

SLOVENSKI NAROD

Izhaja vsak dan popoldne izvenredne nedelje in praznike. // Inzerati do 80 petih vrst do Din 2, do 100 vrst do Din 2.50, od 100 do 300 vrst do Din 3, večji inzerati petih vrst do Din 4.— Popusti po dogovoru, inzeratni davek posebej. // „Slovenski Narod“ velja mesečno v Jugoslaviji Din 12.—, za inozemstvo Din 25.— // Rokopisi se ne vračajo.

UREDNIŠTVO IN UPRAVNIŠTVO
LJUBLJANA, Knafjeva ulica št. 5
Telefon: 31-22, 31-23, 31-24, 31-25 in 31-26.

Podružnice: MARIBOR, Grajski trg št. 7 // NOVO MESTO, Ljubljanska cesta, telefon št. 26 // CELJE, celjsko uredništvo: Strassmayerjeva ulica 1, telefon št. 65; podružnica uprave: Kocenova ul. 2, telefon št. 190 // JESENICE: Ob kolodvoru 101 // SLOVENU GRADEC, Slomikov trg 5 // Pošta hranilnica v Ljubljani št. 10.351.

Razširjenje sporazuma z Rusijo:

Dodatni predlog Anglije in Francije Moskvi

Poleg vojaškega pakta predlagata Anglija in Francija tudi sklenitev konzultativnega pakta, da bi se na ta način doseglo popolno soglasje in enotno stališče v vseh pereh mednarodnih vprašanjih

LONDON, 27. maja. br. V zvezi z notranjo angleške vlade, s katero je sporočila Moskvi svoj pristavek na sklenitev vojaške zveze med Anglijo, Francijo in Rusijo, je angleška vlada poslala sedaj v sporazumu s francosko vlado v Moskvo še posebno noto, v kateri podrobno pojasnjuje svoje stališče glede predlagane vojaške zveze. Ti predlogi določajo:

1. avtomatsko vojaško pomoč v primeru napada na katerokoli izmed podpisnic trojne vojaške zveze.
2. avtomatsko vojaško pomoč za primer napada na katerokoli državo, za katere varnost so prevzeli jamstvo Anglija, Francija in Rusija.
3. Za primer, da bi bila Rusija zapletena v konflikt zaradi podpore, ki bi jo s svoje strani nudila baltskim državam, ki prisokličita Francija in Anglija z vso svojo oboroženo silo na pomoč.
4. Konzultacija vseh treh podpisnic v vseh zadevah, v katerih bi bili prizadeti interesi ene izmed držav podpisnic ali če bi to zahtevalo splošne prilike in svrha določitve skupnega in enotnega stališča.
5. Konzultacija generalnih štabov vseh treh podpisnic v svrhu koordinacije skupne vojaške akcije.

MOSKVA, 27. maja. br. Angleški veleposlanik je predal danes Molotovu dodatne angleške predloge k angleško-sovjetskemu sporazumu, ki jih je dobil sredi iz Londona. Istočasno z angleškim poslanikom je predal Molotovu enak načrt tudi odpravnih poslov francoskega poslanstva. Dejstvo, da sta predstavnik obeh zapadnih velesil predala note istočasno, pripisujejo veliko važnost.

Podpis pogodbe v par dneh

PARIZ, 27. maja. br. V zunanjem ministru izvaja, da potekajo razgovori, ki se vodijo z Moskvo po diplomatski poti, zelo ugodno in z gotovostjo računajo, da bo končno veljavni sporazum podpisan prve dni junija, vsekakor pa pred sestankom angleškega parlamenta 5. junija.

Vorošilov povabljen v London

LONDON, 27. maja. br. »News Chronicle« donava iz zelo dobro poučenega vira, da namerava angleška vlada po končanem pogajanjih z Rusijo sklenitev vojaške zveze povabiti v London sovjetskega komisarja za oboroževanje maršala Vorošilova. Pri tej priliki bodo imeli v Londonu razgovore o oboroževanju in o medsebojni izmenjavi vojnih potrebščin in zlasti sirov, potrebnih za vojno industrijo. O tem bo sklenjen poseben dogovor kot dodatek k vojaškemu sporazumu.

LONDON, 27. maja. r. Maršal Vorošilov, glavni poveljnik sovjetske vojske, je sprejel povabilo angleškega vojnega ministra Hoara Belisha ter bo osebno

Nenapadalni pakt Rusija-Rumunija V primeru vojne bo Rumunija dovolila ruski vojski prehod preko svojega ozemlja

ŽENEVA, 27. maja. br. Semkaj je nenadoma prispel tajnik rumunskega zunanjega ministristva Radoianu. Njegov prihod je izzval v ženevskih diplomatskih krogih veliko pozornost in ga spravljajo v zvezo z važnimi razgovori. Takoj po svojem prihodu je imel dolg razgovor s francoskim zunanjim ministrom Bonnetom in angleškim zunanjim ministrom lordom Halifaxom.

Kakor zatrjujejo dobro informirani krogi, je Radoianu v imenu rumunske vlade obvestil Bonnet in Halifaxa, da Rumunija ne bi mogla prevzeti nikake odgovornosti za posledice, ki bi utegnile nastati, če bi se angleško-ruska pogajanja še nadalje zavlačevala.

Obenem je obvestil predstavnike Anglije in Francije, da se je rumunska vlada po zadnjih razgovorih, ki jih je imela o priliki obiska pomočnika sovjetskega komisarja za zunanje zadeve Potemkina v Bukarešti, odločila skleniti z Rusijo nenapadalni pakt. Po določbah tega pakta bo Rumunija v primeru vojnega konflikta dovolila ruski vojski prehod preko rumunskega ozemlja.

pristvoval jesenskim manevrom angleške vojske. Na te manevre je angleško vojno ministristvo povabilo tudi predstavnike vojsk drugih prijateljskih in zavezniških držav. Manevri bodo meseca septembra. Udeležili se jih bodo poleg drugih tudi zastopniki generalnih štabov Rusije, Francije, Poljske in Rumunije.

Beck obišče Moskvo

LONDON, 27. maja. AA. DNB: »News Chronicle« poroča iz Varšave da je poljski zunanji minister Beck prejel vabilo, naj obišče Moskvo. Beck bo obiskal Moskvo v najkrajšem času.

Ruski vojni proračun podvojen

MOSKVA, 27. maja. br. Obe zbornici sovjetskega parlamenta, to je svet sovjetrov in narodni svet sta soglasno odobrila proračun za vojsko in mornarico, ki je v primeri s tekočim proračunskim letom povišan za 100 odstotkov. Za vojsko je določenih 44 milijard rubljev. To je največji vojni proračun v zgodovini Rusije.

Poljske čete z vzhoda na zapad

VARŠAVA, 27. maja. br. Na podlagi sklepa poljskega generalnega štaba bodo vse poljske divizije, ki so bile doselej razmeščene vzdolž poljsko-ruske meje, premeščene na poljsko-nemško mejo. Prevoz čet se je že začel in bo končan najkasneje za teden dni. Po sklenitvi sporazuma z Rusijo je poljska vzhodna meja zavarovana. To omogoča vzhodnemu vodstvu poljske državne obrambe, da okrepi svoje obmejne položaje na zapadu. Obenem grade na zapadni meji tudi močne utrdbe.

Angleški vojaški zakon uveljavljen

LONDON, 27. maja. br. Po definitivni odobritvi zakona o vojaški obveznosti v spodnji in zgornji zbornici je ministrski predsednik včeraj predložil zakon v končno sankcijo državnemu svetu, ki izvršuje v odsotnosti kralja vlad. »se pravice. S to sankcijo je zakon končno veljaven stopil v veljavo in se bo začel takoj izvajati.

Češki oficirji snujejo v tujini nove češke legije

VARŠAVA, 27. maja. br. Sredi je prišel v Krakov večji transport bivših čeških oficirjev in podoficirjev, ki so pobegnili iz Češke. Iz Krakova bodo preko Gdinijskega odpravnika v Pariz, kjer se snuje posebna češka legija. V tem transportu je bilo 70 oficirjev in 80 podoficirjev. Dva takšna transporta sta že pred par dnevi prišla v Pariz. Veliko število bivših čeških slovaških oficirjev in podoficirjev je vstopilo v poljsko vojsko, kjer prav tako snujejo posebne češke odrede.

Vatikanski demanti o akciji papeža

VATIKAN, 27. maja. AA. Havas: Vatikanski krogi smatrajo vest, da bi sv. oče bil pripravljen sklicati konferenco za mir, za neosnovano. Sveta stolica ni ukrenila v tej smeri doslej ničesar ter se je omejila na normalne diplomatske zveze, da pozove zainteresirane vlade, da v mirnem duhu

Chamberlain pojasnjuje svojo politiko v posebni knjigi, ki izide 1. junija pod naslovom »Borba za mir«

LONDON, 27. maja. AA. Chamberlain se je vrnil sredi iz Edinburga v London. V Edinburgu je prisostvoval kongresu škotske cerkve. Danes odputuje Chamberlain v Hamshire, kejr bo prebil binkoštno praznike. 1. junija bo izšla Chamberlainova knjiga »Borba za mir«, v kateri bodo objavljeni vsi napor angleškega predsednika vlade na mednarodnem polju. V predgovoru Chamberlain ponovno potrjuje voljo Velike Britanije, da ne bo dovolila nobenega političnega in katerekoli strani dosegla

razpravljajo o svetovnem položaju. Sveta stolica se ni na noben način udeležila razprave o mednarodnih problemih samih, temveč je vztrajala edino na moralnih načelih, da je treba za vsako ceno in z vse-

Energični ukrepi poljske vlade proti političnim beguncem

Poleg običajnih kazni bo političnim beguncem in dezertirjem zaplenjeno vse imetje

VARŠAVA, 27. maja. br.

Na včerajšnji seji je ministrstvenih predelil vojno stanje, drugi zakon določa ukrepe proti onim, ki bi iz prozornih političnih razlogov v tuji službi pobegnili ali skušali pobegniti preko poljske meje. Vse take osebe bo poleg sedaj veljavnih kazni zadela določba novega zakona,

mi sredstvi izogniti se vojni. Sveta stolica je pri tem naglasila, da se lahko glede vseh vprašanj doseže miroljubna rešitev, ali potom konference zainteresiranih sil ali pa z direktnimi pogajanj.

Nemška taktika glede Gdanske

Nemške zahteve so zaenkrat samo »najavljene« Berlin polaga velike upe na papeževo posredovanje

BERLIN, 27. maja. br. Kancelar Hitler je včeraj odpotoval v Berchtesgaden, kjer bo ostal preko binkoštnih praznikov. Zunanji minister Ribbentrop odputuje danes na svoje posestvo v okolici Berlina. Zaradi tega računajo v berlinskih političnih in diplomatskih krogih, da bo zavladalo preko binkoštnih praznikov relativno politično zatišje tudi na polju mednarodne politike.

Incidentom, ki se odigrava v poljskem koridorju, pa posvečajo v Berlinu največjo pozornost. Vsak najmanjši incident se v tisku na široko razpravlja. Kar se tiče taktike Nemčije glede Gdanske, pravijo v poučenih krogih takole:

Če bodo ostali protesti gdanskega senata pri poljskih oblastih brez uspeha, potem bo

po kateri se mora v takem primeru poleg druge kazni izreči tudi zaplemba vsega premoženja in nepremičnega imetja v korist države. V nemških krogih je ta ukrep poljske vlade izzval veliko nevoljo in ga slikajo kot novo škano, naperjeno proti nemški manjšini na Poljskem.

vse zadevo vzela v svoje roke berlinska diplomacija. Nemške zahteve glede Gdanske so bile zaenkrat samo »najavljene«. Na tem se zaenkrat ne bo nič spremenilo. Če pa bo potrebno, bo Nemčija svoje zahteve »postavila« in za vsako ceno dosegla. Kljub sicer napetemu razmerju med Berlinom in Vatikanom pa sedaj v berlinskih krogih polagajo velike nade na posredovanje papeža in upajo, da se bo njemu posrečilo v okviru cerkve doseči popuščanje sedanje napetosti. Po berlinskih informacijah bo Vatikan v kratkem odposlal v vse evropske prestolnice svoje posebne odposlance, razen tega pa bodo pozvani v Rim vsi vodilni škofje, da prejmejo navodila, kako naj delajo za ohranitev miru.

Slovaška pred gospodarskim zlomom

LONDON, 27. maja. br. »Daily Herald« poroča, da je gospodarski položaj Slovaške tako obupen, da lahko vsak čas pride do popolnega gospodarskega poloma. Popolno pomanjkanje tujih deviz in zlata onemogoča uvoz najnujnejših potrebščin celo za gospodinjstvo, do čim je industrija sploh obojena na smrt. Dopisnik navaja, da Nemčija ne kaže niti najmanjšega razumevanja za svojo varovanja in ne kaže nobenega znaka, da bi mu hotela prisokličiti na pomoč.

BRATISLAVA, 27. maja. br. Težaven gospodarski položaj, v katerega je zašla Slovaška s svojo nepremišljeno politi-

ko, skušajo sedaj na političnem polju izkoristiti nemške narodne manjšine na Slovaškem. Slovaška vlada je nameravala priznati Nemcem njihovu številu primerno zastopstvo v slovaškem parlamentu. Nemci pa se s tem nočejo zadovoljiti in so sedaj vladi postavili zahteve, da mora priznati Nemcem v slovaškem parlamentu zastopstvo, ki bo odgovarjalo njihovi kulturni stopnji in njihovi gospodarski moči. Ker so Nemci lastniki vseh večjih podjetij in je skoro vsa trgovina po izločitvi Židov prešla v njihove roke, bi morali Nemci po tej logiki dobiti v slovaškem parlamentu malo ne večino.

Slovanska antanta

ZAGREB, 27. maja. r. Glasilo društva prijateljev nacionalne Rusije »Za nacionalno Rusijo«, ki izhaja v Zagrebu, objavlja članek senatorja Frana Ivaniševića, ki se je nedavno umaknil iz političnega življenja. Pod naslovom »Pota Slovanstva« piše med drugim:

Če bi sreča vendarle nanesla, da bi se Rusija vrnila na svojo pravo pot in zavzela svojo prejšnjo pozicijo pokroviteljice vseh Slovanov, bi poleg svojih 174 milijonov združila okrog sebe tudi ostale slovanske narode na Poljskem, Češkoslovanskem, v Jugoslaviji in Bolgariji. S tem bi nastala politična slovanska antanta. Danes si ne moremo niti zamisliti, kakšno velikansko vlogo bi igral v mednarodni politiki ta ogromni slovanski kolos, ki bi mogel ob modrem vodstvu vsiliti svojo politiko vsej Evropi.

Inserirajte v »Sl. Narodu«!

Angleški kralj v Kanadi

OTTAWA, 27. maja. AA. Angleški kraljevski par je sprejel v Callgaryju v pokrajini Alberta poklonitev poglavarjev indijanskih plemen, ki so prispeli iz svojih rezervatov, da pozdravijo angleški kraljevski par. Poklonitve se je udeležilo 1800 poglavarjev indijanskih plemen in svojih narodnih nošah. Kraljevski par je nato s posebnim vlakom odpotoval v znano letovališče Balfour, kjer ostaneta do nedelje dopoldne na oddihu.

Nove vojaške formacije v Nemčiji

BERLIN, 27. maja. I. Šef štaba SA Lutze je izdal te dni odlok o pred- in povojarski izobrazbi nemške mladine, ki bo organizirana kot posebna državna bramba (Wehrmacht). Ta državna bramba bo priključena SA-oddelkom in bo vezbala pod vodstvom njenih poveljnikov. Obstojala bo iz regionalnih edinic, nastopala pa bo skupaj z SA. Vežbanje v državni brambi bo obvezno vsak mesec najmanj 10 ur, in sicer za mladino, ki še ni odslužila vojaščine, a po odsluženem roku bo morala prav tako obvezno vežbati vsak mesec. To velja za vse vrste orožja, za pehoto, mornarico in letalstvo.

Sokolji! Posečajte in podpirajte Sokolski kino v šiški!

Borzna poročila.

CURIE, 27. maja. Beograd 10.—, Pariz 11.7575, London 20.7825, New York 443.875, Bruselj 75.55, Milan 23.35, Amsterdam 238.35, Berlin 178.05, Praga 15.22, Varšava 82.75, Sofija 5.40, Bukarešta 3.25.

Politični obzornik

„Ljubite se med seboj kot bratje!“

V torek 23. t. m. je bil na svetovni razstavi v New Yorku slovesno odprt jugoslovanski paviljon. Paviljon je v prisotnosti jugoslovanskega poslanika Fotića, številnih odličnikov iz ameriškega javnega življenja in skoraj polnoštevilne jugoslovanske newyorške kolonije z lepim nagovorom otvoril mesto obolelega predsednika razstavnega odbora komisar ameriške vlade Eduard Fleen. Kot prvi za komisarjem je govoril newyorški mestni župan Laguardia. Njegov govor so sprejeli navzoči Jugoslovani z nepopisnim navdušenjem, ker je govoril v srbohrvatskem jeziku. Uvodoma svojega govora je poudarjal, kako ga veseli, da se udeležuje svetovne razstave v New Yorku tudi Jugoslavija in da lahko prisotnost otvoritvi jugoslovanske razstavnega paviljona. Ko je omenil, da je svojčasno bil na Reki ameriški konzul in se je pri tej priliki naučil srbohrvatskega jezika, je nadaljeval:

»Takrat Jugoslovani še niste bili svobodni. Živeli ste pod težkim tujim jarmom. Hrvatska in Slovenija, Bosna in Hercegovina, Slavonija in Vojvodina so še pripadale Avstro-ogrski monarhiji. Narod ene krvi, kakršen je vaš, je moral, mesto da bi živel pod eno skupno streho, prenašati tujo nadlavo in preživljati težke čase, dokler mu ni zasijalo sonce svobode in dokler se ni združil v eno državno celoto. Umetno ustvarjene meje so stoletja razdeljevale ta narod, ali se je potem čutili, da je imel svet o tem narodu, kakor sploh o vseh balkanskih narodih popolnoma napačno mnenje? Imel sem priložnost spoznati ta narod, zato izjavljam: Jugoslovanski narod je dober, plemenit in miroljuben, nad vse pa ljubi svobodo. Naj velike nacije puste Balkan na miru, pa bo tam zavladal trajen mir, ki bo imel za posledico splošno blagostanje.

