CENA LIR 25

Poštnina plačana - Sped. abbon. post. - II. gr.

GOSPODARSTVO

TRGOVINA ◆ FINANCA ◆ INDUSTRIJA ◆ OBRT ◆ KMETIJSTVO

LETO X ŠT. 231

SREDA, 25. JULIJA 1956

TRST, UL. GEPPA 9 - TEL. 38-933

Ob 50-letnici bohinjske železnice

Dne 19. julija je preteklo 50 let, odkar je svečano pridrdral prvi vlak po železnici čez Jesenice, Bohinj, Gorico in Opčine v Trst na postajo pri Sv. Andreju.

Ta dogodek je bil za tržaško gospodarstvo izrednega pomena. Tržaška luka je bila od l. 1857 sicer že povezana z dvotirno »južno železnico« z bližnjim in daljnim zaledjem, vendar so bili zahodni predeli Avstrije Salcburško, Tirolsko in Koroško brez neposredne povezave z morjem; to so dežele velikih naravnih bogastev, zlasti lesa.

Tudi strategija je narekovala gradnjo te proge, ker se Dunaj ni zanesel na trojno zavezništvo, v katerem je bila poleg Nemčije tudi Italija. Slovenci so bili ob tem vprašanju razdeljeni. Premnogi so upravičeno slutili, da bo graditev te proge pospešila gradnjo germanskega mosta »zur blauen Adria« (na Jadran) čez slovensko ozemlje. (V resnici je italijanski župan Bombig na zadnjih volitvah pred prvo svetovno vojno v Gorici prodrl s pomočjo nemških glasov).

Nova proga je sicer težka, saj doseže vzpon na nekaterih mestih kar 26 metrov na 1000 metrov; vendar je precej krajša kakor južna železnica (iz Bruck a/M čez Jesenice do Trsta 514 km, po bohinjski in 517 km od Brucka čez Maribor in Sežano).

Hkrati veže Trst čez Schwarzach z južno Nemčijo (Muenchenom). Bohinjska proga ni bila važna samo za tovorni promet, temveč tudi za potniški; avstrijska železniška uprava je uvedla na njej tudi brze vlake Trst-Dunaj z zvezo proti Muenchenu. Promet je bil izredno živahen. Pomislimo samo, da je po bohinjski progi vozilo tudi po 48 parov vlakov na dan.

Pontebska proga Trst-Videm-Trbiž-Beljak je bila v avstrijskih časih za tržaški promet skoraj brezpomembna; sicer je ta proga tudi daljša (relacija Beljak-Videm-Trst 205 km) kakor bohinjska (183 km). Šele po priključitvi Trsta k Italiji po prvi svetovni vojni je pontebska proga pridobila na pomenu, ker teče do avstrijske meje (do Trbiža) po italijanskem ozemlju in prinaša tranzit po njej proti Trstu zaradi večje daljave več denarja upravi italijanskih železnic. Že tedaj je italijanska prometna politika šla za tem, da se tranzit iz Avstrije in Čehoslovaške čimbolj prenese z južne in bohinjske proge na pontebsko in tako izogne jugoslovanskem ozemlju.

To stremljenje uprave italijanskih železnic je prišlo toliko bolj do izraza po drugi svetovni vojni, ko se je jugoslovanska meja premaknila od Postojne in Podbrda do Sežane in Gorice. S premaknitvijo te meje je moral dokončno propasti načrt za graditev takoimenovane predilske proge (iz Trsta do Gorice po južni železnici, od Gorice do Kanala po bohinjski in dalje čez Kobarid, Bovec in pod Predilom do Trbiža), vkolikor ga je narekovala prometna politika italijanskih državnih železnic. V zamisel iste prometne politike sodi tudi načrt za ojačenje pontebske proge z dograditvijo nove železnice od Pontebe skozi Alpe v Ziljsko dolino do Šmohorja in dalje do Beljaka, ki je še danes na dnevnem redu.

Tovorni promet po bohinjski progi z Jesenic čez Novo Gorico in Repentabor proti Trstu so odprli l. 1948. Tranzitni promet je po njej razmeroma živahen. Škoda le, da proga še ni bila eletrificirana od Opčin do Jesenic; z eletrifikacijo bi se izognili dimu v dolgi vrsti predorov, hkrati pa bi promet pospešili.

Že ko je bil vzpostavljen tovorni promet po drugi vojni so se Tržačani, ki jim je bila ta zveza s Soško dolino, Koroško in Južno Nemčijo najbolj domača, vpraševali, zakaj se ne obnovi tudi osebni promet. Trst bi dobil tako najkrajšo zvezo s Koroško, Dunajem in Muenchenom, na kateri bi lahko vpeljali direktne vlake, medtem ko se danes mora zadovoljiti z zvezo čez Trbiž, ki sodi v interesno področje njegovega tekmeca Benetk. Z otvoritvijo osebnega prometa po bohinjski progi bi se izognili tudi ovinku čez Sežano, ki so jo po vojni povezali z bohinjsko progo z novo železnico do Dutovelj.

Vprašanje vzpostavitve osebnega prometa čez Repentabor bi se danes lahko rešilo, ako bi upravi italijanskih in jugoslovanskih železnic pokazali količkaj dobre volje; saj so bila med obema državama v zadnjih letih rešena še mnogo bolj komplicirana vprašanja.

ALI SE AMERIŠKA VOJSKA UMAKNE IZ EVROPE?

Načelnik vrhovnega poveljstva ameriške vojske admiral Radford je predložil, da bi se ameriška vojaška sila do leta 1960 zmanjšala za 800.000 mož. »New York Times« pripominja, da bi izvedba tega načrta pomenila umik na domače postojanke v Ameriki, to se pravi opustitev obrambe na zunanjih postojankah v Evropi. Proti temu predlogu so se uprli poveljniki treh sestavnih delov ameriške vojske (na suhem, na morju in v zraku), češ da ne bi Amerika v primeru uresničenja predloga admirala Radforda mogla braniti Evrope.

Nemško javno mnenje se je zaradi nekaterih incidentov med ameriškimi vojaki in civilnim nemškim prebivalstvom pričelo upirati prisotnosti ameriške vojske.

Vtisi s potovanja na Dunaj

Ljudska delnica naj naveže delavca na podjetje

Na majskih volitvah v poslansko zbornico je geslo o preobrazbi delniškega prava, ki naj bi ustvarilo potrebno pravno osnovo za praktično uvedbo »ljudske delnice« igralo važno vlogo. Avstrijska ljudska stranka propagira zamisel o ljudski delnici s priznanim namenom, da bi široke sloje prebivalstva, predvsem iz delavskih in uradniških krogov, pa tudi iz vrst obrtnikov in kmetovalcev, pritegnila k financiranju delniških družb ter jih tako kot prave solastnike zainteresirala na uspevanju podjetij. Ti široki sloji naj bi svoje prihranke, katere imajo sedaj naložene pri denarnih zavodih v obliki hranilnih vlog, v bodoče vsaj deloma uporabljali za nakup delnic delniških družb. To naj bi omogočilo izvedbo raznih gospodarsko političnih načrtov stranke zlasti v zvezi s petrolejem, ki pridobiva za avstrijsko republiko čedalje večjo važnost.

Zanimivo je, da se stremljenje, da bi se široki sloji prebivalstva pritegnili k direktnemu finansiranju delniških družb, pojavlja tudi v drugih državah na zapadu, zlasti pa v Ameriki. V ZDA se na vodilnih mestih velikih delniških družb utrjuje splošno prepričanje, da je usoda velikih podjetij v daljni bodočnosti odvisna od tega ali se jim bo posrečilo razširiti v zadostni meri krog delničarjev v omenjeni smeri. To mnenje se naslanja na trditev, da je ameriška demokracija vse bolj pod vplivom množičnih organizacij, kakor n. pr. delavskih sindikatov, kar pomeni, da bodo v doglednem času velika delniška podjetja le tedaj mogla uspevati, če bodo zasidrana v interesih označenih širokih slojev.

Da se to stremljenje že uresničuje, dokazujejo statistični podatki o številu delničarjev v ZDA. Pri 18 največjih delniških družbah se je skupno število delničarjev v zadnjih desetih letih od 3,1 dvignilo na 4,5 milijonov, torej skoraj za polovico. Število delničarjev pa narašča zlasti pri tistih družbah, ki navajajo svoje delavce in nameščence k rednemu nakupovanju lastnih delnic s posebnimi olajšavami in ugodnostmi. Pri družbi General Electric se je lansko leto število delničarjev dvignilo od 295.000 na 349.000; pri družbi American Telephone se je število delničarjev v desetih letih podvojilo. Na vsem področju ZDA je bilo leta 1951 približno 6 in pol milijonov delničarjev. Pri tem so bile osebe, ki so imele delnice različnih družb, le enkrat štete. Leta 1954 so število delničarjev cenili že na 7 in pol milijona. Vodilni krogi pri družbi General Electric so mnenja, da bi se celotno število delničarjev v ZDA moralo dvigniti na 40 do 50 milijonov.

Za čemer stremi politika avstrijske ljudske stranke pod geslom ljudske delnice, se da doseči seveda samo s poimensko delnico. Delničar mora biti vpisan v knjigo delničarjev, da je s podjetjem tesneje povezan. Tudi je važno, da se mu ček za dvig dividende redno dostavlja na dom, po možnosti vsako četrtletje, in da ga uprava pismeno vabi na družbene občne zbore. Pri ameriških delniških družbah se v novejšem času zares udeležujejo rednih in izrednih občnih zborov vedno več delničarjev, včasih tudi po 2.000 Upravni stroški so pri takem načinu upravljanja podjetij seveda nekoliko večji, kot bi bili pri sistemu brezimnih delnic, toda razliko odtehtajo posredne koristi, ki jih imajo podjetja od tesnejše povezanosti z delničarji.

Če bo avstrijska ljudska stranka svojo zamisel o ljudski delnici hotela uresničiti v novem parlamentu, bo gotovo zanimivo slediti zakonskim predlogom s katerimi bodo avstrijski politični in gospodarski činitelji poskusili rešiti ta sodobni kapitalistični problem.

Dr. O.

Milijarde za oborožitev Nemčije

Zgodovinski dogodek za vse evropske narode

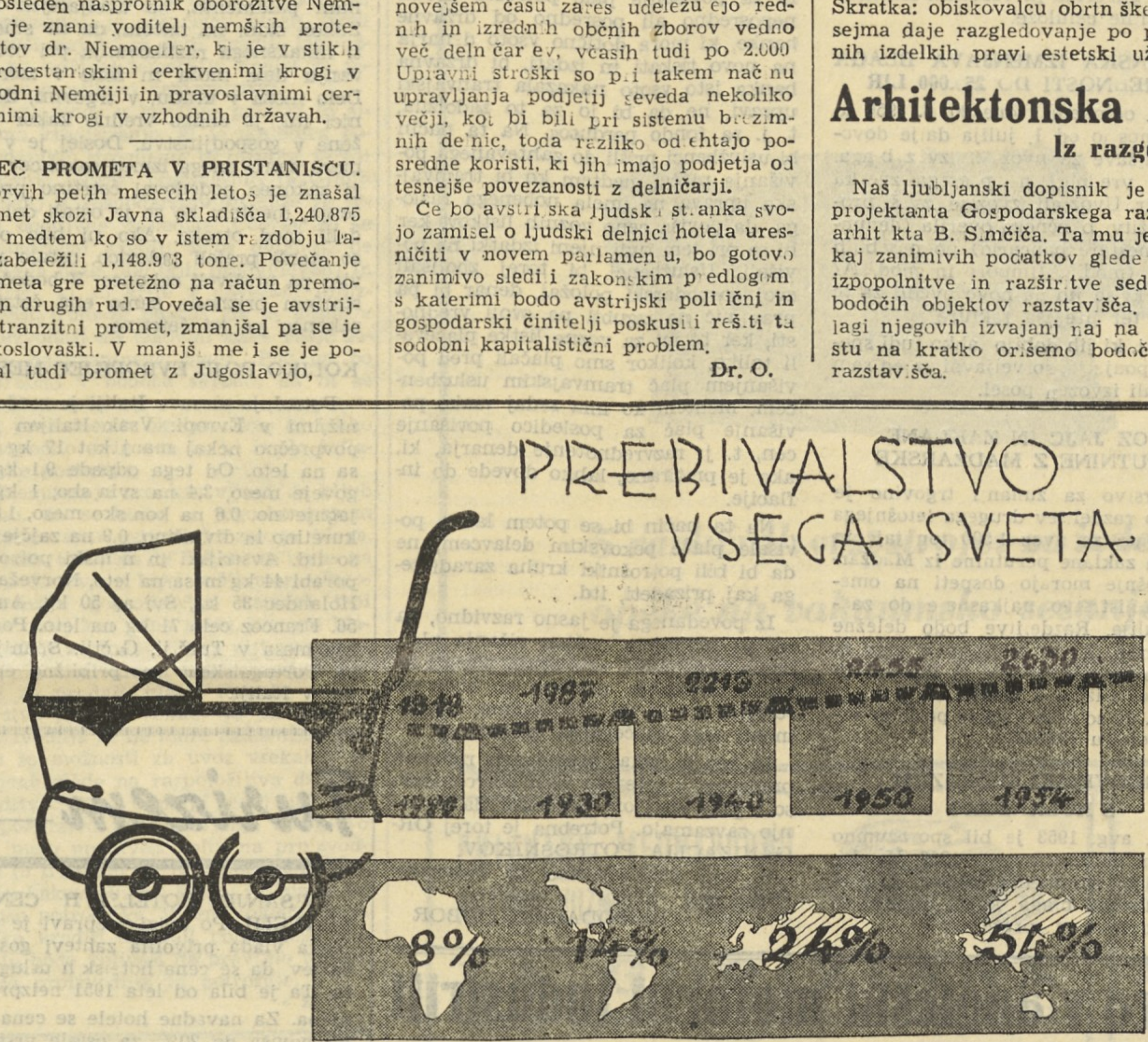
Izredno živahna razprava o oborožitvi se je v zahodnonemški javnosti zaključila pred zbornico dežel (senatom), ki je potrdila sklep zveznega zbora (poslanske zbornice), naj se uvede obvezna vojaška služba. Opozicija, to je v prvi vrsti socialni demokrati so bili odločni nasprotniki uvedbe vojaške obvezne službe ter so se zavzemali za ustanovitev poklicne nemške vojske, v kateri bi torej služili prostovoljci. Po sporazumu z zahodnimi državami bo nemška vojska štela pol milijona mož.

Uvedba obvezne vojaške službe v Zahodni Nemčiji je izredno važen notranjepolitični, zunanjepolitični pa tudi gospodarski dogodek. Da se je velik del nemške javnosti upiral in se upira še danes obvezni vojaški službi, je razumljivo po katastrofah, ki jo je Nemčija doživela v zadnjih vojnah. Toda odpor proti ustanovitvi tako velike vojske ima tudi gospodarsko ozadje; saj bodo že po prvem proračunu Nemci morali izdati 2 milijardi 600 milijonov mark (ena marka velja okoli 150 lir) za oborožene sile. Ena milijarda 500 milijonov pojde za vojašnice in vojaška stanovanja, 600 milijonov za vojno mornarico in letalstvo in okoli 550 milijonov za avtomibilska vojaška vozila in tanke. Mnogi gospodarstveniki postavljajo vprašanje, ali bo nemško gospodarstvo lahko še tako uspevalo, kakor uspeva danes, ko Nemčija nima vojske, ko bo moralo tako ogromne zneske trošiti za njo. Na to okolnost so pozorni tudi Angleži, kakor se da sklepati iz pisanja »Manchester Guardiana«; saj sami na lastni koži čutijo konkurenco nemškega izvoza na trgih, ki jih je doslej obvladalo angleško blago. Angliji bi oborožitev nemškega naroda v tem pogledu utegnila koristiti.

Toda oborožitev Zahodne Nemčije in vrh tega še uvedba obvezne vojaške službe bo imela tudi velike mednarodne posledice. Predsednik Tito je izjavil, da bo bodoči razvoj pokazal, da je bil ta korak Nemčije (ki je bil pač izvršen s podporo zahodnih držav) zgodovinski pogrešek. Že neki nemški list je zapisal, da ima Nemčija danes pravzaprav dve vojski, vzhodno in zahodno. Obstoji torej nevarnost medsebojnega obračunavanja med samimi Nemci. S tem je bil zadan tudi udarec vprašanju združitve obeh Nemčij, ker je jasno, da se bodo Rusi toliko bolj upirali tej združitvi, kolikor večjo vojsko bo imela Zahodna Nemčija. Če je kanadska vlada darovala Zahodni Nemčiji 75 reaktivnih letal najnovejšega tipa (F-86 Sabre Jet) in se izrazila pripravljeno dobavljati za daljšo dobo tudi ves pribor, je pač jasno, da so države NATO poverile Nemčiji posebno nalogo v Evropi, ki se povsem križa s sovjetskimi načrti. Z druge strani je povsem upravičen strah manjših narodov pred novo nemško vojsko, ki se bo prej ali slej tako ojačila, da jo bodo tudi sami nemški državniki težko obvladali, tudi ko bi hoteli preprečiti njene morebitne nepremišljene nastope proti sosedom.

Dosleden nasprotnik oborožitve Nemčije je znani voditelj nemških protestantov dr. Niemoeller, ki je v stikih s protestantskimi cerkvenimi krogi v Vzhodni Nemčiji in pravoslavnimi cerkvenimi krogi v vzhodnih državah.

VEČ PROMETA V PRISTANISCU. V prvih petih mesecih letos je znašal promet skozi Javna skladišča 1,240.875 ton, medtem ko so v istem razdobju lani zabeležili 1,148.903 tone. Povečanje prometa gre pretežno na račun premoga in drugih rud. Povečal se je avstrijski tranzitni promet, zmanjšal pa se je češkoslovaški. V manjši meri se je povečal tudi promet z Jugoslavijo.



Prebivalstvo vsega sveta se je v zadnjih 34 letih, kakor nam kaže zgornji črtež, skoraj podvojilo. Od 1813 milijonov ljudi v letu 1920 smo v l. 1954 prišli do 2.630 milijonov. Zanimivo je, kako se prebivalstvo deli po celinah. V Afriki živi okoli 8 % vsega prebivalstva na svetu, v obeh Amerikah 14, % v Evropi 24 %, v Aziji pa nad polovico vsega prebivalstva, to je 54 %. To nam kaže spodnji črtež.

V 19 DRŽAVAH se je prebivalstvo leta 1954 gibalo med 10 in 30 milijoni. Te so: Holandija (10 milijonov), Belgijski Kongo (12), Kolumbija (12), Južno-afriška zveza (13), Čehoslovaška (13), Kanada (15), Jugoslavija (17), Romunija (17), Argentina (19, Burma (19), Iran (20), Tajlandija (20), Južna Koreja (21), Filipini (21), Turčija (23), Egipt (23), Poljska (27), Mehika (28), Španija(29).

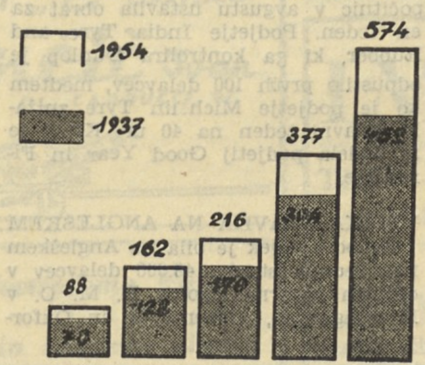
V DVEH DRŽAVAH se je prebivalstvo sukalo med 30 in 50 milijoni. To sta Francija (43) in Italija (47).

V ŠESTIH DRŽAVAH se je prebivalstvo gibalo med 50 in 100 milijoni: V. Britanija (50), Zahodna Nemčija (50), Brazilija (57), Pakistan (80), Indonezija (81) in Japonska (88).

V ŠTIRIH DRŽAVAH je prebivalstvo preseglo 100 milijonov prebivalcev: Združene ameriške države (162), Sovjetska zveza (216), Indija (377) in Kitajska (574).

PREBIVALSTVO V PETIH VELIKIH DRŽAVAH

Prebivalstvo v petih velikih državah se je v 17 letih, to je od l. 1937 do 1954 pomnožilo v naslednjem razmerju: na Kitajskem za 27 %, v Indiji 24 %, Sovjetski zvezi 27 %, v Združenih ameriških državah za 27%, na Japonskem pa za 26 %. Če upoštevamo gostoto prebivalstva, je razlika med tremi državami precej velika: v Sovjetski zvezi živi na enem kvadratnem kilometru 10 ljudi, v Združenih ameriških državah 20, na Kitajskem 59, v Indiji 114, a na Japonskem 239.



Razvoj slovenske obrti na Gospodarskem razstavišču

Ljubljana, julija 1956

Te dni so odprli v Ljubljani na Gospodarskem razstavišču 2. obrtniški velesejem. Sejem je trajal do 15. julija. To je bil prikaz izdelkov našega obrtništva, ki je po svojih kvalitetnih izdelkih zaslovelo tudi preko meja ožje domovine. Ob otvoritvi velesejma je poudaril predsednik republiške obrtne zbornice Leopold Potočnik, da naša obrtna proizvodnja ne zadošča za vedno bolj naraščajoče potrebe, zato bo potrebno s primernimi ukrepi pospešiti nadaljnji razvoj obrti. Obrt dopolnjuje industrijo in ima tudi v današnji industrijski dobi polno upravičenost do svojega obstanka.

Letošnjega obrtniškega velesejma se je udeležilo nad 350 razstavljalcev večinoma zasebnih obrtnikov; socialistični sektor obrtništva zavzema nekako polovico razstavnega prostora. Zastopane so skoro vse panoge obrtništva: raznovrstne igračke, ki z okusno izdelavo že lahko konkurirajo s tovrstnimi inozemskimi izdelki, mizarski izdelki z lepim pohištvom in klubskimi garniturami, ključavničarski izdelki, ki jih je posebno veliko, ortopedski izdelki (invalidski vozički, proteze i. dr.), keramični izdelki, intarzije, kamnoseški izdelki, livarski in finomehaniški predmeti, razni filigranski izdelki itd., itd. Skratka: obiskovalcu obrtniškega velesejma daje razgledovanje po posameznih izdelkih pravi estetski užitek. In vse to so ustvarili ljudje, ki so včasih daleč od kulturnega središča navezani nase in na svojo iznajdljivost!

Razstavni katalog velesejma vsebuje nekaj prav zanimivih podatkov iz zgodovine slovenskega obrtništva. Prva obrtniška razstava je bila v Ljubljani že leta 1844., nakar pa dolga desetletja ni bilo pomembnejšega udejstvovanja na tem področju. Šele leta 1905. je priredilo Društvo rokodelskih pomočnikov v Ljubljani veliko obrtniško razstavo. V tistih časih je bil običaj, da so obrtniški vajenci ob koncu šolskega leta priredili razstavo svojih del. Prvo tako razstavo je priredila Zveza kranjskih obrtnih zadrug in njej so sledile v poznejših letih druge, tako da se je ta običaj pred prvo svetovno vojno že skoraj ustalil. Po prvi svetovni vojni se je obrtništvo po vsej Sloveniji močno razmahnilo. Posebno štajerski del Slovenije je pokazal zelo živahno delovanje in se uveljavil s prireditvami v Mariboru, Celju, Murski Soboti i. dr. V Mariboru so leta 1932. priključili obrtniško razstavo Mariborskemu tednu, kjer je od tedaj taka razstava vsako leto. Ko je bil leta 1921. ustanovljen Ljubljanski velesejem, so bili naši obrtniki na njem številno in dostojno zastopani in tako tudi na vseh vsakoletnih nadaljnjih prireditvah. Prav posebno so obiskovalci občudovali vsakoletne velike razstave pohištvenih mizarjev, katerih izdelke je glede na kakovost tudi tujina priznala v polni meri. V letih 1933 in 1934 sta bili na Ljubljanskem velesejmu dve obrtniški razstavi v lastnem paviljonu. Leta 1938. je bila posebno lepa razstava, kjer so bili prikazani izdelki, ki so istega leta na mednarodni obrtniški razstavi v Berlinu nad vse dostojno predstavljali slovensko obrt.

Na splošno bi bilo k razstavi še omeniti nekaj novosti v primeri z lanskoletno razstavo. Tako n. pr. razstavlja proizvodno podjetje »Šivalni stroj« iz Mirne šivalne stroje, pri katerih je vse, razen glave, lasten izdelek. Stroj je pogrezljiv in tvori ličen predmet domačega pohištva. Zaradi uvoza dela stroja je cena še visoka, ko bodo pa izdelovali vse dele doma, se bo cena občutno znižala.

Ameriška informacijska služba je organizirala za to razstavo tudi razstavo praktičnih predmetov iz plastičnega materiala. Razstava kaže dovolj nazorno, kakšni praktični predmeti se lahko napravijo iz tega materiala, ki nam služijo za vsakdanjo uporabo.

Našim obrtnikom vse priznanje z željo za nadaljnji razvoj in prospeh!

— om —

MEDNARODNE RAZSTAVE UR V FRANKFURTU (od 19. do 22. avgusta) se bo udeležilo 234 razstavljalcev; Svicarska skupna razstava bo zavzemala površino 200 kb. metrov.

„GOSPODARSTVO“

Prihodnja številka »Gospodarstva« izide 10. avgusta. Tako pridemo zopet v reden tir, ki ga je list zapustil, ko je med Tržaškim velesejmom izšel dvakrat. Upamo, da se naročniki ne čutijo prizadete, saj je list izšel trikrat zaporedoma v povečani izdaji.

UREDNISTVO

Arhitektonska zamisel ljublj. sejmišča

Iz razgovora z arh. Simčičem

Naš ljubljanski dopisnik je obiskal projektanta Gospodarskega razstavišča arhitekta B. Simčiča. Ta mu je dal nekaj zanimivih podatkov glede načrtov, izpopolnitve in razširitve sedanjih in bodočih objektov razstavišča. Na podlagi njegovih izvajanj naj na tem mestu na kratko orišemo bodoči razvoj razstavišča.

Obiskovalci razstave »Razstava povojnih izumov in tehničnega napredka Jugoslavije« so to pot prvikrat stopili v novo lopo, ki je bila tedaj, čeprav neuradno prvikrat odprta za razstavni prostor. Lopa je impozantne oblike, zgrajena v tako zvani lupinasti konstrukciji katere debelina znaša 8 cm, spodaj izolirana, toplotno in zvočno na vrhu pa pokrita z izolirno maso. Z dveh strani je osteklenjena, njena uporaba bo pa služila več namenom: v prvi vrsti seveda za razstave, poleg tega pa tudi za športne prireditve, za prireditve tako imenovanih monstre-koncertov in kot plesna dvorana. Lopa ni v končni obliki še dovršena. Graditelj jo namerava za te namene izpopolniti s priležnimi etažami in balkoni, ki bi se vertikalno raztegnili, po uporabi pa zopet spravili v prejšnji položaj.

Vsekakor zelo originalna zamisel! S tem bi se prihranil trud in delo odstranjevanja balkonov in stopnic in obenem prostorov za vskladiščenje le-teh. Urejena bo za klimatično ogrevanje in hlajenje; ogrevana bo torej iz centrale, kakor tudi vsi drugi prostori razstavišča. To gradnjo bi bilo v zvezi z razstavo »Stanovanje za naše razmere« treba poudariti kot vsega uvaževanja vreden primerek novodobne gradnje, ki služi v izmenjavi tolikim namenom in po svoji zunanjosti in notranjosti tako učinkuje. Lahko rečemo, da ta vzorec moderne lope ne bo ostal brez posnemalcev.

V nadaljnjem razvoju razstavišča bodo zgradili še več objektov. V načrtu imajo še lopo, ki bo največja izmed vseh in bo služila izključno za razstavo industrijskih izdelkov posebno velikih dimenzij, poleg tega pa še več manjših lop. Najbolj impozantna stavba pa bo brez dvoma predstavniška palača. Ta reprezentativna stavba bo v pravem pomenu besede reprezentant izdelkov vseh vrst, ki jih proizvaja Slovenija. Kakor so poslovalnice »Na-ma« v malem za široko občinstvo, tako bo ta palača za industrijsko, trgovinsko in drugo poslovno dejavnost v velikem. Tu si bodo lahko obiskovalci ogledali izdelke vseh vrst in na licu mesta zaključili svoja naročila. Odprta bo vse leto, kar ji daje še poseben pomen.

