

Ali pride do sprave glede Suez?

Vabilu treh zahodnih držav (V. Britanije, Francije in ZDA) na mednarodno konferenco v Londonu, ki naj bi izdala mednarodni dogovor o prosti plojbi skozi Sueski prekop, se je odzvalo 22 držav, med temi tudi Sovjetska zveza, medtem ko je egiptovska vlada povabila obdila. Sovjetska zveza se je takoj po napovedi londonske konference zavzela za sklicanje širše mednarodne konference, torej ne samo predstavnikov držav, ki so podpisale mednarodni dogovor o plojbi skozi Sueski prekop v Carigradu leta 1888; takšne širše konference naj bi po sovjetski zamisli udeležilo okoli 40 držav. Predsednik Tito je medtem protestiral, da ni bila povabljeni Jugoslavija, ki je naslednica Avstro-Ogrske in je tudi kot obmorska država zainteresirana na Sueskem prekopu.

Na londonski konferenci sta se v kratkem času ustvarili dve glavni skupini: na eni strani tri velike zahodne sile, države Bagdadškega sporazuma (Angleške zveznice) in Italija, Švedska, Avstralija, Nova Zelandija, Norveška, Danska, Zahodna Nemčija, Holandija, Portugalska, Abesinija; Spadnja je nastopila z lastnim predlogom. Na drugi strani so se indijski mednarodni predlogu, ki sloni v glavnem na zamisli sovjetskega zunanjega ministra Sepljova, pridružile poleg Indije Sovjetska zveza, Indonezija in Ceylon.

Prva skupina se je oprijela načrta evropskega zunanjega ministra Dulles, ki je bil na predlog Pakistana, Abesinije, Irana in Turčije samo za mehanizem izprijen. Ta gre za to, da se ustanovi pri Organizaciji združenih narodov mednarodni svet, ki bi jamčil za prosto plojbo skozi prekop in v katerem bi poleg Egipta tudi predstavniki vseh držav, ki uporabljajo Sueski prekop. Namerje se v imenu Egipta že vnaprej odbiti podobne predloge, češ da kršijo vrhovnost (suverenost) Egipta, ker predvidevajo mednarodno nadzorstvo nad Sueskim prekopom, ki je sestavljen del Egipta in ki ga Egiptani lahko sami upravljajo.

Sovjetska zveza in Indija sta na konferenci odločno podprli to egiptovsko gledišče. Te države so mnenja, da je vsako mednarodno nadzorstvo nad Sueskim prekopom, nepotrebno, ker zadostuje že sama obveza Egiptov, da bodo dovoljevali prosto plojbo ter upravljali in izpolnjevali prekop v skladu s koristmi sobodne plojbe.

Sodeč po pisanju zahodnega tiska ne zapujajo zahodne države Egiptu in se bojijo, da bi jih ta v danem trenutku lahko presenetil z ukrepi, ki bi bili na škodo proste plojbe skozi Sueski prekop. Pri tem se tudi sklicujejo na najnovejšo pismo predsednika Nasserja, ki je podprl Suesko družbo, katero upravlja prekop že od njegove osvojitve. Nasprotna stran očita Angležem, da so se sami pregrešili proti določbam mednarodnega dogovora iz leta 1888, ko so mirno gledali, kako je nedavno, ko so stržili angleški vojak, Egipt zaprl prekop za izraelce; medtem prvo in drugo vojno so tudi sami preprečili plojbo v Sueski ladniški prekop. Prav ta očihek je napravljal Angležem neki ugovor nemški list. Tudi sicer se predstavnik Zahodne Nemčije na konferenci v Londonu vedelo zelo previdno, ker nečisto želijo obsejati Arabov.