Moje priporočilo Jugoslovenom — Srbov, Hrvatov in Slovencev je: Ljubite se med seboj kot bratje, pa vas bo ves svet imel rad!

Zupanu Laguardiji so navzoči Jugoslovani priredili tople ovacije. V imenu jugoslovanske vlade je govoril poslanik Fotić, ki je prečital tudi pismo v Ameriki živečega, sedaj žal bolnega našega velikega učenjaka Nikole Tesle, ki je v svojem pismu opozoril na to, kako velike zasluge imajo Jugoslovani za razvoj in napredek ameriške kulture. Prireditelj je zaključil lepo uspehi koncert.

„En cilj, ena misel, ena ljubezen“

V Bolgariji je državni in narodni praznik god sv. Cirila in Metoda, ki ga pravoslavna cerkev praznuje 24. maja. Posebno velik praznik je ta dan za vse šole. V Sofiji ta dan defilirajo vse šole s svojimi zastavami in godbami — vsaka srednja šola ima namreč svojo godbo in svojo zastavo — pred kraljem in vlado na trgu pred Narodnim sbranim in spomenikom carja Osvoboditelja. Po defileju se dijaki vrnejo v svoja šolska poslopja, kjer se na dvorišču vrši interna proslava sv. bretov Cirila in Metoda in kjer izroče maturanti šolsko zastavo svojim naslednikom — sedmošolcem. Sofijski »Mir« opisuje ta prizor prav naravno takole: »Dijaki in profesorji se zbirajo na dvorišču pod gimnazijsko zastavo. Godba zaigra. Nato molk. Pred učiteljski zbor stopi maturant in v navdušenem govoru proslavlja veliko delo, ki sta ga izvršila sv. brata Ciril in Metod. Nastopi njegov tovariš, takisto maturant. Izreka zahvalo direktorju in vsemu učiteljskemu zboru za očetovsko skrb in ljubezen, ki so jo izkazovali svojim gojencem, in nadaljuje: »Danes se mi ločimo od vas, toda nikdar, nikdar ne pozabimo na vas, ki ste nas vodili na poti v življenje. Ko tako usmerjamo prve korake v svet in življenje, imamo pred sabo samo en cilj, samo eno misel in eno ljubezen: Bolgarija!... Zauje se povelje: K zastavi! Mirno-o-o! Čepice dol! Godba zaigra »ob slovesu«. Nastopi dosedanja zastavonoša z dvema tovarišema-pomočnikoma. Pred temi pokleknejo sedmošolci. Za njimi pokleknejo tudi vsi ostali dijaki in profesorji. Zastavonoša in oba tovariša se objamejo in poljubijo zastavo, nato pa jo izroče svojim naslednikom-sedmošolcem. Novi zastavonoša s svojim spremstvom nesie prapor pred maturante, ki zapored s solzami v očeh poljubijo zastavo, pod katero so se osem let pripravljali za usoden korak v življenje... — Kaj pravite, ali ni to patriotska in nacionalna vzgoja mladine? Ali se je potem čutili, da goji vsa bolgarska mladina plametečo ljubezen do svoje domovine in svoje države?!

Češkoslovaški list v Parizu

V Parizu je jel izhajati tednik »Češkoslovensky Boj«, ustretni list zahrančnih Čechu a Slovaku. List zastopa interese Čechov in Slovanov v emigraciji. Doslej so izšli štiri številke tega tednika. V zadnji številki je napisal uvodnik bivši češkoslovaški poslanik v Parizu dr. Štefan Osuský. Uvodnik je pisan v slovaščini. Naročnina znaša 52 frankov na leto. Uredništvo in uprava lista se nahajata v zgodovinski hiši, kjer so bili med svetovno vojno položeni temelji svobodne češkoslovaške republike, 18 rue Bonaparte, Pariz LV.

Nekaj novic iz Kamnika

Sreski skupščini JNS in OJNS - Priprave Sokola za jubilejno proslavo - Gasilska atrakcija - Tombola Kolašice

Kamnik, 25. maja. Na Vnebohod, 18. t. m. sta bila v Kamniku v dvorani Narodne čitalnice občna zbor sreskih organizacij Jugoslovenske nacionalne stranke in omladine Jugoslovenske nacionalne stranke. Občna zbor sta bila sklicana za pol 10. dopoldne. Delegati iz posameznih občin kamniškega sresa pa so prihajali že prej tako, da je bila čitalniška dvorana, ki je bila za to priložno lepo okrašena, ob napovedani uri že prepolna. Vsi so se zbrali v čitalnici, da so mogli tudi z odra poslušati izvajanja senatorja g. dr. Kramerja, ki je povzel besedo takoj, ko je predsednik sreske organizacije JNS otvoril občni zbor in v toplih besedah pozdravil vse navzoče, posebej ministra v p. in senatorja g. dr. Alberta Kramerja, ki so ga vsi navzoči že ob njegovem prihodu navdušeno pozdravljali, nešteto krat pa z burnim odobravanjem prekinjali med njegovimi krasnimi in stvarnimi izjavami. G. senator se je v svojem govoru dotaknil vseh prejšnjih problemov naše zunanje in notranje politike. Ves njegov govor pa je izvenel v eni sami trdni veri v zmago ideje jugoslovenskega narodnega in državnega edinstva in v veliki ljubezni do kralja in domovine. Iskreno se zahvaljujemo g. senatorju za njegovo lepa in zanimiva izjavljanja in želimo le, da bi nas kmalu spet obiskal in nam spet vili novega poguma in vere v zmago nacionalne misli. — Za njim je spregovoril tajnik banovinskega odbora OJNS g. Andrej Uršič. Njegov govor o nalogah nacionalne mladine je sprožil vihar navdušenja, saj pa je bila dvorana napolnjena večji del z mladino, česar se je radoval tudi g. senator, ki je pripomnil, da ne more propasti politična stranka in sploh ona organizacija, ki ima za seboj tako lepo število mladih pripadnikov, kot jih ima JNS. Mladi Uršič je bil od vsega početka deležen nedolžnih simpatij. Njegov ime je dobro znano, saj je s par mladimi tovariši, ki stoje vsi še danes na čelu celokupne mladinske organizacije v Dravski banovini, bil iniciator in soustanovitelj te lepe in borbeno organizacije. Mladina, organizirana v JNS se tovarišu Uršiču zahvaljuje in želi, da tudi njega kmalu vidi v svoji sredi. — Sedle so volitve, pri katerih sta bila z malimi izjemami potrjena stara odbora. Na čelu JNS še krepko vztraja naš vrli g. Anton Cerer, na čelu OJNS pa g. Burkeljca Anton ml. iz Zgornjega Tuhinja. Delegati, ki so zastopali menda prav vse občine kamniškega sresa, so se ob 13. zadovoljni razšli na svoje domove.

Izredno razgibano je življenje v kamniškem Sokolskem društvu. Uprava marljivo dela na tem, da bi Sokol v Kamniku čim slovesnejše in dostojnejše proslavil svoj 35. letni jubilej, ob kateri prihodnje svojevanje naraščajočim podariti prapor. Prapor je že v delu in bo krasno ročno delo po načrtu domačina akademskega slikarja br. Maksa Koželja. Za ta redki praznik se članstvo marljivo pripravlja. Telovadnica je vedno polna, vsi oddelki v vnebohodu, da bodo 16. julija ena sama mogočnata priča sokolske vzgoje in discipline. Tudi starejši se živo zanimajo za jubilejne priprave in naj pri tem omenimo našega starega nacionalnega veterana in sokolskega borca Polaka Janka, ki je bil s tiskarjem Zagarjem Jankom, soustanovitelj Sokola v Kamniku ter prvi dolgoletni načelnik. Zdrav in mladeniški razpoložen se raduje jubileja, saj je tudi njegov in se bo ob njem spominjal vseh vseh let in žalostnih dogodkov, ki so spremljali društvo v tistih viharinih časih od ustanovitve 1. 1914 pa do izbruh svetovne vojne. — Proslava je bila prvotno določena na 9. julij, ker pa pade v ta čas zlet v Boigarijo (8. do 12. julija) je uprava na svoji zadnji seji datum proslave prestavila na 16. julij. Ze zdaj vabimo in prosimo vso sokolsko in nacionalno javnost, da Sokola v njegovem prizadevanju podpro tako, da proslava ne bo samo sokolska, temveč — kamniška! Poleg kopice takih in stitnih skrbi pa akcija za zgradbo Sokolskega doma nikakor ne spi. Morada vas že v bližnji bodočnosti presenetimo

s kako veselo novico. Pa o tem raje drugič. Videli pa boste, da idealizma ne manjka, pa smo zato vredni, da nas podprete. —

Zadnje dni vzbujajo pozornost Kamnika in okolice par krasnih iskrih vrancev. Kaj to pomeni, postane takoj vsakemu jasno, čim zagleda na vozu neutrudnega predsednika prostovoljne gasilske čete v Kamniku, g. Antona Cererja, ki z veseljem in ponosom drži v rokah iskrih konjčev krepko v rokah, ko hrzajo in nemirno kopljejo med trumo občudovalcev. Krasni mladi konji, ki so namenjeni za prvi dobitek velike gasilske tombole v nedeljo dne 28. t. m. so predmet splošnega občudovanja in seveda tudi najrazličnejših komentarjev. Konji so stari po 4 leta in vredni okrog 14.000 din, zato ni čudno, če si vsak na skrivaj želi postati njihov srečni lastnik. Tombolske tablice gredo prav dobro v denar, saj slovi kamniška gasilska tombola daleč okrog tako po lepih dobitkih kot po svoji brezgrajni in poštenosti izvedbi. Tombola bo v slučaju izredno slabega vremena naslednji dan na binkoštni ponedeljek 29. t. m. ob isti uri.

Ze zadnjič smo omenili težave, s katerimi se bori kamniški Športni klub. Ni potrebnega razumevanja in podpore javnosti, posebno onih faktorjev, ki bi ga bili dolžni podpirati. Mislimo tu predvsem občino, kjer imajo za kamniški šport gluha ušesa. Kljub temu pa se je delo pri SK Kamniku zadnje čase zelo poživilo v vseh sekcijah, posebno v nogometni. Obupne finančne razmere ne morejo vzeti idealizma in vere v življenjsko sposobnost SK Kamnika. V dokaz naj navedemo, da so se nogometaši odpravili odigrati tekme na Jesenice, v Kranj in še druge kraje s koleksi, ker ni bilo za prevoz potrebnih sredstev. Po končani tekmi so se spet vsedli na kolesa, pa hajdi domov Društvo, ki ima take idealiste, ne more propasti. Zato se tudi preko vseh zaprek in nepriljnostih prav pridno pripravljajo za Olimpijski dan dne 18. junija. Na zadnji seji dne 24. t. m. so sklenili, da bodo pokazali, kar bodo mogli, sami, povabiti pa nameravajo sodelovanju tudi ostala športna in telesnovzgojna društva. SK Kamniku želimo v njegovem stremeljenju čim več uspehov!

Spodobni se, da se spomnimo kdaj pa kdaj tihega in postrvovalega dela naših Kolašic. Z namenom, da si pridobijo potrebne sredstva za nadaljnje delo na polju podpiranja siromašnih, pripravljajo tudi one tombolo, ki naj bi se vršila dne 18. junija. Naše dame s predsedniko gospo Anko Karbovo na čelu so polne skrbi in premišljevanja, kako napraviti tombolo, da bi ob skromnih sredstvih, ki jih imajo na razpolago, prinesla čim več uspeha in s tem kar največ veselja in tolažbe revnim Kamničanom in okoličanom. Naše marljivo Kolašice namreč ob raznih prilikah obdarujejo najpotrebnejše tako, da razdajo vse. Res, prave sestre so do trpečih siromakov brez razlike na pripadnost k temu ali onemu nazoru. Zato pa tudi zaslužijo podporo vse kamniške javnosti! Kolašice vas vabijo in kličejo:

Odpiri roke, odpiri srce, sirotam olajšaj gorje! Dolžni smo, da se temu klicu Kola Jugoslovenskih sester odzovemo. Tombola bo 16. junija.

V tovarni bratov Hočevar v Mekinjah v kateri izdelujejo kmetasko orodje, se je včeraj ob sedmih zjutraj pripetila nesreča, ki je zahtevala življenje mladega delavca. Ob času, ko osebe nastopa svoje delo, je brusar Osoinik Viktor hotel natakati trans mistski jermen, neadejano pa se je stroj sprožil, jermen je stekel in ujel Osoinika v svoje klešče ter ga vleklo s seboj. Predno so tovariši doznali, kaj se godi in stroj ustavili, je bil Osoinik že ves razmesarjen. Dobil je težke poškodbe po glavi in drugod ter je obelzel nezavesten. Nemudoma so ga odpeljali z avtomobilom v bolnico v Ljubljano, toda vse skrb zdravnikov ni nič pomagala. Ni se več prebudil ter je kmalu potem umrl. Bil je vester in mazljiv delavec.

Prosimo vse, ki bodo čitali ta naš apel na uvidevno javnost, vse, ki bodo v bližnji bodočnosti prešli od našega društva, da sodelovanje in pristop v članstvo, naj ne vržejo pisma v koš, ampak naj prijavijo svoj pristop in podpro društvo z nakazilom svoje članarine letnih 12 din, kakor tudi, da pomagajo društvu pri zbiranju članstva in prostovoljnih darov v dobro naših bolnikov.

Šiška za svojo revno deco

Včeraj je bilo ustanovljeno Društvo za zaščito in podporo dece

Ljubljana, 27. maja. Včeraj so v Šiški ustanovili Društvo za zaščito in podporo dece v Šiški. G. Ferdinand Tušar je pojasnil, zakaj je tako društvo v Šiški potrebno. V svojem govoru je rekel:

V našem mestnem okraju pogrešamo društvo, ki bi skrbelo predvsem za samo sebi prepuščeno revno mladino. V naši revni Šiški je mnogo dece, ki ne ve, če bo vsek dan lahko kaj dala v usta pri kosilu, ki je slabo oblečena in stanuje v neprimernih stanovanjih. Znano je, da morajo nekateri družine z več otroci preživeti v eni sami neustrezni sobi. Ni čudno, da ta mladina, ki je največkrat prepuščena usodi in cesti, ko doraste, ali pa tudi že prej, zaide na kriva pota. Naša dolžnost je, da pomagamo tej zapušteni deci. Ta mladina, ki je sprejemljiva za dobro, naj se nekoč vključi v dostojno človeško družbo in naj se zaveda vseh svojih dolžnosti do naroda, države in družbe.

Naša naloga pa ne sme biti samo moralen pouk in navajanje k dobremu, mladino moramo gmotno podpirati, jo rešiti iz bede in pomanjkanja, kakor bo tudi moralno vzgojno delo moglo obroditi sadove. Najboljši sinovi našega naroda so prišli iz revnih družin. Ni potreben podpore samo tisti, ki vpije, da je revež in prosi za

podpro. Revščina se skriva dostikrat pod streho navidezno primerno preskrbljene družine, ki pa večji del meseca strada in trpi pomanjkanje. Take družine so najbolj potrebne naše pomoči. Društvo za zaščito in podporo revne dece v Šiški hoče v prvi vrsti pomagati takim družinam. Ustanovni občni zbor društva pa naj bo obenem najdostojnejša proslava tedna mladine.

Po nagovoru g. Tušarja je g. Bogomir Novak prečital društvena pravila. Po pojasnitvi navzočih udeležencev ustanovnega občnega zbora so bila pravila soglasno sprejeta. V prvi odbor novega dobrodelnega društva so bili izvoljeni pekovski mojster Ferdinand Tušar, šolski upravitelj v p. Avgust Korbar, tovarnar Milivoj Sajovic, tovarnar Josip Primožič, zasebni nametnečen Ivan Kalčič, zasebni uradnik Bogomir Novak in soproga mizarkega mojstra Olga Praprotnik. V nadzorstvo so bili izvoljeni Franc Blenc, Drago Rotar in Cimerman Milan. Za društveno zdravniko je bil izbran dr. Franc Ciber. Članarina je določena na 24 din letno, ustanovna pa znaša 500 din. Pri slučajnostih so se zborovalci pomenili, kako bo treba zbirati sredstva, da bo društvo lahko opravljal svojo plemenito nalogo. Društvo namerava že letos organizirati v poletju letovanje za revno šišensko deco.

Aretiran ženitveni slepar

Ljubljana, 27. maja. Delavec Nace Rojs, star 31 let, je dasi mlad po letih, star grešnik, ki je zakrivil že celo kopico grehov in tudi težjih zločinov. Knešel je po Štajerskem, vamljal po okoličini Maribora in ptujskem okraju, v okolici Celja, kjer je doma in zagrešil je tudi nekaj roparskih napadov. Za svoje grehe se je pokoril v mariborski jetnici in delal v prišlini delavnici v Stari Gradski, nekaj časa pa tudi v Lepoglavi. Iz prišline delavnice v Stari Gradski je prišel lani v juliju, pa je takoj zopet zašel na kriva pota. Ker je visok, čedno raščen in še dokaj ugleden, je bil v prvi vrsti zanimiv za ženske. Ženske žrtve in se počeli z ženitvenimi sleparji. Hodil je iz kraja v kraj, zlasti tja, kjer so bila za ženitev godna dekleta in se izdajal za lesnega trgovca, gostinčarja, mesarja, večposelnika itd. Premotil je mnogo deklet, ki jim je svedela obljubil zakon. Rojs pa ni iskal samo zabave, marveč v glavnem koristi. Znal je naivna dekleta tako pretenati, da so mu posojale denar. Predstavljal se je pod tujimi imeni in bil vedno zelo previden. Nedavno ga je zaneslo na Hrvaško, ko je popreje »obdelal« vso mariborsko, ptujsko, gornjegrajsko, kamniško, novomeško in ljubljansko okolico ter se ženil tudi po gorejskih vaseh.