Iz opisanega je razvidno, da ima uprava Gospodarskega razstavišča še obširne perspektivne načrte, ki jih hoče v naslednjih letih uresničiti.

— om —

naše mnenje

Iz Starega lazareta v lazaret

Ob koncu šolskega leta je vedno zelo vroče. Vročina na tlakovanih ulicah in cestah, vročina v šolskih razredih, vročina v mladih možganih, ki morajo ob vsaki temperaturi vedeti katerega oblastnika je Dante klical v peklu, ali zakaj se Fichtejev »jaz« pretvori v empirični jaz in kako se povrne k prvotnemu.

Da bo vroče tudi gospodom profesorjem, je ob pravem času poskrbel prosvetni minister, ki jim odteguje že tretji mesec po 6.000 lir mesečno zaradi profesorske stavke; za njim zastaja nekoliko njegov tovariš za narodno zdravje, ki se zadovoljuje s 1000 lirami na mesec za zaostali prispevek iz leta ... 1953. Po objavi izida izpitov so se pridružili prijateljem profesorjev še starši tistih dijakov, ki niso izdelali in katerih imena so zablestela v listih poleg onih, ki so bili pridni ali so imeli pri izpitih srečo. Starši so res iznajdljivi; zvedo tudi za telefonske številke članov izpitnih komisij. Ne morejo se sprijazniti z mislijo, da njihov otrok ni med letom delal dovolj ali z okolnostjo, da ga je kolo usode slučajno zaneslo pod vijak nepričakovanega gesla g. nadzornika oziroma ravnatelja: Več strogosti pri izpitih, da se ugled šole dvigne.

Kdo se upa razsoditi pravdo med profesorji in dijaki? Ta bo večna, dokler se bo človek moral učiti, če bo hotel živeti. Avtomatizacija je sicer blizu in od 40-urnega tednika pojdemo še navzdol. Delali bomo manj. Mar se bo treba za to manj učiti? Neki sloviti vzgojeslovec se je oglasil z zahtevo, naj se pouk v šolah, zlasti na ljudskih, podaljša kar za dve leti, češ da bomo imeli več časa za učenje, ko se tudi v Evropi vpelje avtomatizacija (recimo samouprava strojev, ki bodo delali s skrajno majhnim številom ljudi). Ta sloviti vzgojeslovec pravi, da je treba v času vprav vratolomnega tehničnega napredka in naraščujočega materializma, posvetiti večjo pozornost izobrazbi duha.

Fantje in dekleta, učiti se bo treba v vsakem primeru — pravzaprav še več, ker prinaša avtomatizacija še bolj komplicirane stroje. Navsezadnje ne smete pozabiti, da v sodobnem podjetju velja več stroj kakor človek. Pohabljenega človeka ali živčnega nameščenca ceneje nadomestiš kakor pokvarjeni stroj. Zakaj pa imamo socialno zavarovanje? Zadostuje vendar košček papirja za odpoved, da ga tako prevržeš na breme družbe. S strojem ne gre tako gladko, nasilja ne prenese, njegove sile se gibljejo v matematično postavljenem okviru po neizprosnih fizikalnih zakonih in amortizacijska doba se krajša vzporedno z napredkom, a za popravila moraš včasih poklicati strokovnjaka daleč iz tujine in ga plačati z devizami.

Fantje in dekleta, zaupno vam povem: Če bi jaz bil vladni nadzornik pri maturi, bi vam ne bilo treba nositi po žepih lističev z matematičnimi formulami; izdelali bi vsi ali vsaj tisti, ki bi se mučili v vicah Starega lazareta pri 32 stopinjah. Pravijo, da je Salvini, rimski odposlanec za mature na slovenskih srednjih šolah, silno ljubezniv in človekoljuben šolnik. Upamo, da bo v Rimu poročal tudi o tej živčni mučilnici, ki pripravlja tudi krepke kraške fante prej za lazaret kakor za trdi življenjski boj.

— lb —

Po moji poti ob zapuščenih vinogradih

»Jaz pa vem za pot, ker sem hodil tod . . .« že po prvi svetovni vojni. To je cesta takoj nad železniško progo od postaje Miramar do kriške postaje in od tam dalje do izvira Brojnice na obali, kjer črpajo vodo za stari tržaški vodovod. Na Tržaškem ni ne ceste ne steze, ki mi tako ugaja kakor ta, na obeh straneh slepa ulica. Ko grem v Križ in ako se mi preveč ne mudi, se peljem z vlakom do Grljana ter hodim po tej poti skoraj do kriške postaje, od koder vodi druga zelo strma cesta v vas. Tako se je zgodilo tudi pred nekaj dnevi. Jutro je bilo prekrasno, toda izredno vroče, ko sem se odpeljal s tržaške postaje. Niti najmanjšega namena nisem imel, da bi si kvaril veselje z gospodarskimi problemi, toda ko sem se vozil mimo dremajoče stare luke, se mi je kar samo vsililo vprašanje, zakaj ne porabijo ves ta prostor in ta ogromna skladišča za kaj koristnega? Jaz sicer nimam industrijske luke v Žavljah za nekaj koristnega, toda ko so jo že napravili, zakaj niso porabili za to staro luko? Čemu je bilo treba uničiti najlepše vinograde v Žavljah in graditi plovni kanal, ko je v stari luki obrežja za pristajanje ladij več kot dovolj? No da, kaj se hoče, gospodje imajo svoje račune in svoje koristi.

Vlak je že na drugi strani mosta nad miramarsko cesto in Javna skladišča mi ne zakrivajo več pogleda na morje. V presledkih med grmovjem se zabliska obširna ravnina, ki je komaj toliko zgrbančena in svetlo sinja, da se sme imenovati morje, kar mi je sicer potrdilo tudi morsko kopališče, ki sem ga zagledal na obali in ki je povezano z dolgim mostom nad vsem zemljiščem stare proste luke do miramarske ceste. To je kopališče za priseljene italijanske železničarje, medtem ko je kopanje v stari luki za vse ostale Tržačane strogo prepovedano. In ne samo tu, ampak ob vsej obali do Čedasa, kamor niti tramvaj ne vozi.

Postaja Miramar. Gosposka postaja z dvorano za visoke goste z dunajskega dvora, ko so prihajali od tam v svoj pravljični grad na morju. Ni jih več. Zaspana miramarska postaja je kakor nagrobni spomenik nekdaj slavnega dunajskega dvora in mogočne Avstro-ogrske monarhije. Pred nekaj leti je umrla v zgornjem miramarskem poslopju hči nekdanjega upravitelja, stara gospodična Armič, zadnja priča miramarske drame.

Tudi grljanska postaja je bila nekdaj živahnejša, a tedaj še ni bilo nove obalne ceste in avtobusnih zvez med mestom in grljansko luko. Danes ima ta postaja pomen le za stanovalce hiš nad postajo in za ... moje sprehode po že omenjeni cesti nad železniško progo. Rekel sem »moje sprehode«, ker so ljudje že marsikaj odkrili na obeh polih, na Himalaji in, ako se ne motim, celo na luni, tega sprehoda pa še ne.

Od grljanske postaje do ceste nad njo se vzpenjajo stopnice. Od tam sem jasno razločeval le miramarski park, Trst z nosom Sv. Andreja je bil zavit v polmeglo, istrsko obrežje pa je bilo še popolnoma skrito v jutranji megli, iz katere so bili komaj vidni nejasni obrisi Miljskega polotoka, vrhovi hribov v njegovem ozadju do tenke črte na obzorju, ki se pri Savudriji izgubi med nebom in morjem. Vsa ta očarujoča pokrajinska slika je izginila, ko me je nekoliko više obdalo zelenje. Na desno nekak dvorec z nekoliko zanemarjenim vrtom, skoraj bi rekel parkom. Nasproti, na levo, vhod na zemljišče, ki je moralo biti nekoč lepo obdelano, medtem ko je sedaj popolnoma zapuščeno, podivjano in z grmovjem zaraščeno. Idealni položaj za turistični hotel, poleti za morsko kopališče, pozimi pa za sonce in zavetje. Pot od morja navzgor bi le koristila zdravju, a ker moderni ljudje rajši žrtvujejo zdravje udobnosti, kot narobe, bi se lahko napravila vzpenjača, kakor jo imajo n. pr. v Zagrebu že iz prejšnjega stoletja.

Uživajoč prirodo in razmišljevaje o preteklosti in bodočnosti tega prekrasnega brega med kraško planoto in morjem, sem stopil na cesto, pod katero je napravljen stari tržaški vodovod. Pravzaprav ni vodovod pod cesto, temveč je cesta nad vodovodom, ker je bil zgrajen najprej vodovod in šele potem nad njim cesta. Po tej cesti sem šel iz radovednosti najprej nekoliko na desno proti miramarski postaji, kjer gradijo bolj skromno hišo. Nedaleč se vrstijo tri do štiri starejše hiše, ki bi hotele biti dvorci, pa niso. Nad njimi zapuščeni in ogoljeni nekdanji vinogradi. Spodaj je videti grljansko luko in novo obrežno cesto z drdrajočimi avtomobili, ki so me zbudili iz mojega sanjarenja. Opeklo me je vroče dihanje mestnega zmaja in kakor na povelje sem se obrnil in hitel nazaj, da pridem čimprej iz okuženega mestnega ozračja. Začudeno sem obstal, pred vrtom ob cesti. Pravi vrt z vzgojenimi žlahtnimi cvetlicami, neograjen in nepoškodovan. Najboljši dokaz, da ne prihajajo sem mestni ljudje, kajti ne bi sicer bilo več tam niti ene cvetlice.

Na vrhu stopnic, po katerih prideš z grljanske postaje, se na nasprotni strani ceste dviga strmo navzgor ozek senčnat klanec, zapeljiv in tajinstven, kakor da bi te vabil v pragozd. Nekoč me je zares zapeljal, da sem šel odkrivat novo pot v Križ. Namesto pragozda pa sem se kmalu znašel v puščavi, klanec je izginil in slednjič tudi steza. Z muko sem se potem čez drn in strn, čez skalovje in razrušene zidove nekdanjih paštnov povzpel do Križa.

Danes se temu zapeljivemu klancu smehljaje izognem in se napotim po svoji priljubljeni sprehodni cesti proti Sv. Križu. A kaj je to? Namesto pričakovanih vinogradov na levi strani že tako visoko grmovje, da se morje skoraj ne vidi, na desni, nad cesto pa hiša z dvema cipresama.

Morda se pa motim, morda začenjajo vinogradi nekoliko bolj naprej? Ne! Grmovje pod cesto se nadaljuje, na desno zapuščena zemlja, gola. Saj so bili vendar na obeh straneh sami vinogradi! Da, glej dokaz: pod cesto v zid vdelane popolnoma pravilne kamnite, izklesane stopnice, ki se končajo spodaj v gostem grmovju. Jasno, da je bil tukaj nekdaj vinograd, zdaj zapuščen in zaraščen z grmovjem. Niti trave ni, ampak samo nikomur koristno grmovje. Kako da nisem tega prej opazil, saj sem vendar že neštetokrat hodil po tej cesti. Vinogradi niso seveda izginili vsi naenkrat, ampak polagoma leto za letom.

— od —

(Konec prihodnjič)

PRILIKOM VAŠEG DOLASKA U TRST POSJETITE U VAŠEM INTERESU ◆ MAGAZIN ENGLESKIH ŠTOFOVA ◆ PRODAJA NA VELIKO I MALO ORIGINALNIH ENGLESKIH ŠTOFOVA ZA MUŠKA I ŽENSKA ODIJELA UZ NAJNIŽE CIJENE
TRST - ULICA SAN NICOLO' BROJ 22 - TELEFON 31-138 - TRST

PO SVETU

ZA PRAVICE KOROŠKIH SLOVENCEV

Preteklo soboto so avstrijski kancler ing. Raab, podkancler Schaerf in minister za zunanje zadeve Figl sprejeli posebno odposlanstvo koroških Slovencev. V tem odposlanstvu so bili dr. Franc Zwitter in g. Ogris kot predstavnika Zveze slovenskih organizacij na Koroškem ter dr. J. Tischler in dr. Pavel Zablatnik kot predstavnika Narodnega sveta koroških Slovencev. Odposlanstvo je razložilo želje koroških Slovencev ki še vedno čakajo na izvedbo določil avstrijske mirovne pogodbe, ki jim je priznala enakopravnost z drugimi državljani. Gre tudi za otvoritev slovenske gimnazije.

NA BRIONIH SE JE SREDNJA FRONTA OKREPILA

Ob splošni pozornosti mednarodnega sveta so se nedavno sestali na Brionih predsednik Indije Nehru, predsednik Egipta Naser in predsednik Jugoslavije Tito. Kakor znano, so ti državniki nasprotni ustvarjanju blokov med državami ter se odločno prizadevajo, da se utrdi načelo sožitja držav in narodov ne glede na njihovo notranjo ureditev. Značilno je, da nemški tisk vedno bolj priporoča svoji vladi, naj upošteva utrditev te srednje fronte med vzhodnimi in zahodnimi državami in temu primerno usmeri svojo zunanjo politiko. Listi so priporočili vladi, naj v ta namen izkoristi Nehrujev obisk v Bonnu. Nehru je bil poprej tudi v Londonu in Parizu. Tudi na sestanku predstavnikov Britanske državne skupnosti (dominionov) v Londonu so prišli do zaključka, da se ne sme opustiti nobena priložnost, ki bi omogočila zbližanje s Sovjetsko zvezo in nevtralnimi državami. Na Brione je prispelo tudi posebno odposlanstvo Alžircev, da bi izposlovalo posredovanje v sporu s Francijo.

SKRČENJE KREDITOV V FRANCIJI. Proti inflaciji je francoska vlada sprejela več ukrepov, med temi blokiranje cen raznih proizvodov. Poleg tega je vlada odredila, da morajo banke 25 % svojih rezerv naložiti v državne obveznice, medtem ko je znašal ta odstotek doslej samo 20 %. Vlada računa, da si bo tako nabavila 80-100 milijard frankov. S tem je bila možnost kreditiranja s strani bank zmanjšana.

AMERIKA PROTI NASERJEVI POLITIKI. V ameriških političnih krogih so postali nezaupni proti politiki egiptovskega predsednika Naserja v zvezi s sestankom na Brionih. Del ameriškega tiska očita Naserju, da se je preveč približal Moskvi. V mednarodni javnosti domnevajo, da je v tej zvezi sklep ameriške vlade, da Amerika za zdaj ne bo dala denarja za graditev velikih jezov pri Asuanu na Nilu. Egiptovski strokovnjaki so se o tej zadevi pogajali v Ameriki. Na Nilu naj bi ustvarili umetno jezero, ki bi bilo dolgo 650 km in bi zadrževalo 150 milijard kub. metrov vode. Prav tako je angleška vlada umaknila svojo ponudbo, da bi prispevala za graditev jezov na Nilu. Predstavnik egiptovske vlade je izjavil, da bo sklep ameriške in angleške vlade sicer oviral graditev jezov, vendar bodo ti kljub temu zgrajeni.

BULGANIN V VARŠAVI. Ob proslavi 12. obletnice osvoboditve Poljske je prispel poleg drugih sovjetskih državnikov v Varšavo tudi ministrski predsednik Bulganin, ki je ob tej priložnosti izjavil, da so zadnjega krvavega upora v Poznanju krivi podpihovalci iz kapitalističnih držav.

RAZGOVORI MED JUGOSLAVIJO IN GRČIJO NA KRFU. Predsednik Tito je kot gost grškega kralja prispel na Krf. V sredo prispe tja tudi predsednik grške vlade Karamanlis. Čeprav je Titov obisk zasebne narave, bodo ob tej priložnosti razpravljali tudi o važnih mednarodnih vprašanjih. Na Zahodu pripisujejo temu obisku velik pomen zlasti, ker je sledil sestanku na Brionih.

NOV SPORAZUM MED VZHODNO NEMČIJO IN ZSSR. Oton Grotewohl, predsednik vzhodnonemške vlade, je te dni v Moskvi zaključil nove sporazume s sovjetsko vlado. Po povratku je izjavil, da ni na svetu nobene sile ki bi lahko s silo rešila nemško vprašanje. S tem je verjetno hotel namigniti na oborožitev Zah. Nemčije in na poskus nasilne združitve obeh Nemčij. Podrobnosti o novih sporazumih še niso znane. Znižanje zasedbenih stroškov (za vzdrževanje sovjetske vojske) je bilo tudi na dnevnem redu; ti stroški so bili znižani na polovico in znašajo zdaj 800 milijonov mark. Rusija je podelila Vzhodni Nemčiji kredite po nizkih obrestih za nabavo raznega blaga.

FRANCOSKA VOJSKA NE ODIDE IZ SEVERNE AFRIKE. Francoski zunanji minister Pineau je izjavil, da francoske čete ne bodo zapustile ne Maroka ne Tunizije, čeprav je bila tem priznana neodvisnost, dokler ne bo rešeno tudi alžirsko vprašanje.

GEROE NAMESTO RAKOSIJA

Glavni tajnik madžarske komunistične stranke Matias Rakosi je odstopil. Na njegovo mesto je bil izvoljen Ernest Geroe. Rakosi je bil Stalinov pristaš. »Corriere della Sera« piše, da je ta izprememba posledica vpliva Titove politike.

ALI SE JE G.a LUCE RES ZASTRUPILA? Ameriški tednik »Times« je »odkril«, da se je ameriška poslanica v Rimu Klara Boothe Luce že leta 1954 zastrupila, ko je v svoji spalnici v rimski vili »Taverna« vdihavala svinčeni arzen. Tega je izločala barva, s katero so obnovili rezbarije na stropu. Gospe so se pričeli majati zobje in izpadati lasje; popustili so ji tudi živci. Zastrupljenje so ugotovili ameriški zdravniki v Neaplju in v Ameriki. Sedaj je na potovanju po Sredozemskem morju. »Journal American« trdi, da ne gre za zastrupljenje z arzenom, in pravi, da hoče Luce s tem navajanjem samo prikriti dejstvo, da je bolezen hujša. Tednik »Time«, ki govori o zastrupljenju, izdaja njen mož. Luce bo izdala spomine o svojem delu v Rimu; poročala bo seveda tudi o tržaškem vprašanju.

Mednarodna trgovina

Tržaški lesni trg

Cena smolnatega lesa se na mestu proizvodnje drži čvrsto; zdi se da cena hlodom ne bo popustila. Delavnost italijanskih odjemalcev popušča. Čuti se pač »predpočitniško« razpoloženje. Pokazalo se je, da avstrijske zaloge lesa prekašajo povpraševanje. Zato računajo nekateri, da bodo Avstrijci morali popustiti pri cenah.

Zdi se, da tudi Jugoslavija razpolaga v zadnjem času z večjimi količinami blaga. Cene so pa še vedno visoke. Jugoslavija je v zadnjem času sklenila več kupčij z Levantom. Pravijo, da je pred kratkim prodala levantskim trgovcem 20 30.000 kub. metrov desk. Gre za cenejše vrste lesa, ki se laže proda na tem trgu.

Cene so ostale nespremenjene: »tombante« 0-III, franko avstrijska meja, neocarinjeno, niha med 26 500 in 27.000 lir za kub. meter, vrste III-V okoli 23 500-24.000, vrste III-IV izpod običajnih mer okoli 23.000. Tramovje stane 17-17 500 lir za kub. meter, franko Trbiž neocarinjeno.

Avstrija je izvozila v prvem polletju tega leta 1,65 milijona kub. metrov iglavcev, to je okoli 115 000 kub. metrov več kakor v istem razdobju lanskega leta. Italija je kupila v tem času od Avstrije 150.000 kub. metrov več lesa kakor lani.

Med Italijo in tujino

TRGOVINSKA IZMENJAVA V PRVIH ŠTIRIH MESECIH TEGA LETA

Po najnovejših uradnih statističnih podatkih je Italija uvozila v prvih štirih mesecih letošnjega leta za 617.017 milijonov lir blaga ali za 11,39% več kot v istem obdobju lani; njen izvoz pa je dosegel vrednost 415.018 mil. lir, to je za 20,21% več kot lani od januarja do aprila. Zaradi dejstva, da je izvoz naraščal sorazmerno bolj kakor uvoz, se je pasivni saldo v primeri z lanskim letnim saldom prvih štirih mesecev znižal za skoro 6.700 mil. lir.

Posebno močan je bil porast uvoza iz Turčije (141%), Čila (139%), Pakistana, arabskih dežel, dalje Indije (skoro 49%), Južne Afrike (4.%), Kanade (40%), Venezuele, dočim je v znatnejši meri upadel uvoz iz Sovjetske zveze (nad 56%), Holandske (nad 32 odstotkov), Brazilije (nad 28%), Avstralije in pa Francije (15,6%).

Po drugi strani je nazadoval edinole izvoz v Sovjetsko zvezo (za 28 6%), na Poljsko (23,7%), na Dansko, v Grčijo (42,7%), v Brazilijo (36,6%) in Argentino (29,3%) narastel pa je posebno močno v Indijo (125%), Indonezijo (677 odstotkov, Mehiko (skoro 94%), Venezuelo (87%), Francijo (46%), Kanado (51,4%) in Zah. Nemčijo (32,7%).

Izvoz v Jugoslavijo je v primerjavi z istim lanskim obdobjem narastel za 20,04% in je dosegel vrednost 10.704 milijonov lir (lani 8.905 mil.). Narastel je tudi uvoz iz Jugoslavije od lanskih 6.981 na 7.556 milijonov, torej za 8,24%. Kljub temu se je pa vzdrževala trgovinska izmenjava v teh mesecih nekoliko pod skupnim lanskim povprečjem.

Od skupnega uvoza je prišlo 29,19% iz dežel funtskega in 18,85% iz dežel dolarskega področja. Na skupnem italijanskem izvozu pa so bile dežele funtskega področja deležne s 17,01%, dežele dolarskega področja pa s 16,04 odstotka. Prvo mesto v italijanskem izvozu je zavzemala Zahodna Nemčija z 12,28% ali z dobro osmino; v uvozu pa je Zah. Nemčija takoj za ZDA s približno istim odstotkom (12,49%); italijanska trgovinska bilanca nasproti tej državi je bila v prvih štirih mesecih tega leta pasivna za nekaj manj kot 27 milijard lir, nasproti ZDA pa za nad 59 milijard lir.

Po strukturi blagovne izmenjave je bistveno nazadoval v primerjavi z lanskim obdobjem samo uvoz goveje živine (od 68.154 na 23 541 komadov) in svinj (od 113.600 na 58.585 komadov), neprane volne, odpadkov bakra in drugih belih kovin, sladkorja, soljene in prekajene ribe (od 192.193 na 89.431 q), navadnega papirja in lepenke, nekaterih kovin in strojev ter derivatov destilacije mineralnih olj. V izvozu pa je znatno nazadoval izvoz koruze, sveže zelenjave in raznih kovin. Nasprotno pa je močno narastel izvoz svežega sadja (kislega sadja od dobrih 15 na 21 milijard, drugega sadja od 5 5 na 12,5 milijard lir), riža, slamnikov, obuval, valjanega železa in jekla, raznih proizvodov kovinskomehanične industrije, kemičnih gnojil in pa uvoz rži, ječmena in ovsa, koruze (od 255.106 na 868 tisoč 860 q), sveže zelenjave, železne rude, železnih in jeklenih odpadkov, jedilnega olja in masti, oljnih pogač, bakra in njegovih zlitin, kemičnih gnojil, mila, glicerina in voščenih izdelkov ter tekstilne celuloze.

TRGOVINSKA IZMENJAVA BLAGA V VREDNOSTI DO 250.000 LIR

Z min. odlokom z dne 30. 6. 1956 so z veljavnostjo od 1. julija dalje dovoljene olajšave za uvoz in izvoz blaga, katerega vrednost ne presega zneska 250.000 lir. Uvoz ali izvoz se izvrši proti predložitvi bančnega overila (denunzia e benestare bancario) po posebnih obrazcih (mod. A/import in mod. A/Esport), ki so jih na novo uvedli za te namene, ter prepisa fakture.

Obrazci, ki jih dobijo lahko tudi spedicijska podjetja, so veljavni za en sam uvozen ali izvozen posel.

UVOZ JAJC IN ZAKLANE PERUTNINE Z MADŽARSKE

Ministrstvo za zunanjo trgovino je razpisalo razdelitev drugega letošnjega kontingenta za uvoz 1.500 ton jajc in 2.500 ton zaklane perutnine iz Madžarske. Prošnje morajo dospeti na omenjeno ministrstvo najkasneje do zadnjega julija. Razdelitve bodo deležne samo firme, ki so vpisane v seznam uvoznikov in izvoznikov, in sicer predvsem specializirane tvrdke na podlagi dokazila, da so take uvozne posle že vršili v triletju 1953-55.

TRGOVINSKI SPORAZUM S HOLANDSKO

z dne 7. avg. 1953 je bil sporazumno podaljšan do konca maja 1957. Vendar so nekoliko spremenili seznam kontingentov tistega blaga, ki za uvoz v to ali ono državo ni sproščen.

DENAR

Boj proti inflaciji

V zadnji številki smo priobčili predlog »gospodarskega odbora« za učinkovito obrambo pred inflacijo ter glede njega zavzeli ustrezno gledišče. Neumorni pobudnik Dr. G. odgovarja zdaj na našo pripombo takole:

Kritik nam očita, da nismo odgovorili na vprašanje, kako preceniti vrednost zaležanega blaga. Na to odgovarjalo, da smo že v našem prvem PREDLOGU povedali, da to ni potrebno, ker bo pritok in odtok blaga v trgovinah merilo za razdeljevanje denarja. Dejstvo da so v Ameriki (USA) za leto 1946. izračunali produkcijo (200 milijard dolarjev) in nadprodukcijo, t. j. nerazprodano al zaležano blago (20 milijard dol.) je najboljši dokaz, da precenitev ni nekaj nemogočega, vendar nima za udejstvitev našega PREDLOGA izračunanje zaležanega blaga nobenega pomena. Ako bi bili tedaj v Ameriki razdelili med ljudstvo 20 milijard dol. bi bili neizogibno povzročili inflacijo. Zakaj? Zato ker zaležano blago pri sedanjih gospodarskih razmerah le v majhni meri ustreza zahtevam tistih, ki bodo vsled razdeljevanja denarja pomnožili svojo potrošnjo. Zato se pri razdeljevanju denarja ne more vzeti za merilo vrednost vse nadprodukcije, marveč le tistega dela, ki ustreza zahtevam potrošnikov s pomnoženimi dohodki; to se pa ne more ugotoviti in izračunati. Nadprodukcija se torej ne more odpraviti nenadoma, temveč jo je treba odpraviti polagoma, v kolikor se bo produkcija prilagojevala novim zahtevam konsulentov.

Ali bolje kot teoretično razlaganje, bo to vprašanje pojasnil sledeči naš PREDLOG za praktično udejstvitev našega teoretičnega osnovnega predloga:

Reforma naj se začne uvajati za posamezne kategorije, n. pr. za tramvajske uslužbence. Namesto da bi, kakor je v navadi, tramvajska uprava dobila za povišanje plač potrebni kredit neposredno ali posredno od državne banke, ki mora dotično vsoto denarja na novo tiskati in izdati, bi državna banka isto vsoto nakazala tranvajski upravi, ne da bi jo za to zadolžila, t. j. »a fondo perduto«. Na ta način bi uslužbenci prišli do zahtevanega povišanja plače, medtem ko bi tramvajska uprava ne imela nobenega razloga, da poviša ceno voznih listkov, ker bi se pri tem tudi njeni izdatki ne povišali. Uslužbenci bi torej zboljšali svoj gospodarski položaj, denar bi pa prav nič ne izgubil na svoji vrednosti, ker bi mi za vozne listke plačevali toliko, kolikor smo plačali pred povišanjem plač tramvajskim uslužbencem. Medtem ko ima sedaj vsako povišanje plač za posledico povišanje cen, t. j. razvrednotenje denarja, ki, ako je pretirano, lahko dovede do inflacije.

Na ta način bi se potem lahko povišale plače pekovskim delavcem, ne da bi bili potrošniki kruha zaradi tega kaj prizadeti, itd.

Iz povedanega je jasno razvidno, da so pri sedanjem načinu višanja plač, konsumenti tisti, ki morajo plačati za vsako povišanje, medtem ko bodo po reformi, ki jo mi predlagamo, konsumenti tega plačevanja oproščeni.

In ker je tukaj predlagana reforma predvsem v interesu vseh potrošnikov, so v prvi vrsti oni poklicani, da se zanjo zavzamajo. Potrebna je torej ORGANIZACIJA POTROŠNIKOV.

