skrajnosti obtežena, je navadno zelo dolg, zato je treba letalo postaviti na mejo letališča, da se tako pridobi čim večja površina za dvig letala. Nadalje je odločilno važnost dvig letalovega repa pri startu. Hitra sodobna letala imajo zelo majhne noseče površine (krila in rep), zaradi česar je treba, da se prav pri startu najde pravilen kot dvigavanja, da se letalo omogoči potreben vzgon. Prevelik, odnosno prehitel dvig letala bi v tem primeru utemnil letalu ubiti vso hitrost in nastopila bi možnost, da se postavi na rep. Če pa bi pilot premočno dvignil rep letala, preden se odlopi od zemlje bi spet nastala nevarnost, da s propelerjem udari ob zemljo: zato je jasno, da je treba pri sodobnem startu hitrih letal največje preciznosti in pazrje, poleg tega pa izredne sposobnosti in izvežbanosti.

Ko se je letalo že odlepilo od zemlje, je treba najti čim bolj majhen kot nadohoda njega vzpenjanja, ker hitrost, ki jo je do-

slej pridobilo letalo samo, že itak dovolj dviga letalo in bi bilo vsako povečevanje nepomembno in celo nevarno, posebno še, če se je start izvršil v močnem vetru. Start dvoh ali večmotornih letal je mnogo daljši in zahteva še več pazljivosti in izvežbanosti.

Pristanek je najtežji

Pilotiranje v zraku je povsem normalno, kakor na letalih starejših tipov tako da skoraj ni omeniti nikake razlike ali posebnosti. Samo eno je, da je letenje v zvezi s popolnim obvladanjem letala in da se od pilota zahteva maksimum izvežbanosti in fine pilotiranja. Starejša letala so prenesla mnoge divje gibe krmljica, ne da bi se pri tem znašla v nevarnosti, medtem ko sodobna letala zahtevajo popolno mirnost in pazljivost pri premikanju krmljica. Sodobna letala prekašajo starejša po občutljivosti smernega krmlja. Zato v zavojih pilot ne sme napraviti drugega, kakor samo nagibiti svoje letalo, medtem, ko se smerno krmlilo sploh ne sme uporabiti. V začetku se piloti kaj težko navadijo zavojem te vrste, toda kmalu pridejo do zaključka, da se drugače sploh ne sme obračati, ker se s tem povečuje možnost padanja v vijak. Dalje je vsa neprijetnost letenja z novimi letali v tem, da so preobložena z množico različnih instrumentov, kar močno otežuje pilotovo delovanje, ker mora posvečati paznjo že letalu samemu, potem pa še vsakemu izmed instrumentov posebej.

Najtežja je vsekakor naloga pristanka, posebno še, če pilot ne pozna tal, na ka-

tere pristaja. Pristajanje s pomočjo zakrilc mu omogoča strmejšo spuščanje, kar posebno olajšuje pristane na majhnem letališču, ki ga obdajajo višje ovire, hše, drevesa itd. Nevarnost pristajanja pa je tudi v tem, če se pilot ne razume dovolj na uporabo zakrilc. Pilot mora opustiti staro tehniko »pristajanja na občutek« ter popravljanja s plinom. Največjo paznjo mora posvečati brzomeru in višiniomeru. Pred pristankom pa mora sodobni pilot napraviti še nekatere druge priprave. Zavreti mora hitrost svojega letala na minimum, ki je določen za določeno vrsto letal, potem mora usmeriti propeler v »smer za pristane« in slednjič mora že izprožiti kolesje. Da se je kolesje resnično postavilo v položaj, primeren za pristane, se lahko prepriča s tem, da se na tabli, kjer so prirejane raznovrstne ure, prižgeta dve zeleni žarnici. Kolesje pa je treba izvleči prej, preden pride letalo v položaj in na mesto odkoder se potem usmeri proti pristanku. Poslednje, kar je treba izvršiti, je to, da pilot do konca izvleče zakrilca in odvzame motorju plin.