Pred meseci se je seznanil nekeje v celjski okolici z mlajšim dekletom, ki ji je tudi izvalil večjo vsoto denarja, ko pa mu je povedala, da je noseča, je slepar bil izginil. Zepeljano deklo pa je po naključju zvedelo za njegovo pravo ime in ga ogradilo orožnikom. Orožniki so pričeli gojti iskati in so ga sedaj res izsledili v okolici Vitani. Ko je bil slepar, ki so ga ovedli v zapore okrognežni sodišča v Celju, slednjič za zamreženimi okni, so orožniki samo v celjski okolici ugotovili 14 primerov ženitvenih sleparij, ki jih je zagrešil Rojs pod najrazličnejšimi imeni. Pri njem so našli srebrno uro, ki jo je ukradel neki ženski v Nemčiji, kjer se je tudi oženil.

Rojs se je preživljal od julija lani do aretacije, samo z ženitvenimi sleparijami.

Iz Celja

— C Z binkoštnimi prazniki se pričinja letna planinska sezona. Sedaj so oskrbovane že vse planinske kočice: Aleksandrovi dom in Pliskernikovo zavetišče v Logarski dolini, Frischaufovi dom na Okrešlju in Kobekovi dom na Korošici. Mozirski kočica nad Mozirjem in Celjska kočica nad Celjem pričakujejo o praznikih mnogo izletnikov.

— Občni zbor JNS in OJNS za mesto Celje in za celjski srez. Občni zbor krajevnih organizacij JNS in OJNS za mesto Celje bo v petek 2. junija ob 20. v Celjskem domu. Na občnem zboru bo poročal senator dr. Albert Kramer. Sreska skupščina JNS in OJNS za celjski srez bo v nedeljo 11. junija ob 10. dopoldne v Celjskem domu. Na skupščini bo poročal senator g. Ivan Pucelj.

— C Slava 39. p. p. Na binkoštno nedeljo bo slavil 39. p. p. v Celju svojo slavo v spomin na zavzetje Črne po oddelkih celjskega polka v koroških bojih 1. 1919, torej ravno pred 20 leti. Ob 9.45 bo na dvorišču vojašnice kralja Petra pred spomenikom padlim koroškim junakom spominna svečanost, ob 10. bo obred rezanja slavskega kolača in katoliški obred ter govor poveljnika polka, nato pa bo na Dečkovem trgu vojaška parada. Svečanosti se bodo udeležili tudi koroški borci. Deputacija Legije koroških borcev iz Guštanja bo ob tej priliki izročila 39. p. p. zastavo, ki jo je imel junak Franjo Malga pred 20 leti v bojih na Koroškem. Popoldne bo na Glaziji vojaška zabava.

— C Istokova gimnazijka dijalka četa Mrkonjičevega stega skavtov v Celju bo razvila na binkoštno nedeljo ob 10. dopoldne na taboru v Levcu pri Celju svojo četno zastavo, ki ji bo kumovala ga. Anda Bavdkova. Ob 20. se bo začela istotam taborna zabava. Pot ob desnem bregu Savinje je markirana.

— C Zdravniško dežurno službo za člane OUZD v Celju bo imel na binkoštno nedeljo g. dr. Cerin na Glavnem trgu, v ponedeljek pa g. dr. Premščak na Cankarjevi cesti.

— C Koncert CPD. Celjsko pevsko društvo bo zaključilo 45. leto svojega uspešnega narodnega in kulturnega udejstvovanja s koncertom, ki bo v soboto 3. junija sveder v veliki dvorani Celjskega doma. Prvi del sporeda obsega 5 mešanih zborov in 3 samospoje odličnega slovenskega skladatelja in nakladnega povodja CPD An-

tona Lajovca, čigar 60-letnico bo društvo s tem počastilo. Drugi del sporeda obsega novejši pesmi skladateljev Adamiča, Delaka, Dobroniča, Prelovca, Savina, Tomca in Vodopivca za moški, ženski in mešani zbor. Vse te pesmi bodo ob tej priliki v Celju privrkat izvajane. Nekateri bodo doživele na tem koncertu celo krasno izvajanje, med njimi »Pomlad«, ki jo je uglasbil Zorko Prelovec malo pred svojo smrtjo ter jo posvetil spominu pokojnega skladatelja dr. Antona Schwaba in Celjskemu pevskemu društvu. Na koncertu bo sodelovala kot solistka gđ. Valči Heybalova, operna pevka iz Ljubljane. Vstopnice so v predprodaji v knjigarni K. Gorčarja vdove.

— C Samomor in smrtna nesreča. V četrtek popol. se je pognal 86-letni Edmund Oblak, železniški miloščinar in bivši hišni posestnik v Petrovčah, v obupu z mostu v Kasazah pri Petrovčah v naraslo Savinjo. Deroči valovi so ga odnesli in kmalu zakrili. V tem je stopil iz gostilne pri mostu Oblakov prijatelj, upokojeni železničar Michael Fabjan. Ko je videl, da se je Fabjan pognal v Savinjo, je kljub svarilom ljudi, ki so prihili k mostu, skočil za Oblakom da bi ga rešil. Pa tudi Fabjan je našel smrt v Savinji. Oblakovo truplo je obviselo na neki skali. Prepeljali so ga na Oblakov dom. Fabjanovega trupla pa še niso našli. Pri reševanju bi bil skoraj utonil tudi 75-letni posestnik Anton Brežnik, a so ga pravočasno rešili iz Savinje.

— C Dve nesreči. V sredo je padla 19letna šivilja Jospina Žurгова s Teharja na cesti s kolesa in si hudo poškodovala desno koleno. V neki gostilni v Vitanju je udaril 18-letni dmnar Maks Oprešnik iz Stenice pri Vitanju z roko po oknu in zdrobil šipo ter si močno porezal levo dlan. Ponorečenca se zdravita v celjski bolnici.

— C Šolski nastopi gojencev Glasbene Matice v Celju bodo v sredo 31. t. m. ter v četrtek 1. in petek 2. junija v Mestnem gledališču. Ti vsakoletni nastopi so med občinstvom zelo priljubljeni.

— C Nočno lekarniško službo ima od sobote 27. t. m. do vštete petka 2. junija lekarna »Pri križu« na Kralja Petra cesti.

Križanka									
1	2	3	4	5	6				
7		8							9
10	11		12				13		
14		15				16			
17			18			19			
20						21			
22				23		24			
25			26			27		28	
		29				30			
31									

Pomen besed

Vodovarnost: 1) župančičeva pesmitov, 8) glasbena nota, 10) osebnii zaimek, 12) zver, 13) osebni zaimek, 14) stavbni material, 16) številnik, 17) planet, 19) ena izmed treh božjih čednosti, 20) upor, 21) zlojed, 22) mesto v dunavski banovini, 24) osebni zaimek, 25) kem. znak za prvino, 26) duhovnik pri Srbih in Bolgarih, 28) površinska mera, 29) kvarta, 31) toplice v savski banovini.

Navpično: 2) Inicijale slovenskega pesnika, 3) planina v Srbiji (bivše bojišče), 4) egiptanska boginja, 5) huda jeza, 6) kvarta, 7) desni pritok Save, 9) bojišče za časa husitskih bojev, 11) češki pesnik, 13) staroslovanska boginja, 15) desni pritok Une, 16) pisana potrebščina, 18) predlog, 19) dva enaka soglasnika, 23) kralj bivše evropske države, 26) dvojica, 27) domači pič, 29) veznik, 30) kazalni zaimek.

Rešitev križanke, objavljene prejšnjo soboto

Vodovarnost: 1) Dubrovnik, 9) oreh, 10) Vega, 11) mag, 13) Kom, 14) Al (aluminij), 15) pek, 17) Ra, 18) zlot, 19) uk, 21) SOS, 22) tu, 24) Don, 26) lev, 27) asil, 29) Kola, 30) Velikovec.

Navpično: 1) Doma, 2) Ural, 3) Beg, 4) Rh (radij), 5) V V (Valentin Vodnik), 6) nek, 7) Igor, 8) Kama, 12) helot, 15) pes, 16) kos, 19) udav, 20) kosa, 22) tele, 23) Uvac, 25) Na, 26) kva, 28) A, 29) ka.

Boleznica

KOLENDAR

DANES: Sobota, 27. maja katoličani: Marija Magdalena
JUTRI: Nedelja, 28. maja katoličani: Binkošti, Vilma
POJUTRISNEM: Ponedeljek, 29. maja katoličani: Dana

DANASNE PRIREDITVE
KINO MATICA: Trije valčki
KINO UNION: Marionette (Benjamin Gilg)

KINO SLOGA: Tajni agent X — 9
KINO ŠISKA: Hajduk Janošik
KINO MOSTE: Beli jorgovan in Črna maska

DRŽAVNA MEŠČANSKA SOLA ZA BEZIGRADOM akademija ob 19. v telovadnici

PRIREDITVE V NEDELJO
KINEMATOGRAFI ISTI SPORED
UDRUZENJE DAVCNIH URAĐNIKOV: občni zbor ob 9. v veliki dvorani Kolo-dvorske restavracije

UMETNIŠKA RAZSTAVA FRANCA KRAJLA v Jakopičevem paviljonu

PRIREDITVE NA PRAZNIK
KINEMATOGRAFI ISTI SPORED
ZVEZA STROJNIKOV, STROJEVODJ IN KURJACEV izredni vsedravnj kongres ob 9. v veliki dvorani Delavske zbornice

DEŽURNE LEKARNE
SOBOTA, NEDELJA: Dr. Kmet, Tyrševa cesta 43, Trnkozcy ded., Mestni trg 4, Ustar, Senčurbova ulica 7.
PONEDELJEK: Mr. Bakarčič, Sv. Jakoba trg 9, Ramor, Miklošičeva cesta 20, Murmayer, Sv. Petra cesta 78.

MESTNO DEŽURNO ZDRAV. SLUŽBO bo opravljal od soboto ob 8. ure zvečer do ponedeljka ob 8. ure zjutraj mestni zdravnik dr. Ciber Fran, Srbska ul. št. 7/L, telefon št. 36-41. V ponedeljek ob 8. ure zjutraj do torka ob 8. ure zjutraj pa mestni zdravnik dr. Logar Ivan, Kne zova ul. 34/L, telefon št. 41-52.

Ozpod sita

Tam nekeje na Gorenjskem se je zgodilo. Kralja zaenkrat nočemo imenovati, pač ga bomo pa imenovali, če bi se kaj takega pojavilo. Naš naročnik je prišel plačat po položnici naročnino za »Slovenski Narod«. Mislimo, da nikogar ne briga, na kateri list je človek naročen. To je privatna zadeva vsakega človeka in nihče nima pravice vmešavati se v to. Toda našemu naročniku se je zgodilo nekaj, kar pomeni kričevo kršitev tega samo ob sebi razumljivega načela. Oseba ženskega spola, ki je sprejemala po poštni položnici denar, je blagovolila izjaviti našemu naročniku, da bi bilo bolje, če bi vrnil ta denar proč.

Kadovedni smo, kako pojmuje dotična oseba ženskega spola svoje službene dolžnosti. Najbrž misli, da spada med nje tudi presojanje dnevnega tiska in morda celo vplivanje na ljudi, na katere liste naj se naroče. Priznamo, da je to zelo široko pojmovana službena dolžnost. Drugo vprašanje je, če je to priporočljivo in v obeh predstojnikov pravilno. Zaenkrat samo toliko, ker upamo, da bo zadostovalo.

Iz Kranja

M. KRAŠOVEC
TRGOVINA S KOLESNI NA »BEKSELNU«

Zaloga francoskih koles in delov
DELAVNICA
za vulkanizacijo gum

V KRANJU OBIŠČITE
Hotel »Stara pošta«
kavarna — restavracija
tajske sobe

Na binkoštno nedeljo otvoritev prenovljenega vrta s koncertom!
Začetek ob 17. uri.

— Produkcija Glasbene šole. Javna produkcija gojencev Glasbene šole bo v četrtek 1. junija ob 20. uri v gimnazijski telovadnici. Nastopijo gojenci klavirske in violinske oddelka ter šolski godalni orkester pod vodstvom g. P. Liparja.

— Sokolsko društvo Kovor razvije na binkoštno nedeljo 28. maja društveni prapor obenem pa bo tudi društveni telovadni nastop. Ob pol 14. uri bo sprejem gostov na kolodvoru v Križah, ob 14. uri bo razvitej potpora, ob 16. telovadni nastop. Sodeluje godba I. planinskega polka iz Škofje Loke. V slučaju dežja se prireditve preloži na ponedeljek 29. t. m.

— Posetite Prešernovo koč na Stolu. Koča bo od 27. maja dalje stalno odprta in oskrbovana. Za binkoštno praznike obiščite postojanko kranjske podružnice SPD in nepriljeno podprite podružnico, ki je žrtvovala ogromne vsote za zgraditev novega Valvazorjevega doma na Stolu, ki je ena najudobnejših planinskih postojank pri nas.

Naše gledališče

DRAMA

Začetek ob 20. uri
Sobota, 27. maja: Žene na Niskavuoriju. Izven. Globoko znižane cene od 14 din navzdol
Nedelja, 28. maja: Velika skušnjava. Izven. Znižane cene od 20 din navzdol
Ponedeljek, 29. maja: Utopljenca. Izven. Znižane cene od 20 din navzdol
Torek, 30. maja: zaprto

OPERA

Začetek ob 20. uri
Sobota, 27. maja: Štirje grobljani. Red B
Nedelja, 28. maja: ob 15. uri: Pod to goro zeleno. Izven. Globoko znižane cene od 24 din navzdol. Ob 20. uri: Evgenij Onegin. Izven. Gostovanje Kolacia. Cene znižane
Ponedeljek, 29. maja: Vse za šalo. Izven. Znižane cene od 30 din navzdol
Torek, 30. maja: zaprto

Svetovni tenorist BENJAMIN GIGLI

poje
izbrane najlepše arije iz glasbene
literature v svojem najnovijem
filmu

Kino Union — tel. 22-21

MARIONETE

V GLAVNI VLOGI TEGA FILMA POKAŽE GIGLI ZOPET ONO ČUSTVENO IGRO, S KATERO SI JE POLEG SVOJEGA
PETJA, PRIDOBIL TOLIKO SIMPATIJ, ZA ZDRAV IN PRISRČEN HUMOR PA SKREBU NAJBOLJŠI KOMIKI!
THEO LINGEN, PAUL KEMP, LUCIE ENGLISH in RICHARD ROMANOVSKY



NAJRAZKOŠNEJŠI
FRANCOSKI

GLASBENI VELEFILM

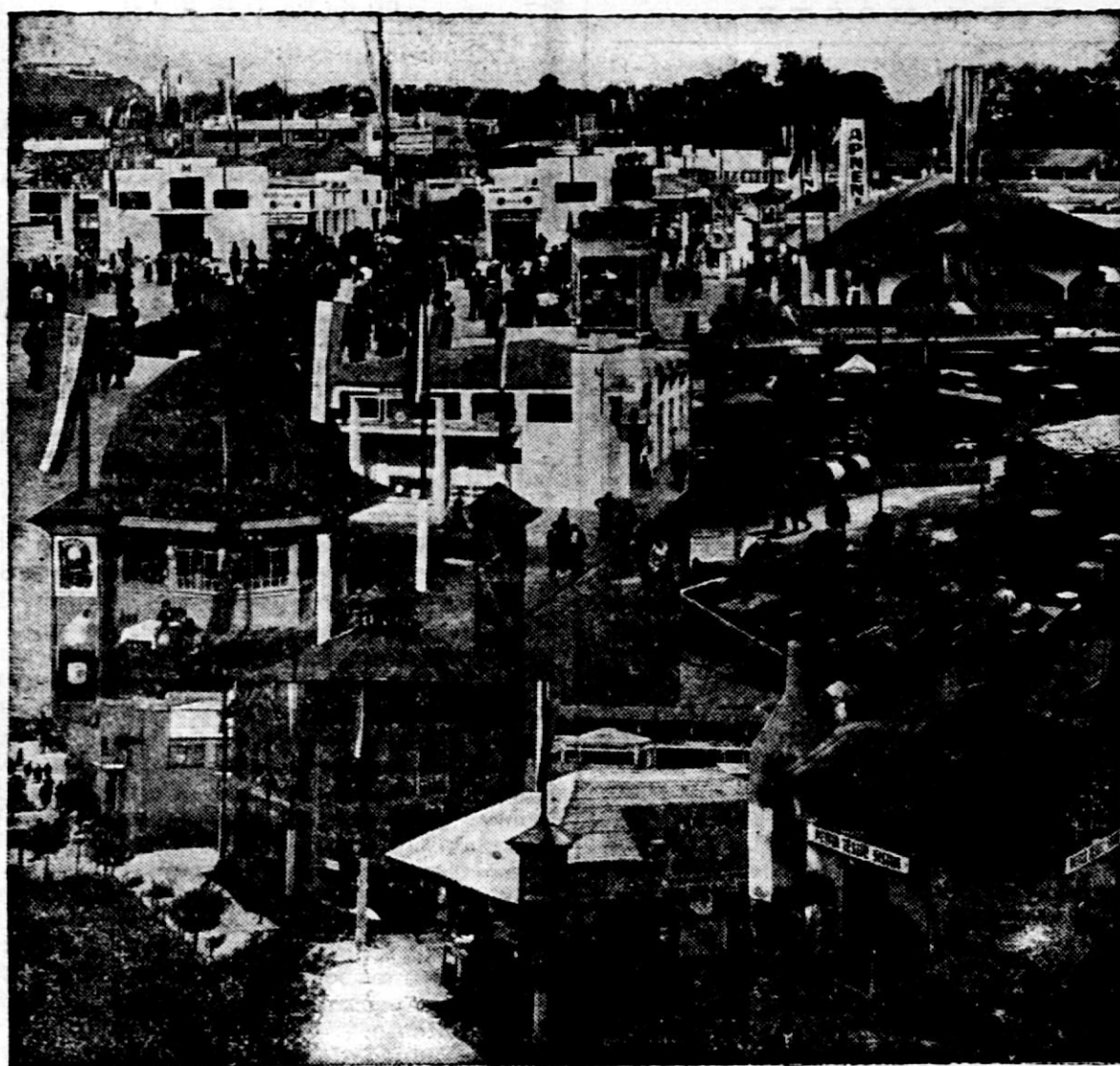
V nedeljo in na praznik:
10.30, 15., 17., 19., 21. uri

TRIJE VALČKI

Carobna opereta nesmrtnih melodij Johanna Straussa starejšega, Johanna
Straussa mlajšega in Oscarja Straussa. V gl. vlogah: Yvonne Printemps
in Pierre Fresnay. — Ta film je najboljši glasbeni užitek za vsakega!