Gospodarski program nemških socialistov

V času, ko je ustavno sodišče v Zahodni Nemčiji razodlo, da je delovanje komunistične stranke nezakonito so postala poročila o potku, ko greša socialistične stranke v Münchenu tako bolj zanimiva. Dva najbolj pomembna govornika o gospodarskih vprašanjih (profesorja Leo Brandt in Carlo Schmid) sta naglasila, da posaj državno planiranje gospodarstva življenja v času atomske energije in avtomatizacije še bolj potrebno. Nekateri nemški poročevalci so mnenja, da se nemški socialisti v tem pogledu na kongresu v Münchenu odzvali oti na kongresu v Dortmundu (leta 1952) in Berlinu (leta 1954). Tedaj so jasno zagovarjali načelo »irizacij gospodarstva« (svobodne igre povpraševanja in ponudbe) in »konkurentno« (za svojo gospodarsko politiko postavili geslo: Konkurenca, kolikor je možna, planiranje, kolikor je potrebno. Za »ovorniki klasičnih socialističnih teorij o podpravljanju proizvodnih sredstev in o osrednjem vodu vs gospodarstvenega razvoja so bili na berlinskem kongresu potisnjeni v manjšino. Prav tako se je na kongresu nemške socialistične stranke v Kölnu (januarja leta 1956) uveljavila struja, ki je zagovarjala načelo konkurenca in tržnega gospodarstva.

Zato je nemško javnost toliko bolj presenetil nastop omenjenih dveh gospodarskih teoretikov v Münchenu, ki sta naglasila potrebo po krepitvi s državnim vodstvom v gospodarstvu, češ da to zahteva smotno izkoriščanje atomske energije in avtomatizacije. Med živahnim razpravo se jima je sicer pridružilo več govornikov, toda končno je prevladalo mnenje, naj vodstvo nemške socialistične stranke vztraja pri sklepih na kongresih v Dortmundu in Berlinu, s katerimi je stranka zobjala načelo tržnega gospodarstva in konkurentno delovanje namenečtem, svobodnim poklicem in podje nikom naj ostane do konca pod oči, ta ka eam se lahko prosto gibajo in delajo, vendar nemška socialistična stranka odklanja načelo neoliberalizma.

Po dolgih letih zopet na Dunaju

Kako se Dunaj modernizira

Dunaj, julija 1956

Dunaj, starodavno križišče političnega, gospodarskega in kulturnega dogajanja, v srednjem Podonavju, ne more prikriti svoje zgodovinske preteklosti in zlasti stoletnega sožitja s slovanskimi narodi v svoji znanostni, monumentalne stavbe iz dobe habzburške vladavine dajejo mestu njegovo značilno lice in imena v napisih pričajo o tem, da je znaten del prebivalstva slovanskega porekla. Toda sedanji Dunaj se močno razlikuje od onega, ki ga imamo v spominu iz dobe pred prvo vojno, da če o Dunaju iz razdobja med obema vojnoma. Njegova značilnost je izredno povečani cestni promet, zlasti promet osebnih avtomobilov, ki je ves prepleten s prometom avtobusov, trolejbusov, elektrificirane mestne železnice in električne cestne železnice.

Najvažnejše prometno sredstvo dunajskega prebivalstva je še vedno cestna železnica. Dočim v drugih velikih mestih v novem času cestna železnica skoraj povsod nadomešča z avtobusi ali trolejbusi, se na Dunaju cestni promet sicer, v vedno večji meri, poslužuje tudi teh modernjših vozil, toda elektrificirana cestna železnica je ostala. Prilagodila se je zahtevam sodobnega veleprometnega prometa z obnavljanjem svojega voznega parka in z uvedbo novih, tehnično izpopolnjenih in udobnih vozil s povečano zmogljivostjo. Le v notranje mesto cestna železnica vedno še ne vozi. Mestna železnica, ki je spajala deloma skozi podzemne predore, deloma po visoko zgrajenih progah ob zunanjih cestnih komunikacijah, je že dolgo elektrificirana in izpopolnjuje razno omrežje cestne železnice s svojimi brzimi progami. Prestopanje politikov je dopustno brez doplačil. Cena vozovnice je na vseh progah mestne in cestne železnice v območju razsežnega mesta enaka. Za en šiling in 90 gr. (okoli 45 lir) se lahko pelješ od enega konca velikega Dunaja do drugega, tudi dvajset kilometrov daleč.