Važna je tudi ocena tal iz višine. Ko se je letalo približalo zemlji do kakih 3 do 5 m, mora pilot polagoma, popolnoma mirno in z lahnimi gibi letalo izravnati, naker se samo spusti na tla, ne da bi zahtevalo kakih posebnih manevrov. Hitra letala niso toliko občutljiva za veter, ki piha s strani proti smeri letalovega gibanja, zato je pač v tem pogledu pristane manj nevaren. Zaradi velikih hitrosti pristajanja je jasno, da pristane z bočnim vetrom ni težji od onega s protivetrom. To in pa še polno drugih manjših činiteljev mora poznati sodobni pilot, da vé do podrobnosti vso razliko med starimi »škatali« in modernimi, brzimi letali. S. S.

Angleška mornarica

Stopnjuje se izgube manjših enot angleške mornarice zmanjšujejo možnost oboroženega spremstva konvojov

Velike izgube, ki jih je utrpela angleška vojna mornarica v zadnjih dveh letih v boju z nemškimi pomorskimi silami, je zadel predvsem ene enote angleške mornarice, ki so jih uporabljali za zaščito trgovskih poti in za službo kot spremljevalce konvojov ter za slične operacije kakor je bil napad na francosko luko St. Nazaire, nemško podmorniško oporišče na Atlantskem morju. V »Frankfurter Zeitung« citiramo dajši sestavek o lahkih enotah angleške vojne mornarice, ki ga je v izveščku objavljamo tudi za naše čitatelje.

Po svetovni vojni so v Angliji leta 1920 spustili v morje zadnjo lahko križarko. Potem je nastopil odmor v gradnji več kakor 10 let in šele leta 1931 je bila spuščena v morje 7270-tonska križarka »Leander«, ki je dala križarkam tega razreda tudi ime. Bila je največja ladja tega tipa, od katerega je bilo do leta 1934 zgrajenih skupno pet ladij. Na to vrsto bojnih ladij se je priključil razred križark »Svdnev«, ki obsega tri ladije. Vse so bile zgrajene leta 1934 in so se razlikovale od križark razreda »Leander« le v silueta. V oborožitvi pa sta bila oba razreda enaka. Imata 8 topov kalibra 152 cm, 8 topov kalibra 102 cm in enako število orožja proti zračnim napadom in streljivo; vsaka od teh ladij ima 8 cev za torpeda v dveh vrstah po štiri. Največja hitrost teh ladij znaša 32,5 morskih milj (okoli 60 km) na uro, lahko pa se tudi poveča. Brzina za namen, ki ga imajo te vrste ladij, ni posebno velika; prav tako tudi oborožitev in jekleni oklep nista tako močna, kakor orožje in jekleni plašči poznejših konstrukcij. V vojnih poročilih ni bilo objavljeno, katere od petih križark tipa »Leander« so bile potopljene, znano pa je, da dveh od njih, »Orion« in »Leander«, opravljata službo v južnopacifiških vodah.

Posebno velike so doslej izgube, ki jih je pretrpelo brodogradje angleških rušilev. Od začetka vojne morajo nositi gladno dolež v pomorskih bojih in so zato med njimi tudi žrtve največje. Leta 1939 je razpočelaga Anglija z okoli 300 rušilci. Od njih je bilo že v prvem letu vojne potopjenih nad 40. Uporaba rušilev za varstvo trgovskih ladij, za opazovalno službo in za obrambo proti stopnjujočim se napadom podmornic je zahtevala tudi v gradnji letu se danje vojne zelo visoke izgube. Gotovo se vsi spominjamo, da je v prvem letu vojne Anglija odstopila Ameriki dragoceno zemeljsko posest za 50 starih ameriških rušilev, ki jih je tako nujno potrebovala. Po svetovni vojni je bila v Angliji samo kratka pavza v gradnji rušilev. Od leta 1926 naprej pa so začeli graditi rušilce, v vedno večjem številu in tudi v vedno večjem obsegu. Zlasti od začetka vojne dajejo Angliji pri gradnji vojnih ladij prednost rušilem. Razvrščajo jih v skupine po 8 ladij ki pod vodstvom poveljniške brda