S tem zaključujemo to razpravo. (Prip. ur.)

GOSPODARSKI ODBOR

Kriza v angleški motorni industriji

Vse kaže, da je kriza zadela tudi industrijo avtomobilskih obročev na Angleškem. Veliko podjetje Dunlop, v Liverpoolu, ki zaposluje 16.000 delavcev, bo odpustilo prvih 500 delavcev. Poleg tega bo tovarna poleg običajnih počitnic v avgustu ustavila obrat za en teden. Podjetje India Tyre and Rubber, ki ga kontrolira Dunlop je odpustilo prvih 100 delavcev, medtem ko je podjetje Michelin Tyre znižalo delavni teden na 40 ur. Kriza še ni zadela podjetij Good Year in Firestone.

VELIKA STAVKA NA ANGLEŠKEM

Za ponedeljek je bila na Angleškem napovedana stavka 48.000 delavcev v obratih tovarne strojev B. M. C. v Birminghamu, Coventryju in Oxfordu. Do stavke je prišlo, ker je družba odpustila 6.000 delavcev.

PODJETJE PIRELLI ODSLAVLJA DELAVCE. Zdi se, da bo kriza v avtomobilski industriji, ki se je pričela pojavljati zlasti v Ameriki, imela posledice tudi na razvoj proizvodnje pnevmatik in gumija sploh. Tako je velika tovarna avtomobilskih obročev in kablov Pirelli v Milanu prisiljena zmanjšati število nameščencev in delavcev. Tistim, ki se sami odločijo, da zapustijo službo, ponuja družba zelo ugodne pogoje. Če je delavec delal več kakor pet let, mu zvišajo odpravnino za 50 odst in hkrati izplačajo plačo za 1000 ur na vrh; če je pa delal manj kakor pet let, prejme poleg zvišanja odpravnine še plačo za 500 ur. Če imajo družino, prejmejo še posebno odpravnino, ki se suka med 20.000 in 200.000 lir.

Socialni UTRINKI

ITALIJANSKI RUDARJI ZA NEMŠKE RUDNIKE. Nemški listi poročajo, da so uprave rurskih rudnikov sklenile za poskus sprejeti 1500-2000 italijanskih rudarjev. Najprej bodo te rudarje zaposlili samo po dnevi, šele ko se bodo naučili nemškega jezika, jih bodo uporabljali tudi ponoči, ker bi sicer ne razumeli raznih varnostnih napisov. Splošno potrebujejo v Nemčiji 17.000 novih rudarjev. Sodeč po pisanju italijanskih listov niso italijanski delavci v Zahodni Nemčiji tako zadovoljni kakor v Švici in Franciji.

V NEMČIJI NIMAJO DOVOLJ NATAKARJEV. Na zborovanju nemških hotelirjev v Kölnu so ugotovili, da primanjkuje gostinski obrti v Zah. Nemčiji okoli 23.000 natakarjev in pomožnega gostinskega osebja, in sicer 10.000 strokovnega osebja in 13.000 pomožnih moči. To pomanjkanje se čuti posebno pri manjših obratih. Do tega je prišlo predvsem zaradi izseljevanja. Dogovori s Francijo, Anglijo in Belgijo o izmenjavi osebja so se obnesli. Zdaj se nemške organizacije pogajajo z Italijo, da bi od tam privabile več osebja. V deželi Rheinland je danes na razpolago 35.200 postelj; lansko leto je število prenočitev doseglo 4,8 milijona, to se pravi, da je bil promet za 33% večji kakor leta 1933.

KAKO PODEDUJETA MOŽ IN ŽENA V ZAHODNI NEMČIJI. Zahodnonemški parlament je s posebnim zakonom finančno izenačil moža in ženo. Zakon določa, da se premoženje, ki sta si ga zakonca prdobila v skupnem življenju, razdeli enako med oba v primeru ločitve. Ako je n. pr. mož prihranil v zakonu 10.000 nemških mark, žena pa 2.000 mark, lahko žena zahteva od moža še 4.000 mark, kar da skupno 6.000 mark, to je polovico od skupnega prihranka 12.000 mark. Zakonski osnutek je sprejel parlamentarni odbor, ako ga sprejme še plenum palamenta, bo uveljavljen leto. Zakon sloni na načelu, da ne sme biti nikakšnega razlikovanja pri ocenjevanju dela moža in žene v zakonu. Delo moža v uradu, v trgovini, delavnici itd. je enako vredno kakor delo žene v gospodjinstvu. Doslej je v primeru smrti enega izmed zakoncev drugi zakonec podedoval četrtino premoženja, medtem ko se je ostali del razdelil med otroke. Ako ni bilo otrok so starši prejeli polovico, ostalo polovico pa preživeli zakonec. V bodoče bo staršem priznana samo ena četrtina, zakoncu pa tri četrtine.

KOLIKO POJE EVROPEJEC MESA

Potrošnja mesa v Italiji je med najnižjimi v Evropi. Vsak Italijan poje povprečno nekaj manj kot 17 kg mesa na leto. Od tega odpade 9,1 kg na goveje meso, 3,4 na svinjsko, 1 kg na jagnjetino, 0,6 na konjsko meso, 1,8 na kuretino in divjačino, 0,9 na zajčje meso itd. Avstrijski in nemški potrošnik porabi 44 kg mesa na leto, Norvežan in Holandec 35 kg, Švicar 50 kg, Anglež 56. Francoz celo 71 kg na leto. Potrošnja mesa v Turčiji, Grčiji, Španiji in na Portugalskem je približno enaka kot v Italiji.

Turizem

ZVIŠANJE HOTELSKIH CEN V FRANCIJI. Po dolgi razpravi je francoska vlada privolila zahtevi gostilničarjev, da se cena hotelskih uslug zviša. Ta je bila od leta 1951 neizpremenjena. Za navadne hotele se cena lahko poviša do 20%, za ostale vrste pa za 10-15%.

MNOGO TURISTOV V TRSTU. V zadnjem času je na prehodu skozi Trst mnogo turistov. Nekateri se ustavijo tudi po nekaj dni, nakar potujejo dalje. Med njimi so Nemci, Avstrijci, Jugoslovani, Angleži in nekaj Francozov. Mnogi taborijo na Opčinah in v Sesljanu.

AVTOBUSNA PROGA BELJAK - LJUBLJANA - PORTOROŽ. Že od srede junija vzdržuje koprsko podjetje »Slavnik« dvakrat na teden avtobusno progo Beljak - Ljubljana - Portorož v dveh smereh. Te dni so Avstrijske zvezne železnice po sporazumu z Jugoslovani postavile tudi svoje avtobuse na progo Beljak - Celovec - Ljubljana.

Finančna podlaga ameriške zunanje politike

139 MILIJARD DOLARJEV AMERIŠKIH TERJATEV

Po podatkih, ki jih je navedel senator Olin D. Johnston v ameriškem senatu znašajo ameriške terjatve (vlade in ameriških državljanov) nasproti tujini 139 milijard dolarjev. Ameriška posojila po prvi svetovni vojni so dosegla 17 milijard dolarjev; po zakonu o najemu in posojilih med drugo svetovno vojno znašajo ameriške terjatve 42 milijard dolarjev; dne 30. junija lanskega leta je znašala vrednost ameriških posojil za obnovo 51 milijard dolarjev. Skupaj še z nekaterimi drugimi terjatvami predstavljajo terjatve ameriške vlade 114 milijard dolarjev. Investicije ameriških državljanov v tujini znašajo 25 milijard dolarjev. Senator Johnston je dodal, da je upravičen strah, da tuje države ne bodo hotele plačati teh dolgov, ker se bodo sklicevale na ameriško politiko glede nemške imovine v Združenih ameriških državah. To premoženje je vredno okoli pol milijarde. V primeri z ogromno vrednostjo drugih ameriških terjatev ni to mnogo. Zato ni na mestu popuščanje nasproti Nemcem.

CENA JEKLU OSTANE V NEMČIJI NEIZPREMENJENA

Na posvetovanju predstavnikov nemških jeklarn so prišli do zaključka, naj cena valjanemu jeklu trenutno ostane neizpremenjena. Nekatere jeklarne so se temu mnenju upirale. Vsekakor nameravajo železarne povišati ceno surovega železa. V načelu je bil že sprejet sklep za to, vendar nameravajo jeklarne o tem še obvestiti ministra za gospodarstvo.

VEČJA PROIZVODNJA JEKLA V NEMČIJI

V prvem polletju 1956 so nemške jeklarne proizvedle 11,296.193 ton jekla, to je 9,6% več kakor v istem razdobju lansko leto. Na tej osnovi bodo letos proizvedli v Zahodni Nemčiji vsaj 23 milijonov ton jekla, ako ne 24 milijonov ton (lani 21,3 milijona ton).

VEDNO VEČ AVSTRIJSKEGA BLAGA ČEZ HAMBURG. Avstrijsko blago v tranzitu čez hamburško pristanišče je v prvih petih mesecih doseglo 361 tisoč 826 ton (proti 380 000 ton blaga v vsem lanskem letu). Računajo, da bo tranzit avstrijskega blaga čez Hamburg v tem letu zdaleč prekosil tranzit iz leta 1955.

Zagrebški velesejem na starem in novem sejmišču

OB SAVI VSTAJAJO NOVI PAVILJONI

Zagreb, sredi julija

(Od našega stalnega dopisnika)

V našem listu smo že večkrat pisali o potrebi razširitve Zagrebškega velesejma, za katerega prireditve je vladalo vselej tako veliko zanimanje, da uprava ni mogla zadovoljiti vseh potreb in želja razstavljalcev. Zdaj se to vprašanje dokončno rešuje in že to jesen bo dokončno završena prva faza izgraditve novega sejmišča na južni obali Save; tu je lansko leto ljudski odbor zagrebškega okraja določil prostor 370.000 kv. metrov za graditev novih paviljonov.

Na novem sejmišču gradijo zelo živo. Čeprav se je obseg zagrebškega sejmišča na Savski cesti po vojni trikrat povečal ter so bila v ta namen izvršena gradbena dela, še niso bili v gradnji tako veliki objekti, kakor so zdaj. Dolga zima je zadrževala začetek dela. Kljub temu se je zunanjost poprej pustih ledin in njiv povsem izpremenila. Dokončana je bila že glavna ulica, ki vodi od današnjega savskega mosta do sejma. Poleg tega so ob njej že urejene zelene površine in zasajene z okrasnimi rastlinami in drevjem.

Danes se že vidijo obrisi bodočega sedeža Zagrebškega velesejma. Dograjena je v glavnem že velika hala št. II, ki pokriva površino 3.000 kv. metrov. Od nje se proti vzhodu razsteza široka »Avenija nacija«; vzdolž nje se na južni strani vrstijo gradbišča paviljonov jugoslovanske usnjarske kožne industrije, Zahodne Nemčije, ogromni paviljon jugoslovanske strojegradnje, elektro radio in tekstilne industrije ter precizne mehanike (11.800 kv. metrov); nato paviljon Poljske in Madžarske kakor tudi velik paviljon Sovjetske zveze in še večja razstavna zgradba ljudske republike Kitajske. (6.100 kv. metrov). Na severni strani aleje se dviga hala št. VII., nadalje gradbišče italijanskega paviljona, ki ga bodo tu samo montirali, ter paviljon Čehoslovaške republike.

Hali št. II. in VII. bosta kmalu dokončani, medtem ko se delo na paviljonih naglo razvija; delo pri drugih paviljonih, kakor n. pr. pri sovjetskem, je že toliko napredovalo, da jih lahko že prepoznaš po objavljenih načrtih. V gradnji je že tudi upravna stavba. Tako bo na novem zemljišču že v jeseni glavna uprava velesejma z vsemi potrebnimi sejemskimi službami (carinarnico, menjalnico, uradi industrijske in zunanjetrgovinske zbornice, tolmači, ambulancami itd.). Tudi za te bodo zgradili ustrezne prostore. Poleg tega bodo gradili tudi stavbo za pošto, restavracije in skladišča za embalažo.

To leto bo zaključena prva faza graditve novega sejmišča, to je okoli 40.000 kv. metrov zaprtega in 10.000 kv. metrov odprtega razstavnega prostora. Glede na to, da bo letos sodelovalo na Zagrebškem velesejmu večje število tujih držav, in sicer 25, ter so tudi posamezni jugoslovanski razstavljalci povečali svoj razstavni prostor, bodo razstavljalci iz Anglije, Indije, Izraela, Grčije, Albanije, Bolgarije, Švice, Francije, Belgije, Švedske, Holandije, Danske in Liechtensteina razstavljali na sejemskem prostoru na Savski cesti. Tako bo letošnja jesenska prireditev ZV zajela nad 60.000 kv. metrov paviljonskega prostora.

Že v prejšnjih dopisih smo omenili, da zemljišča okoli novega Zagrebškega velesejma zelo primerna za prirejanje kmetijskih in živinorejskih razstav velikega obsega. Z zemljišči velesejma je organsko povezano zemljišče kmetijskega posestva Kajzerice, na katerem bodo hkrati s prireditvami ZV organizirali veliko kmetijsko razstavo. Velike površine zemlje so že zasejane z raznimi kulturami, zahodno od hale št. II. bodo uredili poskusni vinograd, nato obširne pašnike in staje ter končno poskusni sadovnjak. V sodobnih paviljonih bodo razstavljeni kmetijsko orodje in stroje, katerih uporabo bodo praktično prikazovali vsak dan na zemlji.

Novo zagrebško sejmišče ustvarja priložnost za razširjenje mednarodnega sodelovanja ne samo na gospodarskem področju; miroljubna politika sožitja, ki jo vodi jugoslovanska vlada, daje stvarno možnost za izkoriščanje vseh ugodnih pogojev.

M. V.

Južni Tirol na dnevnem redu

Avstrijsko javno mnenje zahteva dokončno uveljavljenje italijansko-avstrijskega sporazuma, ki sta ga leta 1946 sklenila v Parizu De Gasperi in avstrijski zunanji minister dr. Gruber. Zdaj je tudi vlada, in sicer v njenem imenu predsednik Raab, javno postavil zahtevo, da se to vprašanje reši. Nekateri italijanski listi so Raabov govor zamolčali. Italijanska vlada pa ni mogla mimo njega. Nekateri listi so očitno na namig od zgoraj postavili trditev, da je vprašanje že rešeno, češ da Italija izvaja omenjeni sporazum, toda zunanji minister Martino je končno v posebni izjavi popustil ter izjavil, da je Italija pripravljena na razgovor z Avstrijo glede nerešenih vprašanj. Avstrijski listi odkrito pišejo, da je Avstrija danes zunanjepolitično že tako močna, da ji ni treba več prositi, temveč da lahko postavlja že zahteve.

MATURA NA VIŠJIH SREDNJIH SLOVENSKIH ŠOLAH V TRSTU. Prejšnji teden so se poleg izpitov na trgovski akademiji in učiteljišču zaključili tudi zrelostni izpiti na realni in klasični gimnaziji. Izid izpitov na trgovski akademiji je bil naslednji: od 16 prijavljenih kandidatov jih je izdelalo 6, šest imajo popravne izpite, 4 so pa odklonili. Na višji realni gimnaziji: od 25 kandidatov izdelalo 12, popravne izpite imajo 12 dijakov, 1 odklonjen. Na klasični gimnaziji je izmed 14 kandidatov izdelalo 7 dijakov popravne izpite ima 7 dijakov. Učiteljišče: 46 kandidatov, izdelalo 20, popravne izpite ima 23 dijakov, 1 odklonjen, 2 dijaka odsotna pri izpitih.

15

Južna Amerika

dežela neizčrpnega bogastva

Medtem je Almagro zavojeval Visoki Perù (danes Bolivija) in del Čila. Kralj je tudi njega imenoval za guvernerja, toda meje med Pizarrovo in Almagrovo posestjo niso bile jasno določene. Prišlo je do spora vprav zaradi mesta Kuzko, ki ga je vsak zahteval zase. Vnela se je prava državljanska vojna; Almagro je bil premagan in obsojen na smrt. (1538).

Tri leta pozneje je tudi Frančišek Pizarro padel pod bodalom zarotnikov, katere je vodil Diego Almagro, sin ubitega Almagra.[1]

Miru še dolgo ni bilo v Peruju. Diego Almagro (sin) je pravtako umrl nasilne smrti, kakor tudi oba Pizarrova brata, Gonzalo in Juan.

NOVA ODKRITJA

Razen inkaškega imperija, ki je bil gotovo največja politična tvorba v Novem svetu, si je Španija v desetletju 1530-1540 podjarmila še druga področja v Južni Ameriki. L. 1535. je *Pedro de Mendoza* ustanovil *Buenos Aires;* toda odkritje ustja La Plate, kjer stoji Buenos Aires, kakor tudi ustja Amazonke je zasluga drugega pomorščaka *Juana Diaza de Solis,* ki ju je odkril že leta 1515 a so ga Indijanci ubili.

Notranjščino Argentine in Paragvaja so izvojevali Diego Garcia, Ayola, Ortiz de Vergara itd. Bili so vsi srečelovci, ki so se nenehoma bojevali ne samo z divjimi Guarani, temveč tudi med seboj. Na splošno je kolonizacija Argentine napredovala, bolj počasi ker ni dajala Špancem ne zlata ne srebra.

Pedro Valdivia (+ 1569) je z velikimi težavami prodrl do osrednjega Čila. Uprli so se mu bojeviti *Aravkanci,* ki so kljub temu, da so se bali pušk in konj, ki jih niso poznali, hrabro branili svojo neodvisnost. Aravkanske vodje, kot Kaupolikana in Lautara smemo primerjati po hrabrosti, vztrajnosti in možatosti z največjimi junaki zgodovine. Španci sami so jih občudovali in slavili. Ker Aravkanci niso klonili, je prišlo do pobotanja in do razmejitve ozemlja. Aravkanci so tako ostali svobodni in neodvisni ves čas španske vladavine (čez 200 let); šele leta 1860. so sprejeli oblast čilske republike. Bojev z Aravkanci se je udeležil tudi španski pesnik — vojak, *Alonso Ercilla* (ersilja), ki je v »La Araucani«, najlepšem epu španske literature, proslavil dogodke in junaštva iz dolgotrajne vojne.

* * *

Posebno pričakovanje je zbujala med osvojevalci še druga dežela, in sicer sedanja Kolumbija (Bogotà). Tu so tvorili malo kraljestvo Indijanci »*Čibča*« in »*Muiskas*«. Manj številni od Inkazov, so jim bili po kulturi precej sorodni. Njihovega kralja — »*Zipa*« — so obsipali zlasti, ko se je kopal v laguni *Guatavita,* z zlatim praškom. Morda je od tod nastala legenda o »El Doradu«, deželi pozlačenega kralja.

Proti Bogota so istočasno in po čistem naključju udarili kar trije osvojevalci iz treh različnih izhodišč. Iz Peruja in skozi Ekvador, kjer je ustanovil mesto Gvajakil, je prihrumel Pizarrov namestnik, *Sebastian Benalcàzar;* s Karibske obale (Kartagena) si je skozi neprodirne džungle ob reki Magdalena utrl pot odvetnik-vojak-poet *Jimènez de Quesada* (himènes de kesada). Vslednjič so prišli iz Venecuele skozi vroče »llanos« *Nemci* pod vodstvom *Ambroža Alfingerja,* odposlanca augsburških bankirjev *Welsernov.* [1] (Karl V. je želel, da bi tudi Nemci sodelovali pri kolonizaciji Amerike. V ta namen je izročil upravo Venecuele za dvajset let Welsernom, slavnim bankirjem iz Ausburga. Nemci so deželo izkoriščali bolj kakor Španci, toda opravičuje jih dejstvo, da so le začasno upravljali deželo in da so morali izplačati cesarju zelo visoko najemnino. Kljub temu so bili Nemci na zgubi).

Leta 1538. so se torej srečale, — veliko medsebojno presenečenje, — na isti bogotaški planoti kar tri vojske. Malo je manjkalo, da ni prišlo med njimi do krvavega obračunanja. Posredoval je odvetnik Quesada da so se pomirili in si razdelili deželo. Quesada je ustanovil mesto (Santa Fe de) *Bogotà,* vsa dežela pa je bila imenovana *Nova Granada* (danes Kolumbija).

* * *

Med važnimi dogodki naj še omenim odkritje reke Amaconke. Ustje tega veletoka so že poznali iz leta 1498. ko sta ga odkrila *Solìs* in *Pinzòn.* Toda šele leta 1540. je Frančišek Orellana (oreljana) iz *Quita* (v Ekvadorju) prodrl v notranjost celine, dosegel znamenito reko ter jo v vsej dolžini preplul do ustja.

Brazilsko obalo je prvič ugledal l. 1500 portugalski mornar *Cabral.* Na podlagi Tordesiljskega sporazuma, se je je takoj prilastila Portugalska. V času velikih odkritij je namreč nastal spor med Španijo in Portugalsko, kdo naj gospodari v komaj odkritih deželah. Obe državi sta se obrnili na papeža Aleksandra VI. s prošnjo, naj razsodi med njima. To je papež tudi naredil. Toda papeževa razsodba ni bila dovolj jasna. Vsled tega sta si obe državi sporazumeli v Tordesiljasu (Tordecillas), l. 1494, naj se meja potegne 370 španskih milj (2062 km) zapadno od Kvapvedskih otokov. Ta črta odstopa Portugalcem vso brazilsko obalo. Brazilski domačini (Tupì), ki so bili divji, neukrotljivi in za delo manj sposobni od andskih, so portugalske kolone nenehoma napadali; končno so se divjaki umaknili v notranjščino.

POLITIČNA UPRAVA V KOLONIALNI DOBI

Sredi XVI. stoletja je bilo izvojevalnih pohodov v Ameriki konec. Španija si je zagotovila posest Amerike od Kalifornije, Texasa in Floride do Patagonije. Portugalska si je obdržala Brazilijo. Sredina Južne Amerike je ostala, kakor je deloma še danes, neodkrita in praktično brez gospodarja.

Špansko oziroma portugalsko gospodstvo je trajalo v Ameriki celih 300 let. Marsikaj dobrega so v tem času uvedli v Novem svetu, toda na splošno je bila evropska uprava skrajno negativna. Karkoli naj govoré ali pišejo nekateri zgodovinarji in pisatelji »o katoliškem duhu in zanosu« španskih osvojevalcev in poznejših uradnikov, resnica je in ostane, da so imeli krščanstvo le na jeziku, njih edini cilj pa je bil izžemanje ljudstva in dežele. Pa še to izžemanje je bilo tako nesmotrno, da je bilo bolj podobno sistematičnemu pustošenju in uzakonjenemu roparstvu. »Ne, ni jih gnala — pravi Lope de Vega, največji poznavalec španske duše — krščanska pobuda temveč zlato in pohlep.«

Politična uprava v novih deželah je bila spočetka zelo preprosta. »Conquistador« si je navadno že vnaprej zagotovil vse predpravice pooblaščenega guvernerja. Njegova glavna skrb je bila, točno in čimprej izpolniti dolžnosti do kralja, ki so bile natančno določene v listini o njegovem imenovanju. Največji odstotki vseh dohodkov, zlasti zlata in srebra, so pritikali španskemu vladarju. Sicer je »Adelantado« ali guverner vladal precej samovoljno. Višja mesta so šla sorodnikom, prijateljem in oprodam. Pri tem so največ odločevale podtalne sile, razne spletkarije, ustrahovanja, podkupovanja in večkrat tudi umori. V Mehiki n. pr. je nastala vojna med Cortesom in Alvaradom, ker si je ta brez dovoljenja podjarmil Guatemalo. Videli smo, kako žalostno se je končalo nekdanje prijateljstvo med Pizarrom in Almagrom, itd.

Španski dvor, katerega politika je stremela za absolutno centralizacijo in podrejenostjo imperiju, je vse te nerede spretno izkoriščal v svoje namene. Vso oblast nad kolonijami je leta 1524. prevzela posebna ustanova, nekako ministrstvo, z imenom »*Consejo de Indias*« — Svet za Ameriko, katerega sedež je bil obmorski Kadiz. Od tega veleurada, ki je sčasoma zrasel v zabuhlega in neokretnega mastodonta, so bili odvisni vsi kolonialni uradniki, od podkraljev, guvernerjev in davkarjev (procuradores) do sodnikov (auditores), škofov in redovniških provincialov! Da, tudi teh slednjih, kajti delo uprave špansko-ameriške cerkve je bila v smislu posebnega sporazuma med kraljem in papežem, *(»Patronato Real«)* podrejena španski vladi.

V Ameriki so imeli najvišjo čast in odgovornost *podkralji* — (virrey). Od teh sta bila od začetka samo dva, s sedežem v *Mehiki* in *Limi;* pozneje pa so bili štirje s sledečo razpredelitvijo:

1. Podkraljevina (virreinato) s sedežem v *Mehiki,* za celo Srednjo Ameriko, za Kalifornijo, Texas, Florido itd.
2. Podkraljevina *Nova Granada* s sedežem v *Bogotà* (1718) za sedanjo Kolumbijo, Panamo, Venecuelo in Ekvador.
3. Podkraljevina *Nova Kastilja* s sedežem v Limi (1542). Pripadala so ji ozemlja Peruja, del Bolivije in Čila.
4. Podkraljevina *La Plata* s sedežem v Buenos Airesu (1776), ki je zajemala vso sedanjo Argentino, Urugvaj, Paragvaj in del Bolivije (Čarkas).

Nekatera ozemlja, ki so bila posebno važna, toda oddaljena, so le formalno spadala podkraljestvu; dejansko so bila neposredno podrejena »Conseju de Indias«. Ta so bila »Capitanias Generales« (henerales) in sicer: *Kuba, Guatemala, Venecuela* in *Čile.*

Burbonci so v XVIII stoletju uvedli po francoskem vzorcu še druge spremembe. Namesto izrednih vizitatorjev in komisarjev so nastavljali stalne »*intendente*«, ki so praktično nadzorovali podkralje, generale kapitane in guvernerje. V buenosaireškem podkraljestvu so vpeljali l. 1783. osem »intendencij«, v Limskem sedem itd. To je omogočilo še večjo kontrolo s strani osrednje vlade. Edina korporacijska oblast (v kolonijah) in še ta zelo omejena je bil »*Cabildo*« — Občinski svet. Mesta in trgi, ki bi jih kralj počastil z naslovom »*Villa Real*« (vilja) (tu je imel denar glavno besedo), so imeli pravico voliti svoje občinske svetovalce; v praksi niti teh volitev ni bilo, ker so meščanski veljaki občinske sedeže podedovali ali prejeli s podkupovanjem.

Ob izrednih priložnostih so sklicevali »*Cabildo Abierto*«, razširjeno občinsko sejo, pri kateri so prišli do besede tudi pravi ljudski predstavniki. Bilo je to edino sredstvo, da so domačini (kreoli) izražali ne toliko svoje želje kolikor svojo nevoljo. V portugalski Braziliji je vse to bilo manj napeto; Portugal ni pošiljal v kolonijo nobenih uradnikov. Tu so fevdalno vladali premožni, španskim »encomenderos« podobni »*donatarios*«. Šele zviti portugalski minister Pombal (+ 1782) je dosegel, da je združil vso oblast v rokah podkralja.

LJUBO ZAMORSKI

(Se nadaljuje)

---

[1] Pizarro nam s svojo smrtjo kaže čudna nasprotja pristne španske duše: ko se je težko ranjen zgrudil, je z lastno krvjo zarisal križ v tla, ga poljubil in omahnil.

Preokret v kratkoročnem kreditiranju v Jugoslaviji

Od odobravanja kreditov po planih do proste presoje

Kratkoročno kreditiranje gospodarskih organizacij, pri čemer so mišljena podjetja, obrti, zadruge in zadružne organizacije, razni zavodi z gospodarskimi funkcijami, predstavlja v Jugoslaviji problem, ki zahteva posebno obravnavanje. Krediti so namreč v družbenem sistemu kot je v Jugoslaviji dobili popolnoma drugačen pomen, kot jih imajo sicer v kapitalistični družbi. S krediti pomaga družba gospodarstvu, da se normalno razvija.