Kako bo pa letos na velesejmu?

Zopet bomo videli na njem mnogo lepega, zanimivega in poučnega — Pripravlja se več
posebnih razstav



Ljubljana, 27. maja.

Prav lep in živ bo naš letošnji velesejem od 3. do 12. junija. Razstavniki prostori so že zdavnaj vsi zasedeni, na sejmišču pripravljajo pravo mobilizacijo trgovine in industrije. Z vseh strani prihajajo pošiljke, voz za vozom se vrsti in jih dovažajo na sejmišče. Skoraj ga ne bo izdelka, ki ne bi bil razstavljen, sodelovalo pa bo tudi inozemstvo, predvsem s proizvodov, ki jih doma ne izdelujemo ali pa se ne v zadostni množini. Sejmišče je mesec dni pred začetkom in mesec dni po zaključku velesejma carine prosto skladišče za vse inozemsko blago, ki prihaja v Ljubljano in je namenjeno za razstavo. Zato posluje na velesejmu carinski oddelek, ki ima isti delokrog, kot je delokrog carinarnice, ki ji pripada, in ta carinski oddelek opravlja vse ekspedicije inozemskega blaga za velesejem. Dan za dnem prihajajo iz inozemstva celi vagoni blaga in carinski oddelek ima polne roke dela, da obvlada posel. To bo torej splošni ali trgovski del letošnje velesejmske prireditve.

Imeli pa bomo še nekaj posebnih razstav. »Pregled slovenskih narodnih ženskih izdelkov« bodo podale naše gospodinjice. Požrtvovalne članice in prijateljice Splošnega ženskega društva in Zveze gospodinj v Ljubljani prirejajo to razstavo. Se preden so nastopili, malodane za ves kulturni svet, težki in skrbilni časi, se je porodila v slovenskem žensstvu zamisel, da priredi vseslovensko razstavo narodnih ženskih izdelkov in noš v sru Slovenije v Ljubljani. Delu, ki so ga izvrševale pridne roke naših prababic, meščank in vaštan, veezinam in sploh umetnostnim izdelkom, ki so v preteklosti krasiли naše kmetijske in mestne domove, hočejo naše gospo-

dinje dati zopet tisto ugledno mesto, ki ga zaslužijo. Zamisel naših gospodinj je zelo posrečena. Sedaj ko so časi nadvse resni, je tembolj potrebno, da dvigamo narodno zavest tudi s prireditvami, ki naj očitujejo vseslovensko povezanost in skupnost. K tej skupnosti naj vsakdo pripomore po svojih močeh in svoji dobri volji. Naj nas ne veže samo pesem, glasba, slovstvo, umetnost, z najtesnejšimi vezmi nas lahko poveže tudi narodna vezenina, narodno ročno delo, ki je bilo in ostane najbolj živ izraz narodovega mišljenja, čustvovanja in neusahljive ljudske domišljije. Poleg slovenskih, hrvaških in srbskih narodnih umetnostnih del, bodo predložene tudi narodne vezenine, čipke, tkanine, preproge in noše drugih slovenskih narodov. Prvi svetovni krojaški ateljeji v Parizu, Londonu, Berlinu in v Ameriki znajo krasno in učinkovito uporabljati jugoslovanske, bolgarske, češke in slovaške narodne motive in čipke za sestavljanje novih, občudovanja vzbujajočih dnevnih in večernih oblek, plaščev in drugega. Da so to bogastvo in čudovito harmonijo barv, oblik in raznih tehnik prave ustvarilce roke preproste slovske kmečke žene, to navadno zamočile. Razstava nam vzbuja med ljudstvom, zlasti med žensstvom, zopet ljubezen do vsega pristno narodnega blaga, poda naj šolam pobudo za vse bolj poglobljeno in razširjeno izdelovanje ročnih del po narodnih slovenskih, hrvaških, srbskih in obče slovenskih motivih in poda naj inicijativo za ustvaritev nove panoge ženske domače obrti, katere izdelke tako zelo pogrešajo v naših tujskoprometnih krajih. Obiskovalce te razstave bo sprejel velik, pester venec naših žena in deklet v narodnih nošah vseh slovenskih narodov.

Komite tehničnega dela v Ljubljani, v katerem so včlanjene vse tehnične stro-

kovne organizacije, pripravlja razstavo o pasivni obrambi prebivalstva za slučaj bombnega ali plinskega napada iz zraka. Razstava bo podala osnovne smernice o splošnih in tehničnih zaščitnih merah v zgradbah in izven njih za slučaj napada iz zraka, o zgradnji primernih zasilnih in stalnih zaklonišč ter o drugih varnostnih in zaščitnih ukrepih. Vprašanje pasivne obrambe je v današnjem mednarodnem položaju zelo važno. Zaradi tega je ta razstava zelo aktualna in bo gotovo deležna velike pozornosti najširših plasti naroda.

Turizem je v narodnem gospodarstvu Slovenije tako važna postavka, da mu je treba povsod in ob vsaki priliki posvečati prav posebno skrb. Tujskoprometna zveza v Ljubljani je na naših velesejnih že večkrat sodelovala v tej ali oni obliki pri propagandi našega receptivnega turizma. Velesejem je za take razstave izredno prikladen, saj gre mimo razstavnega prostora nešteto obiskovalcev, domačin in iz bližnje okolice, v izredno velikem številu pa tudi iz inozemstva. Zato bosta tudi letos vabili k obisku lepe Slovenije in propagirali njeno lepoto ter udobnost in urejenost njenih gostišč.

Vseobča borba naših mest in letoviških krajev za čimvečji tujski promet je razgibala tudi dolensko metropolo, ki bo letos na velesejmu napravila propagando za obisk svojih krasnih krajev pod Gorjanci in ob zeleni Krki. Lepi so ti kraji, toda žal še vse premalo poznani med širnim svetom in zaradi tega tudi še vse premalo obiskovani. Razstava bo prirejena v pristni dolenski hiši in bo podala vso pokrajino od strahinjskega trškogorskega gorja s središčem Novim mestom tja do Trdinovih bajnih Gorjancev, do Doline gradov.

Razstava pohištva in stanovanjske opreme bo zavzela velik oddelek. Pohištvene razstave na našem velesejmu so že tako ukoreninjene, da jih pozna že vsa Jugoslavija. Iz vseh predelov države prihajajo kupci, da na podlagi razstavljenih garnitur izbirajo in naročajo po svojem okusu in imovinskih razmerah. Morda boste tudi vi zamenjali svoje pohištvo z novim, moderne linije, pri katerih so vzeti v ožir vsi praktični momenti.

Tobačni monopol kraljevine Jugoslavije se bo tudi letos predstavljal na velesejmu s lastno razstavo, ki bo, zgrajena po čisto svojevrstnem načrtu, elegantna in zanimiva.

Avtomobil ni več luksuz. To nam priča že mali izlet delavnega dne v okolico Ljubljane. Na slabih in boljših cestah srečujemo že prilično število osebnih avtomobilov, za volanom pa vidimo zastopnike najrazličnejših poklicev, ki hite po svojem poslu. Cena avtomobilu se je zadnjih deset let znižala že za več kot polovico. Kljub temu pa avtomobilizem še zdaleka ni tako razvit kot v sosednjih, tudi malih državah. Treba je smotne propagande za avtomobilizem in temu služijo avtomobilske razstave na Ljubljanskem velesejmu, ki jo bomo imeli tudi letos. Ta razstava bo zavzemala preko 1.500 m² razstavnega prostora in nudila osebnosti in tovrstne avtomobile, avtobuse in motorna kolesa najboljših svetovnih znamk.

In še nekaj! Na velesejmu bomo letos videli tudi delo potapljačev vojne mornarice v 4 m globokem bazenu, kar bo marsikoga zanimalo.

Tako bo naš letošnji velesejem res prav lep in živ in ogled se bo vsakemu izplačal.

korativne namene, v gospodinjstvu itd. Posebno presenečenje je budilo lepo pohištvo iz aluminija in za marsikoga je bilo tudi odkritje, kako velike prednosti ima litina jekla in aluminija pri uporabi za električne daljnovidne. Elektrovodi iz jekleno-aluminijaste žice so mnogo lažji in odpornejši od bakrenih, kar je izrednega pomena za elektrifikacijo. Nosilnih stebrov pri daljnovidih je treba znatno manj in sploh lahko ogromno prihranijo v primeri z uporabo bakrenih daljnovidov. Zato je pa tudi zadnja leta produkcija žice iz litine jekla in aluminija silno narasla. O pomenu aluminija za letalstvo pa ni treba govoriti še posebej. Opozoriti smo hoteli le, kako veliko pozornost posveča Francija industriji aluminija, kar bi nas naj poučilo, kakšne zaklade ima naša država v svojih ležiščih boksita.

Upamo, da se je od teh francoskih filmov marsikdo mnogo naučil; potrebno bi bilo zlasti, da bi jih videli gospodje, ki so dolžni zanimati se za napredek v naši državi.

ANGLESKO PLATNO IN SVILA
V NAJVEČJI IZBIRI

IVAN AVŠIČ

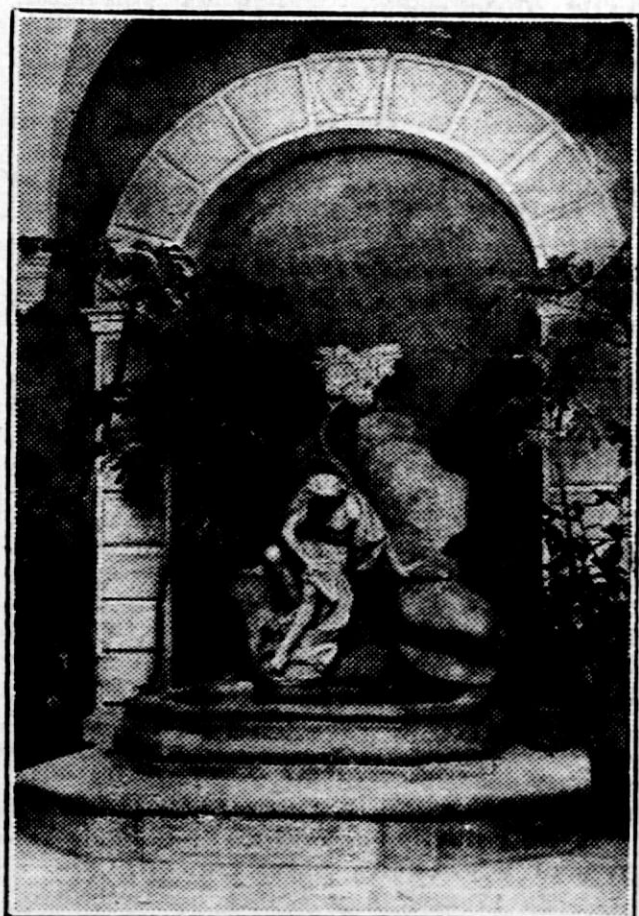
LJUBLJANA, PREŠERNOVA UL.

Dragocen okras mestne hiše

S stopnišča bokalskega gradu se je preselil pod arkade
magistrata čudovit drugi Robbov vodnjak

Ljubljana, 27. maja.
Leta 1718. zgrajena mestna hiša Ljubljane je zaradi svojega z arkadami in grafično okrašena dvorišča najzlahtnejši dragulj baročne Ljubljane. Njen višek je brez dvoma prekrasni vodnjak v Ljubljani udomačenega italijanskega kiparja Francesca Robba, ki je kot zet domačega kiparja Mislje postal tudi ljubljanski meščan. Okrog tega čudovitega vodnjaka so grupirana najlepša poslopja stare Ljubljane s škofijo, stolnico, rotovžem in drugimi bogatimi meščanskimi domovi.

Pred magistratom je torej najlepše delo najslavnejšega kiparja, kar jih je delovalo v našem mestu. Na rotovžu je pa v prvem nadstropju ohranjen njegov doprni kip cesarja Karla VI., ki je leta 1728. obiskal Ljubljano. Ljubljanci so za njegov sprejem postavili mogočen slavolok po načrtih mojstra Robbe. Ta slavolok je bil okrašen s kiparskimi deli in tudi s slikami, a osrednja figura slavoloka je bil doprni kip Karla VI., ki ga občudujemo pred veliko magistratno zbornico. Nad podobico cesarja je na slavoloku plaval velik leseni dvoglavi orel s cesarjevim monogramom »C. VI.« na prsih. Tega orla so pozneje Ljubljanci obesili na pročelje mestne hiše, od koder se je ob prevratu umaknil kot umetnina in zgodovinski spomenik pod arkade rotovškega dvorišča. Tako so nam ljubljanski mestni očetje ohranili s tega slavoloka dva kipa v mestni hiši, a dva druga kipa so postavili na pročelje cerkve sv. Florijana. Oba svetnika spominjata na ime cesarja in predstavljata Karla Velikega in Karla Boromejskega. Orel in ta svetnika seveda nista lastnoročno delo Robbovo, pač so pa ti dekorativni kipi izdelani v njegovi delavnici.



Vodnjak pred rotovžem in doprni kip Karla VI. na magistratu sta v Ljubljani edina dva kipa mojstra Robbe, ki ne spadata v cerkevno umetnost, saj sploh nismo poznali drugih Robbovih del posvetne vsebine in so torej njegova posvetna dela le izjeme. In ljubljansko županstvo je bilo tako srečno, da je k tema dvema izjemama moglo dodati še tretje delo in z njim oplešati krasno dvorišče mestne hiše.

S stopnišča bokalskega gradu se je namreč pravkar preselil pod arkade magistrata čudovit drugi Robbov vodnjak.

Izpod pečin in skal curja studenček v plitko, plemenito oblikovano kotanjo. Pod drevesom sedi na skali nežni Narcis in si ogleduje svoj lepi obraz v zrcalu tolmuna. Kakor vemo iz mitologije, se je nežni Narcis pri občudovanju svoje podobe zaljubil v samega sebe.

Lepotec se ne more nagledati svojega idealno lepega obličja in se danes zamaknjenostimi v zrcalo vodne gladine.

Deška figura Narcisa je v polovici naravni velikosti izklesana iz zlahtnega bellega marmorja, ki je iz okolice Beljaka ali

Dve domačiji pogoreli

Brežice, 25. maja

V petek ponoči je zdrnil vaščane v Dolenji vasi in sosednih vaseh gasilski rog, ki je naznanil, da je v Dolenji vasi objel požar dve domačiji. Požrtvovalni in marljivi gasilci iz Dolenje vasi, Zakota, Dečnih sel in Vidma so kmalu prihiteli na pomoč. Ogenj se je najprej pojavil v listnjaku gospodarskega poslopja Cerjak Terezije, posestnice v Dolenji vasi pri Vidmu. Ta listnjak je bil na koncu poslopja za banovinsko cesto Dolenja vas—Videm. Iz listnjaka je švignil plamen na strop, kjer je bila slama, nakar se je vnelo vse Cerjakovo poslopje. Poslopje je bilo leseno, dolgo 30 m ter je obstojalo iz dveh kolarnic, poda, srambe za orodje, živinskega hleva in listnjaka, ter je bilo krito s slamo. Vse poslopje je kljub takojšnjemu gašenju domačinov in gasilcev pogorelo do tal, razen tega pa še dosti poljskega orodja, 2 voza in 2 glavi goveje živine. Cerjakova je tako utrpela škodo preko din 50.000, dočim je bila zavarovana le za din 10.000.

Od Cerjakovega gospodarskega poslopja se je razširil ogenj na sosednjo s slamo krito hišo posestnice Lapuh Marije. Ta hiša je bila dolga okoli 12 m in je zgorela streha in leseno ogrodje tako, da je ostal le zid. Od hiše se je vnelo še v neposredni bližini stoječe s slamo krito gospodarsko poslopje Lapuhove, ki je obstojalo iz svinjaka, hleva, živinskega hleva, poda in dveh kolarnic. To poslopje je pogorelo do tal in je Lapuhova oškodovana za najmanj din 50 tisoč, med tem, ko je bila zavarovana le za din 17.000.

ANGLESKO PLATNO IN SVILA
V NAJVEČJI IZBIRI

IVAN AVŠIČ

LJUBLJANA, PREŠERNOVA UL.

Dragocen okras mestne hiše

S stopnišča bokalskega gradu se je preselil pod arkade
magistrata čudovit drugi Robbov vodnjak

Ljubljana, 27. maja.
Leta 1718. zgrajena mestna hiša Ljubljane je zaradi svojega z arkadami in grafično okrašena dvorišča najzlahtnejši dragulj baročne Ljubljane. Njen višek je brez dvoma prekrasni vodnjak v Ljubljani udomačenega italijanskega kiparja Francesca Robba, ki je kot zet domačega kiparja Mislje postal tudi ljubljanski meščan. Okrog tega čudovitega vodnjaka so grupirana najlepša poslopja stare Ljubljane s škofijo, stolnico, rotovžem in drugimi bogatimi meščanskimi domovi.