Orientacija je za tujca na Dunaju razmeroma lahka, kajti razsežnost prostora velemeta ne povzroča v tem pogledu posebnih težav. Okrog notranjega mestnega okraja, ki tvori zgodovinsko in topografsko jedro Dunaja, se ob radialno na vse strani širijo glavni cestni sistematično razvijajo srednji in zunanji mestni okraji, katerim služi »Ring«, glavna v krogu mimo notranjega mesta spajajo široka cestna komunikacija, kot nekaka geometrična baza za ves sistem proti periferiji vozečih cest in pa z Ringom vzporednih ulic.

MONUMENTALNE STAVBE NA RINGU

Na obeh straneh Ringa so razvrščene velike monumentalne stavbe, ki so nastale v drugi polovici XIX. stoletja, v četrto dobi bišve monarhije. Njihovo središče zavzema v golem slogu zgrajena ogromna mestna hiša »Rathaus«, s skoraj 100 metrov visokim stolpom; na tem stoji ogromen kovinski zastavostan. Desno od te stavbe, če gleda v Ringu proti njenemu predelu, stoji v slogu italijanske renesanse zgrajena univerza, levo od mestne hiše pa parlament, krasna v slogu klasične grške arhitekture izvedena stavba. Med temi poslopji se raztezata dva posebej lepo vzdrževana parka s sprehajalščimi cvetočimi nasadi in umetniškimi spomeniki. Nasproti mestni hiši, na notranji strani Ringa, stoji svetovno znani »Burgtheater«, največje dunajsko dramsko gledališče; na zunanji strani Ringa, levo od parlamenta, pa vidiš v ozadju morskoploje justične palače, ki je bila med nemiri leta 1934, porušena hudih bojov. Ob Ringu stojita tudi obe ogromni monumentalni stavbi umetnostno zgodovinskega in prirodoslovno zgodovinskega muzeja, med njima znani spomenik cesarice Marije Terezije, na prosti njima pa, na notranji strani Ringa, stari in novi dvor. Ob Ringu so z vsem razkošjem obnovili veliko državno operno gledališče, ki je bilo zgrajeno pred 90. leti, a mu zadnja vojna ni priznala.

Sledovi vojne so na Dunaju sploh z večino izginili. Le tu pa tam vidiš še kak ograjen, nezajenjen prostor, kjer je v prejšnjih časih stala velika stavba, ali pa poslopja v gradnji, kjer so pred nedavnimi bili vidni ostanki ruševin.

PRIVLAČNOST »OPERNE PASAŽE«

Cestno križišče, ki ga tvorita »Kärntnerstrasse« (Koroška cesta) in Ring, je bilo poprej križišče najgostejšega prometa pešcev in vozil in njegova največja ovira. Tu se namreč sekata smeri prometa med notranjim mestom in južnimi mestnimi okraji ter prometa okrog notranjega mesta. V prejšnjih časih so se tu v obeh smereh na širnih prehodih v časovnih presledkih, ki jih je diktiral uravnavanje prometa, zbirale množice pešcev in kolone vozil, zdaj pa je promet pešcev spjeljan po zemljo, tako da se na cestnišču odvija samo še promet vozil. Vse razsežni prostor pod Ringom na tem križišču je sedaj svoje podzemlje, z zastekleno kavarno v središču in z ukusnimi cvetličarnimi, knjigarnami in drugimi trgovinami.

Znamenja inflacije na obzorju

Kaj bo ukrenila vlada proti draginji - Nevarnost inflacije nič večja kakor drugod

Posledice naraščajočih draginje se v Italiji čutijo vedno bolj od dneva do dneva. Zanimje dni je vlada po radu sporočila, da pričuje vse možnosti, ki bi ji omogočile ustaviti ta razvoj, ki bi sicer zapeljal gospodarstvo v inflacijo. V prejšnjih poročilih smo že omenili, da je ministar za trgovino in industrijo pooblašil prefekte, da poskušajo omejiti naraščajočo draginjo z različnimi ukrepi; tako naj n. pr. dovolijo klanje živine izven javnih mesnic. Sedaj je vlada napovedala, da bo v primeru nujne potrebe na lastno pest uvedla iz tujine razna živila in jih vrnila na trg. Vprašanje je, v kakšni meri so ti ukrepi izvedljivi, ker je živila težko ohraniti in je treba za to razporegati s primernimi skladišči in prodajnimi aparati.