opravljajo ofenzivno, stražno in spremljevalno službo. Nove edince imajo okoli 2000 ton, medtem ko večina rušilev starejšega tipa izpodiriva le 1500 ton vode. Njihova oborožitev obstoji iz 12centimetrovskih topov, od katerih imajo starejše ladije največkrat po 4, novejše pa po 6 do 8 topov. Razpolagajo poleg tega še s posebno močno protiletalsko obrambo in imajo tudi torpedne cevi, čeprav ta vrsta orožja pri rušilih nima več tolikšnega pomena, kakor ga je imela v začetku razvoja ladij tega tipa, ki so jih nekaj imenovali tudi torpedne rušilce. Bistvena prednost rušilev je njihova hitrost, s katero prekašajo druge večje vojne ladje. Novejše vrste rušilev dosežejo 36,5 morskih milj na uro (okoli 68 km). Posadka sestoji iz 150 do 200 mornarjev.

Male korvete, stražne ladje, torpedovke in topovske ladje, kdaj pa kdaj tudi motorne torpedovke Angleži po večini uporabljajo za spremljevalno službo v obalnih vodah. Razen tega so te vrste ladij posebnim primerom za prepadna dejanja. Korvete, ki so se v teku vojne zlasti izkazale kot spremljevalne ladje imajo okoli 500 ton in majhno oborožitev. Najmanjše edince imajo samo en 10,2-centimetrovski top in streljivo za letalsko obrambo. Opremljene pa so z vsemi pripravami za odmetavanje vodnih bomb, ki se najpogosteje uporabljajo proti podmornicam. Korvete so hitre, čeprav ne dosežejo hitrosti motornih torpedovk. Primerjamo jih lahko nemškim hitrim čolnom, ki imajo brzino 40 morskih milj in več na uro (preko 75 km). Veliko število potopljenih ladij te vrste je zgovoren dokaz, da jih pogosto uporabljajo za prepadna dejanja. Njihov nedostatek je, da samo v temni noči in v varstvu megle lahko operirajo uspešno; nimajo namreč nikakega oklepa in tudi pomembne torpniške obrambe jim manjka. Njih obramba je hitrost, okretnost in majhna tonaža; izpodirjajo namreč samo okoli 30 ton vode.

Motorne topovske ladje, ki jih ima angleška mornarica, so neke vrste motornih torpedovk, ki imajo močnejšo oborožitev zlasti proti letalskim napadom. So majhne in hitre toda prav tako nezavarovane kakor prej omenjene ladje izguba treh lovcov na podmornice je morala angleško mornarico še posebno hudo prizadeti, kajti v začetku vojne je imela samo 7 ladij tega specialnega tipa, ki so bile po izkustvih iz prve svetovne vojne posebno dobro pripravljene za boj proti podmornicam. Ladje so bile spuščene v morje od leta 1937 do 1939, torej najnovejšega tipa. Nimaio posebno velike hitrosti, ker je zaradi počasnosti podmornic tudi ne potrebujejo. Oborožene so z 10,2-centimetrovskim topom in z napravami za odmetavanje podvodnih bomb.

lahko kot metalček ali pastirčica dotika tal, se zmešči, kjer je komaj par kvadratnih centimetrov prostora, ostane v ravnosti navkljub vsem zakonom in predpisom o nagajenih telesih, prihaja do vsega in se vsemu izogiba in se mora zraven še truditi, da ohrani sebi neki čistočljiv videz in obraz, da se mu ne bi — saj veste — ljudje nazadnje še smeali! Seveda, če samo mimogrede pogledaš iz daljave, ne vidiš oči vrtnarja nič drugega kot zadnji kraj; vse drugo, glava, roke, noge, je enostavno pod njim.