Nove funkcije kreditov so seveda zahtevale, da jih je bilo treba uporabljati previdno, predvsem pa, da je bilo treba preiti in preizkusiti razne sisteme v pogledu načina odobravanja kratkoročnih pa tudi dolgoročnih kreditov. V času planskega gospodarstva je veljalo, kot za vse ostale gospodarske dejavnosti, načelo planiranja tudi za kredite. Banka je odobravala oziroma dopuščala črpanje sredstev v okviru planskih postavk. Vsaka gospodarska organizacija je imela pri banki svoj račun, na katerem je banka zabeležila do kolikšnega zneska se lahko po planu pri njej zadolži. Kredita torej banka podjetju ni odobrila na poseben račun, temveč se je držala le tako menovanih limitov do katerih so se lahko posamezne gospodarske organizacije zadolžile. Omeniti je treba, da je bilo v tistem času zelo lahko prekoračiti kredit ali spremeniti plan, ker so pri tem odločali v glavnem upravni organi.

Druga faza odobravanja kreditov je bila, ko so se krediti odobravali po formuli-obrazcu. Ta je vseboval vse bistvene elemente, ki so odločilni pri odobravanju kreditov, kot so zaloge, hitrost obračanja, terjatev in dolgovi in druge elemente. Iskal se je namreč način, da bi se odobravanje kreditov čimbolj objektiviziral. Vsa podjetja naj bi bila upoštevana enako in po splošnih vidikih in ne morda po vidikih posameznikov, ki odločajo pri odobravanju kreditov.

Sistem je bil morda teoretično dobro zamišljen. Pokazalo pa se je, da ni mogoče vse pestrosti gospodarskega življenja zajeti v tako ali drugačno formulo in zato ni čudno, da se sistem ni obnesel.

Tretja faza predstavlja prehod na način odobravanja kreditov po prosti presoji kreditne sposobnosti vsakega primera; krediti se odobravajo po licitacijah oziroma natečajih. Pred tem pa je potrebno poudariti spremembo, ki zadeva samo delitev in klasifikacijo kratkoročnih kreditov. Sprememba je v zvezi s splošnimi spremembami v jugoslovanskem gospodarstvu, ko naj bi prišli bolj do izraza zakoni prostega gospodarstva, predvsem zakon ponudbe in povpraševanja z vsemi posledicami, ki jih ta zakon ima. Bistvo sprememb je v tem, da podjetja nimajo svojih lastnih obratnih sredstev in da so v celoti odvisna od banke. Ta sredstva so morala odvesti v poseben sklad pri Narodni banki. Pokazalo pa se je, da podjetja brez takih sredstev ne morejo poslovati tako, kot bi bilo potrebno, in da imajo premalo vzpodbude za zboljšanje poslovanja. Zato je bilo že takoj po prehodu na nov gospodarski sistem poudarjeno, da je treba podjetjem vrniti navedena sredstva, oziroma, da se jim dopusti ponovno oblikovati svoj lastni sklad obratnih sredstev. Zato pa je bil potreben določen prehod, da bi ne prišlo v gospodarstvu do kakih motenj.

STALNI IN DOPOLNILNI KREDITI

S posebnim predpisom so bili v letu 1954 kratkoročni krediti razdeljeni na kredite za stalna obratna sredstva in na kredite za dopolnilna obratna sredstva. Prvi se dajejo v stalno uporabo gospodarskim organizacijam. Namenjeni so za zagotovitev zalog materiala, proizvodnje v teku in zalog določenih izdelkov, ki so neogibna za redno delavnost podjetja. Daje jih banka po posebnem sistemu po natečajih, in to skupno z investicijskimi krediti. Višino teh kreditov banka lahko spreminja vsake tri mesece. Kot vidimo, imajo ti krediti značaj dolgoročnih kreditov in so bliže investicijskim. Na natečaju dobe kredite tisti, ki ponudijo najugodnejšo obrestno mero. Ti krediti so dosegli v Jugoslaviji 850 milijonov, od tega v Sloveniji okoli 92.500 milijonov v maju letošnjega leta.

Nekako polovico omenjene višine, to je 46.700 milijonov obsegajo krediti za dopolnilna obratna sredstva. Navedeni krediti služijo za zagotovitev dodatnih in izrednih potreb gospodarskih organizacij po obratnih sredstvih. Tudi te odobrava Narodna banka po posebnih razpisih natečajev, ki so bili vsak mesec, dočim jih druge banke odobravajo tako, kot to določi njihov upravni odbor.

Z uvedbo takega načina kreditiranja so bile izvršene tudi spremembe v urejevanju odnosov med banko in gospodarskimi organizacijami. Te so namreč dobile pri banki svoj žiro račun in banka jim je odobreni kredit knjižila v dobro preko tega računa. S tem so bili uvedeni enakopravni odnosi med banko in podjetji, dočim je bilo preje večkrat slišati kritiko o monopolnem položaju banke. Banka je namreč lahko precej samovoljno posegala v tekoče račune podjetij, dočim odslej lahko samo preko sodišča tako kot vsaka druga gospodarska organizacija.

Sistem odobravanja kreditov na natečajih se je ohranil skoro poldrugo leto, ko se je začel naglo rušiti. Pri tem je treba ugotoviti, da je poleg slabih strani imel tudi dobre. Podjetja, ki so se hotela udeležiti licitacije, so morala namreč izpolnjevati določene pogoje, kot je urejeno knjigovodstvo, urejeno finančno poslovanje, da imajo večje dohodke kot izdatke in druge, česar preje ni bilo treba. V tem času so podjetja s te strani zelo napredovala. Pojavilo pa se je pereče vprašanje, ki je v tem času prišlo zlasti do izraza, to je medsebojno kreditiranje podjetij preko določenih rokov. Tega problema se je lotila banka zlasti ostro lani in je v mnogem razčistila položaj. Pri odobravanju kreditov je namreč odbila vse terjatve podjetij, ki so zaprosila za kredit in so bile starejše od 20 ali v izjemnih primerih 30 dni. S tem je večino podjetij prisilila k rednemu plačevanju obveznosti, hkrati pa razčistila notranji položaj v podjetjih glede na njihove pravilne in stvarne kreditne zahteve.

Sistem odobravanja kreditov z natečaji je bil že v začetku zamišljen kot prehoden. Kolikor to ni bilo, ga je začel sam nagel razvoj gospodarstva spodjedati tako, da je danes vprašanje tega sistema že vprašanje preteklosti. Prvič je bil ta sistem prepočasen, ker so bili natečaji za dopolnilne kredite le enkrat mesečno, drugič so bile medtem ustanovljene posebne banke, ki na tak sistem niso bile vezane in končno je šel razvoj tako naglo naprej, da je zahteval sproti in individualno obdelavo vsakega posameznega zahtevka za kredit. Tako smo sedaj na prehodu v nov sistem odobravanja kreditov po presoji kreditne sposobnosti posameznih prosilcev, o čemer odloča banka po posebnih komisijah.

POVEČANA VLOGA BANKE

Tako je bil napravljen brez dvoma velik korak naprej; pri tem bodo dobile banke odločilno vlogo. Dočim so bile banke doslej le organ za vodenje računov svojih komitentov — vodile so razne evidence in statistike — pri najvažnejšem poslu kot je kreditni, niso odločale. S prehodom na nov način kreditiranja pa se njihov pomen in funkcija znatno spremenita in okrepita. Kreditna politika, ki jo izvaja država po Narodni banki, bo tako prišla do popolnega izraza. To je potrebno posebno sedaj v prehodnem času, ko preživlja gospodarstvo določene in velike spremembe. Očito je namreč, da bo potrebno s krediti pravilno usmerjati razvoj gospodarstva in posameznih gospodarskih panog glede na to, da predvideva letošnji družbeni plan veliko skrčenje investicij in pospeševanje tistih vej gospodarstva, ki delajo za dvig proizvodnje dobrin, namenjenih široki potrošnji in življenjski ravni sploh. Odraz skrčenja investicijskih del pa je zelo velik, saj je prenehalo delo na skoro 45% objektih, dočim so za nove gradnje predvideni zelo težki pogoji. S tem naj bi se preprečila preširoka fronta gradenj čez planska predvidevanja na eni strani, na drugi pa dvig cen potrošnemu in drugemu blagu. Novi objekti naj bi se tudi gradili izključno na podlagi temeljitih analiz in računov o njihovi rentabilnosti.

Nova smer v kreditni politiki in sistemu kreditiranja, ki je posledica gospodarskih sprememb in razvoja, je kot prejšnje odraz posameznih razvojnih stopenj v gospodarstvu in kaže že sedaj pozitivne posledice. Čeprav so se kratkoročni krediti letos dvignili, ne presega dvig planskih predvidevanj in potreb, ki so krite v povečani proizvodnji. Tudi ni opaziti, da bi ležale v proizvodnji ali trgovini kake večje zaloge nekurantnega blaga. Pač pa bo potrebno v bodoče skrbeti, da bi se kreditni volumen ne večal in ne presegal predvidenih okvirov, kar bi lahko povzročilo dvig cen in bi imelo inflacijske posledice.

Trenutno je problem v tem, da kljub temu, da se sedaj v jugoslovanskem gospodarstvu ustvarjajo zaloge blaga, te niso take, da bi lahko vplivale na gospodarstvo v kaki večji meri. Jugoslovansko gospodarstvo namreč trpi prav zato, ker nima zalog, ker gre blago takoj v prodajo in se niti proizvodnji niti trgovini ni treba posebej truditi za prodajo blaga. Potrebe gospodarstva so zelo velike, da jih domača proizvodnja še ne more zadovoljiti, dočim so možnosti za uvoz vsekakor omejene glede na razpoložljiva devizna sredstva. Tako prehaja sedaj tudi jug. gospodarstvo na ustvarjanje zalog. To bo imelo pozitiven vpliv na proizvodnjo in trgovino, za proizvdonjo in prodajo kakovostnega blaga in blaga po okusu potrošnika. V tem pogledu bodo lahko krediti odigrali pomembno vlogo in bodo vplivali na pravilno usmerjanje proizvodnje in potrošnje.

- žj -

Ali so primerna mazalna olja?

Raziskovalna ustanova angleške avtomobilske industrije je izvedla številne poiskuse, da bi ugotovila, kakšne koristi imamo od tega, če uporabljamo nizkoviskozna mazalna olja. Strokovnjaki so prišli do zaključka, da je poraba goriva manjša, če uporabljamo mazalna olja male viskoznosti oziroma takrat, ko nekoliko zvišamo temperaturo mazalnega olja.

Ko so pri poskusnem polno obremenjenem motorju zamenjali mazalno olje viskoznosti SAE 30 z najredkejšim tekočim oljem, ki ga predvideva SAE tabela viskoznosti, je bil prihranek na gorivu 4%. Ce so pa motor le delno obremenili, je bila pri istem poskusu poraba goriva celo za 9% manjša. Zato se avtomobilska industrija upravičeno zavzema za uporabo redkotekočih mazalnih olj namesto onih, ki imajo visoko viskoznost.

JAPONSKI LJUDSKI AVTOMOBIL

Japonci bodo postavili na svetovni trg avtomobil, ki ne bo nič drugega kakor njih verzija znanega nemškega avtomobila široke uporabe, znanega po imenu »Volkswagen«. Njega cena bo znašala 450 funtov šterlingov. Če bo narastla proizvodnja nad predvidero količino, bodo baje znižali ceno na 300 funtov šterlingov. Ta avtomobil naj bi bil opremljen s 400-600 kub. cm motorjem, ki bi dal vozilu hitrost 80-100 km na uro.

EKONOMIČNI NASLANJAČ

Na poskusnem dirkališču tovarne N. S. U. je svetovni prvak H. P. Müller pred kratkim poskusil vozilo, ki se je izkazalo po zelo majhni potrošnji goriva. Za 502,125 km dolgo vožnjo s povprečno hitrostjo 100 km na uro je porabil le 5,68 litrov goriva. Vozilo, ki je upravičeno dobilo vzdevek »ekonomični naslanjač« (to pa zaradi udobnih sedežev), je serijski izdelek tovarne N. S. U. z motorjem Superfox 125 cm³

Če te zaloti

(Nadaljevanje s 3. strani.)

rejeno evidenčno tablico oziroma s tako, ki pripada drugemu vozilu. Tudi ta prestopek so le sodne kazni, in sicer v iznosu od 200.000 do 400 000 lir. Nadalje je dana tudi možnost zaplembe vozila in zapora.

Po 77. členu se prekršimo, če v 48 urah ne javimo izgube evidenčne tablice. Kazni 1000 do 4000 lir.

Kadar vozimo z avtomobilom, ki ni bil na predpisanem revizijskem pregledu (78. člen), pridejo v poštev kazni do 20.000 lir.

V primeru, da je avtomobil namenjen drugi uporabi, kakor pa je navedeno v licenci, nam oblasti kar odvzamejo licenco. Sodnik nas lahko kaznuje z globo od 1600 do 16.000 lir, kadar tovorimo na tovorniku svoje stvari, ne da bi imeli za to dovoljenje oziroma v primeru, da prevažamo tovor drugih, a imamo dovoljenje le za tovorjenje svojega blaga.

Kdorkoli pa vozi brez predpisanega voznega dovoljenja, bo naznanjen sodišču in kaznovan z globo 40.000 do 80 tisoč lir; predviden je tudi zapor.

Ing. M. P.

tehnične novosti

AKUMULATORSKI POGONSKI ŽELEZNIŠKI VOZOVI

V letih 1952 do 1954 so izdelali za centralni urad nemških železnic v Monakovem nove akumulatorske pogonske vozove, ki so že pri prvih vožnjah vzbudili zanimanje železniških strokovnjakov. Odlikujejo se zaradi velikega učinka in ekonomičnega obratovanja pa tudi zato, ker jih lahko uporabljamo za hitro povezavo krajev na progah, ki jih ni mogoče elektrificirati.

Trenutno vozi na progah zapadnonemških železnic okoli 100 akumulatorskih pogonskih vozov. Obratujejo na železniškem omrežju dolžine 3200 km, kar ustreza približno eni desetini vseh zapadnonemških prog. V preteklem letu so prevozili 8 milijonov km. Za polnitev akumulatorjev so uporabili za 23 milijonov kWh električne energije, ki so jo odvzemali v veliki večini iz potrošniškega električnega omrežja in to v nočnih urah.

Izkušnje so pokazale, da je železniški promet s tovrstnimi pogonskimi vozovi najbolj primeren za povezovanje bližnjih krajev. V kratkem bodo vozili ti vozovi iz nekega zapadnonemškega mesta v naselja njegove okolice.

Novi akumulatorski voz ETA 150 je dolg 23 metrov. V III. razredu je 90 oblazinjenih sedežev. V gradnji imajo sedaj tudi pogonski vagon II. razreda. Prazen vagon tehta 48 ton. Dva pogonska motorja, katerih vsak ima učinek 135 KS, dajeta vozilu hitrost do 100 km na uro. V spodnjem delu vagona je prostor za baterije, ki so v zabojčkih; te lahko v najkrajšem času izmenjajo. Ko napolnijo baterije, lahko prevozijo ti vagoni 250 do 350 km poti. Oskrbljeno je tudi gretje z gorkim zrakom. Baterije polnijo 1 do 2 uri. Potemtakem lahko napravijo akumulatorski pogonski vozovi vsak dan do 500 km poti.

NOVO FRANCOSKO LETALO NA REAKTIVNI POGON

Novo reaktivno letalo »Vautour« je uspešno napravilo poskusne lete. Tvornice »SN Caso« gradijo sedaj prvo serijo 340 tovrstnih letal, ki jih je naročilo francosko vojaško letalstvo. Teža tega letala znaša 10 ton, lahko pa nese tovor od 10 do 15 ton (za en vagon). Grade ga v dveh izvedbah. Prvemu tipu je ime »Chasseur toustemps«. Ta vrsta letala »Vatour« je opremljena s štirimi topiči, zalogo municije tega orožja pa tvori 400 granat kalibra 30 mm. Drugo izvedbo pa predstavlja bombnik »Vatour«, ki je opremljen z desetimi bombami. Oba tipa imata povprečno hitrost 1100 km na uro. Potemtakem se lahko to novo francosko vojaško letalo enakovredi z najhitrejšimi lovci, a s svojo hitrostjo pa celo prekaša bombarderje. Letala »Vatour« so nadalje opremljena z aparati radar francoske proizvodnje.

NAJVEČJI PLAVŽ V EVROPI

V Angliji je zagorel največji plavž v Evropi, ki je obenem drugi največji na svetu. Zgradila ga je družba Steel Co. of Wales, in sicer v tvornici Margam, ki je v Port Talbotu (Glamorgan). Visok je 74 m, vsak teden pa bodo v njem pridobili nad 10.000 t. grodlja. Stroški za gradnjo so znašali 5 in pol milijona funtov šterlingov. Ker za pogon novega plavža ne zadostuje proizvodnja koksa v obstoječih pečeh, so morali dograditi 90 novih retort za pridobivanje koksa.

Surovo železo, ki ga bodo pridobivali v tem velikanskem plavžu, bodo predelovali v dveh novih Siemens-Martinovih pečeh, ki bodo dograjene v tvornicah Abbey. Tako bo na razpolago dovolj jekla za kritje potreb tvornice Velindre, ki so jo zgradili ob Swansea in bo pričela obratovati v letošnjem poletju. V njej bodo izdelovali trakasto jeklo.

RADIOAKTIVNE NAPRAVE ZA JAVLJANJE POŽAROV

Ameriška tvornica Pyrene je izdelala svojevrstno alarmno napravo, s katero lahko ugotovimo prve kali nastajajočega požara. V glavnem sestoji iz neke radioaktivne prvine in ionizacijske celice. Ta naprava, ki ji je ime C-O-Two Pre-detector, lahko varuje površino približno 400 kv. metrov. S tem, da namestimo te ugotavljavce požarov v najrazličnejših prostorih neke tovarne ali pa katerikoli poslopja, lahko po povezavi s primernimi svetlobnimi ali pa zvočnimi signalnimi napravami z vso točnostjo ugotovimo, kje so pričele tleti gorljive snovi. Tako nam je možno, da pogasimo požar že ob nastanku.

ELEKTRIFIKACIJA ANGLEŠKIH ŽELEZNIC. Ker so se poskusi v Vel. Britaniji in Franciji z električnimi lokomotivami na tok 50 Hz obnesli, bo uprava angleških železnic z uporabo tega sistema elektrificirala 2.000 kilometrov proge. Zato bo potrošila okoli 330 milijard lir.

Tudi tržaško sejmišče bodo povečali

Na posebni tiskovni konferenci je tajnik dr. Chiaruttini tržaški javnosti poročal o uspehih letošnjega Tržaškega velesejma. Ing. Sospisio je najprej izrekel zahvalo vsem tistim, ki so pripomogli k čim boljši izvedbi 8. mednarodnega velesejma. Nato je podal glavni tajnik dr. Chiaruttini statistični pregled udeležbe in orisal tehnično stran letošnjega velesejma. Sejem je letos obiskalo okoli 200 tisoč oseb. Med temi je bilo skoraj 100.000 Tržačanov. Vsekakor se pa ni podala ena tretjina celotnega tržaškega prebivalstva na velesejem. Iz tega sledi, da lahko med domačimi obiskovalci ločimo tiste, ki gredo na velesejmski prostor samo enkrat in one, kateri obiščejo velesejem tudi večkrat. Uprava velesejma ceni, da je bilo okoli 10% normalnih vstopnic prodanih kvalificiranim obiskovalcem iz Italije, torej tistim, ki pridejo na velesejem iz poslovnih razlogov. Tujih gostov je bilo 1193. Najmočneje so bili zastopani Avstrijci, saj je znašalo njih število 620; takoj za njimi so Jugoslovani, ki jih je bilo 352. (Očitno gre za prijavljene obiskovalce, kajti drugih obiskovalcev je bilo iz Jugoslavije mnogo več kakor iz Avstrije).

Dr. Chiaruttini je omenil, da je ministrstvo za zunanjo trgovino odobrilo velesejemske kontingente v višini za približno 1 milijarde lir. Tako znaša čehoslovaški kontingent okoli 200 milijonov lir, jugoslovanski nekaj manj od 200 milijonov, kontingent Združenih držav 100 milijonov (plačljiv v prostih dolarjih), madžarski 100 milijonov, Zahodne Nemčije 160 milijonov, Vzhodne Nemčije pa 90 milijonov. Ostanek je bil potem razdeljen še na nekaj drugih držav.

Glavni tajnik je poudaril pomen, ki ga ima velesejem za krajevno gospodarstvo in se pri tem skliceval predvsem na povečanje denarnega obtoka v velesejemskem obdobju. Vsaka tvrdka potroši za svoj razstavni prostor povprečno 150 tisoč lir. Seveda imajo nekateri manjše, drugi pa večje stroške. Tako na primer izda Dalmine za svojo stojnico 3 milijone lir.

Glavni velesejemski tajnik je izjavil v zvezi z načrti za prihodnje leto, da bodo 1957. leta obhajale ladjedelnice CRDA 100 let svojega obstanka. Zato bo drugo leto namenjena posebna razstava tehniki ladijske opreme. Ker slovi naše mesto po svojih ladjedelnicah, se bo vsaka tri leta vršila tovrstna razstava kot posebna specializacija tržaškega velesejma.

Nadalje ima velesejemska ustanova v načrtu gradnjo dvonadstropnega paviljona, ki bo opremljen za razstavo izdelkov strojne industrije. Nadalje naj bi bile v tej zgradbi še dvorane in manjši prostori, ki bi služili javnosti tudi med vsem letom.

TELEVIZIJSKI APARATI NA VLAKIH

Po načrtih, ki jih zdaj proučujejo v Rimu, bodo spalne vagone drugega razreda na italijanskih železnicah opremili s televizijskimi aparati. Te naj bi postavili v salon, da bi tako privabili čim več potnikov v te vozove. Do konca leta 1958 naj bi tudi v prvih razredih brzih vlakov namestili televizijske sprejemnike.

Rabljena vozila

RIM. Cene se nanašajo na 80% ohranjena vozila: Alfa Romeo 1900 (1952) 650-700.000 lir; (1953) 700-750.000; Alfa Romeo 1900 super (1954) 1,000.000 do 1,100.000; (1955) 1,800.000-1,280.000; Giulietta 950.000-1,010.000; Giulietta sprint (1955) 1,330.000-1,420.000.

Lancia Aprilia (195) 120-150.000; Ardea (1952) 380-400.000; (1953) 400-450.000 Appia (1953) 600-650.000; (1954) 650 do 700.000; (1955) 780-820.000.

Fiat 500 C (1953) 300-350.000; (1954) 350-400.000; Fiat 500 C Belvedere (1953) 380-420.000; (1954) 430-460.000; Fiat 600 (1955) 500-550.000; Fiat 1100 (1953) 55 do 600.000; (1954) 600-700.000; (1955) 720-800.000.

VREČE

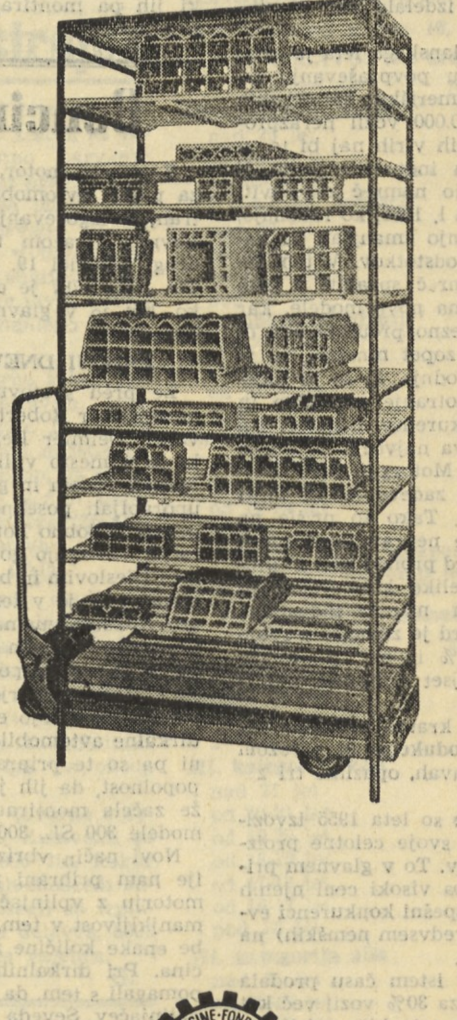
MILAN. Nove vreče iz jute 680-700 g (120 x 70 cm) 200-210 lir komad, id. 700-730 g (120 x 70) 207-212, id. 570 g (105 x 70) 165-168.

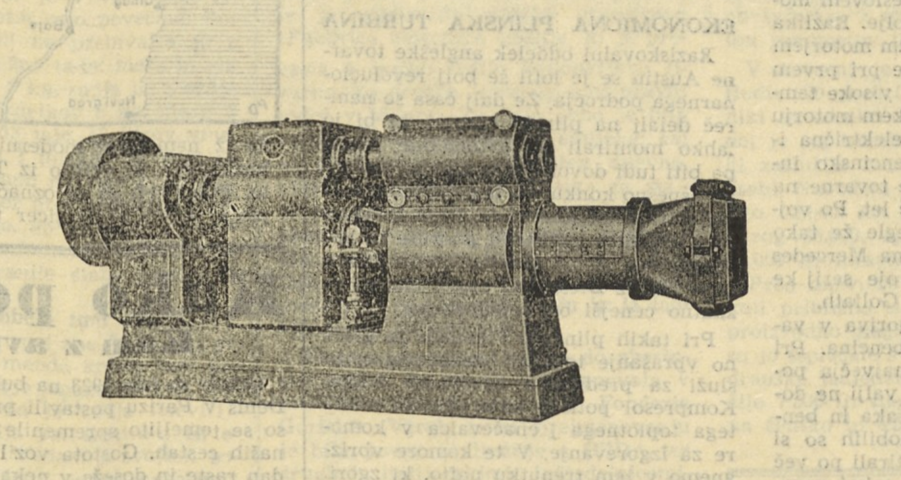
Rabljene vreče iz jute 550-570 g (105 x 70) 125-130.

ZLATE REZERVE JUŽNE AFRIKE

Zlate rezerve Južnoafriške zveze so nazadovale od 76,500.000 na 76,395.000 funtov šterlingov do 15. junija.

bedeschi
PADOVA - Viale Arcella 6 — Tel. 23-512 — 28-428
POPOLNE OPREME ZA MAJHNE, SREDNJE IN VELIKE OPEKARNE





5 različnih vrst strojev za izdelovanje opeke na vakuumsko sesanje plinov
BEDESCHI PADOVA GORIZIA-RIMINI
Casa fondata nel 1908

PRIZNANO MEDNARODNO AVTOPREVOZNIŠKO PODJETJE
LA GORIZIANA
GORIZIA - VIA DUCA D'AOSTA N. 88 - TEL. 28-45 - GORICA
PREVZEMAMO PREVOZ VSAKOVRSTNEGA BLAGA
Posebni pogoji za prevoz blaga v Jugoslavijo

SICMA
IMPORT EXPORT
TRST - TRIESTE
Ul. Ginnastica 1
Telefoni
Uradi št. 94-252
privatno 26-364
TELEGRAM: SICMAMARE

TVRDKA
DONATO CAPURSO
IMPORT-EXPORT
ZASTOPSTVA IN KOMISIJE
Pošiljamo DARILNE PAKETE v Jugoslavijo in druge države
Trst - Ul. Torrebianca 19
Tel. 37-839 P. O. B. 384

SPADARO
SPEDICIJSKA TVRDKA
SPECIALIZIRANA V LESNI STROKI
TRST - TRIESTE
VIA ROMA ŠTEV. 17
TEL. 35-785 in 31-087
SCALO LEGNAMI - SERVOLA
TEL. 96-847
SCALO LEGNAMI - PROSECCO
PONTEBBA
VIA MAZZINI 48 — TEL. 59
Poštni predal 184
Telegr.: SPADSPEDIT

Gostilna „Ex USSARO"
Filipčič Ivan
UL. CARDUCCI 41

Postrežemo Vam
z najboljšim domačim in istrskim vinom in domačim pršutom

IMPEXPORT
TRST - ULICA CESARE BATTISTI 23-I
Tel. 44-208 - Telegr. IMPEXPORT - TRIESTE
UVAŽA: vsakovrsten les, drva za kurjavo, gradbeni material
IZVAŽA: tekstil, kolonialno blago in raznovrstne stroje
SPECIALIZIRANO PODJETJE ZA VSAKOVRSTNE KOMPENZACIJE

„VISTA"
TRST, UL. CARDUCCI 15 - TEL. 29-656
Bogata izbira naočnikov, daljnogledov, toplomerov in fotografskega materiala

POTOVALNI URAD
Adria Portorož
Tel. št. 12
Filiala Koper tel. 64
Menjalnica blok Škofije
Hotelske sobe, prodaja vseh vrst vozovnic, izleti po morju in suhem, služba menjalnic in potnih listov

SPLOŠNA PLOVBA
Sedež Piran
Predmet poslovanja: pomorski prevozi dolge in obalne plovbe.
Centrala Piran — Telefon 57, 58
Komercialni oddelek: Ljubljana - Tel. 23-147
Telex: 031 85
Brzojav: PLOVBA Piran oz. PLOVBA Ljubljana

„Gondrand"
TRST - TRIESTE, VIA CARDUCCI 10
Telefon: 37-157
Telegrami: GONDRAND - TRIESTE
PODJETJE S POPOLNO USTREZAJOČO OPREMO ZA PREVOZ GOVEJE ŽIVINE, KONJ, PERUTNINE, MESA IN JAJC
Lastna obmejna postaja na Proseku (Gondrand Prosecco) s hlevi za počitek živih živali

I. E. L. M. A. T.
IMPORT-EXPORT
Trst-Trieste - Via F. Filzi 23
Tel. 29-970 Telegr. IELMAT-Trieste
Kupuje: odpadke metala, les za predelavo in kurjavo.
Prodaja: stroje in tehnične predmete.