Glede naraščanja draginje in življenjskih stroškov lahko navedemo naslednje uradne podatke: Z. v. i. a, ki so leta 1938 stala eno lro, so sada v decembru lanskega leta 71,38, junja 1956 pa 74,33, to se pravi, da sta e. o. danes približno 75-krat več kakor pred vojno. Od decembra lanskega leta do junja so obsega, obov in druge življenjske potrebščine padle od 62,70 na 62,5, medtem ko je cena električnega toka in goveja narasla od 40,85 na 41,09, ajemline od 23,24 na 26,83, razni stroški pa od 58,10 na 58,49. Celotno je indeks življenjskih stroškov v prvem polletju tega leta narasel od 60,57 na 62,99, to se pravi za 4%. V primeri s položajem pred izbruhom korojske vojne leta 1950, to se življenjski stroški v Italiji povečali za 29,90%. Živila so v primeri z njihovo ceno pred vojno neprimerno bolj narasla kakor drugi življenjski predmeti.

Med različni viri naraščanja življenjskih stroškov navaja Libero Lenzi v »Corriere della Sera« tudi povzrajanje davkov, na drugi strani pa tudi preveliko število posredovalcev med proizvajalci in potrošniki. Pisec predlaga, da bi bilo treba zmanjšati število posrednikov in omogočiti neposredni stik med kmetovalci in potrošniki.

FRANCOŠKI LIST GOVORI O PASIVNOSTI ITALIJANSKE VLADE

Pariski »il Monde« je objavil članek svojega gospodarskega soaveca Livija Magnana o novem odloku rimske vlade za pospeševanje tujih investicij v Italijo in o naraščanju življenjskih stroškov. Pisec podrobneje razlaga določbe na novošega zakona o tujih investicijah in pravi, da bo ta zakon ugodno vplival na priliv tujega kapitala v Italijo. Ugodno pro t. ga transfera dividend in kapitala bodo uživala »produktivna« podjetja; o vprašanju, kaj o podjetje se ima za produktivno, odloča ministrstvo državne zakladnice. Možen je prenos 8% dobička na leto in kapitala v višini, ki ustreza znesku deviz, ki jih je podjetje prejelo od oslo Ital. deviznemu uradu. O tem zakonu je »Gospodarsko« pričelo objavljati, da ministrstvo državne zakladnice se ni objavilo navodil za upoabo zakona o tujih investicijah.

ZNAKI INFLACIJE

Pod tem naslovom piše isti soavev pariskega dnevnika o naraščanju življenjskih stroškov v Italiji, ki jih je treba zlasti pripisati podražiti ž. v. i. a. Zaradi absnega prdelka olja, se je podražilo zlasti olje, medtem ko so zaradi spomialdanske zmizati cene nekat. rih živil, kakor sadja in površine, poskočile kar za 9%. Od septembra lanskega leta do maja so se življenjski stroški povečali za 5%, medtem ko so plače v tem času narasle za 3,2%; to da v juniju so še bile za 6% višje kakor septembra 1955. Italijanska javnost nima dovolj zaupanja v vladno gospodarsko politiko. Vrednot državnih papirjev je od septembra 1955 padla za 8%; vendar ni nevarnost inflacije v Italiji nič večja kakor v drugih državah.

SLADKOR ZA 10 LIR CENEJSI

Osrednja komisija za cene v Rimu bo predložila Medministrskemu svetu za cene, ki se sešane 4. septembra, znižanje cene sladkorja za 10 lir (1 kg sladkorja na drobno stane danes v Trstu 270 lir).