Pred magistratom je torej najlepše delo najslavnejšega kiparja, kar jih je delovalo v našem mestu. Na rotovžu je pa v prvem nadstropju ohranjen njegov doprni kip cesarja Karla VI., ki je leta 1728. obiskal Ljubljano. Ljubljanci so za njegov sprejem postavili mogočen slavolok po načrtih mojstra Robbe. Ta slavolok je bil okrašen s kiparskimi deli in tudi s slikami, a osrednja figura slavoloka je bil doprni kip Karla VI., ki ga občudujemo pred veliko magistratno zbornico. Nad podobico cesarja je na slavoloku plaval velik leseni dvoglavi orel s cesarjevim monogramom »C. VI.« na prsih. Tega orla so pozneje Ljubljanci obesili na pročelje mestne hiše, od koder se je ob prevratu umaknil kot umetnina in zgodovinski spomenik pod arkade rotovškega dvorišča. Tako so nam ljubljanski mestni očetje ohranili s tega slavoloka dva kipa v mestni hiši, a dva druga kipa so postavili na pročelje cerkve sv. Florijana. Oba svetnika spominjata na ime cesarja in predstavljata Karla Velikega in Karla Boromejskega. Orel in ta svetnika seveda nista lastnoročno delo Robbovo, pač so pa ti dekorativni kipi izdelani v njegovi delavnici.

Mestna hiša ljubljanska torej sedaj združuje vsa znana posvetna dela tega največjega kiparja stare Ljubljane. Postala je zakladnica bogatih spominov in lepota, da z vedno večjo močjo privlačuje domačina in tujca.

Minister iz Ljubljane

Krško, 26. maja

Povsod na svetu najdemo ljudi, katerih načelo je živeti na lahek in tuj način, izrabljati ljudsko lahkovnost in dobrotljivost. Tak primer smo imeli pred kratkim, ko je neznanca izvabila od poštne uradnice Markovičeve na Vidmu tisočak, sedaj pa imamo zopet zanimivo dogodivščino nemškega žida Markusa Komerja, ki se je nastanil v Leskovcu pri Krškem, dokler ne dobi potrebnih dokumentov za pot v Ameriko.

V nedeljo pa se je ustavil pred hišo, kjer imenovani stanuje, avto, iz katerega je izstopil čedno oblečen moški, dočim sta druga dva moška ostala v avtomobilu. Zgledalo se je pri gospodinj in povprašal po Markusu. Ko je slednji prišel, ga je neznanec povabil na stran in se mu predstavil za ministra iz Ljubljane, ki je prišel nalašč k njemu, ker nima dovoljenja za bivanje v naši državi, katero mora takoj zapustiti in sicer, da se bo odpeljal kar sedaj z njim. Seveda se je Markus branil, nakar mu je neznanec mišestno odgovoril, da mu dovoli do nadaljnega bivanja v tem kraju, če mu plača 300 din in 25 din za potne stroške. To popuščanje kakor tudi neznančovo vedenje, pa se je zdelo Markusu še bolj sumljivo in je tudi ta predlog odklonil. Neznanec bi se bil zadovoljil tudi samo z 25 din za potne stroške, katerih sicer ni dobil od Markusa, pač pa od gospodinj.

Neznanec se je potem vrnil k avtomobilu in so se vsi trije odpeljali na kolodvor oddaljen od poštodanskega vlakom proti Zagrebu. Vsi trije so govorili hrvaško, poznali pa so morali dobro Markusove razmere, ker so se pripeljali naravnost do njega, ne da bi po njem vpraševali. Izsiljevalcem je zandarmerija že na sledu, kajti izkazalo se je, da gre baje za nekega diplomatskega uradnika v Zagrebu, ki je bil pa radi prevar odpuščen. Slednji je že januarja izjavil od Markusa 1000 din, da bi mu pribavil potni list za Ameriko, kamor je Markus namenjen. Moral bi bil pa prinesti 2000 din, da bi ga dobil takoj. 1000 dinarjev je Markus res plačal, potnega lista pa še do danes ni dobil ter ga tudi ne bo, ker je sedaj spoznal, da je neznanec, ki ga je obiskal v Leskovcu in dotični uradnik ena in ista oseba. Neznanec pa ga je pred odhodom še povabil, naj se zgleda v Zagrebu te dni in sicer da ga bo čakal na kolodvoru v sivem plašču. Upajmo, da ga bodo kmalu prišli in eksperimentalno kaznovati, kajti tako ale-prije so govorile že preveč pogosto.

Francoski dokumentarni filmi

Filmske reportaže o velikih javnih delih in industriji
aluminija v Franciji

Ljubljana, 27. maja.

Snoči smo videli v kinu Union francoske filmske reportaže o velikih javnih delih in industriji aluminija v Franciji in o njeni industriji aluminija. Ti filmi so bili dokumentarnega značaja, kar pomeni, da imajo trajnejšo vrednost. Dokumentarni filmi so za vsako državo, ki jih izdeluje, najboljša propaganda, čeprav to ni njihov glavni namen; predvsem so poučni in služijo poglobitvi splošne izobrazbe ljudi. Samo po sebi se pa razume, da takšni filmi, zlasti tako dobri, kakršni so bili snoči pri nas na sporedu, bude in krepe nacionalno zavest naroda, ki se lahko ponaša z velikimi civilizacijskimi pridobitvami. Mi se pa ob takšnih filmskih reportažah zavemo še bolj svoje revščine in zaostalosti. Tudi to je potrebno in že zaradi tega moramo biti hvaležni Društvu za ceste in Francoskemu inštitutu, da sta nam omogočila (celo brezplačen) ogled filmov. Obisk je bil zelo lep, razveseljujoč je pa zlasti, da se je večina gledalcev zbrala iz zanimanja za stvar, ne pa morda zaradi zabave. Posebno mnogo je bilo mladine, ki se zanima za tehniko, pa tudi številni inženjerji, tehnični strokovnjaki in prijatelji Francije.

Čeprav so filmi že nekaj let stari, vendar še niso zastareli ter so še vedno poučni in aktualni. Francozi ne zataje svojega umetnostnega čuta tudi pri takšnih, strokovnih filmih ter tudi pri njih gledajo zelo na estetično stran. To je bilo očito

v godbi, fotografiji in celotni priredbi. Ker so pa bili filmi tudi zelo nazorni, da jih je lahko razumel sleherni laik, četudi ni mogel dovolj slediti razlagi, lahko rečemo, da v marsičem celo prekašajo najboljšo nemške filme te vrste.

Najprej smo videli graditev modernih cest. Ta film se je zdel morda marsikomu prekratek; vendar več skoraj niso mogli pokazati, kar bi naj zanimalo tudi laika. Prikazani so bili trije najobčnejši načini sodobne graditve ter tlakovanja cest; izdelave cestišča z asfaltno bitumensko emulzijo, betoniranje tlaka in tlakovanje s kamnitimi kockami. Vsi ti načini tlakovanja cest so zdaj že precej znani tudi pri nas, najbolj pa najnavadnejši način, tlakovanje s kamnitimi kockami. Najmanj je znana površinska obdelava cestišča z bitumenom, ki je prav za prav način asfaltiranja. Nekaj krajših cest je pa tudi že pri nas moderniziranih na ta način. Seveda pri nas ne delamo v tako velikem obsegu ter se ne poslužujemo tudi v tolikšni meri strojev. Stroji za škropljenje bitumenske emulzije in za posipanje kamnitega drobljenca so še tudi manj znani pri nas in menda se jih še nihče ne poslužuje. Za tako mala cestna dela si podjetja seveda ne morejo nabavljati izredno dragih strojev, saj so dostej pri nas utrjevali s bitumenom ceste, največ le po nekaj km dolge. Nekoliko bolj znano je pa med laiki betoniranje betonskih cestišč s stroji, tako

zvanim vibratorjem ali finisherjem. Ker na ta način betonirajo gorenjsko cesto. Seveda pa pri nas ne uporabljajo tako velikih strojev, kakršne smo videli v filmu, ker se ti stroji tudi ravno po širini cestišča. — V filmu smo pa videli tudi graditev novih cest, za kar se v Franciji poslužujejo pri večjih zemeljskih delih velikih lopat (bagrov), traktorjev, vlakov itd. Posebno zanimiv je bil prikaz cestnih del na alpski cesti, delno na zasneženem terenu.

Pravo presenečenje je pa bil za marsikoga, tudi za strokovnjaka, drugi film, ki ga je izdelal J. C. Bernard in ki je bil najrajen l. 1937 z državno nagrado. Prikazal nam je graditev ogromnega jezusa in hidrocentrale, pri čemer nismo le občudovali velikega tehničnega dela, ki je bilo izvrstno organizirano, temveč tudi posebno lepe slike narave. Skoraj najbolj zanimiv je pa bil film (ki je bil tudi najdaljši) o francoski industriji aluminija. Film prikazuje pridobivanje boksita, ki je tako dragocena ruda in ki je ima zlasti mnogo naša država (v Dalmaciji), predelavo boksita v aluminij (elektrolitično pridobivanje aluminija; tudi pri nas že pridobivamo na ta način aluminij), predelovanje ter uporabo te izredno koristne in uporabne kovine v industrijski predelavi, končno pa še prikaz, v kakšne namene dandanes že vse uporabljajo aluminij in njegove prednosti pred nekaterimi drugimi kovinami. Francozi uporabljajo aluminij in njegove prednosti pred nekaterimi drugimi kovinami, Francozi uporabljajo aluminij ne le v letalski, ladjedelniški in elektrotehniški industriji, temveč tudi v stavbarstvu, v pohištveni industriji, v arhitekturi, pa de-

DNEVNE VESTI

— Diplomirani so bili na pravni fakulteti univerze v Ljubljani gg. Anton Arhar iz Cerknice, Anton Jelenko iz Ljubljane in Ludvik Pegan iz Dev. Mar. v Polju. Čestitamo!

— Obični zbor Zveze advokatskih zbornic. Jutri dopoldne se prične v Zagrebu občni zbor Zveze advokatskih zbornic. Njen sedež je bil letos v Zagrebu in predsednik Zveze je predsednik zagrebske advokatske zbornice dr. Ivo Polić. Letos 1. januarja je bilo v naši državi 2967 advokatov in sicer v Ljubljani 296, v Sarajevu 178, v Skoplju 180, v Splitu 152, v Novem Sadu 604, v Zagrebu 820, Beograd 708 in v Podgorici 29. Advokatskih pripravnikov je bilo v Ljubljani 124, v Sarajevu 49, v Skoplju 62, v Splitu 50, v Novem Sadu 381, v Beogradu 364 in v Podgorici 9.

— Avtomobilska razstava na letošnjem pomladanskem velesejmu od 3. do 12. junija bo štela približno 150 osebnih voz, 30 tovornih avtomobilov, šasij in omnibusov, 80 motornih koles in več sto koles. Zastopanih bo 42 znamk, od najmanjših do najbolj luksuznih avtomobilov, motornih koles bo 14 znamk s kakimi 80 modeli, od malih bencijev do ogromnih strojev. Kolesa bodo zastopana s kakimi 20 znamkami. Ta razstava bo nudila vsakomur najpopolnejši izbor.

— Rezervni podoficirji! Ker je banska uprava dravske banovine s odlokom št. 14.924.2 od 22. maja t. l. odobrila pravila »Udruženja rezervnih podoficirjev« krajevine Jugoslavije pododbor Ljubljane, se za 31. maja ob 20. uri v stranski sobi gostilne »Mrak« Cesta 29. oktobra

poslužiti. Za stroške dopisovanja je priložiti din 3.— za ljubljanske člane, za ostale din 4.50 v znakah.

— Najbolje trupa Vrhovnega Javne k. Mest. Včeraj opoldne je zagledal Franc Trtnik iz Most v vrhu ob bregu Ljubljanske pod hrib št. 124 otroško truplo. Trtnik je takoj opozoril druge ljudi in se so potegnili truplo v vodo, so spoznali v njem pomorščaka Vrhovnega Javne k. Mest. edna sedarja Ernesta Vrhovca z Zaloge ceste, ki je pred tremi dnevi utonil v Ljubljani s čisto sestrico Erno. K. Ljubljani je prišla policijska komisija, v kateri sta bila zdravnik dr. Lužar ter dežurni uradnik g. Kette. Po komisijem ogledu so otrokovo truplo prenesli domov in ga položili na mrtvaški oster. Breg Ljubljanske so včeraj natančno preiskali, da bi našli še truplo pomorščaka Erne, pa je bilo vse iskanje zaman.

— »Jugoslovi« je prevzel angleški kapital? Po nekaterih vestih je prešlo podjetje »Jugoslovi«, največja tekstilna tovarna v Kranju, v roke angleškega kapitala, hkrati s podjetjem »Beograjska« tekstilna industrija v Beogradu. Beograjske in kranjske tovarne so pripadle češkoslovaškemu koncernu. Delničar, ki je imel večino delnic obeh podjetij, jih je baje prodal neki angleški finančni družbi.

— Dubrovačka plovidba a. d. Dubrovnik. Redne brze in turistične proge na Jadranu s Sušaka, iz Benetk in Splita za Šibenik, Hvar, Makarsko, Korčulo, Dubrovnik, Herceg Novi, Kotor in Budva s luksuznim parobrodom »Kralj Aleksander I.«, »Kumanovo« in »Dedinje«. Informacije in brezplačni prospekti v vseh uradih Putnika. 270.—n.

— Vreme. Vremenska napoved pravi, da bo večina oblačno vreme, ponekod manjše padavine. Včeraj je znašala najvišja temperatura v Splitu 24, v Zagrebu in Kumboru 21, v Ljubljani, Mariboru, Sarajevu, Rabu in Dubrovniku 20, na Visu 19, v Beogradu 17. Davi je kazal barometer v Ljubljani 763.6, temperatura je znašala 13.6.

— Samomor občinskega blaginjaka. V Oborovu si je končal v četrtki popoldne življenje občinski blaginjak Aleksander Drndelič, star 41 let. Ustrelil se je v glavo in obležal mrtve. V smrt je šel v trenutku duševne zmedenosti. Med prevratom se je boril kot dobrovoljec za osvobodjenje Medimurja.

— Konja je hotel rešiti, pa je utonil. V Karlovcu se je pripetila v četrtki popoldne težka nesreča. 16 letni Mato Delak je peljal s travnika krmno, pa je hotel okopati konja v potoku, ki je močno narasel. Konja je naenkrat zmanjkalo tal pod nogami in da bi ga rešil se je pognal čez kanal, s njim. Zapletel se je pa med voz in konja ter obnem z njim utonil.

— Okradeni delavec. V Dobrteših vasi je nekdo odnesel delavcem Blažu Matku in Hindel Leopoldu nekaj obleke, ki sta jo imela v nahrbtniku na gostilniškem dvorišču. V nahrtniku je bila tudi zapetna ura in nekaj malenkosti.

— Vlomi v Loko. V Lokovini pri Dobrni je bilo oni dan vloženo v hišo posestnika Teodora Morbacha. Na delu sta bila najbrž dva vlomilca, ki ju je spremljalo tudi neka mlajša ženska. Videli so jih več dni pohajati po okolici, vlomilca sta odnesla več oblek, precej perila, nekaj ženske obleke, nekaj parov čevljev, 9 klobas in 100 din.

— Neštetna ne počiva. V bolnico so sredi prejšnjega dne posestnikovega sinčka Mirka Šepca iz Podčaja, ki ga je brat po nesreči s koso urezal v levo nogo. — Na koso je stopil v Mestnem logu tudi 13letni delavec sin Anton Huter in se vrezal v desno nogo. — Delavca Marija Ustar, zaposlena v predelnici v Litiji je na poti domov tako nesrečno padla, da si je potlomila hrbtenico. — 13letnemu posestnikovemu sinu Jožetu Čvetku iz Moravč je slamočevica odrezala prste na levi roki. — Gojenec gluhonemice Jože Šmajdek si je pri delu zapil iglo v prst desne roke. — Nad Mostrano se je ponesrečil 27letni granicar Rudolf Macele. Padel je in si zlomil levo nogo. — Zidar Mehmed Dolič je včeraj padel z odra na neki novi stavbi na Mirju in si zlomil desno roko v rami. — Posestnika Lojzeta Žagarja iz Rudnika je v hlevu brenil konj in mu zlomil desno roko. Na žagi na Vrhniki pa se je ponesrečil 17letni Vladimir Šabec. Rezilo mu je poškodovalo levo roko.

Iz Ljubljane

— »Črna hiša« na Mestnem trgu. Prejeli smo: Vaš članek o »črni hiši« na Mestnem trgu je zadel v črno. Državni osrednji zavod se stiska v neprimernih, temnih prostorih in se ne more razviti v tisti temni, tu pa stoji že leta za podobne namene naravnost idealno poslopje za zavod. Mestna občina, ki plačuje prostore za zavod, bi morala le dosega, da se vsa predlog urednica in se zavod preseli tja. Spodaj so lepe izločke, kjer bi bilo mogoče stalno razstavljati najrazličnejše izdelke vseh panog domačih obrtov in te izločke bi bile nedvomno privlačnost za tujce in domačine, kakor so slične prodajalne tu po drugih velikih mestih. Prvo nadstropje bi služilo za delavnice in ima dovolj svetlobe. Ker je vhod tudi s Cankarjevega nabrežja, bi se dalo ločiti lepo i prodajalno i delavnice. Poskritje, prostoro, da posije v črno hišo svetel žarek in prikaže naše delo v solncu kakor zasluži ob svoji dvajsetletnici, ki jo Državni osrednji zavod prav to leto praznuje.

— Zlata para. Lep jubilej, — 50letnico poroke, bosta praznovala jutri upokojeni jetniški župnik Martin Jakopac in njegova svesta življenjska družica Franja iz Bezenškove ulice 11 v Vodmatu. Martin Jakopac je prava priekšna korenina, doma od Sv. Trojice v Slovenskih goricah, ženo pa si je poiskal v Draguču v Istri, ki je kot mlad fant služboval v kazniški v Kopru. V srečnem zakonu se jima je rodilo sedem otrok, od katerih žive štirje in sta dva učitelja. Zglednemu paru naj veljajo k zlati poroki tudi naše najiskrenejše čestitke.