Skrivnosti, kako se vrtnarji med seboj prepoznajo, vam ne izdam, bodisi po vonju, s posebnim geslom ali po nekem tajnem znamenju. Toda dejstvo je in drži, da drug drugega brž spoznajo ob prvem srečanju, na hodniku gledalščic, pri kupcih pišče ali v čakalnici pred zdravnikom. S prvim stavkom, ki ga spregovore, izmenjajo svoje nazore o vremenu (»ne, dragi gospod, takšne pomladi sploh ne pomnim«), na kar preidejo na vprašanja vlage in padavin, nato h georginam, umetnim gnojilom, holandskim čebulicam, na jagode, razne cenike, škodo, ki jo je povzročila letošnja zima, k ščitastim ušem, astram in sličnim predmetom.

Ja, in danes ne bi smele deklice kot tja v dan prepevati: »Tam na vrtni gredi raste rožmarin«. Rajši naj bi pametno popevale, da je treba po gredici trošiti pepel in soliter. Rožmarin in rože so tako rekoč je za diletante; radost vrtnarjeva pa izvira globlje, iz naročja zemlje. Po smrti se vrtnar bržkone kda' spremeni v glisto, ki pokuša v zemlji vse črne, dušičnate in di-

še nek manjši tip ladje, ki ima samo okoli 20 ton, so začeli uporabljati Angleži. Seveda pa te vrste ladij ne morejo uporabljati za borbo na »drtih oceanih. Ko bi jih teh malih enot imela angleška vojna mornarica, se ne more točno povedati. Njih pomen ni v borbeni moči ampak služijo v glavnem za obrambo.

Anglija, ki lahko vodi pomorsko vojno samo defenzivno, ker mora varovati svoje trgovske poti, je od izbruha vojne imela že tako velike izgube lažjih vojnih edinc, da je spremenilo njenih konvojov vedno bolj ogroženo.

Pesem

To je eden izmed krepkih mož. Ze kot otrok se nikoli ni »okal«. »Ker n. č. trmoglavce«, je rekel oče. »Ker ne more.« je rekla mati. In nežno in tiho ga je pobožala po glavi: »Da se ti jokana le ne bo treba kdaj naučiti!«

Postal je izvrsten mož. Premožen, časti vreden. Ni bil nikoli zelo ljubljen a vedno visoko spoštovan. V zakonu niti sredi niti nesrečen. Njegova žena živa živila s svojimi otroki in v njih kakor z njim in v njem. So lepi, zdravi, naderjeni otroci. In on se jih veseli, ampak vendar samo tako, kakor se veselimo nčesa, kar se samo po sebi razume. Saj drugače, kakor lepi in dobri pač njegovi otroci in otroci žene, ki si jo je sam izbral, ne morejo biti.

Imel je ljubljeno v tej družbi. Tega mu pa niso zamerili, kajti njegov ljubljenci je bil tudi ljubljenec vseh drugih. Bil je pošten, sinko, ki se je zdel rojen da že s samo prisotnostjo razveseljuje vsa srca. Kakor včlovečeno življenjsko veselje je vplival njegov pogled povsod je žel ljubene in jo prepelnega srca razpisal nad ljudmi, živalmi in cvetnicami. Izprva je sinček cvetel v polnem zdravju, kar ga je nenadno z grozno silo zahrbtno napadla huda, mučna bolezen. Jezno se je vzpenjal in se branil nasproti tujemu sovražniku z vsemi močmi, stiskal je drobne pesti, stokal jadoval in jokal.

Oče je pristopil k njemu. Ga prijel za roko in mu prigovarjal: »Ne joči! Tak korenjak ne joče, če ga kaj boli. Korenjak poje, pa je boljše!«

»Resda?« Otroček je pogledal očetu v obraz. Nekaj časa je čisto mirno ležal, globoko vzdihnil in začel peti. Tiho, mučno, stisnjeno, potem na vedno čisteje in čisteje je prihajal iz nalihi, sopihajočih prvi začetek veselo otroške pesmi; srebrno je zazvenel in ugasnil v tišeni.