JUGOLINIJA
RIJEKA - Poštni predal 379
Telegrami: JUGOLINIJA - RIJEKA
Telefoni 26-51, 26-52, 26-53
Teleprinter: JUGOLINE 02526
VZDRŽUJE REDNE BLAGOVNE IN POTNIŠKE PROGE
Z/NA JADRAN — SEV. EVROPA vsakih 10 DNI
SEV. AMERIKA vsakih 15 DNI
BLIŽNJI VZHOD vsak teden
DALJNI VZHOD vsak mesec
GRČIJA in TURČIJA vsakih 15 DNI
Zastopstvo v Trstu: "NORD-ADRIA" Agenzia Marittima di V. BORTOLUZZI — Telegrami: „NORD-ADRIA" Trieste - Tel.: 37-613, 29-829 Uradi: TRST, Piazza Duca degli Abruzzi št. 1

„TRANS - TRIESTE" S. a r. l.
TRIESTE-TRST V. Donota 3 - Tel. 38-827, 31-906, 95-880
UVAŽA: vse lesne sortmane in produkte gozdne industrije
IZVAŽA: vse proizvode FIATOVE avtomobilske industrije in rezervne dele. — Vse vrste gum tvornice CEAT in vse produkte najvažnejših italijanskih industrij.

Zaloga prvovrstnih briških, vipavskih in domačih vin
BRIC IVAN
Gorica - Ul. Croce 4
Telefon pisarna 34-97
" dom 20-70

Avto - motor - cesta in človek

Ali ima ameriška avtomobilska kriza stvarno ozadje?

Od leta 1954 se je evropska avtomobilska proizvodnja dvignila za 38%. To dovolj zgovorno potrjuje visoko konjunkturo za to industrijsko panogo. Italijanska avtomobilska industrija je v preteklem letu dosegla in presegla četrt milijona enot (268.756). V primeru z letom 1937, pomeni to 250% napredek.

Tudi ameriška avtomobilska industrija, ki zaposluje skoraj milijon ljudi, je v preteklem letu zabeležila nov rekord. Izdelala je namreč 9 milijonov 942.102 enot, to je tri milijone več kot leta 1954. Od teh opade nekaj čez 50 odst. na sam koncern General Motors, ostalo polovico pa si delijo zaporedoma Ford Motor (Ford, Mercury, Lincoln, Continental), Crysler, Studebaker/Packard, American Motors Co. in Kaiser Motor. Kanadska industrija je v istem obdobju izdelala nad 9 milijonov vozil.

Toda ob koncu lanskega leta je ostalo kljub velikemu povpraševanju po avtomobilih pri ameriških zastopnikih in prodajalcih 800.000 vozil nerazprodanih. Po nekaterih virih naj bi to ustrezalo namenom industrije same. S tem si nameravajo namreč zagotoviti dovoljne zaloge za l. 1956, ko računajo, da bodo proizvodnjo zmanjšali za kakih pet ali deset odstotkov. V tem letu se mislijo namreč spraviti v proizvodnjo popolnoma nove modele, kar seve zahteva ustrezno preusmeritev obratov. Drugi so zopet mnenja, da je zmanjšanje proizvodnje, ki so jo zabeležili letos sad notranje nelojalne in protizakonite konkurence, h kateri sta se baje zatekla dva največja koncerna te stroke, General Motors in Ford. Dejstvo je, da se je zadeve moral lotiti ameriški Kongres. Tako so prišle na dan tudi nekatere nepravilnosti predvsem v odnosih med proizvajalci in prodajalci. Zaradi velike konkurence so trpele škodo tudi manjše industrije. Studebaker/Packard je zmanjšala svojo proizvodnjo za 40% in pri tem utrpela škodo nad dvajset milijonov dolarjev.

Če si sedaj na kratko ogledamo še **razmerje med produkcijo in izvozom** v posameznih državah, opazimo tri zanimive pojave.

Združene države so leta 1955 izvozile le tri odstotke svoje celotne proizvodnje avtomobilov. To v glavnem pripisujejo razmeroma visoki ceni njenih izdelkov in tudi uspešni konkurenci evropskih tovarn (predvsem nemških) na svetovnem tržišču.

Anglija pa je v istem času prodala na domačem trgu za 30% vozil več kot prejšnje leto in je zato bila prisiljena skrčiti izvoz na tem področju. Tudi močni nemški konkurenci pripisujejo nekateri padec izvoza angleških vozil; vendar je Anglija ohranila in v nekaterih primerih celo okrepila svoje postojanke, to predvsem na avstralskem in južnoafriškem trgu. Tako njene kolonije in dominioni še vedno tvorijo najmočnejši izvozni tok avtomobilov.

Na splošno lahko trdimo, da je izvoz avtomobilov v zahodni Evropi dosegel kar zadovoljivo višino; saj je lani znašal 38% celotne proizvodnje. Najzanimivejše pa je, da si največ avtomobilov izmenjajo najbolj industrializirane evropske države med seboj. Tako je **Italija** v omenjenem letu izvozila največ svojih vozil prav v Zah. Nemčijo (12.615). Leta 1954 pa je v isto državo izvozila le nekaj več kot 8.000 vozil. V italijanskem izvozu sledi nato Avstrija z 11.247 vozili (1954, 5172), Švica 6.192/4704, Belgija 3589/2733, Švedska 3538/5573 in Holandska 2989/1886. Tako je Italija izvozila 74.645 vozil, kar je 86% celotne izdelave osebnih avtomobilov.

Francija je v zadnjem letu v evropske države izvozila za 40% vozil več kot prejšnje leto.

Levji delež pri avtomobilskem izvozu pa je dobila zadnja leta Zah. Nemčija, ki je izvozila skoraj polovico **vseh** izdelanih avtomobilov (44%). Sama izvaža kar eno četrtino vseh evropskih avtomobilov. Tudi na napredku, ki ga je v avtomobilskem izvozu dosegla lani Evropa (200.000 vozil), ima Nemčija velik delež (50%).

Promet med evropskimi državami se je v zadnjih štirih letih podvojil, izvoz v izven evropske države pa se je povečal le za eno tretjino. To je v glavnem pripisati dejstvu, da so nekatere mlajše države, kot Indija, Avstralija in Južno Afrika na tem področju dosegle velike uspehe. Nekatere proizvajajo sedaj le še posamezne avtomobilske dele, ki jih pa montirajo na tuje licenčne produkte.

AVTOMOBILSKI PRIBOR

Vzporedno z avtomobilsko industrijo samo pa se zadnja leta poleg industrije nadomestnih delov uveljavlja vsebolj tudi **industrija avtomobilskega pribora.** V Italiji opažamo že nekatere škodljive tendence.

Ne smemo pa pozabiti, da imamo nekaj pribora, ki bi si ga moral oskrbeti vsak previden vozač. Predvsem spada sem gasilna priprava, ki je v Franciji celo obvezna. Čeprav redki, so požari pri avtomobilih vendar bolj pogosti, kot pa na splošno mislimo. Da nimamo s seboj jeklenega kabla ali vsaj poštene vrvi tudi opazimo navadno šele tedaj, ko ostanemo »na cesti«. Čeprav bi nas morda kdo še tako rad potegnil do bližnje delavnice, nam v tem primeru niti pri najboljši volji ne more pomagati.

R. D.

Bencinski motor se prenavlja

Bencinski motor, ki ga uporabljamo za pogon avtomobila, ali motor z notranjim izgorevanjem, kot mu s strokovnim izrazom tudi pravimo, je v drugi polovici 19. stoletja zgradil OTTO. Leta 1787 je dobil dokončno obliko, kot jo v glavnem uporabljamo še danes.

ZADNJI DNEVI VPLINJAČA

Že pred svetovno vojno je nemški konstruktor Robert Bosch gradil za tovarno Deimler Benz letalske motorje, ki so namesto vplinjača, ki kot znano razprši bencin in ga pomeša z zrakom, uporabljali posebne brizgalke. Te naprave, podobno kot pri Dieslovem motorju, vbrizgajo gorivo v olje. Razlika med Dieslovim in bencinskim motorjem nove vrste je v tem, da se pri prvem gorivo samo vname zaradi visoke temperature, v novem bencinskem motorju pa je še vedno potrebna električna iskra. Take motorje na bencinsko injekcijo montirajo evropske tovarne na **dirkalne avtomobile že več let.** Po vojni pa so te priprave dosegle že tako popolnost, da jih je tovarna Mercedes že začela montirati na svoje serijske modele 300 SL, 300 SE in Goliath.

Novi način vbrizganja goriva v valje nam prihrani precej bencina. Pri motorju z vplinjačem je največja pomanjkljivost v tem, da vsi valji ne dobe enake količine zmesi zraka in bencina. Pri dirkalnih avtomobilih so si pomagali s tem, da so montirali po več vplinjačev. Seveda nastane takoj vprašanje sinkronizacije vplinjačev, ki je mogoča samo z dragimi aparati. Ti pa se ne obnesejo za navadne avtomobile, ker so predragi.

Nove bencinske brizgalke dozirajo gorivo z veliko natančnostjo, motor teče bolj enakomerno in porabi zaradi tega manj goriva.

Znani strokovnjak in vodja dirkalnega oddelka tovarne Mercedes inž. Alfred Neubauer je izjavil, da se je vbrizganje pri bencinskem motorju že v skrčeni serijski izdelavi tako dobro obneslo, da ga sedaj lahko vpeljejo tudi v veliko serijsko izdelovanje. S tem se za bencinski motor začenja novo obdobje.

Seveda so se tovarne avtomobilov dolgo obotavljale preden so se odločile za vpeljavo te novosti. Vsaka preusmeritev proizvodnje namreč zahteva velike investicije. Tako so n. pr. ameriške tovarne za preusmeritev letošnje proizvodnje investirale 760 milijonov dolarjev, za leto 1957 pa predvidevajo 1 milijardo dolarjev izdatkov.

EKONOMIČNA PLINSKA TURBINA

Raziskovalni oddelek angleške tovarne Austin se je lotil še bolj revolucionarnega področja. Že dalj časa so namreč delali na plinski turbini, ki bi jo lahko montirali na avtomobile. Mora pa biti tudi dovolj ekonomična, da lahko uspešno konkurira bencinskemu motorju tradicionalne vrste. Pred kratkim so z uspehom zaključili poskuse in nova turbina se po ekonomičnosti lahko meri celo z Dieslovim motorjem, ki je znatno cenejši od bencinskega.

Pri takih plinskih turbinah je glavno vprašanje toplotni izenačevalec, ki služi za predhodno ogrevanje zraka. Kompresor potisne namreč zrak mimo tega toplotnega izenačevalca v komore za izgorevanje. V te komore vbrizgnemo v tem trenutku nafto, ki zgori. Plini, ki pri tem nastanejo, poženejo turbino, nato pa jih vodimo mimo toplotnega izenačevalca, da se ohladijo in jih potem lahko spustimo skozi izpušnik. Austinova turbina opravi 23.000 obratov na minuto.

Računajo, da bodo pripravo lahko v doglednem času tako spopolnili, da jo bodo začeli montirati na serijske proizvode.

Nagla motorizacija v Franciji

Nad 8 milijonov motornih vozil

V preteklem letu so francoske tovarne izdelale 725.000 tovornih vozil.

V primeru s proizvodnjo v letu 1954 je lani avtomobilska proizvodnja napredovala za 20 odstotkov. To je pravi rekord francoske povojne avtomobilske industrije.

Vsekakor ni dosegla Francija one zmogljivosti v proizvodnji, ki ju imata Anglija (1,24 milijonov) in Nemčija (980.000); vendar moramo pri tej primerjavi upoštevati, da francosko notranje tržišče še nikakor ni nasičeno. Povpraševanje po francoskih avtomobilih je veliko in zato so dobavni roki dokaj dolgi. Preden tovarna dobavi malo ali srednjeveliko vozilo, mora naročnik čakati najmanj tri mesece, pa tudi poldrugo leto!

V Franciji je bilo januarja 1956. 8,300.000 motornih vozil (osebnih in tovornih avtomobilov ter motociklov) in sicer 4,250.000 avtomobilov in 4,050.000 motornih koles. Leta 1938. je imela Francija 2,250.000 avtomobilov in 500.000 motornih koles. Danes ima že vsak tretji Francoz svoje motorno vozilo, dočim je prišlo le eno vozilo na vsakega 15. prebivalca 1938. Če pa primerjamo število avtomobilov z dolžino francoskega cestnega omrežja, pridemo do zaključka, da pride na vsak kilometer 23 motornih vozil; v letu 1938. so bila samo 4.

Ker so že sedaj francoske ceste izredno obtežene s prometom ter je do 1960. leta predviden porast za nadaljnjih 7 milijonov avtomobilov in motornih koles — je vedno bolj pereče vprašanje gradnje novih velikih avtomobilskih prometnih žil.

Naj še omenimo, da je bilo 1. 1900. v Franciji 12.000 motornih vozil in sicer 3.000 avtomobilov in 9.000 motornih koles.

Izvoz avtomobilov

važna postavka v italijanski trgovini

Podatki o izvozu italijanskih avtomobilov in motornih vozil sploh za prve štiri mesece tega leta kažejo, da ta izvoz čedalje bolj napreduje. Naj navedemo naprej podatke o uvozu avtomobilov. V tem času je Italija uvozila 1777 osebnih avtomobilov v vrednosti 1 milijarde 135 milijonov (lani v istem času 1260 vozil v vrednosti 886 milijonov). Uvoz sestavnih delov je tehtal 31.194 stotov v vrednosti 2,575 milijarde (lani 30.837 stotov v vrednosti 2,386 milijarde). Izvoz avtomobilov v omenjenih štirih mesecih je znašal 30.137 komadov in dosegel vrednost 22 milijard 337 (lani 17.326 vozil v vrednosti 14.316 milijarde. Izvoz sestavnih delov: 94.887 stotov za 8,736 milijarde (lani 27.649 stotov za 3,177 milijarde).

Izvoz motornih koles in sestavnih delov: letos 45.929 stotov za 5.679 milijarde (lani 29.473 stotov za 3,675 milijarde).

Uvoz avtomobilov v vsem letu 1955 je znašal 3.981 komadov za 3,327 milijard, v letu 1954 pa 2.571 za 2,344 milijard.

Uvoz sestavnih delov leta 1955: 103 tisoč 597 stotov za 7,767 milijarde, leta 1954 pa 93.331 stotov za 5,446 milijarde.

Izvoz avtomobilov v vsem letu 1955: 68.667 komadov za 51,008 milijarde, v letu 1954 pa 43.647 za 36,133 milijarde.

Izvoz sestavnih delov v letu 1955: 170.247 stotov za 15,243 milijarde, leta 1954 pa 76,849 stotov za 9,200 milijarde lir.

Izvoz motociklov in sestavnih delov v letu 1955: 100.832 stotov za 12,678 milijarde in leta 1954 57.117 stotov za 8,143 milijarde lir.

IZVOZ AVTOMOBILSKIH OBROČEV

V prvih štirih mesecih **tega leta je** Italija izvozila 53.382 stotov avtomobilskih obročev v vrednosti 4,239 milijarde lir. V vsem letu 1955 je ta izvoz dosegel 188.267 stotov v vrednosti 13,793 milijarde lir, leta 1954 pa 140.611 stotov v vrednosti 10.097 milijarde.

RUSI PRVIČ NA MEDNARODNI AVTOMOBILSKI DIRKI

Velike avtomobilske dirke za prvenstvo Švedske v Kristianstadu (12. avgusta) se bodo udeležili tudi ruski dirkači na lastnih dirkalnih avtomobilih. To bo prvič, da Rusi nastopijo z dirkalnimi avtomobili sovjetske proizvodnje na mednarodnih dirkah. Doslej še prikrivajo, katere vrste avtomobilov bodo uporabili za to dirko. V zahodnih državah sklepajo, da gre za dirkalne avtomobile vrste »Harkov 6«. Te znamke je tudi manjši dirkalni tip. Sportni kritiki domnevajo, da se Rusi s svojimi dirkalnimi vozili ne plašijo tekme zahodnih dirkalnih avtomobilov, kakor so Ferrari, Maserati. Jaguar, Porsche, Mercedes, itd. Svoje dirkalne avtomobile so Rusi razvili iz vozil serijske izdelave »Pobjeda«, »Moskvič«, »SIS« in »Zvezda«.

VEDNO VEČ AVTOMOBILSKIH NESREČ V FRANCIJI

V Franciji se je izredno dvignilo število avtomobilskih cestnih nesreč Leta 1955 je bilo na francoskih cestah za 7,1% več smrtnih nesreč kakor 1954. Število ranjenih pa se je v tem obdobju dvignilo za 14%. V letu 1954 so uradno ugotovili 1,300.000 cestnih nesreč, brez zapisnika pa je bilo javljenih 124.970 cestnih nesreč. V preteklem letu so se prve dvignile na 1,500.000, druge pa na 140.374. V letu 1954 je bilo 7.539 smrtnih žrtev in 154.394 ranjenih, leto pozneje pa je bilo pri nesrečah na francoskih cestah 8.073 mrtvih in 176 tisoč 300 ranjenih.

Iz avtomobilskega sveta

Na avtomobilski razstavi v Curihu je bil razstavljen tudi najdražji serijsko izdelani avtomobil. Tovrstno svetovno prvenstvo ima namreč novi Lincoln »Continental Mark II«, ki ga prodajajo za ceno 72.500 švicarskih frankov. Ta osebni avtomobil bi stal v naši valuti nekaj manj kakor 10 milijonov in 100 tisoč lir — seveda neocarinjen.

RAVNATELJ TOVARNE NEMŠKIH AVTOMOBILOV »VOLSKWAGEN« je izjavil, da bodo letos izdelali okoli 400.000 vozil. To število pa nameravajo v prihodnjem letu še prekoračiti, ker je povpraševanje po teh avtomobilih veliko. Dobavni rok za nemška naročila znaša 6 do 8 mesecev, dočim je rok za inozemstvo še daljši.

NASH MOTORS IN PRODUCTORA NACIONAL DE AUTOMOTORES SA sta podpisali pogodbo glede montaže avtomobilov Nash in Rambler v Bogoti Kolumbija. Zmogljivost te prve kolumbijske tovarne avtomobilov bo 3000 vozil letno. Productora Nacional bo sestavljala avtomobile iz delov, ki jih bodo dobavljale tvornice Nash Motors.

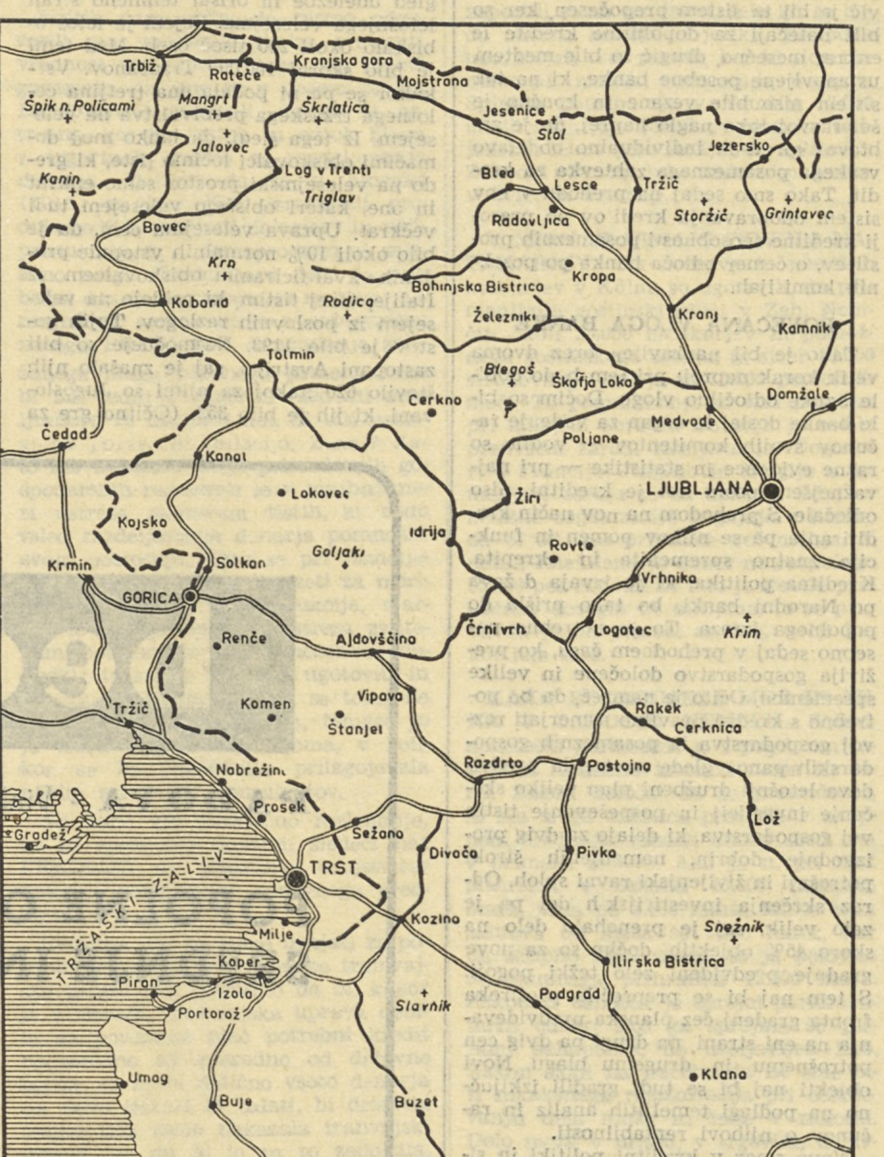
Z GLAVNICO 350 TISOČ AVSTRALSKIH FUNTOV so ustanovili v Melbournu družbo Rover-Australia Ltd. Družba ima v programu montažo Roverjevih avtomobilov, ker je zaradi omejitve uvoza njih prodaja zelo otežkočena.

AVTOMOBILOV NE BODO VEČ KRADLI. Zanimivo napravo, ki naj varuje avtomobile pred tatovi, je pričel prodajati neki zapadnonemški izumitelj. Ta varuh pred nezaželjenimi gosti tehta le pol kilograma. Pri najmanjšem udarcu na avtomobil se avtomatično vključijo trobilo in reflektorji. Obenem se sam po sebi prekine tok, ki nam je potreben za pogon avtomobila. Alarm traja 10 sekund, se za trenutek preneha in potem se ponovno vključijo trobilo in reflektorji.

AVTOCESTA MILAN — NEAPELJ

Nova cesta, ki bo povezala glavno mesto Lomgardije Milan z Neapljem, bo dograjena v šestih letih. Dolžina projektirane ceste znaša 740 km, sestavljena pa bo iz dveh 7 in pol metra širokih cestišč, med katerima bo posajena živa meja. Država bo krila 40% stroškov, ostalih 60% pa bodo krili s posojilom.

Kam z vozilom iz tržaške vročine?



Črtež nam kaže modernizirane ceste (asfaltirane, betonirane ali obložene s kockami)), ki vodijo iz Trsta v Slovenijo. Te ceste so označene z dvojno črto. Poleg teh so še označene »makadamske« ceste. Na našem črtežu pa ni cest tretje vrste, ki so sicer tudi dobre, a nekoliko bolj postranskega pomena.

Če te zaloti leteča straža

Koliko kazni boš plačal

Vozači motornih vozil imajo pogosto opravka z »letečimi« stražniki na cesti ker iz nevednosti zagrešijo ta ali oni prekršek. Kako naj se ravnajo v takšnem primeru? V številnih primerih se lahko takoj spravimo s stražnikom in plačamo njemu globo. Možna je sprava v 48 urah po objavi zapisnika. Zadnjo možnost sprave imamo po dospelosti tega roka, vendar še pred pričetkom sodne razprave.

Člen 24. govori o prekrških občinskih predpisov, o postankih v ozkih ulicah, na tramvajskem postajališču. Kazni se sukajo med 1000 in 4000 lirami.

Člen 26 prekršimo, kadar ne vozimo na desni strani, kadar prehitimo vozilo, ki že samo prehiteva drugo oziroma takrat, kadar ne damo drugim možnosti, da bi nas prehiteli. Kazni: 1000 do 2000 lir.

V primeru, da ne upoštevamo cestnoprometnih znakov (27. člen) so predvidene denarne kazni od 1000 do 8000 lir.

Po 29. členu se pregrešimo ,kadar »režemo« križišče pri zavijanju na levo oziroma takrat, ko ne damo prednosti vozilom, ki pridejo z naše desne, ter tistim vozilom, ki so na tračnicah. Kazni od 1000 do 4000 lir.

Člen 30 govori o primerih, ko ne damo signalov pri prehitevanju, na križiščih, pri slabi vidnosti, kadar se vozilo ustavlja, se ustavi, oziroma spremeni smer gibanja. Kazni 1000 do 8000 lir.

Prepovedano je presekati četo vojakov, uvrščene šolarje, procesije, sprevode (31. člen). Po istem členu je nadalje prepovedano voziti v parkih, pomolih, pločnikih. Kazni 1000 do 4000 lir.

Vozila ne smemo zapustiti, ne da bi poskrbeli za njegovo sigurnost (32. čl.). Kazni 1000 do 400 lir.

Vedno se moramo ustaviti na znak uniformiranih agentov (33. člen). Kazni 1000 do 8000 lir. V tem primeru ni dovoljena sprava, če nas je ustavil stražnik zaradi nekega prekrška.

Ako nočemo pokazati stražniku svojih dokumentov (33. člen) gre zadeva naravnost na sodišče. Kazen, ki jo izreče sodnik, se suče od 1000 do 8000 lir. V tem primeru je tudi predviden odvzem voznega dovoljenja.

Tudi tisti vozači, ki zbeže ne da bi nudili pomoč poškodovani osebi, imajo opravek le s sodiščem (34. člen). Kazen znaša 20.000 do 120.000 lir. Nadalje pa sta predvidena tudi odvzem voznega dovoljenja in zapor.

Posebne kazni določa zakon proti tistim, ki vozijo tovornike in se pregrešijo proti zakonskim določbam.

Ako zaupamo vozilo osebi, ki ne zna voziti ali pa je brez voznega dovoljenja (42. člen), je v zadevi pristojno le sodišče. Poleg kazni od 2000 do 20.000 lir je predviden tudi zapor.

Če nima motorno vozilo naprave za zvočno signaliziranje (58. člen) ,plačamo kazen do 8000 lir. Isti člen govori tudi o primerih, ko brez potrebe uporabljamo zvočne znake. Če se to zgodi podnevi, plačaš kazen 1000 do 8000 lir. Kadar pa brez potrebe trobiš ponoči znaša kazen do 16.000 lir.

Po čl. 59 moramo imeti vse predpisane luči. Svetila morajo biti prižgana pol ure pred zahodom pa vse do pol ure pred vzhodom sonca, kakor tudi v meglenih in temnih dneh. Kazni do 40 tisoč lir. Po tem členu je prepovedano uporabljati slepeče žaromete v zadostno razsvetljenih naseljih, na križiščih. Kazni 1000 do 8000 lir.

Čl. 60 zahteva, da morajo biti avtomobili in motocikli opremljeni s predpisanimi glušniki. Za avtomobiliste pridejo v poštev kazni 1000 do 8000 lir. Če se pa po tem členu prekršijo motociklisti ni možna sprava, temveč se morajo zagovarjati pred sodnikom, ki jim lahko naloži kazen od 1600 do 8000 lir.