KONJUNKTURA ZA AVTOMOBILSKO INDUSTRIJO PADA

KRIZA V PROIZVODNJI PNEVMATIK V ITALJI

Kratko smo že poročali, da so bila nekatera velika italijanska podjetja, ki proizvajajo avtomobilske gume in drugi gumijasti pribor za motorna vozila, prisiljena potopno opustiti precej svojega delavstva, da bi tako razbremeni svoje poročane. Rimski list »il Globo« je nedavno o tem vprašanju priobčil izjavo predsednika Vredzavnega združenja med industriji gume, električnih kablov in podobnih izdelkov, ing. E. Socia.

Predsednik je dejal, da je italijanska industrija gume v tem trenutku v precej težkem položaju in da z. o. t. ja za drugo italijansko industrijo, ki n. predvje. V ta u tega splošnega napredka italijanske industrije je proizvodnja gume v prvem tromečju letnega leta narasla za 56%, v primeri z istim razdobjem lanskega leta. Proizvodnja je nazadovala, ker je nazadovala prodaja gume na srednji in t. ž. in vrednoti. To nazadovanje prodaje je v zvezi tudi z večjo odpornostjo novih gum, ki trajajo danes morda 4-5 krat več kakor pred vo. Po z. t. g. se danes gume obnavljajo tako da so danes na 5 tovornih avtomobilh trije opremljeni z novimi gumami, dva pa z obnovljenimi. Avtomobilski promet se še ne more dovolj razviti, kar mu še vedno konkurirajo ž. lezari e. na drugi strani pa ni še dovolj dobrih cest. Lanko leto je d. živni koriste za cene pet mesecev odlašal z dobrih vo.

UPADANJE ANGLEŠKE AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE

»The Financial Times« poroča, da ni položaj angleške motorne industrije povisnaja cen gumam. Ta čas so mnogo trgovci poročali za to, da so povečali svoje zaloge z nakupom gum po nižjih cenah. Zato je nasopla tolk hujša kriza, ko so proizvodnja podjetja izvoz gum. Večje ovire so nastale tudi p. izvozu gum.

BMW BO ODUSTILA 600 DELAVCEV

Razvoj nemške avtomobilske industrije ni več tako ugoden, kakor je bil doslej. Prodaja avtomobilskih vozil in izvoz polagoma popostaja. Le nekatera podjetja imajo še vedno ugodno konjunkturo. Na število zaposlenih delavcev vpliva tudi uvažanje avtomatizacije.

Iz Münchena poročajo, da se pričakuje znanega podjetja BMW (Bayerische Motorwerke) v glade prodaje majhnih vozil ni izpolnilo. Tudi promet z motornimi vozili še vedno p. d. a. Zaradi tega je ta tovarna na opustila načrt, da bi p. o. izvodila 5000 vozil na leto, čeprav se izvoz razvija še vedno ugodno. Ta tovarna, ki zaposluje okoli 7.000 ljudi, je nedavno prosila oblaiva za dovoljenje, da lahko odpusti 600 delavcev. Poleg tega nameva v septembru in oktobru skrediti delovni čas; upa, da bo v zimskem času lahko d. lala zopet s polnim obratom.

OKUSNO UREJENE TROGOVINE

Izložbe dunajskih trgovin so bogate in okusno urejene, ne samo v notranjem mestu, kjer prevladuje razkošje, temveč tudi v sosednjih zunanjih mestnih okrajih, kjer kupujejo večinoma široki sloji prebivalstva. Posebno slovi v tem pogledu »Mariahilfer strasse«, prometna arterija, ki spaja Ring z nadtri kilometre oddaljenim »Schönbrunnom«. Ob tej cesti se vstijo največje dunajske trgovine, kjer dobiva vse, kakoli hoče kupci. Tu sta tudi dve najbolj znani dujski veleprodajni, Herzmannsky in Gerngross, ki nudita v svojih ogromnih prostorih v številnih nadstropjih najrazličnejše vrste blaga, ki jih meščanska družina utegne potrebovati. Dvigala in premične stopnice olajšujejo množicam, ki se tu zbirajo zaradi nakupov ali iz radoživosti, promet med posameznimi nadstropji; prodajni aparat s številnimi prodajnimi nadstropnim osebjem posluje brezhibno in točno.