Sinek je kmalu nato umrl in oče je pronašel najtežjo izgubo, ki ga je mogla zadeti, s skoraj življim junaštvom. Močni mož nadaljuje v strogem izpolnjevanju dolžnosti svoje običajno, dela polno življenje. Njegovi otroci uspevajo in so mu v čast. Mnogi ga zavidajo. Čuti, da mora biti hvaležen in se ima za srečnega.

A včas se ponoči zbudi. Začetek veselo otroške pesmi mu zveni v ušesu. Ljubljene glaske se je povzdignil, poje z močno voljo svetlo in srebrno čisto, nenadno pa preobrne in izzveni v vzdihu muke in tožbe.

In tedaj se v tem železnem človeku stopi nekaj, kar je vse njegovo življenje ostalo trdo, iz oči mu privre tok vročih solza.

M. E. E.

NAPOLEON III.

Napoleon III. je nekoč ogledoval v vojni luki Cherbourg pristaniške naprave. Z njim sta bila minister mornarice in izkušen pristaniški kapitan.

Ko so prišli do velike zatvornice, katero je bil ukazal napraviti minister, je cesar vprašal kapitana:

— Kako pa vi sodite o tej zatvornici?

— Kako neki! Jaz mislim, da je to preč vržen denar.

— Drugi pa trdijo, da je denar za to zatvornico izvrstno naložen — ugovarja cesar.

— Kdor to pravi, je osel! — se kratko odreže stari kapitan.

— Ali ste slišali, gospod minister? se cesar Napoleon III. brž obrne k mornariškemu ministru.

KONJ IN OSEL

Neki francoski plemič bi si bil rad pridobil ime v književnosti. Zato je pisal dramatik Evgenu Scribhu:

— Ali bi hoteli, da bi midva izdala dramo pod skupnim imenom. Vi bi jo spisal, jaz pa bi prevzel vse stroške, ki so v zvezi s premiero, oziroma s tiskom. Vse dohodke, ki bodo pozneje izvirali iz te drame, prepuščam vam.

— Gospod grof, vašo ponudbo moram odkloniti, ker ne morem vpreči v svoj voz konja in osla skupaj, — je precej naduto odgovoril Scribe.

Grof pa mu odgovora ni ostal dolžan. Pisal mu je:

— Vašo odklonitev, gospod Scribe, sem vzel na znanje. Če nečete dobička, je to vaša zadeva. Ampak zaradi tega me še ni treba primerjati s konjem.

šavne slasti.

Zdaj spomladi vabi vrt in kliče vrtnarja, kakor se pravi, z neodoljivo močjo; komaj posreblje juho, že je spet pri svojih gradicah, stegajoč svoj zadnji kraj pod čudovito nebo. Tu drobi med prsti gradice tople zemlje, ondi pridevilec sprinjša, dragocen kosček lanskega gnojla blizu na korenine, tam izpukne plevel in tu spet pobere kamenček; zdaj prerahlja prst krog jagod, potem pa se skloni, z nosom prav do tal, pred solatnimi sadikami in jim za ljubljeno gredico in nežno gnezdece korenin. V takšnem položaju uživa pomlad, medtem ko nad njim kroži sonce po svojih lavni poti. Jadravo oblaki in se ženijo iz podnebne ptice. Že se odpirajo češnjevi popki, ljubko se razvijajo mladi listi in ko si razgrajajo kot ponoreli; tedaj se pravi vrtnar vzravna, pogleda naokrog, in veli odožno: »Jeseni bom pošteno pognojil in pridelal nekoliko peska.«

Če se uredi, v razredne in potem neseš k uranju; če kdo s svojim avtom obtiči, dvigne pokrov nad motorjem, vtakne vanj svoje prste in nato pokliče na pomoč monterja. Povsod in pri vsem, kar je na tem svetu, že kaj potuhta, da vse lahko poravnava in popravi, — ampak vremenu ne moreš biti kos nikdar. Tu ne pomaga ne lhta ne prizadevanost ne iznajdljivost ne zvijača in ne greh. Popek se razpoklo, klca vzbrsti, ko pride za to čas in se dopolni postava. Tako se ponižno zaveš človeške nemoči in razumeš, da je potrpežljivost maši vse domrosti. Sicer pa drugača tudi ne moreš. (Iz »Sadjarja in vrtnarja«)