Kadar nimamo zavore ali so te slabe (61. čl.), moramo plačati kazen do 20 tisoč lir.

36. člen govori o nevarni hitrosti in o primerih, ko ne zmanjšamo hitrosti na križiščih, ovinkih, v megli, mraku, na prašnih cestah. Kazni so iste kakor pri prestopkih po 61. členu.

Nekaj manjše so kazni takrat, ko vozimo z nevarno hitrostjo ali pa je ne zmanjšamo v bližini šol, na ozkih prehodih, v naseljih, v primeru, da se pešci takoj ne umaknejo ali pa se živali splašijo (člen 36/64), namreč: 1000 do 8000 lir.

Z globo od 800 do 4000 lir nas kaznuje sodnik, kadar vozimo brez licence, čeprav nam je bila izdana (člen 70). Pri tem prekršku je treba nadalje plačati tudi finančno kazen, in sicer 200 do 1200 lir.

V 15 dneh je treba javiti spremembo lastništva (člen 71). V nasprotnem primeru so kazni do 12.000 lir.

V smislu čl. 69 ne sme biti evidenčna tablica slabo vidna. Za ta prekršek so kazni iste, kakor jih navaja 71. člen. Če nas zaloti stražnik, da vozimo brez evidenčne tablice (72. člen), nas javi sodišču in tam nam nalože kazen od 40.000 do 200.000 lir. Predvidena je tudi zaplemba motornega vozila. Isti člen govori o primerih, da vozimo s pona-

(Nadaljevanje na 4. strani.)

Kako pospešiti promet skozi mesto

Kam z avtomobilom - Iznajdljivost francoskega inženirja

Odkar so leta 1923 na bulvarju Saint Denis v Parizu postavili prvi semafor, so se temeljito spremenile razmere na naših cestah. Gostota vozil iz dneva v dan raste in doseže v nekaterih mestih vprav nevarne višine. Tako pride danes na vsakih osem Parižanov po en avto, v Münchenu na vsakih sedem, v Bernu na vsakih devet, v Genevi pa kar na vsakih pet prebivalcev po en avtomobil.

Sicer pa ni naše mesto veliko na boljšem če pomislimo, da so avtomobilske tablice že presegle številko dvajset tisoč. Tudi v našem mestu moraš že voziti kot mačka okrog vrele kaše, ko iščeš mesto kjer bi se rad ustavil, a nimaš kam prisloniti vozila. Skratka, promet in parkiranje po mestu postaja iz dneva v dan hujši problem, ki zahteva nujno in radikalno rešitev.

Že več let so po raznih mestih z bolj ali manj posrečenimi ukrepi skušali rešiti to vprašanje. Tu in tam so prepovedali parkiranje obvezno usmerjali promet, ustvarili enosmerne prehode. Skratka, table so se množile po vogalih, stanje pa se je pogosto še poslabšalo. Mesto se je izpremenilo v pravi labirint, iz katerega se je posebno tujec le težko rešil brez kazni. Šele pred kratkim so dobili besedo urbanisti in so tudi ukazujoče spregovorili. V glavnem gre za to, da se promet odpre ne pa zapira, kot so delali doslej.

Zato pa je predvsem potrebno, da se središča mesta, city, ali poslovni del, porazdeli na razne predele ali da se poslovnemu delu ustvari dvojček; kajti pri današnji centralni ureditvi vseh poslov so morali ponekod sprejeti drastične ukrepe, n. pr. zapreti središče mesta za zasebne avtomobile. Tudi v Rimu nameravajo seči po podobnih rešitvah.

Kot nadomestilo za lasten avto si je iznajdljivi francoski inženir Antoine Martin zamislil posebne vrste taksi, ki bi deloval kot nekakšen telefonski avtomat. Vanj bi meščan vrgel poseben novec v vrednosti 80 frankov in bi se lahko vozila poslužil za kakih pet kilometrov; nato bi ga pustil na prihodnjem postajališču, kjer bi ga kdo zopet na podoben način »najel«. Da bi se preprečile nepravilnosti in poškodbe na vozilih, bi novce numerirali in registrirali, razume se pa, da bi jih posodili samo posestnikom voznih knjižic. Na to zamisel je omenjeni inženir prišel, potem ko je statistično ugotovil, da večina zasebnikov uporablja svoje avtomobile le dobro uro na dan; ves ostali čas pa ovirajo promet na že preobremenjenih cestah. Njegov načrt proučuje zdaj Pariška mestna uprava.

Za pospešitev motoriziranega prometa je treba središče mesta oskrbeti z dovodnimi in odvodnimi žilami, po katerih se promet lahko razvija hitro in neovirano. Semafori, ki so včasih pomagali urejevati promet, so postali ponekod že prava ovira; posebno zastareli so avtomati s stalno razdelitvijo in frekvenco luči. V tem pogledu prednjači zopet Pariz. Tam so namreč semaforje povezali v več skupin, ki se skupno upravljajo; tako se preprečijo zastoji v prometu. Ob obrežju Seine že omogoča taka naprava nemoteno vožnjo več kilometrov in mimo mnogih semaforov. Pomislimo, če bi podobno napravo namestili v Trstu na Carduccijevi ulici, bi se lahko s postaje peljali do pokritega trga, ne da bi se bilo treba štirikrat ustavljati.

V Nemčiji so se zadovoljili z bolj preprosto rešitvijo. Kabine za upravljanje semaforov so namestili na stolpiče, od koder lahko pregledajo več križišč hkrati. V Münchenu so jih pa opremili s telefonom, ki kar dobro pomaga pri koordinaciji prometa.

Še eno novost na tem področju predstavljajo semafori, ki se upravljajo s fotocelicami, ki so nameščene v tlaku, vendar so pri teh napravah naleteli na precejšnje tehnične ovire.

Tudi za parkiranje so iskali razne poti. V Ameriki so si nekaj časa pomagali s parkometri, posebnimi pripravami, ki so registrirale čas parkiranja in sorazmerno odškodnino. V Rimu in Milanu so že več trgov opremili s podzemeljskimi prostori za parkiranje ,ki lahko sprejmejo do 500 avtomobilov.

GARAŽA SESTAVNI DEL STANOVANJA

Toda zopet so morali urbanisti spregovoriti. Avto spada v hišo, kjer stanuješ in v trgovino, kamor hodiš nakupovat. Kot spada po načelih sodobne urbanistike na določeno pozidano površino toliko parkov in nasadov, tako spada tudi določena površina za parkiranje. **Garaža naj postane sestavni del stanovanja.** V Nemčiji že projektirajo hišne bloke, kjer je poleg dvigala za ljudi tudi dvigalo za avto, ki ga lahko pripelješ v stanovanje. Tudi v večjih blokih bo kmalu garaža postala sestavni del stanovanja kot pralnica ali kuhinja. Velike ameriške trgovine pa so si že na strehi uredile posebne prostore, kjer lahko med nakupovanjem pustiš svoje vozilo.

V Kopenhagenu pa še vedno svetujejo: Pusti avto kak kilometer zunaj središča mesta in se z javnim vozilom hitro in udobno pelji po svojih opravkih.

In ta nasvet se mi zdi zelo umesten. Morda se bo današnji človek prav zaradi pretirane mehanizacije moral zopet privaditi hoji.

d.

CEAT

D R Spoljna guma sa 215 teleskopska pipka u obliku okruglih malih zubaca, koja u sebi harmonično sjedinjuje prednosti lakog kretanja, kočenja i dugotrajnosti.
A N Spoljna guma koja stvarno dozvoljava mogućnost sigurne vožnje po visokom snegu, a da se ne mora pribeći starom sistemu upotrebe lanaca.
S G 510 Spoljna guma koja rešava Vaše probleme kada ovi pretstavljaju blato, pesak, neravan i rdjav teren.
R 50 Gigantska spoljna guma koja je već položila ispit i koju, kao takvu, cene hiljade korisnika prevoznih sredstava u celom svetu.
C D Spoljna guma sa izuzetno dubokom gazećom površinom i jako pojačanim bočnim stranama, koja će svuda odstraniti Vaše probleme, gde su uslovi sredine uzrok brzog istrošenja.

Distributori u Jugoslaviji: AUTOSRBIJA Beograd, AUTOGUMA PROMET Zagreb, EXPORTDRVO Zagreb, AGROTEHNIKA Ljubljana, ISTRA IMPORT EXPORT Rijeka, JADRAN DRVO Rijeka, POSTOJNA IMPORT EXPORT Postojna, SPLOŠNO TRGOVSKO D. D Koper

PRODAJNI URAD ZA F. N. R. J.
UFFICIO VENDITE PER LA R. F. P. J.

TRANS TRIESTE
VIA DONOTA 3/I - tel. 38-827 - 31-906

vestnik SLOV. GOSPODARSKEGA ZDRUŽENJA

SEDEŽ TRST - ULICA FABIO FILZI ŠT. 10/I. - TELEFON ŠT. 78-05

Nove draginjske doklade

OVA DRAGINJSKA DOKLADA ZA NIJ-JULIJ ZA NAMEŠČENCE V STAVRACIJAH, GOSTILNAH, BIFEJIH, PIVOVARNAH ITD.

URADNIŠKO OSEBJE (mesečno)	s hrano moški	s hrano ženske	brez hrane moški	brez hrane ženske
kat.	27.950	26.026	34.378	32.012
kat.	24.726	21.424	30.413	26.352
kat. ekonom kontrol.				
nad 20 l.	22 217	19.226	27.327	23.697
pod 20 l.	20.878	15.756	25.680	19.380
rk r, blagajnik				
nad 20 l.	21.086	18.304	25.936	22.514
18-20 l.	19.890	15.184	24.465	18.676
pod 18 l.	15.717	13.221	19.332	16.262
NEURADNIŠKO OSEBJE				
kat.	24.427	21.177	30.045	26.048
kat.				
nad 20 l.	21.723	18.122	26.719	22.290
18-20 l.	20.774	14.729	25.552	18.117
pod 18 l.	17.056	13.442	20.979	16.534
3. kat. kuhar itd.				
nad 20 l.	21.034	17.836	25.872	21.938
18-20 l.	20.098	14.495	24.721	17.829
16-18 l.	16.406	13.000	20.179	15.990
pod 16 l.	11.778	10.595	14.487	13.032
internist, itd.				
nad 20 l.	20.332	17.537	25.008	21.571
18-20 l.	19.227	14.261	23.649	17 541
16-18 l.	15.184	12.818	18.676	15.766
pod 16 l.	10.244	10.179	12.600	12.520

Poslovni koledar

Do 5. avgusta morajo proizvajalci in grosisti sodavic, umetnih in naravnih mineralnih vod, leda in sveže ribe plačati davek na poslovni promet za prodaje tega blaga izvršene prodajalcem na drobno v mesecu juliju 1956.

Do 10. avgusta morajo trgovci, popravljalnice, trgovski zastopniki in prodajni agenti za radio-električne aparate in material predložiti koncesionarnemu zavodu za radijske oddaje pole vpisnika prejemkov in izdaje teh aparatov in materiala v mesecu juliju t. l.

Do 10. avgusta morajo delodajalci predložiti Zavodu za soc. skrbstvo izpolnjene obrazce za mesec julij 1956 in nakazati Zavodu znesek dolgovanih prispevkov za socialno zavarovanje.

KRONIKA

ZNANI SLAVIST Prof. LUIGI SAL- NI je te dni obiskal Trst in Gorico. isostvoval je maturi na slovenskih ah. Ustavil se je tudi v Tržaški knji- ni. Pohvalno se je izrazil o njeni editvi in naročil več knjig za tržae knjižnice.

VSI VLAKI SO SE USTAVILI. Včej o polnoči so se v Italiji ustavili vsi aki. Železničarji so stopili v 24-urno vko, ki jo je proglasilo vseh 5 sinkatov. Sindikat nove Delavske zborce je naslovil na ljudstvo proglas, v terem je rečeno, da so stavko proasili zato, ker zahteva uprava železzvišanje delovnega urnika; ker se kaerim železničarjem odteka dost, ki jim pritiče po zakonu in ker nedavno dane obljube o povišanju ač, dejansko omejujejo le na nekaj takov na mesec.

PLOVNA DRUŽBA »ITALIA« je nevno kupila tri ladje: »Clement Ader«, douard Branly« in »Henry Poincar« od pariške družbe »Compagnie des argeurs reunis«. Ladje bodo vozile progi Trst - Srednja Amerika - Seni Pacifik.

V NEDELJO SO V LADJEDELNICI Miljah splovili 3800 tonsko motorno djo »Lordiana«, ki so jo zgradili za ovno družbo »Ameritalia« iz Trsta.

RADIOAKTIVNI DEŽ NAD TROM. V soboto, 23. in v ponedeljek junija je padal na Trst radioaktiven ž. Tržaški strokovnjaki so nalovili večern h urah nekaj deževnice in jo eš udirali z elektronskim števcem eiger-Mueller. Ugotovili so, da je denica radioaktivna. Pojav je ponon dokaz, da se je vse ozračje okrog mlje že »okužilo« z radioaktivnostjo, s edica vse bolj pogostih atomskih poskusov. Najprej so ugotovili pojav na Japonskem, nato v ZDA, na Nemškem in na Angleškem, sedaj pa tudi v Trstu.

TEKSTILNA TOVARNA. V Zaveljskem industrijskem pristanišču so položili temeljni kamen novega tekstilnega podjetja. Podjetje bo imelo 150 predilnih strojev, zaposlilo pa bo okrog 100 delavcev. Računajo, da bo tovarna proizvajala po 200.000 m umetnih tkanin mesečno. Obratovati bo začela v prvih mesecih prihodnjega leta.

OLAJŠAVE V OBMEJNEM PROMETU. Jugoslovansko - italijanska mešana komisija za obmejni promet je na zasedanju v Ljubljani sklenila podaljšati veljavnost navadnih propustnic na osem mesecev ;doslej so propustnice veljale samo 4 mesece; šoferji si bodo lahko nabavili poseben vizum.

MINISTER ZA TRGOVINSKO MORNARICO je menda odredil razpust plovne družbe »Istria - Trieste« za konec leta 1956. »Piccolo« protestira proti temu sklepu, češ da bi potem jugoslovanska mornarica popolnoma zagospodovala na vzhodnem Jadranu. Družbi pripada tudi ladja »Monfalcone«, ki plove med Trstom in Umagom.

TRST NA AVSTRIJSKIH VELESEJMIH. Odbor za propagando v Trstu je sklenil, da se bo Trst udeležil štirih največjih avstrijskih sejmov. Trst bo razstavljal na sejmih v Dornbirnu, Celovcu, na Dunaju in v Gradcu. Koroški velesejem bo v Celovcu od 9. do 19. avgusta; posvečen bo predvsem lesu. Trst bo na tem sejmu poudaril pomen tržaškega pristanišča za Avstrijo in trgovino z lesom.

ŽUPANA NE MOREJO IZVOLITI. Predvčerajšnja seja tržaškega občinskega sveta je bila odložena za nedoločen čas. Čeprav je vrsta vprašanj, ki čakajo na rešitev, je bivši župan preklical sejo, ker je namenjen v Rim. Krščanska demokracija je za to, da se izbere njen kandidat, čeprav bi morali vladati z manjšino.

TOČILNICA »EUROPA« V Galattijevi ulici so prejšnji teden vnovič odprli točilnico piva »Europa«. Točilnica je v prostorih nove Forstove palače, ki so povsem sodobno opremljeni.

PRIŠLO JIH JE KOT LISTJA IN TRAVE. Po načrtih bivšega tržaškega župana Bartolija so z istrskimi begunci preplavili zdaj tudi Opčine. Poleg taborišč gradijo zdaj za poslopjem policije in blizu ognjegascev, kjer je zdaj veliko zasilno taborišče, veliko naselje za begunce. To bo že tretja vas za begunce na Opčinah. Zasedli so zopet kos slovenske zemlje, ne da bi domačini in lastniki pri tem kaj odločevali.

PROTI ROPOTU. Po tržaških ulicah in tudi po predmestjih že krožijo prometni policaji, ki so opremljeni z fonometrom. S to pripravo ugotavljajo intenzivnost ropota mimoidočih vozil. S tem ukrepom bodo zadovoljni zlasti meščani, ki imajo okna na ulico. Posebno pozornost bodo policisti posvečali večernim in nočnim kršilcem.

KOVANCI V PROMETU. Dne 1. avgusta bodo dosedanje 100 lirske bankovce zamenjali s kovanci.

DROBIŽ IN JAJCA V TRST. V zadnjem času je na Koprskem pričelo primanjkovati drobiža, t. j. 100 dinarskih bankovcev. Drobiž odhaja v Trst v obmejnem prometu. Tudi jajca težko nabaviš, ker jih ponekod odnašajo v Trst.

Še o treh paviljonih na Tržaškem velesejmu

V paviljonu mehanike sta uredila razstave tudi **Ustanova industrijsko pristanišče** ter **Javna skladišča** v Trstu.

Ustanova industrijskega pristanišča je pokazala velik barvni diapozitiv, s katerega lahko razvidimo obsežnost osušenega zemljišča, na katerem so zrastla v povojnih letih številna industrijska podjetja. Sedaj obratuje na tem področju 35 industrij, nadaljnjih 11 tovarn pa grade. Njih razmestitev je nazorno prikazana na reljefu. Na tem področju so zgradili 4.581 m cest, 5.818 m kanalizacije; 3.125 m merijo železniški spoji. Pri izgraditvi povnega kanala so izkopali 2 milijona kub. metrov zemlje. Osušili in izravnali pa so 800 tisoč kv. metrov zemljišča. Uredili so strugo potokov v dolžini na 1 km. Električni vodi merijo 9 km, cestna razsvetljava pa je postavljena v dolžini 3.240 m. Za izgradnjo vodovoda so porabili 4.795 m cevi.

Razstavo Javnih skladišč tvorijo številne fotografije, zemljevid, na katerem je začrtano železniško omrežje pa tudi ladijske proge; na modelu se pa lahko poučimo, kako se vrši razkladanje ladje z žerjavom in nakladanje na železniške vagone. Dva velika grafikona pa prikazujeta železniški in ladijski tovorni promet v letih 1938, 1953, 1954 in 1955.

ozni red v obmejnem prometu

AVTOBUSNE PROGE

RST - KOPER

Iz Trsta vsak dan ob: 7.30, 13.00, 15.30, 19.00 uri.

Iz Kopra vsak dan ob: 7.00, 10.20, 00 in 18.00 uri.

Progo oskrbujeta izmenoma tržaško djetje Torta in podjetje Slavnik iz opra. Enosmerna vožnja traja 1.30 h.

RST - BUJE

Iz Trsta vsak ponedeljek, sredo, soto in vsako drugo nedeljo ob 7.15, ak torek, četrtek, petek in vsako drunedeljo ob 16.00 uri.

Iz Buj vsak ponedeljek, sredo, sobo in vsako drugo nedeljo ob 17. uri, ak torek, četrtek, petek in vsako drunedeljo ob 7.30.

RST - SEŽANA

Iz Trsta vsak torek, četrtek, soboto, edeljo ob 7.00.

Iz Sežane iste dni ob 9.00.

RST - HERPELJE

Iz Trsta vsako drugo sredo in sobo ob 7.00.

Iz Herpelj iste dni ob 9 20.

(Avtobusi na progah Trst - Sežana Trst - Herpelje vozijo z glavne avobusne postaje na trgu Libertà).

ZVEZE PO MORJU

Parnik »Monfalcone« (družbe »Istria rieste«) vozi v Koper in dalje skozi olo in Piran do Umaga ob nedeljah, onedeljkih, sredah in petkih ob 7. uri.

Parnik »Itala« (družbe »Libertas«) ozi v Koper vsak dan, vključno ob edeljah in praznikih z odhodom iz Trta ob 8.30.

ADRANSKA LINIJSKA PLOVBA

Ob nedeljah, torkih in petkih: iz Trta ob 8. uri, iz Kopra ob 9.35, iz Pira 10.20, iz Portoroža 10.30, v Umag 11.10.

Vsak dan razen nedelje: iz Trsta ob 7. uri, iz Kopra ob 18.30 iz Izole ob 8.55, iz Pirana 19 25, iz Portoroža ob 9.35, v Umag 20.10. Povratna proga: Umaga ob 5.15, iz Portoroža 5.55, iz Pirana 6.05, Izole 6,35, iz Kopra ob 8., Trst ob 8.45.

AVTOBUSNO PODJETJE RIBI

GORICA - SOLKAN

Iz Gorice ob delavnikih ob: 7 in 17.30, ob nedeljah in praznikih ob 15. in 19.

Iz Solkana v Gorico ob delavnikih ob 8. in 19. uri, ob nedeljah in praznikih ob 16. in 20. uri.

GORICA - ŠEMPETER - VRTOJBA

Iz Gorice samo ob delavnikih ob 9. in 14. uri, iz Vrtojbe ob 9 30 in 16.30.

GORICA - ŠTEVERJAN - MEDANA

Iz Gorice ob delavnikih ob 7., 12.30 in 16. uri. Iz Medane ob delavnikih ob 8., 13.30 in 17. uri. Ob nedeljah in praznikih ukinjena.

TRBIŽ - TOLMIN - GORICA

Vsak dan, tudi ob nedeljah in praznikih iz Trbiža ob 6. uri, iz Gorice ob 16. uri.

TRST - GORICA

Ob delavnikih iz Trsta ob 13. in 19. uri. Ob nedeljah in praznikih ob 12.30 in 19.30. Iz Gorice ob delavnikih ob 7.15 in 13.30, ob nedeljah in praznikih ob 7.30 in 14. uri.

Potovanje v obmejnem prometu

Vprašanje izbire poti za povratnike

V obmejnem prometu med Trstom in Koprom je po določbah videmskega sporazuma imetnikom propustnic dovoljeno potovati po morju ali po cesti čez mejni prehod pri Škofijah, če je to v propustnici izrecno določeno. Ta možnost izbire poti predstavlja za potnike znatno ugodnost, ker si tako laže urejajo svoja potovanja na drugo področje glede na razne okolnosti, ki so zanje važne, kakor so n.pr vozni red ladij in avtobusov, njihova opravila na področju, v katero potujejo vremenske razmere i. t. d. O kakem omejevanju svobodne izbire poti v takih primerih po odredbi mešane komisije za obmejni promet med Italijo in Jugoslavijo ni bilo doslej menda nikjer nič objavljeno. Tudi ni bilo vsaj v začetku nobenih ugovorov s strani obmejnih kontrolnih organov, če je potnik s tako alternativno propustnico potoval n. pr. v eno smer po morju ter se vrnil po kopnem ali pa obratno.

Toda v zadnjem času so kontrolni organi na bloku pri Škofijah v takih primerih nasproti potnikom začeli zavzemati gledišče, da je povratek dovoljen samo po tisti poti, po kateri je potnik prišel na drugo področje, neglede na to torej, da ima po besedilu propustnice pravico svobodne izbire potovanja po morju ali po kopnem. Sklicujejo se pri tem na izrecne odredbe, izdane v tem pogledu s strani njihovih oblasti. (Nadzorni organi na ladjah dopuščajo prosto izbiro poti za povratek).

Če so te navedbe točne, pomeni taka omejitev izbire poti za povratek neljubo težavo za potnike, ki se iz katerega koli razloga želijo vrniti po kopnem in ne po morju, bodisi ker nimajo za povratek na razpolago ladje o pravem času, bodisi ker tako laže izkoristijo bivanje na drugem področju za svoje opravke, bodisi iz katerega koli drugega zanje važnega razloga.

Iz vrste prizadetih potnikov je prejelo naše uredništvo prošnjo, da bi se z objavo teh vrstic opozorila mešana komisija za obmejni promet na označeno vprašanje, in bi se dala potrebna navodila, ki bi zagotovila potnikom v takih primerih prosto izbiro poti tudi za povratek.

Dr. O.

Portorož zopet vključen v pomorski promet

Portorož, julija

Pred prvo svetovno vojno je Portorož, ki se je tedaj šele pričel razvijati, imel dobre prometne zveze po kopnem in po morju. Pod sedanjo novo cesto, ki vzhodno od kraja pelje proti Bujam, je na obronku hriba stala železniška postaja lokalne ozkotirne proge, ki je spajala istrska obalna mesteca med Trstom in Porečem, ob pomolu v samem Portorožu so pa pristajali večkrat dnevno parniki, ki so vozili iz Trsta proti Umagu in v obratni smeri. Posebno ta pomorski promet je igral v turističnem razvoju kraja pomembno vlogo.

Železniška proga je v italijanski dobi bila demontirana, promet po kopnem se je pričel odvijati z avtobusi, a po morju je ladijska zveza s Trstom postala še pomembnejša. Tudi hidroavionska postaja med Portorožem in Piranom, ki je nekaj časa služila javnemu zračnemu prometu, je s tem močno koristila turističnim interesom kraja. Po drugi vojni je pa bil Portorož skoraj povsem odrezan od velikega prometa. Glavni cementni pomol, dolg 150 metrov, so Nemci pred svojim odhodom tako poškodovali, da je postalo varno pristajanje ladij nemogoče, hidroavionska postaja je bila že prej uničena z bombardiranjem iz zraka, a tudi avtobusni promet se je že med vojno skrčil v skromnejše meje.

Po vojni je skrb jugoslovanskih oblasti veljala predvsem obnovitvi prometa po kopnem in povezavi teh krajev z zaledjem. Skromna zasilna vozila prve dobe je polagoma nadomestil sedanji mnogoštevilni park sodobnih avtobusov in vzporedno s tem so bile zbližane cestne zveze. Zveze po kopnem s slovenskim zaledjem in čez to ozemlje tudi s tujino so sedaj odlične.

Pomorski promet je pa v svojem razvoju spričo posebnih težkoč, ki jih je delalo odprto tržaško vprašanje, po sili razmer moral zaostati. Le bližnji Piran, katerega pristaniške naprave niso pretrpele med vojno posebnih poškodb, je tudi v tem času bil deležen skromnega pomorskega prometa. Razdejani pomol v Portorožu je jugoslovansko vojaštvo sicer za silo popravilo, toda razbitine starega pomola pod morsko gladino, povezane med seboj z betonskim železjem, so še nadalje onemogočale samo pristajanje ladij. Šele v zadnjih dveh treh letih so te ovire bile končno odstranjene, a letos je bil po prizadevanju krajevnih činiteljev in pristojnih pomorsko upravnih oblasti glavni del pomola obnovljen s trdno betonsko ploščadjo. Le glava pomola, ki je nekoliko širša od ostalega dela, je iz finančnih razlogov ostala še nedokončana, toda za silo je vendar tako urejena, da je pristajanje ladij obalne plovbe ter varno vstopanje in izstopanje potnikov sedaj povsem zagotovljeno.

Od 1. julija že pristajajo tu sodobne motorne ladje Jadranske linijske plovbe, ki vozijo ob obali med Umagom in Trstom. Portorož je zopet vključen v redni pomorski potniški promet.

Dr. O.

RAZMEJITEV V MILJSKIH HRIBIH KONČANA. Italijansko - jugoslovanska razmejitvena komisija je zaključila delo za razmejitev v Miljskih hribih. Začeli so že postavljati cementne obmejne kamne. Razmejitev na Goriškem še ni dokončna. Obstoji še upanje, da se bo meja pod Sabotinom toliko popravila, da bo mogoče zgraditi prometno cesto iz Nove Gorice v jugoslovanska Brda.

Gospodarske in negospodarske iz Slovenije

V Ljubljani postopoma ukinjajo tramvaj in ga nadomeščajo z avtobusi. Na več ljubljanskih progah so ukinili 1. aprila stari tramvajski promet in ga nadomestili z avtobusnim. Bil je za to res že skrajni čas, saj so nekateri vozovi obratovali že od uvedbe tramvaja, torej že nad 50 let, in so samo kazali lice Ljubljane, za vožnjo pa so bili kaj malo udobni. Toda s to novostjo je mestni ljudski odbor tudi zvišal vozne cene od 80 do 100% od prejšnjih. To je dvignilo seveda dosti prahu med Ljubljančani in v raznih časnikih in časopisih so izrazili svoje negodovanje nad to obremenitvijo posebno delovnih slojev, ki se morajo po službeni dolžnosti voziti dnevno na svoje delovno mesto in nazaj. Predsednik občine zagovarja ta ukrep s tem, češ da je le tako mogoče kriti nabavo novih vozil. Listi pa so nasprotnega mnenja, da bi se pač moral najti kak drug izhod, ker je taka obremenitev prebivalstva prehuda. Priznati pa moramo, da so novi avtobusi zelo udobni in vožnja v primeri s prejšnjimi vozovi električne cestne železnice dosti kulturnejša.