— Iz življenja trg. Kakor je bilo pričakovati, je bil danes posebno živahen promet na trgu zaradi dveh praznikov. Vendar kupčija ni posebno ovetela, kar je najbrž pripisovati »visokemu datumu«. Ob večjih praznikih se mestani radi zalagajo s pikami, zato je bilo tudi danes na prodajalno mesto več perutnine kakor navadno. Toda cene so se večini gospodinjstev prevečale. Največ je bilo na prodajalnih pisčancov, ki jih pa ispod 12 din komad ne dobijo, nekoliko lepši pa so celo po 15 do 20 din. Zelenjava je zdaj sicer še poceni, toda sama solenjava je prevelika za praznično kosilo. Solenjava je toliko na trgu, kakor da je v Ljubljani samo najmanj tr-

GRAND HOTEL PENSION »DANKA«
KAŠTEL STARI (DALMACIJA)

Sodobni komfort v sobah, električna razsvetljava in gorska tekoča voda. Nedosegljivo potražaj s krasnim razgledom na Kaštelski zaliv, Split, Trogir in Solin. Subtropika vegetacija. Kopanje zastonj. Tople morske kopeli celo leto. Vsač čas razne zveze s Splitom, Trogir in Solinom. V hotelu koncert s plesom, radio, klavir, čolni, ribolov in razne zabave za otroke in odrasle. Garaža in telefon v hiši. Zahtevajte prospekte!

TAJNI AGENT X-9

I. DEL: »MODERNI GUSARJI«
DANES ob 16., 19. in 21. uri — JUTRI ob 10.30, 15., 17., 19. in 21. uri.
V ponedeljek na praznik II. DEL: LAZNI BARON

Veliki kriminalni film v dveh delih po istoimenskem stripu romanu. — Napeta in ogorčena borba med policisti in ameriški zločinci za odvzem kronskih draguljev!

krat na dan. Domačo glavno solato prodajajo po dve do 3 glave za dinar. — Med uvoženim solčjem in zelenjavo je treba omeniti kot novost buče, ki so po 12 din kilogram. Drugo blago se v splošnem ni pocenilo. Črešnji je mnogo in med njimi jih je bilo nekaj že celo po 4 din kg, a več tudi niso bile vredne. Lepše črešnje so še vedno po 10 do 12 din kg.

DANES IN ZA PRAZNIKE

poslednjic v Ljubljani
»BELI JORGOVAN«
KINO MOSTE

SPECIALIST
za ženske bolezni in porodništvo
dr. VITO LAVRIČ
JE OTVORIL zdravniško prakso
Ordinira od 1.—3. ure.
Tavčarjeva ulica 11.
Telefon 25-45.

BOTRI — BOTRICE!
Slikajte se z Vašimi
B I R M A N O I
pri FOTO »JUSTI«
nasproti NEBOTIČNIKA

—lj Benjamin Gigli v filmu »Marionete«. Kadarkoli je bil v naših kinematografih napovedan Giglijev film, je to za naše obiskovalce kinematografov vedno pomenilo velik dogodek. Temu se pa tudi ni čuditi, saj spada danes Gigli med svetovne tenoriste in se za njegovo angažiranje trudijo največja gledališča v Evropi in tudi onstran velike luže. Nekateri Ljubljanci so imeli že srečo videti tega odličnega pevca tudi na pravih gledaliških deskah v milanski »Scali«, ko je pa nastopil nedavno v tržaškem gledališču, kjer je pel glavno vlogo v operi »Manon«, so se pa iz Ljubljane odpravile v Trst kar cele skupine njegovih največjih oboževalcev. Kmalu za tem se je pa po Ljubljani govorilo, da bo Gigli nastopil s samostojnim koncertom tudi v našem mestu. Žal, da se to ni uresničilo ter tudi ne bomo imeli tako kmalu prilike videti osebno Giglija v Ljubljani, razen v filmu. Gigli je dovršil nedavno svoj najnovejši film »Marionete«, kjer zopet nastopa kot velik pevec. Kot tak se zadržuje na oddihu povsem incognito na deželi, kjer sreča slučajno svojega prijatelja iz mladosti — latnika marionetnega gledališča. Po nesrečnem naključju so se temu njegovemu prijatelju zdrobile vse gramofonske plošče, s katerimi je izpolnjeval pevsko stran v igri svojih lutk. Gigli mu priiskati na pomoč, ter s svojim petjem omogoči temu marionetnemu gledališču največji uspeh. Mlada bogata Amerikanka se hoče zavzeti za neznanega pevca, ter mu omogočiti nastop v pravem gledališču. Gigli, ki se zagleda v lepo dekle, prevzame to igro in tako se film razvija v onem pravcu, ki privede vsakega gledalca do popolnega zadovoljstva.

—lj Johann Strauss st. in ml. ter Oscar Strauss v filmu »Trije valčki«, ki ga ima danes in za praznike na sporedu kino Matica pomeni največji glasbeni užitek, kar smo jih dosedaj imeli v filmu. Trije komponisti, tri dobe v enem filmu so podane v filmu tako dovršeno, da se le čudimo, na kako visoki stopnji je francoska filmska produkcija danes na svetovnem trgu. Videli smo že različne glasbene filme, pa kljub vsej razvzanosti se bo vsakdo čudil tej prelepi delavici filma. Tudi vsebina filma »Trije valčki« je izredno bogata in zanimiva, kar se sicer ravno pri glasbenih filmih pogreša. Dolgi vrsti lepih filmov, ki so se v zadnjem času vrtili v kinu Matici, je stavila uprava ravno za praznike na spored to krasno, razkošno filmsko delo, da bo vsrečeno tudi onemu p. n. občinstvu, ki ostane v praznikih v Ljubljani. Torej pomnite, najlepši, najboljši

ZVOČNI KINO SOKOLSKI DOM
V AIŠKI — Telefon 41-79.

REMEK DELO SLOVANSKE UMETNOSTI

Hajduk Janošik

Ta film je na slovaškem jeziku in so besede popolnoma slične našemu jugoslovanskemu jeziku, tako da se govorilcalec povsem razume. Predstave: danes ob 14.9. uri, jutri ob 3., 5., 7. in 9. uri ter v ponedeljek ob 3., 5., 7. in 9. uri

Prihodnji spored:
MATERINSTVO

užitek in razvedrilo vas čaka danes in za praznike v kino Matici.

—lj Sokol Ljubljana II. priredi na letnem telovadišču v Trnovem dne 7. junija ob 2. uri telovadno akademijo z vsemi oddelki, dne 8. junija ob 16. uri pa javno telovadbo, kateri sledi ljudska zabava s plesom, srečolovom, nagradnim streljanjem itd. Vabimo vse zavedno občinstvo na poset. Zdravo! 275.—n

—lj Nedelja ponedeljek otvoritev vrta v gostilni pri Tičku na Gričku, kjer je lep sprehod čez grad k Tičku v gostilno. Tam se pokrepčate z dobrim vinom pivom in raznovrstnimi jedili. Na razpolago tudi domači štruktli, potica in kruh. 276.—n

—lj Pevski zbor Glasbene Matice Ljubljanske. Odbor poziva vse članice in člane zbora, da so jutri v nedeljo deset minut pred 10. uro dopoldne pri posebnem vlaku za Postojno. Za zbor so rezervirani zadnji trije vagoni.

—lj »Beli jorgovan« poslednjic v Ljubljani. Kino »Moste« ima danes in za binokostne praznike na sporedu najboljši film v zgodovini kinematografije. »Beli jorgovan« s slavnim pevskim parom Jeanette Mac Donaldovo in Eddy Nelsonom. Poleg tega smešpolni film »Črna maska« in nov »Foxov« žrnal. Ta spored je tudi priporočljiv za birmance. Predstave danes ob 20.30 in na oba praznika ob 14.30, 17.30 in 20.30 Kino »Moste«.

—lj Beluše domače, vsak dan sveže, dobite v gostilni Kregar, Štepanja vas ali Pred škofijo pri Kolovratu.

—lj Ornitološki observatorij se je preselil iz Majke Jugoviće ulice 6 na Bleiweisovo cesto št. 48 — dvorišče.

—lj Priporočamo ogled umetniške razstave najnovejših umetnin Franceta Kralja v Jakičevem paviljonu. Pri blagajni se dobi tudi lep katalog z ilustracijami in uvodom dr. Fr. Steleta.

—lj Namesto venca na krsto pokojnega gospoda župnika Ivana Franketa, brata uradnice uprave »Slovenskega Naroda« gospe Anice Karis-Franketove, daruje uradništvo »Slovenskega Naroda« za uboge v pokojnikov župniji Zapogah 100 din. Denar bo nakazan smledniški občini, da ga v spomin dobrega pokojnika razdeli med zapošte revče.

—lj Posnemajte! I. a. razred klasične gimnazije v Ljubljani je nakazal osrednjo mu odboru društva »Bran-i-bor« znesek 42.75 din (štirideset dva in 75 par), ki ga je razred nabral ob priliki majniškega izleta. Domoljubni mladinci so osrednji odbor iskreno zahvaljuje za željo, da bi ta lepa gesta našla čim več posnemalcev.

—lj Za binokostne praznike se priporoča gostilna »Strelšček« Podrožnikom — nudi dobre domače ocvrte piške — izborna kuhinja — izborna vina. 278.—n

—lj Gostilna Martine Zg. Šiška. Dobra vina, posebno fin cvetki! Ocvrte in pečene piške! Jutri in v ponedeljek koncert!

—lj Albin Jamnikar je umrl. Slutnja, da nesrečni mizarški pomočnik Albin Jamnikar, ki se je bil težko ponesrečil na vogalu Dalmatinove ulice in Miklošičeve ceste, ne bo preživel poškodb, se je uresničila. Včeraj ob 17. je namreč Jamnikar v bolnici umrl. Nesreča, ki ni bila prva in tudi najbrž ne bo zadnja na križiščih Miklošičeve ceste, je dovolj glasen opomin, da bo treba tam na vsako križišče postaviti prometnega stražnika.

SVILA — PLATNO
ZA POLETJE:

ZA OBLEKE IN LETNE PIZAME, CRTASTO: SVILA DIN 10.—

PLATNO DIN 16.—

PIKČASTE SVILE DIN 22.— ROŽASTE SVILE DIN 19.— IN 35.—

ANGLEŠKO PLATNO, KI SE NE MEČKA, V RAZNIH VZORCIH DIN 34.—

GOSPODOM ZA POLETJE

VOLNENO PLATNO

MANUFAKTURA

150 CM ŠIROKO DIN 145.—

F. KS. SOUVAN

MESTNI TRG 24

— Carinski dohodki. Od 10. do 20. maja so znašali carinski dohodki 29.976.722 din. Od 1. aprila do 20. maja so pa znašali 144.565.335 din. V proračunu je bilo določenih za to razdobje 144.006.250 din, presežek je torej znašal 559.085 din.

— Železnica Karlovac-Bihać začne kmalu graditi. V Karlovcu se je mudil v četrtki pomočnik prometnega ministra ing. Snelar, ki si je ogledal doslej opravljeno delo na terenu pa tudi vso traso od Karlovca do Bihaća. Gradnja proge Karlovac-Bihać je že oddana neki zagrebski tvrdki in dela na novi železnici se bodo kmalu začela.

— Zveza krematičnih društev. Društvo »Plamen«, ki hoče v Zagrebu zgraditi krematorij, je imelo te dni občni zbor, na katerem je bil spet predlog, da se ustanovi Zveza krematičnih društev Jugoslavije.

— Proti novemu davku na tujce. Splitški mestni turistični odbor je na svoji seji v sredo razpravljati tudi o novem davku na tujce v naših letoviških krajih. Ugotovili je, da bo novi davek, ki se bo pobiral za sanitetni fond znatno podražil bivanje letoviščarjev v letoviških. Posledice za naš turizem bodo težke. Zato je bilo sklenjeno odločno protestirati proti novemu davku na tujce.

V KVALITETI KROJU IN IZDELAVI NEDOSEGLJIVE
V NIZKI CENI BREZKONKURENČNE

TIVAR
OBLEKE
PRESENOVA
ULICA 54
ANTON BRUMEC, LJUBLJANA
NASPROTI GLAVNE POSTE

ŽE SAM POGLED V NAŠE IZLOŽBE VAS PRIJETNO
PRESENETI IN VABI ZA NAKUP.

— Iz »Službenega lista«. »Službeni list kr. banske uprave dravske banovine« št. 42, z dne 27. t. m. objavlja uredbu o dopolnitvi uredbe o številu in vrsti oddelkov v državnih bolnicah, popravek v uredbi o spremembah in dopolnitvah uredbe o medicinskih fakultetah, navodila za izvršitev določb finančnega zakona za leta 1939 1940, o znižanju dolgov vodnih zadrug, pravilnik o pregledovanju oseb zaščitnih z uredbo o vojni invalidih in ostalih vojni žrtvah, pravilnik o spremembi in dopolnitvi pravilnika o opravljanju državnega strokovnega izpita uradniških pripravnikov z nepopolno srednješolsko izobrazbo za administrativno pisarniško službo, pojasnilo o pojmu javnopravnosti službenega razmerja iz odst. 2. čl. 1. uredbe z zakonsko močjo o legitimacijah, poslovnih knjižicah delavcev in nameščenecv, pojasnilo o pravici zdravnikov do epidemijske doklade, objavo o spremembi meje župnij Sp. Sv. Kungota in St. Ilj v Slovenskih goricah, ter odločbo seje državnega sveta k odst. 1. § 139 urad. zakona in k § 84 zakona o ljudskih šolah.

— Reklamacije vabil k otvoritvi XIX. Ljubljanskega velesejma, ki bo letos od 3. do 12. junija, izvolite nasloviti na velesejmsko pisarno. Vabila so že razposlana, vendar pa je pri obliči dela mogoče, da vabilo po pomoti morda komu ni bilo poslano.

— Odvetniška vest. Advokat dr. France Jarc v Kranju se je preselil s svojo pisarno v Ribnico. Za prevzemnika njegove pisarne je bil imenovan advokat v Kranju dr. Jože Vilfan.

— V. jugoslov. protituberkulozni kongres. Jutri se začne v zdravilišču Lipiku V. jugoslov. protituberkulozni kongres, ki ga sklicujejo Jugoslov. liga proti tuberkulozi in Fiziološko društvo. Kongres bo pod pokroviteljstvom Nj. Vel. kraljice Marije. Na dnevnem redu je več strokovnih referatov naših najuglednejših fiziologov,

sklicuje širša seja pripravljalnega odbora radi določitve sklicanja ustanovnega občnega zbora. Istotčasno se vjudno vabijo na sejo tudi vsi ostali, ki so do sedaj pisмено ali ustmeno prijavili svoj pristop in ki jim do danes iz tehničnih razlogov ni bilo mogoče potrditi njihovega pristopa v združenje. Dalje se sporoča, da se za članstvo združenja sprejemajo vsi od rez. kaplarska, dajka od rez. narednika vodnika. Zato se pozivajo vsi še vojnobvezni kakor tudi upokojeni rez. podoficirji in kaplari, posebno še glede na današnji resni čas, da prijavijo svoj pristop v združenje še pred ustanovnim občnim zborom na naslov: Loboda Vinko, Cesta v Rož. dol. 9, ker se bo po ustanovnem občnem zboru pododbor takoj pričelo z rednimi predavanji o oborožitvi naše vojske in spoznavanju modernega orožja. Po ustanovnem občnem zboru v Ljubljani, se bo takoj pričelo z ustanavljanjem nadaljnjih odborov v vseh mestih in večjih krajih širom naše banovine, za kar je že veliko število njih iz raznih krajev dalo svoj pristonek za organiziranje. Zato prosimo vse, da po možnosti slede zaenkrat dnevnemu časopisju, potom katerega bomo skušali v presledkih obveščati zainteresirane, v kolikor ne bi mogli obvestiti vseh pisмено.

— Carinski oddelek na Ljubljanskem velesejmu, kot izpostava ljubljanske carinarnice, že posluje. Sejmistiše je mesec dni pred začetkom in mesec dni po zaključku velesejma carine prosto skladišče za carinsko blago, namenjeno za razstavo. Delokrog tega carinskega oddelka je isti, kot delokrog carinarnice in opravlja vse ekspedicije inozemskega blaga za velesejem. Dan za dnem prihajajo iz inozemstva polni vagoni razstavnega blaga in carinski oddelek ima polne roke dela.

— Jadranske slave v Ptuju. Krajevni odbor Jadranske straže v Ptuju priredi 8. junija, v primeru slabega vremena dne 11. junija v mestnem parku ob Dravi veliko slavo. Na sporedu bo: Poročilo skozi mesto, govori odposlancev, nastop podmladkov Jadranske straže, petje, godba, srečolov, umetni ogenj in ples. Pester spored, ki bo gotovo zadovoljil vse udeležence. Pričetek prireditve bo ob 15. uri in so za vse udeležence zelo ugodne vlakovne zveze. — Vse članstvo ljubljanskih krajevnih odborov in prijatelji Jadranske straže se vjudno vabijo, da se te nacionalne manifestacije v čim večjem številu udeležijo, da tako skupno manifestiramo ob naši severni meji za naš Jadrani. — Informacije daje Krajevni odbor Jadranske straže Ljubljana-mesto, Tyrševa c. 1a-IV., tel. 35-55. Prijave prosimo dostaviti Krajevni odboru do 6. junija t. l.

— Še nekaj novih, praktičnih, patentnih predmetov za velesejem nudimo sopsobnim prodajalcem. Jugo-Patent, Ljubljana, Dvořakova 8. 280.—n

— Boks, krupone vravote nudi po ugodni ceni ERJAVEC, Stari trg.

— Za binokostne praznike na Dolenjski! Po pustih deževnih dneh se je vreme zboljšalo in vse kaže, da bomo lahko za binokostne praznike pohiteli z mesta na izlete. Mnoge bo seveda zadržala doma birmca. Toda tudi botri in botrice lahko napravijo svojim birmancem in birmankam najlepše veselje, če jih vzamejo s seboj na izlet. Zelo prikladni in priporočljivi so krajsi izleti na Dolenjsko posebno na Polževu, kamor se pride z avtomobilom iz Ljubljane v dobri pol uri. Sicer pa vozi zjutraj na Dolenjsko tudi več vlakov, tako da so sveže zelo ugodne.