Kako žive in kaj delajo pravi vrtnarji

(Iz Čapkovje knjige »Vrtnarjevo leto«)

Dokler sem opazoval vrtove le zdaleč in površno, se mi je zdelo, da so vrtnarji bitja posebno pesniškega in nežnega duha, ki vzgajajo cvetlične vonjave in prisluškujejo ptičjemu petju. Sedaj, ko gledam zadevo bolj od blizu, sem spoznal, da temu ni tako. Pravi vrtnar je človek, ki neguje zemljo in rije po zemlji, prepušča pa ono, kar je nad njo, drugim, ki po cestah prodajajo zija. Moč živi v zemljo pogreznjen. Gradi si spomenik v kompostnem kupu. Če bi prišel v paradiž, bi takoj začel omamljen vohljati sem in tja in bi povedal: »Mojo ljubi, to, — to je humus!« Na brž bi pozabil jesti od sadu z drevesa spoznanja; prej bi ga zaskominalo, kako bi Gospodu izmuznil samokolnico rajske zemljice. Ali pa bi njegovo oko spazilo, da okrog drevesa spoznanja ni, kakor je predpisano, pravilnega kolobarja; in bi takoj začel kopati, ne da bi vedel, kaj mu visi nad glavo. »Adam, kje si?« bi zaklical Gospod. »Že grem, že grem,« bi se odzval vrtnar kar čez ramo »ampak zdaj ne utegnem.« In bi lepo dalje prekopal kolobar pod drevesom.

Če bi bil človek — vrtnar že od začetka sveta, nastajajoč po prirodni odbiri, bi se bil razvil najbrž v brezvretencarja. Čemu sploh ima vrtnar hrbtnico? Menda je zato, da se zdaj pa zdaj vzravna in zastoka: »Kako me ta hrbtni boli!« Noge zlaša na razne načine; lahko čepi, kleči ali jin kako drugače uleknese pod sabo; prsti so pripravne tačice, ki z njimi izkopljajo male

jamice, s pestmi drobši grude in tudi glava ni brez haska, če hočeš nekam vtakniti pipo. Le tistik, ta se noče nič ukloniti, čeprav si vrtnar še tako prizdeva, da bi ga pošteno prepognil. Gliste na vrtnu pa nimajo nič hrbtnice! Navzgor se vrtnar končuje navadno z zadnjico; noge in roke gredo široko vsakešbi, glavo pa drži — kot kobila na paši — neke med koleni.

Vrtnarski človek je protizvod kulture, ne pa prirodnega razvoja. Narava sama bi ga bila obdarila vse drugače; predvsem bi imel noge kot hrošč, da bi ne moral čepeti, in imel bi repetičke, krila, zaradi lepote in zato, da bi kar frfotal nad svojimi gredicami. Kdor tega še ni doživel, niti ne slutiti ne, kako so noge človeku včasih ovčev, ko ne ve, kam bi jih postavil, kako so strašno dolge, kadar jih moraš spraviti podse, in kako so preklemsko kratke, kadar hočeš doseči nasprotni kraj gredice in ne smeš pri tem stopiti na zeleno blazinico maternih drobtin in ne pohoditi brsteh orlic. Tedaj bi bil najraje pripečen jermenu, tako da bi plaval nad gredico sem in tja, ali pa bi imel vsaj štiri roke in zraven glavo, čepico in nič drugega; ali pa ude, ki bi se izvlačili in nazaj potiskali kot fotografski stativi. Toda, ker je vrtnar po svoji znanjosti prav tako nepopolno ustvarjen kot vsi drugi, ne more drugače, nego da počka, kar zna: balansira na vršičku ene noge kot carska baletka, razčepi svoje okončine po štiri matre v šir, se