Kako se preživlja Slovenija. Kot so ugotovili na skupščini za izboljšanje prehrane prebivalstva Jugoslavije, ki je bila v aprilu v Beogradu porabi Slovenija najmanj moke izmed vseh republik. Dnevna vrednost prehrane znaša namreč v Sloveniji na prebivalca 2654 kalorij, medtem ko znaša v Bosni in Hercegovini 2864 kalorij, kar je največ izmed vseh republik. Pač pa porabi Slovenija največ sadja, 104 kalorije na dan, najmanj pa Makedonija in Črna gora — 39 kalorij dnevno. V Sloveniji porabijo namesto moke dosti več krompirja — 228 kalorij dnevno — proti zelo majhni uporabi v Makedoniji s 23 kalorijami in Srbiji s 50 kalorijami. Zelo veliko konsumira Slovenija tudi mleka: 266 kalorij na dan Črna gora pa samo 121 kalorij, najmanj pa Makedonija — 22 kalorij. Poraba povrtnine se je v vsej Jugoslaviji v zadnjih letih zelo povečala. Poraba drugih živil na prebivalca je v Jugoslaviji približno tale: mesa in rib 14 kg, sladkorja 5 kg, sadja in grozdja 12 kg ,mlečnih izdelkov 8 kg, masti 8 kg, olja 2,3 kg, 53 jajc, 12 litrov vina 5 l žganja in 71 l mleka. Te številke veljajo za prehrano na vasi ki je bolj enakomerna kakor prehrana meščanov. Stremi se za tem, da se bodo v bodoče živila bolj racionalno izrabljala in postopoma odstranile slabe navade v prehrani.

Televizija se obeta tudi Jugoslaviji Televizija, ki je vpeljana že skoraj po vsej Evropi, bo menda kmalu tudi pri nas nastopila svojo zmagovito pot. Poročajo namreč, da je vodja televizijskega laboratorija pri Institutu za elektrozveze ing. Wedam s svojimi sodelavci v šestih letih neumornega dela odpravil vse tehnične zapreke, za kar je bilo treba seveda tudi zadosti denarnih sredstev. Zato je pričakovati, da bomo kmalu tudi mi dobili televizijo in se tako kot poslednji v Evropi okoristili s tem modernim načinom prenašanja živih zvočnih slik. Kako je televizija razširjena po ostalem svetu, naj nam povesta samo dve številki: Anglija ima 1,600.000, ZDA pa 50,000.000 televizijskih sprejemnikov.

Jeseniška železarna dviga kakovost svojih izdelkov. V tem letu jeseniška železarna ne bo bistveno dvignila količine svojih izdelkov, pač pa si je nadela nalogo, dvigniti kakovost le-teh. Povečali bodo proizvodnjo fine in tanke pločevine in končnih izdelkov. Za leto 1956 predvidevajo izvoz pločevine cevi in še nekaterih drugih izdelkov v Egipt, Turčijo, Indijo, Indonezijo Pakistan, Brazilijo in še nekatere druge prekomorske države. Da zadostijo povečanju proizvodnje so v obratovanju prešli z dveh izmen na tri izmene. Nabaviti pa hočejo tudi razno novo opremo tako opremo za hladno valjarno dve žarilni peči za [illegible] novo lužilnico i. d. Za boljše izdelovanje tanke pločevine so preuredili za devno valjarno. Tako so dani boljši pogoji za izdelovanje transformatorske pločevine za elektroindustrijo, ki se sedaj še uvaža.

— om —

Hladilnice z ameriško pomočjo

Te dni je bil v Beogradu dosežen sporazum med predstavniki vlad Jugoslavije in Združenih ameriških držav glede sprostitve protivrednosti ameriške pomoči v znesku 2 milijard 30 bral v skladu že v letih 1953 in 1954 kot protivrednost ameriške gospodarske pomoči v dolarjih, ki jo je Jugoslavija porabila za nabavo pšenice in nekaterih industrijskih surovin v Ameriki. Po sporazumu med obema vladama bodo s tem denarjem zgradili večje hladilnice v Beogradu in Zagrebu in mlekarno v Zemunu. Poleg tega bodo izvedli izboljševalna dela na področju Bezdan-Bečeja in Kumanova. Mlekarna v Zemunu bo omogočila boljšo preskrbo Beograda in okolice z mlekom.

NOVA NAROČILA REŠKIM LADJEDELNICAM. Reške ladjedelnice so pred kratkim sklenile z angleškimi brodarji pogodbo za graditev 6 tramperjev z nad 10.000 tonami nosilnosti. Naročila bodo izvršena v letu 1959/60.

IZVOZ »ŽELEZARNE SISAK« NARAŠČA. Jugoslovanske železarne lahko izvozijo v tujino okoli 100.000 ton jekla na leto. Polovico te količine predstavljajo valjani polizdelki. Letos bodo izvozili kakih 50.000 ton jeklenih polizdelkov v Sovjetsko zvezo, Švico, Urugvaj, Indijo in druge dežele. Poleg tega izvaža Jugoslavija surovo pločevino, varjene cevi, betonsko jeklo in brezšivne cevi. Železarna v Sisku bo izvozila 12.000 ton brezšivnih cevi v vrednosti 2 milijonov dolarjev. Predstavnik znane petrolejske družbe Schell ki je te dni obiskal tovarno, se je zanimal zlasti za nakup posebnih cevi za petrolejsko industrijo. Tudi Avstrija se zanima za te vrste cevi, ki jih izdelujejo v Sisku. Železarna je v stalnih poslovnih zvezah z Nemčijo, Poljsko, Avstrijo, Čilom in ZDA. V zadnjem času je prejela več ponudb iz Indije in Fakistana, kjer se zanimajo za brezšivne stebre, ki jih uporabljajo pri elektrifikaciji železnic. Tudi Italija in Sirija se zanimata za brezšivne cevi. Kupili bi večje količine jekla kokila. Egipt povprašuje po jeklenih ingotih in surovem železu.

Plačni ustroj - osrednje vprašanje sodobne družbe

Delovna pogodba kovinarjev

II.

Prejšnji mesec so delavci Javnih skladišč zagrozili s stavko, vendar so ugodne okoliščine pospešile urediev tega mezdnega spora. Delodajalci so namreč potrebovali delovno silo zaradi trenutno povečane delavnosti Javnih skladišč. Tako so delavci uspeli, doseči znatno izboljšanje mezd in splošnih določil delovne pogodbe. Manj uspeha so imeli doslej kljub dejanski stavki kovinarji Tovarne strojev pri Sv. Andreju ter ladjedelnice pri Sv. Marku v Trstu in Sv. Roku v Miljah, ki so last-nina družbe Združene jadranske ladjedelnice (CRDA).

Predaleč bi nas privedla razglabljanja o tem, zakaj so delavci v drugem primeru naleteli na gluha ušesa delodajalcev. Okoliščine so bile v prvem primeru za delavce ugodnejše; delavske zahteve so naletele na tako imenovano »ugodno konjunkturo«, ki ima v gospodarskih sporih še danes glavno in vodilno vlogo.

Delavske plače in mezde so povsod odvisne od dobre in slabe konjunkture; ta zopet od večje ali manjše proizvodnje, od povpraševanja po blagu, trgovinskih zvez ter od najrazličnejših činiteljev gospodarske, socialne, kulturne pa tudi politične narave. Za uspeh stavke mezdnega značaja ne zadostuje več samo stremljenje delavcev po izboljšanju življenjskih pogojev, temveč je uspeh stavke v prvi vrsti odvisen od istočasnega nastopa enega ali drugega bistvenega činitelja v gospodarskem ustroju določenega podjetja.

Najpopolnejši in najpravičnejši bi bil le tak plačni ustroj, ki bi vskladil temeljne potrebe delavca in uslužbenca z gospodarskim razvojem vse človeške skupnosti, brez kakršnega koli zapostavljanja ali prednostnih pravic. Taka človeška skupnost pa je za zdaj le gola utvara ali sanje daljne bodočnosti. Zato si moramo pomagati kakor vemo in znamo, to je v mejah stvarnosti, ki nam jih dopušča trenutni gospodarski, socialni in kulturni razvoj in politične prilike v okviru same države, dežele ali pokrajine ali celo enega samega kraja.

V omenjenih dveh primerih je šlo za izboljšanje nizkih mezd ter drugih določb delovne pogodbe. Delovne pogodbe sestavljajo običajno predstavniki delavcev in delodajalcev: za delavce strokovni sindikati, za delodajalce pa industrijska, trgovska in druga delodajalska združenja. Z njimi urejujejo za daljšo ali krajšo dobo delovna razmerja za določene delavske stroke v enem samem ali v več podjetjih v nekem kraju ,pokrajini ali tudi za vso državo. Delovne pogodbe so torej za delavce in uslužbence velika socialna pridobitev.

V sporih med delavci in delodajalci posreduje Urad za delo, ki seveda ne uspe vedno. Poleg plačilnih določb navaja delovna pogodba še vrsto drugih zadev in važnih ugodnosti, ki predstavljajo socialno zaščito. Ta se nanaša tudi na delavčevo družino, saj poseže v njene vesele in žalostne življenjske dogodke (poroko, rojstva, bolezen in smrt).

Ker je kovinarska stroka v Trstu številčno najmočnejša in se o njej prav zdaj mnogo razpravlja, prinašamo lestvico plač delavcev in nameščencev te stroke.

RAZPREDELNICA OSNOVNIH PLAČ V KOVINARSTVU

(Po dogovoru z dne 10. marca 1956)

A) DELAVCI (na uro v lirah)

Kategorije	moški	ženske
Specializirani delavci:		
nad 20 let	174.15	—.—
od 18-20 let	169.30	—.—
od 16-18 let	149.85	—.—
Kvalificirani delavci:		
nad 20 let	156.40	131.35
od 18-20 let	151.80	110.—
od 16-18 let	133.35	103.60
pod 16 let	110.25	91.70
Specializirani težaki:		
nad 20 let	148.05	124.30
od 18-20 let	138 20	104.15
od 16-18 let	109.—	92.35
pod 16 let	85.80	80.30
Navadni težaki:		
nad 20 let	138.85	116.65
od 18-20 let	129.70	96.20
od 16-18 let	102.50	87.65
pod 16 let	71 25	70.15

Opomba: Prva kategorija žensk se začne s kvalificiranimi delavci.

B) URADNIKI (mesečna plača)

Kategorije	moški	ženske
I. kategorija	73.300	73.300
II. kategorija		
nad 21 let	54.855	47.120
pod 21 let	47.390	40.340
III. kategorija »A«		
nad 21 let	40 415	34 770
od 20-21 let	38.792	32.760
od 19 20 let	37.290	29.560
od 18-19 let	34.216	27.300
od 17-18 let	29.484	25.065
od 16-17 let	22.615	20.825
pod 16 let	22.615	20.825
III. kategorija »B«		
nad 21 let	34.261	29.432
od 20-21 let	32.708	28.132
od 19-20 let	31.720	26.364
od 18-19 let	29.692	23.296
od 17-18 let	25.116	21.216
od 16-17 let	23.660	20.124
pod 16 let	18.824	17.680

POSEBNI KATEGORIJI

I. kategorija	53.885	46.321
II. kategorija	40.030	34.442

Opomba: V osnovne plače po kategorijah sta vključeni nagrada o storilnosti (incentivo) ter draginjska doklada do 30. novembra 1955. Zadnja se je do 31. julija 1956. zvišala še za pet točk, ki znašajo: za I. kategorijo Lir 3120; za II. kat. Lir 2.028; za III. A Lir 1508 in za III. B kat. Lir. 1274.

— fon.

V goriški tovarni tekstilnih strojev

Livarna SAFOG v Gorici pomeni mnogo za goriško gospodarstvo. Zgradila jo je leta 1927 tvrdka Brunner, ki je bila tisti čas lastnica predilnice v Ajdovščini, v Mariboru in Medvodah ter raznih drugih tekstilnih tovarn v Avstriji, na Češkem in Poljskem. Tovarna je bila zgrajena z namenom, da bi dobavljala statve vsem tem Brunnerjevim predilnicam. To nalogo je vršila do leta 1933, ko je šlo celotno Brunnerjevo podjetje v konkurz. Podjetju je namreč ustavila kredit Angleška kreditna banka na Dunaju, ker je sama propadla.

Goriška SAFOG je bila prva tovarna v Italiji, ki je izdelovala statve za tekstilne stroje. Po Brunnerjevem polomu se je ustanovila družba imenovana »Fabbrica macchine tessili«, ki je prevzela v lastno režijo Brunnerjevo livarno. Ta družba je imela svoj pravni sedež v Milanu. Za tisto dobo je bila tovarna zelo moderno opremljena; saj je proizvajala do 10 statev dnevno. Poleg že obstoječega oddelka za statve so takrat zgradili v tovarni še dva druga. V enem so izdelovali ladjedelske potrebščine iz litega jekla, v drugem pa so vlivali predmete iz brona, medenine, iz posebnih zlitin in iz lahkih kovin (aluminija).

To ime je tovarna nosila do abesinske vojne, ko se je preimenovala v SAFOG (Società Anonima Fonderie Gorizia). Vzrok temu preimenovanju je bila povezava livarne s CRDA ter drugimi italijanskimi ladjedelnicami. Po zadnji vojni je tovarna prešla v sklop državnega holdinga IRI. Seveda so še vedno ostali prejšnji delničarji.

Danes izdeluje tovarna statve, stroje za livarne patenta Bajlot ,dobavlja raznim ladjedelnicam jeklene kose, ki so potrebni za sestavljanje ladijskih strojev. Med vojno so vlivali tudi ladijske vijake iz brona. Tovarna slovi danes daleč po svetu po kakovosti svojih izdelkov. Statve izvažajo v Brazilijo in Turčijo. Pravijo, da so v zadnjem času prispela tovarni naročila za dobavo statev tudi iz Jugoslavije.

Na letošnji razstavi tekstilnih strojev v Bruslju je tovarna prejela priznanje za svoje **nove avtomatske statve na štiri čolniče.** Zlasti je zbujal zanimanje dodatni stroj pri statvi, ki vodi avtomatsko raznovrstno barvanje blaga med tkanjem in mu pravijo »ratiera«. S starimi stroji so lahko tkali samo v eni ali dveh barvah.

Zadnje čase posluješta v tovarni še dva oddelka za kemično analizo kovin. V prvem preizkušajo sestavo kovin, njihove lastnosti ter mehanično trpežnost.

Na travniku pred tovarno zidajo novo poslopje, kjer bodo sestavljali stroje, ki jih izdeluje tovarna. Doslej so to delo opravljali v prvem nadstropju tovarne. Opaža se na splošno, da se tovarna širi zaradi vedno večjih naročil, ki prihajajo iz inozemstva. Trenutno izdelajo v tovarni dnevno okoli 5 ton predmetov iz litega jekla.

V tovarni je zaposlenih okoli 800 ljudi: 600 je delavcev, ostali so uradniki in tehniki. Pri opravljanju lažjih del je zaposlenih tudi okrog 20 žensk, ki zaslužijo mesečno do 28.000 lir po osebi. Navedeni delavci (težaki) zaslužijo 32.000 lir mesečno, kvalificirani okrog 36.000, specializirani pa okrog 42.000 lir mesečno.

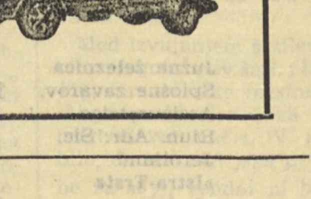
Pred dnevi so delavci tovarne stavkali približno teden dni. Zahtevali so proizvodno nagrado 11.000 lir, kakor so jo izplačale svojim uslužbencem Jadranske ladjedelnice. Dosegli so izplačilo 7.500 lir nagrade na delavca, 5000 na žensko in 4.500 lir na vajenca.

G.

„GOSPODARSTVO“
izhaja vsak drugi petek. — UREDNIŠTVO in UPRAVA: Trst, Ulica Geppa 9, tel. 38-933 - CENA: posamezna številka lir 25, za Jugoslavijo din 15. — NAROČNINA: letna 600 lir, polletna 350 lir. Pošt. ček. račun »Gospodartvo« št. 11-9396; za Jugoslavijo letna 380 din, polletna 200 din; naroča se pri A.D.I.T.-u, DRŽ. ZALOŽBA SLOVENIJE, Ljubljana, Stritarjeva ulica 3-I tek. rač. pri Komunalni banki št. 60 KB-1-Z-375 - CENE OGLASOV: za vsak m/m višine v širini enega stolpca 40 lir, za inozemstvo 60 lir.
Odg. urednik: dr. Lojze Berce
Založnik: Založba »Gospodarstva«
Tiskarna »Graphis«

»elektrokovina«
Maribor
Jugoslavija
Proizvaja:
za potrebe industrije in obrti, ladjedelništva, hidroelektrarn, kaloričnih central in elektrifikacije mest in vasi.
Razne svetilke za fluorescenčne in navadne žarnice, eno in trofazne asinhrone elektromotorje zaprte izvedbe do 1,5 kw, elektromotorje za industrijske šivalne stroje, vodne in oljne črpalke, spojni material za proste vode in razdelilne postaje.

Alfa Romeo
„ARAUTO“
TOMAŽIČ & POŽAR
TRST UL. GALATTI 24 POST BOX 245
TELEFON: 37 274 - BRZ.: ARAUTO
Izdelke svetovno znane kvalitete: AVTOMOBILE - AVTOBUSE - TROLEJBUSE - KAMIONE - AVTOCISTERNE IN DRUGA SPECIALNA VOZILA - POMORSKE DIESEL MOTORJE - AVIONSKE MOTORJE - ELEKTROAGREGATE. VSAKOVRSTNE REZERVNE DELE
NUDI PRODAJNI URAD ZA JUGOSLAVIJO
Olajšave pri plačilu!
Alfa Romeo



Kmetijska nabavna in prodajna zadruga
Sedež v Trstu, Ulica Foscolo št. 1
Podružnice: Trst, Ul. Flavia 23 — Milje, Ul. Roma 1
Nudimo Vam vse potrebščine za vinogradništvo, poljedelstvo in živinorejo!

Golob Ivo
GORICA - Trg E DE AMICIS 1
Telefon 21-38
Prodaja in izvaža nadomestne dele in pritikline za avtomobile, motorje in kolesa

Oglašajte v „Gospodarstvu“

A. BOLKO mr. ph.
UVOZ-IZVOZ
Farmacevtski proizvodi in kemikalije
TRST - UL. TORREBIANCA 21/II
TELEFON 31-315

AVTOPREVOZNIŠKO PODJETJE
A. POŽAR
TRST - ULICA MORERI ŠT. 7
Tel. 28-3 3
Prevzemamo vsakovrstne prevoze za tu in inozemstvo. — Postrežba hitra. Cene ugodne

TRŽNI PREGLED

Tržaški trg

KAVA

TRST. Cene kave na mednarodnem trgu padajo, vendar ni mogoče predvidevati razvoja v bližnji bodočnosti, dokler se ne bo izvedelo točnih podatkov o letošnji proizvodnji kave v Braziliji.

Italijanski trg s kavo je živahen z ozirom na letni čas, ko se kava splošno manj prodaja.

Na tržaškem tranzitnem trgu je malo razpoložljivega blaga. Število kupčij je zelo omejeno.

Ponudbene kvotacije z vira proizvodnje so naslednje: **brazilska kava**, v lirah za 1 kg fob: Rio N. Y. 5 600; Rio N. Y. 3 640; Santos extra prime good to large bean 920; Victoria 5 good to large bean 560; **srednjeameriška kava**, v dolarjih za 50 kg fob: Haiti naravna XXX 60,5 ; Haiti naravna XXXXX 62; San Salvador naravna 68,25; Kostarika 89; **arabska kava**, v šilingih za 50 kg cif: 400; Moka Hodeidah 1 475; **afriška kava**, v šilingih za cwt cif: Uganda oprana in prečiščena 272; **indonezijska kava**, v holandskih florintih za 100 kg cif: Bali Robusta 10-12% nečistoče 225.

Povprečne cene ocarinjene kave od uvoznika do grosista fco skladišče prodajalca, v lirah za kg neto ponovno pretehtano: **brazilska**: Rio N. Y. 5 1420; Rio N. Y. 3 1400; Santos extra prime good to large bean 1745; Victoria 5 good to large bean 1370; Victoria 5 crivello 18/19 1420; **srednjeameriška**: Haiti naravna XXX 1630; San Salvador 1740; Kostarika 1925; **arabska** Gimma 1580; Moka Hodeidah 1 1685; **afriška**: Uganda oprana in prečiščena 1270; **indonezijska**: Bali Robusta 10-12% nečistoče 1225.

Italijanski trg

Čeprav so napovedani vladni ukrepi za zaščito živinoreje skromni, so se cene živine okrepile in na marsikaterem tržišču dvignile. Prvovrstno meso se je podražilo približno za 40 lir pri kilogramu. Po olivnem olju je večje povpraševanje. Cene so se okrepile. Tudi na trgu z vinom je bolj živahno, zlasti v Piemontu. Letošnji pridelek kaže dobro razen v krajih, kjer je toča povzročila veliko škodo trtnim nasadom. Na trgu s perutnino prevladuje ponudba.

KAKAO

GENOVA. Cene kakava od uvoznika do grosista fco skladišče grosista: **kakao v zrnih**: Accra good fermented 710 do 715 lir kg; S. Thome Superior 720 do 725; Bahia Superior 680-690; Guayaquil Arriba Superior Navidad Selecto 810-815; Trinidad Plantation 805-810; Venezuela 740-1150 po kakovosti; Ceylon 660-800.

POPER

GENOVA. Bel poper Mountok faq 285 holandskih florintov za 100 kg, (ali 468 lir kg); bel poper Sarawak faq 270 šilingov za cwt (ali 464 lir kg); črni Tellicherry faq 235 šil. za cwt (404); črni Malabar faq 230 šil. za cw (395); črni Sarawak Special grade faq 188 šilingov za cwt (323); črni Lampong faq 220 šil. za cwt (378); Pimento Giamaica 545 šil. za cwt (937).

ČAJ

GENOVA. Ceylon B.O.P. navaden 706 lir kg, srednje vrste 802 lir kg; fin 1010 lir kg; Ceylon O. P. navaden 786, srednje vrste 962, fin 1091; Formoza O. P. 481-577 lir kg po kakovosti.

GRADBENI MATERIAL

PIACENZA. Polna opeka 10.000 lir 1000 kom.; štiriprekatni votlaki 8500; dvoprekatni votlaki 7000; strešniki marsejskega tipa 25.000; navadni strešniki 18.000; rečni pesek 400 lir kubični m; gramoz opran 600.

ŽITARICE

BRESCIA. Pšenica fina 6200-6300, dobra 6100-6200.

LODI. Koruza srednje vrste 5500 do 5700, navadna 5200-5300; inozemska koruza 5100-5400; inozemski ječmen 4500 do 5600; oves 4900-5100; riž 5200-5400; proso 5200-5500; pšenična moka tipa »00« 10-10.600; krušna moka tipa »0« 9000-9150; tipa »1« 8650 8750, tipa »2« 7700-7800; moka za testenine tipa »0« 9900-10 100; pšenični zdrob tipa »0« 11.800-12.000, tipa »1« 11.300-11.500; koruzna moka extra 7200-7500, srednje vrste 6200-6400, navadna 5600 5800; pšenični otrobi 3750-3850.

VERCELLI. Neoluščeni riž: navaden 5800-6100; Pierrot 5800-6000; Roncarolo 5600-5800; Ardizzone 5700-6000; Maratelli 5800-6200; Rizzotto 6500-6800; Razza 77 6300-6700; R. B. 7300-7800; Arborio 7000-7400; oluščeni riž: navaden 9700 do 10.100; Pierrot 9900-10.200; Roncarolo 10.500-10.800; Ardizzone 10.500-10.800; Maratelli 11.100-11.700; Rizzotto 11.600-12.400; Razza 77 12.900-13.200; R. B. 13 tisoč do 13.600; Arborio 13.700-14.600.

ŽIVINA

LODI. **Živina za rejo**: krave 380 do 460.000 lir par; breje krave 400-500 000 lir par; krave s teletom 420-650.000 par; voli 430-630.000 par; junci 2 3 leta starosti 5 stotov težki 360-390.000 lir par; krave prvesnice breje 185 000 lir glava; telice 2 stota teže 86-95.000 lir glava; molzne krave 130-200 000 lir glava.

Klavna živina: cene za kg žive teže: voli težki 6 stotov I. 320-380, II. 270-290; krave 6 stotov težke I. 315-375, II. 250 do 280; junci težki 5 stotov I. 370 420, II. 320-340; telički I. 480-560, II. 400 do 450 lir kg.

Prašiči: prašički za rejo 20-25 kg 370 do 400; suhi prašiči 40-70 kg 365-400; debeli prašiči 100-150 kg 320-325, nad 150 kg 325-335.

Konji vprežni 100-130.000 lir glava; konji za zakol I. 230-250 lir kg, II. 200 do 220; žrebeta za zakol 350-380 lir kg; mezgi za delo 60-70.000 lir glava, mezgi za zakol I. 190-200 lir kg, II. 150-160; osli za delo 50 60.000 lir glava; osli za zakol I. 180-200, II. 160-170 ;ovce 220-260; jagnjeta 400-420.

KRMA

LODI. Seno majske košnje 2800-2900 lir stot; otava 3050-3250; seno III. košnje 2900-3100; seno iz detelje I. košnje 3000-3100, II. košnje 2900-3000; III. košnje 2800-2900; pšenična slama stlačena 800-900; koruzne pogače 4400-4500; lanene pogače 6300-6600; pogače iz tropin 1000-1100.

PERUTNINA IN JAJCA

LODI. Živi piščanci I. 820-850; zaklane pegatke 920-970; žive kokoši 640-660 zaklane 880-910; zaklani golobi 880-900; živi purani 740-760; živi zajci 370-400, zaklani zajci 530-550; žive pure 730-750; žive race 430-450; zaklane race 640-660; zaklane gosi 540-560.

Sveža jajca I. 26,50; II. 24,75; inozemska sveža jajca 25 lir komad.

MLEČNI IZDELKI

MILAN. Maslo iz smetane krajevne proizvodnje 735 lir kg; maslo iz drugih krajev Lombardije 695; fino čajno maslo 770; sir grana proizv. 1954 600-650 lir kg, proizv. 1955 480-550; svež 330 do 360, 30-60 dni star 370-390; sbrinz 1 mesec star 430-450, 3 mes. star 540-580; Emmenthal svež 470 500, 3 mes. star 530-580; Provolone 1 mes. star 410-430, 3 mes. star 470-500; Gorgonzola nad 8 dni star 240-240, postan 4.0 440; Italico nad 8 dni star 350-360, postan 390-410; Taleggio in Quartirolo nad 8 dni star 280-310, postan 370-390.

OLJE

BARI. Olivno olje extra do največ 0,80% kisline, 90-95.000 lir stot; do največ 1,20% kisl., 80-90.000; do največ 2,50% kisl., 72-85.000; do največ 4% kisline, 70-80.000; do največ 5% kisline 60-62.000; dvakrat rafinirano tipa »A« 68-72.000, tipa »B« 48-55.000.

ZELENJAVA IN SADJE

MILAN. Česen 150 lir kg; ohrovt 35-40; peteršilj in zelena 40-45; korenje 35-40; čebula 40-50; svež fižol 45-55; gobe 1000-1050; solata 40 50; solata endivija 8090; melancane 100-120; Paprika 80-100; paradižniki 45-55 ;bučice 45-55.

Marelice extra 220; breskve extra 300, I. vrste 220, II. 160; jabolka Champagne I. 150; slive 150; limone 140-150.

VINO

CASALE MONFERRATO (Aleksandria). Črno namizno vino 9-10 stop. 5430 do 6000 lir hl (nov pridelek); id. 10— stop. 6000-6500 (star pridelek); belo vino 10-11 stop. 6650-7000; Barbera 12-13 stop. 7700-8500; Barbera extra 9000 do 9760; Freisa sladko 9150-9450; beli moškat extra 14.150-14.500; Grignolino extra 11.650-12.500; Nebiolo 12 600-12.850, Malvazija črno 11.350-11 650.