— Trgovsko bolnišnico in podporno društvo — višje zavarovanje — obveščate svoje članstvo, da je tudi letos doseglo zamje in za njih svojice pri Jadranski in Dubrovniški paroplovni družbi znižane vozne cene, in to na ta način, da imajo društveni člani, kadar se vozijo na zdravljenje v obmorske kraje, pravico do vožnje v II. se plačilo III. voznega razreda. Člani naj zaprosijo za to ugodnost potom društva vsaj teden dni pred odhodom na morje. V pralnji, naslovljeni na TBPD naj navedejo ime in poklic, čas in smer potovanja ter paroplovno društvo, katere parnikov se hočejo

DANES V SOBOTO SE OTVORI

v vsem svojem razkošju največji in najlepši ljubljanski

VRT »ZVEZDA«

ki bo odprt vsak dan do 3. ure zjutraj.

V njem boste našli poleg prijetnega odmora prav veselo zabavo in mnogo razvedrila.

Na vrtu bo igrala danes v soboto 27. maja, od 19. ure dalje

koncertna in plesna godba »Zvezda«

a med godbo bosta izpolnjevala spored priljubljena humorista

JOŽEK IN JEŽEK

a v nedeljo 28. maja nastopijo s pevskim sporedom

FANTJE NA VASI

ZA OKREPČILO bo nudila kuhinja najboljše jedila, ter veliko izbiro specialitet kakor izbrano perutnino, fazane, srnjake itd. — Tudi na račun pečenih posebnosti ne bo manjkalo. — Tudi se bodo novo dospela izbrana dalmatinska, domača in srbska vina. Za vzorno postrežbo in zadovoljstvo vseh spoštovanih gostov se bo najvestneje potrudil

MARJAN SILOVIC

Naše ceste



in kolesarstvo

Cesta in turizem

Dr. Vinko Vrhunec,
predsednik Društva za ceste



Površnemu opazovalcu se zdi, kakor da Slovenci živimo res v obilju, bogstvu in blagostanju. Smisel za delo, pridnost in red v marsičem prikrivajo skromno življenje našega kmeta in delavca. V resnici se na naši lepi slovenski zemlji bije težka in trudopolna borba za gospodarski obet. Kmetijska, rudarska, šumska in industrijska proizvodnja ne zadostuje, da zaposli vse slovenske roke in tako si mora velik del prirastka iskati svojega kruha v drugih krajih naše zedinjene domovine ali pa celo v tujini v rudnikih Nemčije, Francije in Amerike. Življenjske potrebe same so nas nagale na to, da poskušamo gospodarsko izkoristiti prirodne lepote naše zemlje, ki je postala tako privlačna za tujski promet vsled prirodne slikovitosti naše pokrajine, zdrave klime, veličastne lepote naših gor in mirne romantike naših zelenih in sočnih dolin.

Tujski promet se po pravici imenuje nacionalna industrija Slovenije. Vendar se tuje ne zadovoljuje samo s tem, kar nudi priroda. Turizem zahteva gotovih materialnih predpogojev, predvsem pa dobrih prometnih sredstev, ki morajo omogočiti udoben in hiter dostop v turistične predele zaradi spoznavanja pokrajine same in uživanja naravnih privlačnosti. Razvoj sodobnega turističnega prometa se obrača vedno bolj na ceste in dela avtomobil najvažnejšim prometno turističnim sredstvom. Turizem je postal zadovoljstvo širokih in gospodarsko slabših slojev, ki iščejo odmora in zabave v skupinskih potovanjih z avtomobili in avtobusi. Priro-

dne lepote postanejo narodno bogastvo šele, ako jih dobre in sodobne ceste odpirajo prometu domače in inozemske turistične publike.

Slovenija je bila svojčas na glasu po svojih dobrih cestah, ki so tvorile živopisni značaj naše pokrajine. Celo narodna pesem opeva belo cesto, ki se vije po zelenem polju. Sedanje stanje naših cest je vse prej kakor zadovoljivo, deloma vsled nezadostnega vzdrževanja v povojnih letih, deloma pa vsled tega, ker po svoji trasi in površini ne odgovarjajo več zahtevam sodobnega, zlasti motornega prometa. Kljub temu neugodnemu stanju je avtomobilski promet na naših cestah najživahnejši od vseh delov naše države. Krajem 1. 1938 smo imeli v dravski banovini registriranih 6675 motornih vozil, a za časa turistične sezone se avtomobilski promet oživlja z znatnim številom inozemskih avtomobilistov. Naš narod je vedno kazal za dobre ceste veliko razumevanje in v ta namen tudi žrtvoval ogromne zneske, da se je moglo zgraditi gosto omrežje banovinskih in občinskih cest, katere so vse zgrajene iz ljudskega denarja v raznih samoupravnih ustanovah. Razumljivo je zato, da je gostota cestnega omrežja v dravski banovini najvišja v naši državi. Na kv. kilometer površine imamo 290 m državnih in banovinskih cest. Naše ceste pa so povrh tudi najbolj obremenjene glede na obsejni položaj naše pokrajine in razvitost notranjega prometa. Tako je na primer državna cesta iz Maribora proti Ljubljani najbolj obremenjena cestna zveza v naši državi. Napačen bi bil zaključek, da Sloveniji vsled tega niso potrebne nove ceste. Spremembe politične in gospodarske razmere v lastni državi, zlasti pa razlogi turističnega prometa, nujno narokujejo dopolnitev našega cestnega omrežja z novimi cestnimi zvezami za mednarodni promet in zaradi otvoritve novih predelov turističnemu prometu. Najnужnejša prometna in gospodarska potreba je brezdvomno sodobna cestna zveza na naše Primorje, ki bi vezala preko Slovenije vso Srednjo Evropo z našo Jadransko obalo in bila vsled tega tudi ogromnega pomena za druge turistične pokrajine v naši državi, za celo Primorje in Bosno. Rado, steno bo dogodek, kadar bo zasajena prva lopata pri gradbenih delih za to prometno žilo življenjskega pomena, a velik in pomemben bo dan, kadar bodo prvi avtomobili in kolesa drsili na naše morje, ki nam je zemljepisno tako blizu, a prometno tako oddaljeno. Ko bo modernizirana še državna cesta Maribor-Ljubljana, bo potekala preko slovenske zemlje najvažnejša transverzalna cesta, ki bo glavna dohodna zveza za ves mednarodni promet v našo državo in ki bo ustvarila enega glavnih pogojev za uspešen razvoj tajskega prometa kot najvažnejše gospodarske

panoge Slovenije. Kako odločilnega vpliva so urejene ceste za tujski promet, dokazuje dejstvo, da število v državo prihajajočih avtomobilov iz leta v leto pada, do čim domači avtomobilisti v vedno večjem številu iščejo dobrih cest v sosednem inozemstvu. Leta 1936 je prišlo v Jugoslavijo preko obmejnega prelaza v št. lju 4919 inozemskih motornih vozil, a zapustilo našo državo samo 1353 domačih avtomobilov. Dve leti pozneje pa je to razmerje obratno, tako da vedno manj inozemskih avtomobilistov prihaja k nam, a vedno več naših avtomobilistov zahaja v sosedne države.

Šestletni gradbeni načrt za obnovo in zgraditev naše cestne mreže predstavlja prvi poskus javnih cestnih del večjega obsega. Cestni fond naj nudi v ta namen finančno osnovo potom dajatev, ki jih nosi cestni promet sam v obliki carin in trošarin na vozila in pogonska sredstva. Vendar so cestnoprometne potrebe Slovenije tako ogromne, da bodo na razpolago stavljena finančna sredstva komaj zadostovala za modernizacijo prve tretjine državnih cest v Dravski banovini in za začetna dela Jadranske ceste na Sušak. Upravičena je zahteva naše javnosti, da se morajo najti izdatnejša, nadaljnja denarna sredstva za ureditev naših cest, ki imajo najgostejši promet in vsled tega tudi največ prispevajo k dohodkom cestnega fonda. Res je, da druge pokrajine nimajo zadosti cest in da gotove državne ceste obstoje le na papirju kot gradbene zamisli. Toda treba je pomisliti, da so sredstva cestnih fondov namenjena samo za one ceste, ki te dohodke prinašajo, tako da se cesta hrani z dajetvami lastnega prometa, za gradnjo novih cest pa je potrebno najti kritje v rednih proračunskih sredstvih. S tem odpade utemeljenost očitkov, da zahtevamo za Slovenijo sredstva za gradnjo modernih cest, do čim južni kraji nimajo niti navadnih, zemljanih cest.

Vsak del naše jugoslovenske domovine ima svoje posebne potrebe, ki so za njegovo gospodarsko obstoj življenjskega pomena. Kakor je potrebno v Vojvodini pospeševati kmetijsko proizvodnjo, v Bosni graditi železnice in pospeševati rudarstvo, kakor je v južnih krajih pospeševati skrb temeljnim civilizacijskim potrebam, tako rabi Slovenija urejenih in sodobnih cest za razvoj svojega gospodarstva in za pospeševanje tajskega prometa kot one pridobitne panoge, iz katere črpajo gmojni kraji naširji sloji. Vpoštevanje teh važnih gospodarskih okoliščin ne predstavlja nikakršno neupravičeno favoriziranje našega gospodarstva, temveč bi bil le izraz pravilnega razumevanja vzajemnosti gospodarskih interesov in narodne solidarnosti, ki je temelj skupnemu življenju v naši zedinjeni domovini.

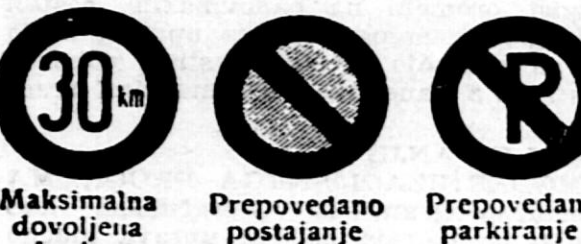
avtomobilizem, motociklizem

znak z zavito puščico pomeni, da je obvezna smer vožnje okrog prometnega otoka. Spodnji lev znak, bela črta P na pravokotnem modrem polju, označuje prostor za parkiranje avtomobilov, desni spodnji znak pa prostor za parkiranje avtozvoščkov.

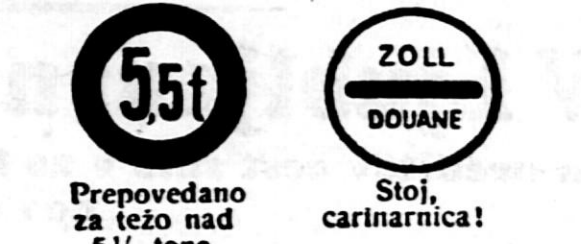
Slika 2. nam prikazuje tudi modre cestne znake (modra obroba, prevladujoča barva); napisali so beli. Zgornja slika nam



Znak za previdnost Znak za bližnjo pomoč postajo Prostor za parkiranje



Maksimalna dovoljena brzina Prepovedano postajanje Prepovedano parkiranje

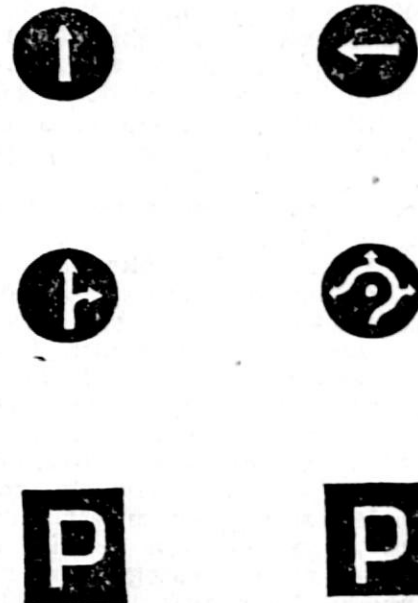


Prepovedano za težo nad 5 1/2 tone Stoj, carinarnica!

prikazuje velik kašipot na glavnih križiščih, s puščicami smeri vožnje proti označenim krajem in v levem spodnjem kotu z napisom, kako je daleč do teh krajev. Drugi znak z napisom Bled je vzlet kot primer za označbo kraja ob glavni cesti. Znak z napisom Kranj in močno puščico je pa primer označbe smeri na manj važnih odcepih. Pravokotnika z belim trikotnikom v sredini, sta na naši sliki nepopolna znaka; na belem trikotniku pri takšnih znakih vidite še črno sliko, n. pr. bežečega otroka. To je svarilni znak, ki opozarja voznika, da je v bližini šola ter da mora oprežno voziti zaradi otrok. Če je pa na belem trikotniku slika tramvaja, je to opozorilni znak, ki opozarja na tramvajsko postajo. Tudi spodnja kvadratna okvira sta nepopolna znaka; rob je vselej moder, belo polje pa izpolnjeno bodisi z rdečo ali črno sliko. Rdeči križ na belem polju označuje bližnjo bolnico, rešilno postajo ali zdravilnico. Črna slika kolesarja pa dopolnjuje znak, ki pomeni, da je pot dovoljena samo kolesarjem.

Mnogo znakov ima rdeč rob. Med pomembnejšimi znaki z rdečim robom opozarjamo zlasti na kvadratne tablice z belim trikotnikom, kakršne nam prikazuje ta zgornja slika; to je splošen znak za previdnost. Med varnostnimi znaki morate zlasti dobro poznati trikotnike z rdečim robom; ti znaki so zelo nazorni in si jih lahko zapomnite. Beli trikotnik z rdečim

robom s črko X (Andrejevim križem) napoveduje križišče; enak trikotnik s črko S (ali narobe obrnjeno črko Z) opozarja na ovinek; prerez jarka na enakem belem trikotniku, obrobjenem z rdečim robom, v obliki črke M je pa znak, ki opozarja voznika na jarek; pokončna črta v takšnem trikotniku v obliki črke I je znak splošne nevarnosti; lokomotiva v trikotniku opominja voznika na nezavaran železniški prehod; slika ograje v trikotniku pa opozarja na zavarovan železniški prehod. V vseh teh primerih so trikotniki obrnjeni s konico navzgor. Najlaže si pa zapomnite znak prepovedi vožnje za vsa vozila, bel krog z rdečim robom (kolobarjem). V krogu ni nobene slike in ne znaka. Če je pa v krogu slika motociklista, če avtomobila, z avtomobilom. Rdeč krog, ki ga prekinja samo bela vodoravna črta na sredini, pomeni, da je prepovedana vožnja v dveh smereh. Posebno pozornost morate biti tudi na bel trikotnik z rdečim robom in z navzdol obrnjeno konico. Ti znaki stojijo ob odcepih stranskih cest od glavne ceste ter vas opozarjajo, da imajo vozniki na glavni cesti prednostno pravico; to se pravi, voznik, ki vozi s stranske ceste na glavno, mora pustiti prednost vožnje voznikom, ki vozijo proti križišču na glavni cesti in zato tudi ne sme zavoziti na križišče. Lahko razumljivi so znaki, ki opozarjajo na maksimalno dovoljeno hitrost (na belem krogu, z rdečim kolobarjem obrobjenim, število na uro dovoljenih prevoženih km), v enakem



krogu število dovoljene obremenitve (na mostovih), ali pa sredi črna vodoravna črta z napisom: Zoll-Douane, kar pomeni, da se moraš ustaviti, ker je v bližini trossinski urad ali carinarnica. Krog z rdečim robom, ki ga razpolovlja poševna rdeča črta v dve polovici, pobarvani modro, pomeni, da je tam prepovedano postajanje vozil; enak krog, a z belima poljema in črko P pa prepoveduje parkiranje.

To so glavni prometni znaki, ki se jih lahko nauči vsak brez truda. Ko bi si pri nas ljudje s takšno vneto in zanimanjem ogledovali prometne znake kakor jih razbijajo, bi jih poznal vsak kakor najvestnejši sofer.

Triglavsko krožna cesta

Cesta iz Planice skozi Vintgar na Bled in čez Pokljuko v Bohinju bi bila za Slovenijo velikega pomena

Jesenice, 27. maja

Na Gorenjskem smo glede gradnje novih planinskih cest zelo zaostali. V vsej povojni dobi se ni zgradila nobena nova planinska cesta. V gradnji je sicer cesta iz Jereke na Koprivnik, toda delo na tej cesti gre tako počasi naprej, da bo najbrže trajalo še desetletje predno bo ta cesta dosegla Sport hotel na Pokljuki.

Znatno popravljena in razširjena je sedaj cesta z Bleda v Bohinju in dalje k Bohinjskemu jezeru. Pred tremi leti so začeli graditi novo cesto Bled-Podhom-Vintgar, toda dela na tej važni turistični postojanki so obšla že prvo leto, ker je za dograditev zmanjkalo denarja. Ta cesta je med Bledom in Podhomom le za silo dograjena, tako da kmetje lahko vozijo po njej z vozovi in gonijo živino, a za potrebe svetovno znanega letovišča ne ustreza, pač pa postavlja naše gospodarske in prometne prilike v slabo luč po pogledu cest razvijenim tujcem.

V splošnem naše ceste ne ustrezajo več potrebam sodobnega avtomobilskega prometa in turizma. Večina naših cest je preveč krajavnega značaja. Vodi jo le v določene okolišne v tako zvane slepe ulice, iz katerih je povratek mogoč le po isti poti. Sodobni avtomobilski promet pa zahteva krožne planinske ceste, ki bi vezale dolinska letovišča s planinskimi. Te ceste so razpredene v Švici, Nemčiji, Italiji in Franciji. Pri nas pa v najbolj privlačni in najlepši pogorja vodi še vedno strmi kolovoz za volovsko vprego in kravje steeze za planince in letoviščarje.

Pred dolgimi leti so hodili na planine le redki in to povsem utrjeni planinci. Danes temu ni več tako. Od leta do leta je več planincev in izletnikov, ki hočejo svoje proste ure preživeti v gorah. Planine naj bodo dostopne tudi starejšim in slabotnim ljudem, ki se ne morejo vzpenjati po strmih kolovozih in kravih stezah, ki pa so zdravja in razvedrila morda najbolj potrebni.