KAVARNE ZGINJAJO

Kavarne, ki so nekdo za Dunaj bile značilne, polagoma izginjajo. Kakor v drugih velikih mestih je tudi tu vedno več »barov«, ki so po večini označeni z italijanskim nazivom »Espresso«. Posledice desetletne zasedbe po širih veleislah, zmagovitih zavzevalih v drugi svetovni vojni, skoraj ne opazi več. Le velik umetniški spomenik na Stališnem trgu posvečen padlim ruskim junakom, s simboličnim stebrom v obliki ruskega oklopnega vozila z dvignjenim topom, ki meri proti mestu, in okusno urejeni grobovi ruskih vojakov v nasadih ljudskega vrta nasproti parlamenta pričajo o dogodkih, ki so pred enajstimi leti prinesli Dunajčanom osvoboditev izpod nacistične vladavine.

Dr. Ob.

Med Rusijo in Japonsko

Sovetska zveza in Japonska sta se dolgo brezuspešno pogajali v Londonu, da bi sklenili mirovno pogodbo. Pogajanja se zdaj nadaljujejo v Moskvi. Japonci bi radi dobili zopet Kurilske otoke, ki so jih priznali Sovjetski zvezi Američani in Angleži po drugi svetovni vojni, toda Rusi so izjavili, da so pripravljeni vrniti Japoncem samo dva otoka - Habomaj in Sikotan. Japonci so zahtevali še otoka Honačir in Iliuruk. Pogajajo se tudi za sklenitev trgovinske pogodbe. Rusija bi izvažala premog in petrolej, Japonci pa sadje, sojo in lokomotive.

Na Japonskem je prišlo pod upravo konservativnih strank v zadnjem času do važnih notranjih gospodarskih sprememb. Veliki koncerni, kakor Mitsui Bussan, zopet poslujejo popolnoma svobodno in so zavzeli vodo vlog v gospodarstvu. Med takšne koncerne in gospodarske velike, ki so bili razpuščeni v času vojaške uprave, sodita tudi Mitsubisi in Sumitomo. Vojaška vlada je prepovedala delovanje kartelom. Zda so ti zopet vzvevati. Pod njihovim nadzorstvom je skoraj vse gospodarsko življenje, tako trgovina, banke in proizvodnja. Mala podjetja, ki so nastala po vojni, bodo polagoma zašla popolnoma pod vpliv teh koncernov. Tudi tuja podjetja se vedno bolj pričujejo zaradi priliska teh velikih japonskih družb in gospodarskih skupin.

Prebivalstvo Japonske šteje danes okoli 90 milijonov ljudi in naraste vsako leto za 1 milijon duš. Zda je na vladi konservativna stranka, ki je nastala lanske jeseni iz demokratske stranke 210 poslancev in liberalne (207). Stranki sta se združili, ker bi sicer imeli večino socialisti s svojimi 224 poslanci. Volilno pravico imajo tudi ženske.

Mednarodni zagrebški velesejem

bo od 7. do 20. septembra. Prhodno število bo »Gospoda« stvca posvečilo tej važni mednarodni prireditvi za katero se zanimajo tudi trgovci iz Trsta in Italije; število bo razdeljena med razstavljalce.

Naročnina na »GOSPODARSTVO«

Zajadi zvišanja liskar k h s roškov so se dnevniki in tedniki v Italiji podražili. Tiskarne so povšle tiskarske stroške, ker sta se do ovna sila in papir podražila. Tudi »Gospodarstvo« je iz tega razloga prisiljeno zvšati leino naročnino od 610 na 700 lir in ceno posamezne številke od 25 na 30 lir. Za tis e, ki so že poravnali, naročnino za le o 1956, ostane naročnina za to leto nepremena. Naročnina za Jugoslavijo se povša od 380 na 420 dinar ev (posamezna številka 15 din), za ostalo inozemstvo pa ostane nepremenjena (2 dolarja). Naročniki v tuj ni opozarjamo, da se naročnina skoj v vseh državah da poravnati po mednarodni poštni nakaznici.