PARADIŽNIKOVA MEZGA

PARMA. Dvakrat koncentrirana paradižnikova mezga: v škatlah 200 g 205 lir kg, v škatlah 500 g 165, v škatlah 1 kg 155, v škatlah 5 kg 135, v škatlah 10 kg 130.

Trikrat koncentrirana paradižnikova mezga: v škatlah 200 g 220, v škatlah 500 g 180, v škatlah 1 kg 170, v škatlah 5 kg 150, v škatlah 10 kg 145.

MEDNARODNA TRŽIŠČA

	25. 6.	4/7	23. 7.
CHICAGO			
Pšenica (stot. dol. za bušel)	208½	204⅝	215⅝
Koruza (stot. dol. za bušel)	149½	148	146⅜
NEW YORK			
Baker (stot. dol. za funt)	40.—	43.—	39.—
Cin (stot. dol. za funt)	95 37	92.87	95.48
Svinec (stot. dol. za funt)	15.80	16	16.—
Cink (stot. dol. za funt)	13.50	13.50	13.50
Aluminij (stot. dol. za funt)	25.90	25.90	25.90
Nikelj (stot. dol. za funt)	64.50	64.50	64.50
Bombaž (stot. dol. za funt)	36 05	36 80	34.45
Živo srebro dol. za steklenico	259.—	259.—	257.—
Kava (stot. dol. za funt Santos 2)	62 25	60.25	59.25
LONDON			
Baker (f. šter. za d. tono)	292	267	284.
Cin (f. šter. za d. tono)	758	731—	746 —
Cink (f. šter. za d. tono)	94¼	92¼	93¾
Svinec (f. šter. za d. tono)	114.5/4	111½	114¼
SANTOS			
Kava Santos C (kruzejrov za 10 kg)	502.—	499.90	484.40

Cena bakru še vedno močno niha. Pšenica se je zopet okrepila. To velja tudi glede cene volni, medtem ko je bombaž popustil. Cena kave je še vedno zelo visoka.

ŽITARICE

V Chicagu se je cena pšenici v tednu do 20. julija dvignila od 207 5/8 na 213 1/1 stotinke dolarja za bušel proti izročitvi v juliju. Tudi cena koruze je čvrsta; dvignila se je od 151 1/2 na 151 3/4 stotinke dolarja za bušel. Ameriška vlada se je odločila, da pospeši izvoz pšenice; izvozniki bodo žito lahko kupovali na prostem trgu.

KAVA, SLADKOR, KAKAO

Cena kavi je še vedno visoka. V New Yorku je napredovala od 76,60 na 77,95 stotinke dolarja za funt v tednu do 20. julija. Cena sladkorju je v New Yorku napredovala od 3,39 na 3,41 stotinke dolarja za funt. Cena kakavu je v New Yorku nazadovala od 26, 6 na 25,73 stotinke dolarja za funt. Na trgu s tem kolonialnim blagom vlada v zadnjem času depresija. Ameriško ministrstvo za kmetijstvo ceni svetovni pridelek 1955/56 na 1.961 milijonov funtov, tako da bi bil za 11 milijonov manjši kakor lansko leto; vendar bo pridelek za 178 milijonov funtov večji kakor leta 1953/54.

KAVČUK

Cene v Londonu so nekoliko ošibele, medtem ko so v New Yorku zabeležili nasproten pojav. V New Yorku je cena napredovala od 33 na 34,25 stotinke dolarja za funt; v Londonu je pri kupcu popustila od 26 3/8 na 25 3/4, pri prodajalcu pa od 26 5/8 na 26 1/8 penija za funt, in sicer za vrsto RSS proti izročitvi v avgustu.

VLAKNA

Bombaž je v New Yorku popustil od 35,95 na 34,55 stotinke dolarja za funt. Ameriškemu kongresu je bil predložen zakon, ki pooblašča vlado, da dà na razpolago domači industriji 450.000 bal bombaža. Zakon še ni bil sprejet. V Liverpoolu so 16. julija uvedli novo vrsto kupčij, in sicer za posle z bombažem iz Mehike, Nigerije, Sirije ter vzhodne Afrike; ukrep je naperjen proti ameriškemu bombažu, katerega ceno vzdržujejo Združene ameriške države. Na borzi v Aleksandriji je karnak napredoval od 104.50 na 110 talarja za kantar, ašmuni pa od 72,50 na 73,05. Cena v Liverpoolu je ostala neizpremenjena pri 24,24 penija za funt proti izročitvi v juliju in avgustu. Volna je v New Yorku napredovala od 131 na 133 stotinke dolarja za funt proti takojšnji izročitvi. Iz Avstralije poročajo, da bo letošnja striža izredno obilna. Cenijo jo na 4,450.000 bal, od tega 76% »merinos«, medtem ko je lansko leto znašala 4,219.000 bal.

KOVINE

Cena bakra še vedno močno niha. Popuščanje pripisujejo zlasti tritedenski stavki v ameriških jeklarnah, ker se baker uporablja v raznih kombinacijah v jeklarski industriji. V New Yorku je cena elektrolitičnega bakra popustila v tednu do 20. julija od 36,70 na 35,90 stotinke dolarja za funt. Vzporedno pada tudi cena cinu, ki je nazadovala od 94,75 na 92,25 stotinke dolarja za funt. Cena antimonu Laredo je ostala neizpremenjena pri 33 stotinkah dolarja za funt. Lito železo neizpremenjeno pri 59 dolarjev za tono, Buffalo prav tako, staro železo je napredovalo od 44,83 na 46,50 dolarja za tono. Živo srebro neizpremenjeno pri 235-257 dolarjev za steklenico. Barvaste kovine na nemškem trgu dne 20. julija: cin 925 DM za 100 kg, svinec 148,03, cink 124,90 DM za 100 kg.

RAZVOJ JUGOSLOVANSKE INDUSTRIJE

Po podatkih Zveznega zavoda za statistiko v Beogradu je proizvodnja vse jugoslovanske industrije v mesecu maju letošnjega leta napredovala v primeri z majem lanskega leta. Indeks proizvodnje v maju leta 1956 znaša 104 na osnovi 100 za lansko leto. V aprilu je znašal 102. V elektroenergiji je letošnjega maja dosegel 110, v premogu 109, nafti 99, črni metalurgiji 107, barvasti metalurgiji 104, pri nemetalnih 102, kovinski industriji [illegible], elektroindustriji 110, kemični ind. 117, gradbeništvu 85, lesni industriji 97, papirni industriji 137, pri tkaninah 98, koži in usnju 113, gumi 116, prehranjevalni industriji 94 in tobaku 99.

Zaradi zmanjšanja investicij je zlasti nazadovalo gradbeništvo.

DOBER PRIDELEK PŠENICE V JUGOSLAVIJI. Po poročilu iz Beograda je pšenica v glavnih krajih, kakor v Vojvodini in Srbiji letos dobro obrodila. Pridelek bo višji kakor zadnja leta; vendar je zasejana površina letos manjša. Dobro je obrodil tudi ječmen, ki pa v nekaterih predelih zaostaja za pšenico.

BORZA

VALUTE V MILANU

	10. 7. 1956	20. 7. 1956	Min.	Maks.
Dinar (100)	90	90	—.—	—.—
Funt šterling	6.425	6.425	—.—	—.—
Napoleon	4.750	4.800	4.750	4.800
Dolar	626.⅛	623⅛	623.⅛	626.⅛
Franc. frank (100)	157.—	145.50	149.50	157.—
Švicarski frank	146⅝	146.25	145.50	146.⅛
Funt št. papir	1.715	1.716	1.715	1 729
Avstrijski šiling	23 80	23.90	23 80	23 90
Zlato	714	711.—	711	714.—

BANKOVCI V CURIHU

3. 7. 1956

ZDA (1 dol.)	4.28	Belgija (100 fr.)	8.36½
Anglija (1 f.št.)	11.85	Holand. (100 fl.)	111 50
Francija (100 fr.)	1.04	Švedska (100 kr.)	81.50
Italija (100 lir)	0 68	Izrael (1 f.št.)	1.60
Avstrija (100 š.)	16 48	Španija (100 pez.)	9.69
Čehoslov.	12.—	Argent (100 pez.)	13.30
Nemč. (100 DM)	101.70	Egipt (1 f.št.)	10.30

VREDNOSTNI PAPIRJI V TRSTU

	26. 6. 1956	4. 7. 1956	Min.	Maks.
Južna železnica	1.320	1.335	1.320	1.335
Splošne zavarov.	19.700	19.100	19.100	19.000
Assicuratrice	4.370	4.370	—.—	—.—
Riun. Adr. Sic.	6.100	6.100	—.—	—.—
Jerolimić	9.000	9.000	—.—	—.—
»Istra-Trst«	595	550	550	595
»Lošinj«	13,000	13.600	13.000	13.600
Martinolić	6,800	6.800	—.—	—.—
Premuda	21.900	21.900	—.—	—.—
Tripković	15.450	15.450	—.—	—.—
Openski tramvaj	2.385	2.385	—.—	—.—
Terni	248.—	242.—	242	248
ILVA	408.—	415.—	407	415
Zdr. jadr. ladjedel	300.—	300.—	—.—	—.—
Ampelea	1,450	1.450	—.—	—.—
Arrigoni	1.000	1.000	—.—	—.—

Vestnik KMEČKE ZVEZE

SEDEŽ: TRST - ULICA FABIO FILZI ŠT. 10 I. - TELEFON ŠT. 54-58

Tudi kositi treba v pravem času

Vsako krmilo vsebuje vodo in sušino (suho snov). Razmerje med sušino in vodo se stalno menja v času rasti in dozorevanja. V sveži, rastoči travi je več vode kot v dozoreli travi. Sušino tvorijo razne snovi. Med te snovi prištevamo beljakovine, ogljikove vodane (sladkor, škrob, celuloza) in masti. Celuloza tvori surova vlakna, ki zaradi težje prebavljivosti ovirajo prebavo pri živali. S poskusi so dokazali, da je krma tem manj prebavljiva čimveč celuloze vsebuje krmni obrok.

Med rastjo se kakovost trave spreminja. Mlada trava vsebuje več beljakovin in manj celuloze zaradi tega je tudi bolj hranljiva kot trava, ki smo jo poželi po cvetju.

S kemičnimi preiskavami so ugotovili, da vsebuje trava, pokošena konec aprila na 100 kg zelene mase 18 kg beljakovin in 19 kg surovih vlaken, dočim vsebuje trava, pokošena konec maja ali v začetku junija, samo 12 kg beljakovin in 27 kg surovih vlaken. Krma, ki ima več surovih vlaken je malo hranljiva, ker jo krave teže prebavijo. Če zakasnimo s košnjo, izgubimo precejšnjo količino beljakovin. Iz gornjih podatkov vidimo, da smo v enem mesecu zgubili 6 kg beljakovin na vsakih 100 kg krme. Če računamo da 1 hektar da približno 40 stotov sena, bi samo s pravočasno košnjo lahko pridobili približno 200 kg surovih beljakovin na hektar.

Če imamo 100 kg zelene krme, ki smo jo pokosili med 2. in 8. majem, bo v tej količini trave 23 kg surovih beljakovin. Od teh bo živina izkoristila 19 kg. Če smo pokosili travo šele med 21. in 31. majem bomo imeli v 100 kg trave komaj 12 kg surovih beljakovin. Ker se prebavljivost zaradi povišanega odstotka surovih vlaken zniža od 83 na 67%, bo živina izkoristila za svojo prehrano komaj 8 kg surovih beljakovin.

Koliko kg trave, pokošene med 21. in 31. majem da živini isto količino beljakovin, če upoštevamo, da je prebavljivost padla od 83 na 67%? Odgovor je dokaj preprost. Če 100 kg trave da živini komaj 8 kg surovih beljakovin, bomo potrebovali za 19 kg surovih beljakovin 237 kg kasno pokošene trave.

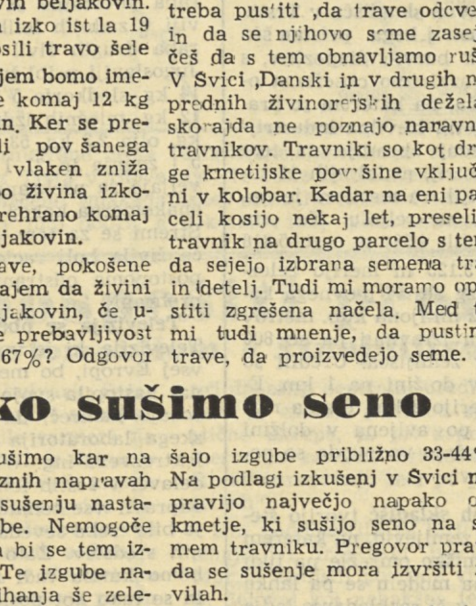
Ne smemo pozabiti, da živina lahko sprejme v enem dnevu le določeno količino krme. Krmnega obroka ne moremo podvojiti; zato moramo skrbeti, da bo v obroku čimveč hranljivih snovi.

Toda paziti moramo tudi, da ne kosimo prezgodaj, sicer bi pridobili premalo sena. Na podlagi večletnih poskusov so ugotovili, da trava, kot druge rastline, porabi pretežni del hrane za izgradnjo svojega telesa. Ko nastopi cvetenje in pride do oploditve ter rastline izoblikujejo plodove in semena, odhajajo beljakovine v seme in plod, dočim ostali deli telesa olesene. Količina beljakovin se v rastlinskem telesu naglo zmanjšuje v korist semenu, dočim raste količina surovih vlaken. Z naraščanjem odstotka celuloze postaja krma teže prebavljiva. Ne pozabimo, da je v žitni slami samo 3-4% beljakovin, in kar 30-36% surovih vlaken. Nekaj podobnega se dogaja s travo. Zato dosežemo najlepše uspehe le, kadar kosimo ko so trave v cvetu.

Pravilno sušenje bo tudi veliko pripomoglo h kvaliteti sena. Ker so otrobi in razna druga krmila industrijskega izvora precej dragi, moramo skrbeti za dobro naravno krmo. Pravočasna košnja in pravilno sušenje krme nam lahko ogromno pomagata pri štednji.

Napačno je mnenje, da je treba pustiti ,da trave odcveto in da se njihovo seme zaseje, češ da s tem obnavljamo rušo. V Švici ,Danski in v drugih naprednih živinorejskih deželah skorajda ne poznajo naravnih travnikov. Travniki so kot druge kmetijske površine vključeni v kolobar. Kadar na eni parceli kosijo nekaj let, preselijo travnik na drugo parcelo s tem, da sejejo izbrana semena trav in detelj. Tudi mi moramo opustiti zgrešena načela. Med temi tudi mnenje, da pustimo trave, da proizvedejo seme.

Kako sušimo seno



Seno lahko sušimo kar na zemlji ali na raznih napravah za sušenje. Pri sušenju nastanejo vedno izgube. Nemogoče je sušiti seno, da bi se tem izgubam izognili. Te izgube nastanejo zaradi dihanja še zelene trave. Če po košnji sledi vlažno vreme, živi rastlina dalj časa; zato se izgube zaradi dihanja precej visoke. S poskusi so ugotovili, da se 10% celotne mase zgubi zaradi dihanja.

Poleg dihanja povzroča tudi lomljenje precejšnje izgube. Čim manj premetavamo seno, tem manjše bodo izgube. Tudi izpiranje povzroča precejšnje izgube; te so velike posebno zaradi dežja po košnji. Ne smemo pozabiti na znojenje, ki nastane, ko združimo večje količine sena v neprimeren prostor. Pri sušenju sena na zemlji znašajo izgube približno 33-44%. Na podlagi izkušenj v Švici napravijo največjo napako oni kmetje, ki sušijo seno na samem travniku. Pregovor pravi, da se sušenje mora izvršiti na vilah.

Zaradi tega najrajši kosimo zgodaj zjutraj. Tako go okoli poldne lahko že obračamo. Če je lepo vreme, ga proti večeru že spravimo domov.

Našim kmetom svetujemo, naj sušijo seno na »švedskih jahačih«. Jahače napravimo tako, da napnemo med dvema 2.5 do 3 m oddaljenima koloma pocinkano žico. Med ta dva kola postavimo še manjše količke, tako kot je na sliki.

Take jahače usmerimo po dolžini v smeri vetra. Ker se zgube pri tem načinu sušenja zmanjšajo za 15%, se postavljanje takih jahačev izplača že v prvem letu. Na žice nalagamo seno in ga pustimo tam, dokler se osuši. Tako dobimo okusnejše seno in postanemo obenem neodvisni od vremenskih razmer. Ta naprava je koristna zlasti za sušenje detelje, ker se tej listje zelo rado lomi in gre tako v zgubo najboljši in najizdatnejši del krme. Če nameravamo preorati površino pod deteljo, bomo pri tem načinu sušenja lahko pristopili k takojšnjemu oranju.

P. P.

POGOSTE NEVIHTE TUDI V SLOVENIJI

Malokatero leto je bilo po Evropi toliko neviht kakor letos. Pogoste so nevihte tudi po Sloveniji. O škodi, ki jo je napravila toča na Vipavskem smo že poročali. Veliko škodo je napravilo neurje tudi v Radečah, okoli Celja ,zlasti pa pri Trbovljah, kjer se je utrgal oblak; povzročil je okoli 100 milijonov škode. Deževno vreme je preprečevalo zatiranje koloradskega hrošča. - Žetev so na Goriškem že skoraj opravili. Pšenice ni mnogo, pač pa se je ječmen bolj obnesel. Zaradi deževnega vremena je bil boj s peronosporo hud. Na Vipavskem imajo kmetje še mnogo vina v kleteh.

SREDNJA LETINA MED TRSTOM IN DEVINOM

Vinogradi na obali med Trstom in Devinom imajo letos razmeroma še srečo. Zaradi slabega vremena je bilo sicer treba pogosto škropiti, vendar je do zdaj tem predelom toča prizanesla. V proseških vinogradih se grozdje lepo razvija. Dalje proti Devinu, pod Sv. Križem pa je bilo manj zaroda.

SREDNJA LETINA NA HRVATSKEM

V Slavoniji so že končali z žetvijo ječmena. Ta je bila razmeroma dobra. Ostalemu žitu je škodoval prepogost dež.

OBVESTILO KMEČKE ZVEZE

Pozivamo vse dvolastnike, ki imajo svoja zemljišča na jugoslovanskem ozemlju in nameravajo sekati drva na svojih gozdnih parcelah, da se zglasijo v uradu Kmečke zveze v Trstu, ul. F. Filzi 10/I do 15. septembra tega leta za vsa potrebna obvestila.

KMET IN VRTNAR V JULIJU

Na njivi. Prva žita spravljamo v tem mesecu in za temi slede razni strniščni posevki. Nekateri kmetje že začenjajo z postopnim izkopavanjem krompirja. Dokler je cima (mati) še zelena, ne smemo izkopavati krompirja. Če opazimo koloradskega hrošča ali njegovo gosenico ga moramo zatirati z obiranjem. Če imamo opravka z večjo parcelo, bomo škropili s svinčenim ali apnenim arzenatom (0,4-0,5 kg na 100 litrov vode).

V vinogradu. Nadaljujemo z škropljenjem. Škropljenje je zlasti potrebno, če so bile trte poškodovane po toči. Če je trta bila le preveč prizadeta, jo bomo močno obrezali in ji gnojili, da nam bo dala les za prihodnje leto. Ostale trte bomo v naslednjih dneh vršičkali. Za zdaj nam ni treba rezati preveč v živo, da ne bi razgalili grozdov, ki bi lahko utrpeli veliko škodo v primeru, da bi spet padla toča. Za zdaj samo prikrajšamo mladice da ne zdivjajo preveč v rast, in odstranjujemo zalistnike.

V sadovnjaku. Kot posledica vlažnega poletja se tu pa tam pojavljajo razne glivične bolezni. Tako se na breskvah opaža sicer blagi napad glivic, ki povzroča listno luknjičavost, ki se pojavlja tudi na češnjah in na ostalih koščičarjih. Te škropimo ali z ½% bordoško brozgo ali z 2% žvepleno apneno brozgo. Zatirajmo listne uši, ki jih zasledimo v kodravih listih breskev ali na drugih listih ostalih sadnih dreves.

Na vrtu. Redčimo pregoste setve, nadaljujemo s sajenjem solate zelene izkoristimo še nekaj dni za sajenje jajčevcev. Dobro bo, če sejemo radič, ki bo v nekaj dneh vzkalil in katerega bomo želi do zime. Paziti moramo, da se ne pojavijo bolezni ali škodljivci na zelenjadnih rastlinah. Zatirajmo z arzenati gosenice raznih sovk in drugih škodljivcev. Pri tem uporabljamo heksaklocikloheksanove preparate, kot so agrocidi. Te uporabljamo tudi za pripravo raznih vab za uničevanje nočnih hroščev in bramorja. Paradižnike škropimo proti peronospori z 1% bordoško brozgo in pazimo, da se nanje ali na jajčevec (melancane) ne preseli koloradski hrošč.

POLEG HUDE ZIME ŠE TOČA

Pred desetimi dnevi je toča prizadela veliko škodo v Meljskih hribih, pri Domju in v Logu. To neurje je zajelo precej širok pas. Škoda je različna ter niha med 40-70% celotnega pridelka. Dne 17. t. m. so predstavniki strokovnih organizacij pregledali na terenu nastalo škodo. V vinogradih so ugotovili, da se bo pridelek zmanjšal za kakih 60-70%. Kmetje so spraševali za nasvete. Vsi so za to, da se začne akcija, da bi jim oblasti pomagale. Nekateri so že temeljito poškropili vinograde. Trpela bo tudi kakovost pridelka. Trste z močno poškodovanimi listi ne rode sladkega in sočnega grozdja. Poleg tega obstoja tudi možnost da les slabo dozori in v ostri zimi pozebe.

Stanje drugih rastlin ni mnogo boljše. Koruza ima skoraj popolnoma razcefrane liste; zato bo pridelka precej manj.

Med vrtninami so največjo škodo pretrpeli paradižniki, dalje fižol in kumare. Pri paradižnikih obstoji še nevarnost močnega napada raznih glivičnih bolezni. Škoda, ki jo je toča povzročila na paradižniku, presega škodo v vinogradih. Pridelek paradižnikov se bo znižal za kakšnih 70-80%. Pri ostalih zelenjadnih rastlinah je stanje slabo.

Zdi se nam zelo čudno, da s niso pojavili na terenu tud strokovnjaki Kmetijskega nadzorništva, da bi ugotovili škod in dali kmetom potrebne nasvete. Kmetom bo treba zaradi te nesreče tudi znižati davke.

NOVA TOVARNA UMETNIH GNOJIL

V Kosovski Mitrovici bod zgradili novo tovarno superfosfata. Letna proizvodnja bo dosegla 250.000 ton. Za sedaj n potrebuje jugoslovansko kmetijstvo več superfosfata. Ista tovarna bo proizvajala na le 120 000 ton žveplene kisline; i koriščala bo odpadke rudnik Trebča.

VELIKA ŠKODA OKOLI SPECIJE

Te dni je divjalo veliko neurje v okolici Specije, ki je povzročilo kmetom okoli 100 milijonov lir škode.

Ribarič Ivan
UVOZ ◆ IZVOZ
VSEH VRST LESA IN TRDIH GORIV
TRST - ULICA F. CRISPI 14 - TEL. 93-502
ULICA DELLE MILIZIE 19 - TEL. 96-510

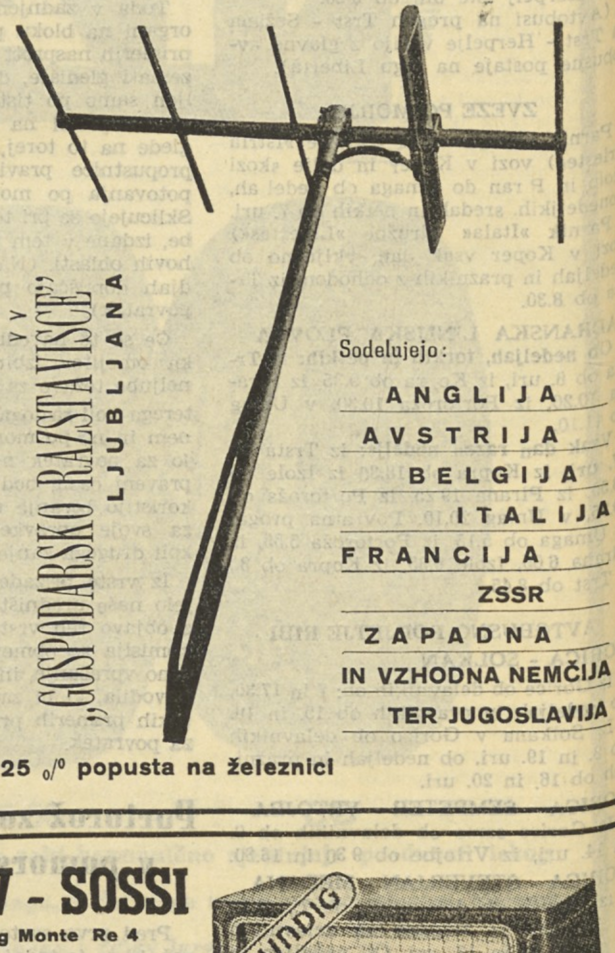
Tvrdka
SILA JOŽEF
UVOZ IZVOZ
Vsakovrstni les za predelavo, rezan mehki in trdi les, jamski les in za kurjavo
TRST — Ulica F. Filzi št. 23 - Telefon 37-004

A. Donaggio-Trieste
USTANOVLJENA LETA 1912
IMPORT - EXPORT
ZALOGA BLAGA ZA ŽENSKE IN MOŠKE OBLEKE IN PODLOGE
RIVA TRE NOVEMBRE 9 — TELEFON 24-863
TELEGRAMI: DONAGGIO CHIESAGRECI TRIESTE

PUTNIK TURISTIČKO PODUZEĆE ZAGREB - JUGOSLAVIJA
Praška ul. br. 5 - Tel. 32257 8, 9
Odjeljenje za inostranstvo telefon: 32 - 726
Vrši: hotelske rezervacije, nabavlja sve vrste voznih isprava za zemlju i inostranstvo - željezničke, brodske avionske - organizira izlete, putovanja i ekskurzije, vrši mjenjačku službu, službu pasoša i viza te fotoslužbu

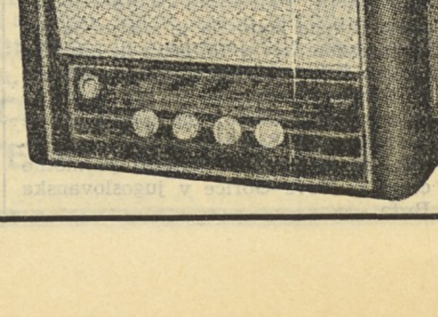
G. M. COLOMBIN & FIGLIO
UVOZ - IZVOZ
PLUTOVINE in IZDELKOV
Trst, Ulica I. della Croce 4
TEL. 94-570
Tlgr. COLINTER - TRIESTE

GOSTILNA
FURLAN
REPENTABOR
Domača kuhinja in pristna vina — Cene ugodne!
Za morebitna naročila in rezervacije, kličite telefonsko celico Repentabor!



LJUBLJANA GR
III. MEDNARODNA RAZSTAVA RADIA IN TELEKOMUNIKACIJ
OD 4. — 12. AVGUSTA 1956
Televizijski sprejemi · Cesta televizijskih sprejemnikov · Televizija v javnih lokalih LJUBLJANE · Najnovejša dognanja s področja radia in telekomunikacij
„GOSPODARSKO RAZSTAVIŠČE" LJUBLJANA
Sodelujejo:
ANGLIJA
AVSTRIJA
BELGIJA
ITALIJA
FRANCIJA
ZSSR
ZAPADNA IN VZHODNA NEMČIJA
TER JUGOSLAVIJA
25 % popusta na železnici

Transadria d. d.
IMPORT - EXPORT
Vseh vrst lesa, trdih goriv in strojev za lesno industrijo
TRST - Sedež: ul. Cicerone 8/II - Telefon: ul. Cicerone 30214 - Scalo Legnami 96716



Radio TV - SOSSI
OPČINE — Trg Monte Re 4
Tel. 21-155 — 21-154 — (pri osnovni šoli)
PRODAJA IN POPRAVILA VSAKOVRSTNIH RADIO IN TV APARATOV. ZALOGA ELEKTRIČNEGA MATERIALA. RADIO-APARATI od 10.000 L. NAPREJ
POŠILJAMO DARILNE PAKETE V INOZEMSTVO — ZA JUGOSLAVIJO UGODNI PLAČILNI POGOJI!