

APIE ĮVAIRIUS DAIKTUS

Žemė ir Susisiekimas

Žemė yra didžiulis kamuolys, kurio paviršiaus plotas siekia 510 milijonų kvadratinų kilometrų (kilometras — 3,280 pėdų ilgio), arba 51.000 milijonų hektarų (hektaras arba ha. — lyginasi 2.47 angliškam akrui žemės). Iš to skaičiaus beveik trečdalis, arba 17.000 milijonų ha. yra sausuma, o likusioji dalis — vanduo. Jei skaitysim, kad šiuo laiku žemėje gyvena 2.000 milijonų žmonių, tai kiekvienam žmogui tektų po 8½ ha. sausumos ir po 17 ha. vandens, iš viso, vadinasi, po 25½ ha. Kaip matom, ukiai išėitų nemaži. Bet palyginti žemę su saule, gaunamas kitas vaizdas. Saulėj kiekvienas žmogus gautų po 280.500 ha, arba 2805 kvadratinis kilometrus.

Tačiau, iš tikrųjų, žmonės žemėje gyvena daug anksčiau susigrūdę. Ne visa sausuma tinka žmonėms gyventi. Ašigalio sritys yra šaltos, atogrąžų — karštos; daug sausumos ploto užima miškai, pelkės, dykumos. Taip, kad, palyginti, tik mažesnė sausumos dalis yra žmonių gyvenama. O vandenynai amžinai paliks žuvų monopolium, nebent kada žmonės išmokytų vandenį gyventi.

Greitas susisiekimas, susižinojimas rūpėjo žmonėms iš pat žilos senovės. Tai buvo svarbu politiniu, prekybiniu ir kulturiniu atžvilgiu. Gyvenime laimi tas, kuris yra apskuresnis, gauna anks tybesnes žinias, gali anksčiau, negu kiti, kur reikia nuvykti. Pats pirmas susisiekimo budas buvo, be abejo, žmogaus kojos. Nuo jų greitumo priklausydavo ir susisiekimo greitumas. Tai buvo pasiuntinių galybė. Šiandien mes esam linkę per daug niekinti šį paprastą susisiekimo budą, kuriuo naudojames nuo pat pirmųjų žmogaus atsiradimo žemėje dienų. Tačiau kojos vertos daug didesnės pagarbos. Labai dažnai, automobiliui ar kitai susisiekimo priemonei sugedus, mes esam priversti naudotis kojomis. Be to, kambariuose mes, geriausiai, niekad automobiliais ar motorciklais nesinaudosim. Taigi, gerbkim kojas!

Pėsčių pasiuntinį, prijaukinus arklį, pakeitė rai-

gimas lietuvių neduos gerovės Lenkijai ir nesuartins lietuvių su lenkais; priešingai, dar labiau vienus nuo kitų pastumės.

Mes išpėdami lenkus, tikim, kad laikas nulems viską, kad laikas iškraustys juos iš svietimų kraštų ir, kad sąlygos pasikeis. Prieverta lenkai nenutautins lietuvių, prievarta nepadarys jų Lenkijos gerbėjais. Laiskas viską keičia. Istorijsa pasikartoja, ta mes žinom iš praeities atsitikimų, tatau ir ta išpustoji didžioji Lenkija kada nors gali susitraukt... Susitraukus lenkų galybei, atskils nuo Lenkijos svietimas nelenkiškas molis. Tatau, mes, lietuviai, pakantriai žiurėdami į savo kaimynų šėlimą, privalom rimčiau domėtis savo tautos ir Lietuvos ateitimi. Vilnius nežus, kaip jis seniau buvo taip ir vėl bus Lietuvos.