GIBANJE PREBIVALSTVA. Julija letos se je v Trstu rodilo 231 otrok, umrlo pa je 249 oseb.

OKOLI 200.000 HEKTAROV GOLICAV bi lahko pogozili na Sardinji piše »il Globo«.

mu je hotela dati

Kolikrat bi že bil zapisal: carinik je nasprotno turizma številka 1. S svojo uradno radovalnostjo, ki je navadno bolj papeška kakor papeš sam, s svojimi očmi, ki premerijo potnika od nog do glave, in s svojo roko, ki prodira do dna še tako nabasne gume kopača, podere carinik vaših stvarbo, ki jo druga propaganda turističnih ustanov in priznaje vendar tudi notranje, potrditve gradi v svetu mesece in mesece in tudi leta.

Turisti in potniki sploh mrazjo carinike. Tisti, ki nosijo s seboj kaj preprovedanega, ker se jih bojijo; drugi, ki imajo čisto vest, ker jih imajo za nepotrebne. S predstavnikom policijske oblasti, je zadal preprosta. Obratun z njim je bil napravljen že na diplomatskem predstavništvu, ko je uradni pritiski vizum na potni list; zato so policijski organi v obeh potnikov v primeri s cariniki pravi angelčki, ki hitro pritisnejo svoj noskopi ali zlehdah vaših kar na vratih železnega kupeja.

Vse to in še marsikaj drugega sem imel pripravljeno proti carinikom vseh narodnosti in držav do tistega dne, ko sem pred dnem v spremstvu svoje žitjenjske spremljevalke došel nekaj nenavadnega.

Vam se verjetno ne bo adele to nie posebnega. Priznam tudi, da mi bil dogodek sam po sebi ni terežnega; razgovori med preprostimi ženočami in cariniki so na vlakih nekaj vsakdanjega. Toda moje notranje doživljanje tega uradnega razgovora med sezanskim carinikom in neko ženo s Piške v sosednem kupeju, je bilo res nenavadno, verjetno prav zaradi tega, ker sem bil prvi svet jeze do carinikov sploh; moram sicer priznati, da je bil tisti dan tudi carinik, ki je pregledal naše kupe, uredno ugaljen.

Veste, nam je pripovedovala tista ženka, hotela sem mu dati eno breškev, saj je bil tako dober z mano, vendar ni hotel sprejeti. No, kaj pa to nosite, me je vprašal. - Ja, saj veste, sem mu odgovorila. Ce bi se vi po toliko letih vrnili iz Trsta domov, bi gotovo ne prili prazni v hišo. - Ja, pa to? To je za sestro. Kaj pa ono? - Za brata. - Kaj pa to? - Za nečake. Ja, ja, je dejal, plačati boste 210 dinarjev... Rada sem jih plačala. Tako lepo sva se zmenila in ker ne vidim, mi je sam napisal (carinski) prijavo. Veste, med njimi so tudi dobri... a

Priznam, da me je ta carinik razočaril. Pred seboj je imel sicer samo preprosto ženo, verjetno je tudi njega premagala njena naivnost. Toda prav ta okolnost, da je z njo ravnal z takšnim razumevanjem in človeškim srecem, je pokazala, da se na svoj poseel razume. Dober carinik se takoj znanja, to se pravi, takoj presodi potnika in tudi njegove življenjske slabosti. Prav to je vsa umetnost za javnega organa, ki ima opravka z občinstvom. Edino po tej poti se koristi države res zavaruje. Pretrpana strogost, ki vidi v vsakem potniku tihotopa in veržnika, je državi samo škodljiva.

L. B.

v Sekiri ob Urbskem jezeru
Domaća postrežba -- Ugodne cene.