tas pasiuntinys. Arklis ilgus tukstančius metų laikė susisiekimo greitumo rekordus. Arklį iš tarptautinio susisiekimo išstumė tik geležinkelis, neseniai minėjęs savo pirmojo šimtmečio sukaktuves. Palyginus pėsčio žmogaus, arklio ir traukinio greitumus, matyt, kad arklis vidutiniškai yra tris kartus greitesnis už žmogų, o traukinys — šešis kartus greitesnis už arklį. Praktikoje tas santykis yra daug didesnis traukinio naudai, kadangi traukinys nepailsdamas juda dieną ir naktį, ko negali daryti nei žmogus nei arklis. Geležinkelis dabar yra pasiekęs aukščiausią tobulumo laipsnį vandens garo išnaudojimo atžvilgiu. Garinių lokomotyvų geležinkelio srity, tur but, labiau kuo patobulinti nepavyks. 150 kilometrų per valandą, greičiausiai, ir paliks garinio lokomotyvo rekordus. Bet žmogus nepasitenkina jau pasiektais laimėjimais. 150 kilometrų per valandą ima atrodyti labai lėtu tempu. Norima daugiau. Kadangi garas, kaip varomoji jėga, pradeda "aptingti", tai jį stengiamasi pakeisti elektrine arba propeleriu. Visose šalyse stengiamasi geležinkelius elektrifikuoti. Moderniškas elektros traukinys gali pasiekti didesnio kaip 150 kilometrų greitumo per valandą. Tačiau geležinkelių suelektarinimas yra beveik neįmanomas dalykas tuose kraštuose, kur nėra pigaus šaltinio elektros energijai gaminti. Eelektrifikuot geležinkelius gali tik tos šalys, kur yra daug krintancio vandens, kaip, antai, Šveicarija, Italija, Vokietija, Anglija, Skandinavija. Todel dabar mėginama pritaikyti geležinkeliams propelerį, varomą benziniu motoru, panašiai kaip lėktuvų. Gegužės 11 d. 1931 m. Hanover, Vokietijoje buvo mėginamas propelerinis vagonas. Vaisiai buvo kuo puikiausi: sunkus, apie 20 tonų, inž. Kruckenbergo planu pastatytas vagonas pasiekė virš 200 kilm. per valandą, t.y. tokio greitumo, kuriuo ne visada skrenda net keleiviniai lėktuvai. Jei propeleriniai vagonai pavyks gerai pritaikyti geležinkeliams, tai geležinkeliams prasidės nauja gadynė, nes, mat, šiuo laiku, greitumo atžvilgiu geležinkeliu buvo nugalėję, taip sakant, be konkurencijos, lėktuvai. Bet jei geležinkeliais bus galima važinėti po 200 kilometrų per valandą, tai geležinkelių gadynė tės dar labai ilgai.

Kada ir galima stebėtis geležinkelių išsiplėtimu, nes per šimtą metų yra išvesta daug linijų, tačiau aviacijos tobulėjimą tikrai galima laikyti rekordiniu. Neseniai buvo minimos 25 metų sukaktuves nuo tos dienos, kai amerikiečiai broliai Raitai pirmuoju, sunkesniu už orą,

lėktuvu išsilaikė ore 30 sekundžių. Per dvidešimt penkeris metus lėktuvai nugalėjo pasaulį. Žemė žymiai sumožėjo. Šiandien susisiekimas oru yra taip išsiplėtęs, kad oru galima nuskristi į visus žymiausius pasaulio centrus. Lėktuvus turi daug pirmenybių prieš geležinkelį. Pirmiausia, lėktuvus yra du kartus greitesnis už traukinį; antra, lėktuvui nereikia tiesti kelio, kaip kad traukiniui. Lėktuvus visada gali pasirinkti patį tiesųjį kelią. Lėktuvo trukumu galima laikyti tai, kad jis negali šiuo tarpu pakelti tiek daug žmonių iš karto, kaip kad traukinys. Bet šį trūkumą tikimasi nugalėti, nes, pavyzdžiui, vokiečių vandeninis lėktuvas Do X gali pakelti 170 žmonių! Už tat, kaip sakyti, greitumo atžvilgiu lėktuvus neturi žemėje konkurentų. Štai, sakysim, amerikietis lakunas kapitoma



nas Frank-Hawks gegužės 12 d. iš Londono į Berlyną atskrido per 2 val. 57 minutes, padaręs per tą laiką 998 kilometrų, arba per valandą 300 kilometrų! Jis pareiškė norėjęs įrodyti, kad galima papursyčiauti 12 val. Londone, o kavos atsigerti galima po trijų valandų Berlyne.

O šių, 1937 m. orlaivininkas, amerikietis, Howard Hughes, perskrido iš Los Angeles į Newarką į 7½ valandos laiką (2,490 anglišku mylių) darydamas po apie 500 kilometrų į valandą.

Tačiau ir tokio greitumo rekordai inžinierių nepatenkina. Mat, paprastas lėktuvas vis delto yra suvaržytas oro sąlygų. Audros, rukai, smarkūs vėjai sudaro rimtas kliutis lėktuvui. Taip yra delto, kad lėktuvus skraido žemutiniuose oro sluoksniuose, o nepajėgia pakilti į aukštesnius, vadinamos stratosferos, sluoksnius, kur amžinai šviečia saulė, kur nėra oro atmainų kur kelias eina tiesiogine žodžio prasme, viršum debesų. Tai yra maždaug 12—16 kilometrų aukštumoj. Ten oras yra labai šaltas ir retas taip kad su paprastais lėktuvais negali-

ma skraidyti. Ten reikalingas visai naujas lėktuvo tipas, pritaikytas stratosferos sąlygoms. Lėktuvo vidus turi būti hermetiškai izoliuotas nuo išorės; motorui dirbtiniu budu reikia duoti deguonies. Tai yra nelengvas dalykas, bet užtat teoretiški apskaičiavimai rodo, kad toks lėktuvus galėtų pasiekti 1000 kilometrų per valandą! Jau tokį lėktuvą yra statomi garsios vokiečių lėktuvų Junkers firmos.

Lengvesnieji už orą lėktuvai, vadinami dirižabliai, arba cepelinai, nepasižymi savo greitumu, bet užtat jie gali ilgai skristi nesustodami. Vokiečių "Grafas Cepelinas" aplėkė aplink žemę, tik du kartus sustojęs: Japonijoje ir Amerikoje. O Cepelinas Hindenburgas jau skersai Atlantiką vežioja po 50 pasažierių ir susisiekimą atlieka į 2 ir pusė dienos.

Žemės pusiaujiu tur 40.000 kilometrų. Pėsčias žmogus, eidamas dieną ir naktį po 5 kilometrus per valandą, žemę apeitų per 333 dienas. Kombinuodamas lėktuvus, traukinius ir laivus, 1926 m. vinas Amerikos laikraštiniškas apvažiavo žemę per 33 dienas. "Grafas Cepeli-

nas" aplėkė žemę per 13 dienų, o stratosferiniu lėktuvu bus galima apskristi aplink musų planetą per 40 valandų!

Kalbant apie susisiekimą, nereikia pamiršti ir žinių perdavimo tobulėjimo. Išradus telegrafą ir bevielį telegrafą, žmonės iš karto pasiekė aukščiausios tobulybės laipsnį. Daugiau, greitumo atžvilgiu, nieko nereikia norėti, kadangi didesnių greitumų bendrai visoj visuotij, ne tik žemėje, nėra. Švietus greitumas, t.y. 300.000 kilometrų per sekundę, yra pats didysis galimas greitis pasauly. Didesnio už šviesos greitumo pasauly nėra. O elektros srovė eina lygiu greitumu su šviesa. Taigi, žmonės šioj srity pasiekė gamtos padėtas ribas. Radio banga per vieną sekundę apibėga pusaštunto karto aplink žemę! Taigi, didesniu greitumu rupintis čia netenka. Lieka tik tobulinti primamieji ir siunčiamieji aparatai. Norima ne tik girdėti, bet ir matyti per radio. Tat netolimoj ateity bus pasiekta, nes mėginimai duoda gerų vaisių. Netrukus, gal but, kalbėsime ir matysim vieni kitus per tukstančius kilometrus.

"Patyrimo Balsas"...

Žmogus su milijono dolerių gerkle griežtai laikosi lengvo užsirūkymo



"Mano balsas yra mano karjera. Jis yra ikvėpęs daugiau, kaip penkiems milijonams žmonių pasipasakoti man savo asmenes problemas. Per 25 metus, pradžioje ant paskaitų estrados, ir po to per radio del savo gerklės niekad nėsu apleidęs nei vieno pasirodymo. Aš esu pastovus rūkytojas, ir kadangi mano gerklė ir mano balsas yra nepamainomais mano karjerai, tad aš griežtai laikausi lengvo užsirūkymo. Luckies aš atrandu lengvą užsirūkimą ir kartu puikiu tabaku pasitenkinimą... ir štai kodėl Lucky Strikes buvo mano pasirinkimu per 14 metų."

"The Voice of Experience."

MILIJONŲ RADIO KLAUSYTOJŲ DRAUGAS IR PATARĖJAS



PUIKIAUSIAS TABAKAS— "DERLIAUS GRIETINĖ"

Lengvas Užsirūkymas "It's Toasted" — Jūsų Gerkles Apsauga

PRIEŠ KNITEJIMUS PRIEŠ KOSULĮ

Copyright 1937, The American Tobacco Company