Da se omogoči dostop na planine čim širšim plastem, pa je treba graditi ceste za vozovni in avtomobilski promet. To nam narekujejo tudi naše gospodarske potrebe, predvsem potrebe naših letovišč in naših planinskih vasi, ki so danes bolj kot kdaj prej navezane na tujski promet. Naše ceste se bodo morale prej ali slej prilagoditi, cestam sosednjih držav, ki imajo silno močan avtomobilski promet. Cesta je

življenje, ceste so najvažnejše prometne žile, ki spajajo najbolj znana letovišča in najlepše planinske pokrajine. Take ceste bi morale imeti pri nas na Gorenjskem. Najbolj potrebna bi bila široka cesta, ki bi vodila iz Planice preko Jesenice, Blejske Dobrave, čez Strmo stran v Vintgarju, čez Gorje, Pokljuko in Staro Fužino k Bohinjskemu jezeru. Od Bohinjskega jezera bi pa avtomobil vozil nazaj skozi Bohinjsko Bistrico in Sotesko na Bled, z Bleda pa zopet nazaj v Zgornjo savsko dolino. Na Rudnem polju bi se ta cesta lahko odcepila čez hrbet nad planino Konjšico in šla čez Sleme do Velega polja.

Ta cesta, ki bi vodila v polkrogu ob vznožju Triglava po najlepših in najbolj zanimivih predelih jugoslovenske zemlje, bi imela svoja izhodišča v Planici in ob Bohinjskem jezeru. Dolga bi bila okoli 65 km, torej za dobro uro avtomobilske vožnje. Cesta bi med romantičnimi dolinami in soteskami in prostranimi gozdovi in skozi naše lepe gorenjske vasi vodila v osrčje Triglavskega veleorja.

Če se bodo denarna sredstva, ki se za javna dela zbirajo v Sloveniji tudi v Sloveniji porabila, potem lahko upamo, da bomo v nekaj letih dobili znamenito planinsko in krožno cesto, ki bi odkrivala lepote naših gorah neštetim letoviščarjem iz raznih pokrajin Evrope, četo, ki bo vodila v naše lepše gospodarsko življenje.

Od konjske do podzemne železnice

Pred 75 leti je bila v Berlinu podeljena koncesija za konjsko železnico. Leta 1870 je prepeljala ta najprimitivnejša železnica 10.400.000 ljudi. Do leta 1893 jih je prepeljala že 100.000.000. Električni cestni promet je bil uveden v Berlinu 1899 in do konca preteklega stoletja so prepeljali berlinski tramvaji že 540.000.000 ljudi.

V začetku tekočega stoletja je bila v Berlinu otvorena podzemna in nadzemna železnica in do leta 1909 je prepeljala 1.000.000.000 ljudi. Lani se je vozilo po berlinskem cestnem omrežju 1610.000.000 ljudi. Od tega je odpadlo na podzemno železnico 260,5 milijonov na omnibuse pa 100,5 milijonov.

Prometni znaki ob cestah koristijo vsem

Ljubljana, 27. maja
Mednarodni prometni znaki so skupna last vseh in vsem tudi služijo; niso postavljeni na cestah morda le v okras in veselje avtomobilistom, še manj pa kot tarče pavalcev. Toda zdi se, da bi pri nas razen mednarodnih prometnih znakov potrebovali še posebne napise, ki bi svarili pred poškodovanjem prometnih znakov, a razen teh zopet napise, ki bi opominjali, da je razbijanje ter kamenjanje javnih napisov ne le prepovedano, temveč škodljivo vsem. Živimo v kulturni deželi, kjer bi človek pričakoval od ljudi vsaj toliko razumnosti, da bi se zavedali, čemu prometni znaki služijo in zakaj so potrebni. Ker pa, žal, pri nas ljudje v marsikaterem pogledu še niso zreli, ima časopisni tem večje dolžnosti, da jih vzgaja, čeprav je to še tako ne-hvaležno delo.

Prometni znaki so v sodobnem cestnem prometu neobhodno potrebni in brez njih si sploh ne moremo misliti prometne varnosti. Mednarodni prometni znaki prevzamejo na cestah podobno vlogo kakor na železnici železniški signali. Toda železniške signale morajo poznati le železničarji, medtem ko mora cestne prometne znake poznati sleherni uporabnik cest, to se pravi sleherni, ki uporablja cesto kot voznik ali pešec. To je v njegovem kakor splošnem interesu. Cestni prometni znaki so vendar važnostni znaki, služijo prometni varnosti! Činitelj prometne varnosti so pa le, če jih uporabniki cest upoštevajo, sicer so le pasivno sredstvo. Da se pa uporabniki cest lahko poslužujejo prometnih znakov, morajo biti znaki čitljivi, to se pravi ne smejo biti pokvarjeni, razbiti kakor skoraj povsod na naših cestah. Številneje mednarodne prometne znake smo dobili na naših cestah šele pred leti, zato se ne moremo sklicevati na to, češ, tablice so pokvarjene, ker so že predolgo neizmenjane. Razbiti prometni znaki na naših cestah kažejo vidne sledove kamenja. Tudi na njih se izživlja naš vandalizem, ki prehaja že v pregovor.

Slovenija se prišteva med najkulturnejše pokrajine v državi in že zaradi tega bi nas moralo skrbeti, kako bi si obvarovali sloves kulturne dežele tudi na zunan. Prometni znaki so nedvomno prvo, kar opazi tuj avtomobilist pri nas, ker mu služijo

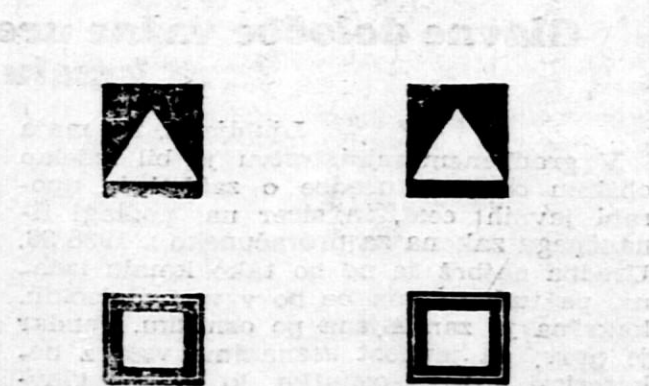
kot kašipot v naše kraje. In to prvo, kar zagleda, ni naše najlepše spričevalo. Že ceste marsikoga v pravem prometu besede prestrašijo, ko pa zagleda še razbite prometne znake, se lahko prestraši še bolj ter misli, da bo tudi po njem kmalu začelo padati kamenje. Žal, moramo priznati, da se pri nas dogajajo tudi takšne neverjetne



reči; ni bil le osamljen primer, ko so otroci napadli avtomobilista s kamenjem. Inozemski gostje se izrazili že pogosto proti našim avtomobilistom, pa tudi zastopnikom oblasti, začudenje, kakaj pri nas ljudje razbijajo prometne znake in zakaj razumnejši ne poudijo neupamnih, kaj je prav in kaj ne. Čudili so se naši avtomobilisti, ki so bili v tujih državah

kažili v drugih državah takšne prestopke strogo kaznujejo.

Pri nas pa tudi marsikdo ne pozna mednarodnih prometnih znakov; tudi mnogi



vozniki se ne zanimajo posebno, kaj pomenijo pisane tablice. To ni tudi vselej krivda samih uporabnikov cest, kajti ni še dolgo, odkar smo dobili mednarodne prometne znake in marsikdo ni imel prilike, da bi se jih naučil. Prometni znaki niso bili še dovolj popularizirani med našimi ljudmi. Za to bi morali storiti na pristojnih mestih mnogo več. Sama društva, kakor n. pr. Avtomobilski klub, ki je lani na cestni velespejmi razstavi prikazal tudi prometne znake, ne morejo opraviti vsega, končno pa tudi niso dolžna sama vzgajati občinstva ter ga navajati prometne discipline.

Ob tej priliki prikazujemo najvažnejše prometne znake v sliki, a žal le enobarvno, ker lista ne moremo tiskati z dvobarvnimi slikami. Zato bomo slike še ponazorili z opisni znakov.

Slika 1. nam prikazuje prometne znake, naslikane na tablicah z modro barvo (na sliki črna). Prvi znak z belo puščico na krogu pomeni, da je obvezna smer vožnje naravnost. Drugi zgornji znak z vodoravno puščico pomeni, da je obvezna smer vožnje na levo (ali desno, kakor pač pomeni črna). Prvi znak sredi s pokončno vodoravno puščico pomeni, da je obvezna smer vožnje naravnost ali na desno. Drugi

Napori za modernizacijo banovinskih cest

Slovenski cestni problem iz vidika prometne in gradbene politike banske uprave dravske banovine — Letošnji modernizacijski program glede na zahteve modernega motornega prometa

Ljubljana, 27. maja. Tudi pri nas zmagujejo kot prometno sredstvo avtomobil, avtobus, motorno kolo. Avtobus je danes prometno sredstvo malega človeka prav tako kakor kolo. Razvoj motornega prometa v Sloveniji napreduje, a še vse drugače bi se razmahnil, če bi naše cestno omrežje ustrezalo zahtevam modernega motornega prometa. Kadarkoli in kjerkoli govorimo ali pišemo o razvoju avtomobilizma, vedno začenemo na — problem naših cest. Imamo državne, banovinske in občinske ceste. Kaj je storila doslej banska uprava in kaj namerava storiti z modernizacijo banovinskih in deloma občinskih cest?

V banovinskih cestni upravi je okoli 1199 km banovinskih cest I. reda, okoli 2892 km banovinskih cest II. reda ter okoli 29 km dovoznih cest k železniškim postajam, kar da skupaj okoli 4120 km cestnih prog, ki naj bi bile vsake čas usposobljene za modern promet z avtomobili, avtobusi in motornimi kolesi prav tako kakor za vozove in kolesa.

Poleg banovinskih in dovoznih cest k železniškim postajam je na ozemlju dravske banovine še okoli 18.528 km občinskih cest, tako da znaša skupna dolžina nedržavnega cestnega omrežja v Sloveniji nad 22.647 km.

NEZADOSTNI KREDITI ZA VZDRŽEVANJE CESTIS

Ves pereči problem naših cest, v kolikor spadajo pod banske uprave, se nam razkriva, ako pogledamo v banovinski proračun. Tehnični oddelek banske uprave ima za proračunsko leto 1939-40 proračun v znesku 40.074.880 din. Od tega zneska odpade za vzdrževanje cest in mostov skoraj 24.000.000 din. Prispevek za vzdrževanje cest in mostov, ki so v oskrbi okrajnih cestnih odborov, in za vzdrževanje železniških dovoznih cest znaša 16.000.000 din. Materialni izdatki za vzdrževanje 1 km banovinske ceste znašajo že nekaj let 4000 do 5000 din. Za moderno vzdrževanje 1 km ceste pa je potrebno 8000 do 10.000 din. Krpanje cestništvo po starem načinu ne ustreza več sodobnim zahtevam prometa. Krediti, ki so določeni za običajno cestno vzdrževalna dela, so mnogo prenizki, za 70 do 100% prenizki.

Spričo razmeroma močnega omrežja občinskih cest je v zvezi s problemom slovenskih cest važen problem okrajnih cestnih odborov. Kakor je znano, smo večino cest, ki jih imamo, zgradili sami. Naše občine so jih zgradile brez izdatnega državnih pomoči. »Samopomoči« se je zahvaliti, da ima Slovenija bolj gosto cestno omrežje kakor drugi predeli države. Od dovolj obsežne samouprave slovenskih cestnih odborov je vedno zaviselo vprašanje dobrih in slabih slovenskih cest. Nekaj let se je samouprava cestnih odborov v škodo našega cestnega problema preveč omejevala. Reševanje vseh problemov, ki se tičejo cest, se je birokratiziralo, postalo je počasno in zamudno, obenem pa se je ovirala in ubijala pobuda zainteresiranih činiteljev. Te nedostatke je odpravil nov pravilnik za poslovanje cestnih odborov.

PREDVSEM JE POTREBNO UREDITI IN VZDRŽEVATI OBSTOJEČE CESTE

Ni mogoče trditi, da se banska uprava ne prizadeva zelo vztrajno, da bi prilagodila banovinsko cestno omrežje, kakor tudi njegovo vzdrževanje, zahtevam sodobnega prometa. Te zahteve so odločilne za vse ukrepe banske uprave v tem pravcu. Številni problemi so v zvezi s tem glavnim problemom, tako 1. vprašanje strokovnega osebja, 2. dobava gramozov sploh in kvaliteta gramozov posebej, 3. izpopolnitve inventarja strojev za cestno vzdrževalno in gradbeno službo, 4. preureditev in modernizacija obojega banovinskega cestnega omrežja in 5. spopolnitev obstoječega banovinskega cestnega omrežja.

Strokovno osebje se stalno spopolnjuje. Zaradi pomanjkanja sredstev se ni za zdaj pri vseh sreskih cestnih odborih nastavljen vsaj po en inženjer s polno strokovno kvalifikacijo, pa tudi vsa cestarska mesta se niso zasedena s stalnimi banovinskimi cestarji.

Tehnični oddelek banske uprave nadaljuje pripravljala dela, ki so nujno potrebna, preden se cestišče prilagodi sodobnemu prometu. Razširila je cestišča vsaj na onih cestnih progah, ki se glede prometa lahko vzporedijo z državnimi cestami. Preskrbljeno je bilo tudi, da se je tudi prečni presek preurejenih odsekov prilagodil zahtevam sodobnega prometa. V temni zvezi s temi preureditvenimi deli so tudi nadomestitve lesenih mostov s trajnimi, masivnimi objekti. Z napravo novega mostu se zmanjšajo vsakoletni vzdrževalni stroški. Tudi pogoste vremenske katastrofe, ki ogrožajo Slovenijo zaradi njene morfološke in topografske konfiguracije, zahtevajo izmenjavo lesenih mostov z masivnimi mostovi. Sedanje finančne prilike žal ne dopuščajo, da bi banska uprava začela obnovljati velike lesene mostove čez Savo in Dravo, ki posebno obtežujejo vsakoletne vzdrževalne kredite.

Gradbeni in prometna politika banske uprave obstoja v tem, da uredi in vzdržuje že obstoječo cestno progno in v drugi vrsti šele misli na graditev novih cestnih prog. Posebno pozornost posveča vprašanju modernega cestišča na onih banovinskih cestah, ki so za promet, posebno za tujski promet, izredne važnosti.

PRVI DALJSI MODERNI ODESK NA BANOVINSKIH CESTAH

Lani ustanovljena posebna terenska tehnična sekcija za modernizacijo banovinskih cest je pripravila načrte za prvi odsek moderniziranja banovinske ceste I. reda Podvin—Lesce. Dela na tem odseku so v polnem teku in bo prvi daljši moderni odsek na banovinskih cestah poleti letos izročen prometu. Vrhovno načelo banske uprave je vzdrževati na dostojni višini obstoječe cestno omrežje, nove ceste zveze pa ustvarjati le tam, kjer banovinski in mednarodni promet to nujno zahteva, ali pa kjer bi gospodarske koristi tujeskega prometa to opravičevale. Banovinsko cestno omrežje je tako gosto, cestni vzdrževalni krediti pa so tako pičli in vrhu tega že nekaj let neizpolnjeni, da se gradnja novih cest že iz finančnega razloga ne da opravičiti, dokler ni rešeno vprašanje njihovega vzdrževanja. To velja še prav posebno za one cestne proge, ki so le lokalnega pomena. Vsaka nova zgrad-

ba se more pričeti le v škodo onih, ki so že v izvršitvi, ker so krediti iz leta v leto vedno isti. Ker so krediti, ki so za cestna dela na razpolago iz banovinskega fonda za cestna dela, že sedaj razcepljeni na nad 50 cestnih del, je jasno, da je že iz finančnih razlogov nemogoče pričenjati z gradbo novih cest, če nečemo da bi se začela dela raztegnila v nedogled.

MOTORNEGA VOZILA NI MOGOČE VEČ SPRAVITI S CESTE

Banska uprava bo morala polagoma porabljeni vse fonde za čisto banovinske namene, ker je sicer izključeno, da bi bile banovinske ceste v doglednem času preurejene za motorni promet, ki se z dneva v dan veča. Cestni odbori bodo morali vsi težke denarje za razširjenje preozkih banovinskih cest, za odstranitev ostrih in zlasti nepreglednih ovinkov na njih ter za zboljšanje cestišča na nekaterih cestah, ki niti niso tlakovane. Mišljena so sredstva iz bednostnega sklada. S tako preusmeritvijo delovnih ciljev bo namenom bednostnega sklada prav tako ustrezno kot doslej, izvršena pa bodo dela, ki so glede cest brez dvoma nujno potrebna. Avtomobila, avtobusa, motornega kolesa in kolesa s ceste spraviti ne bo nikoli več mogoče, in nujno je samo ceste modernizirati in jih prilagoditi modernemu prometu. Varnost prometa na banovinskih cestah pa je glavna naloga banske uprave, ki jo more s pomočjo sreskih cestnih odborov izvesti le z banovinskimi denarnimi sredstvi.

NADALJEVANJE MODERNIZACIJSKEGA PROGRAMA

Cestni program za proračunsko leto 1939-40 bo morala banska uprava močno

omejiti ter začasnoma ustaviti vsa dela na nekaterih manj važnih cestah. Ta oster ukrep je potreben zaradi tega, ker znaša skupna proračunska vsota iz sredstev fonda za javna dela za začete ceste okrog 80.000.000 din, na leto pa je bilo doslej na razpolago za te namene samo okrog 6.000.000 din. Nekatere ceste se gradijo že deveto leto pa še ne bodo v doglednem času gotove. Banska uprava hoče začeti dela vsaj na nekaterih važnejših cestah čimprej zaključiti in s tem investicijo tolikšnih sredstev tudi gospodarsko opravičiti. Ni torej misliti, da bi se v doglednem času moglo iz banovinskih sredstev začeti graditi nove ceste.

V tekoči upravní dobi je banska uprava iz banovinskega cestnega fonda, ki je najvažnejši, v zvezi z že najetim posojilom namenila za nadaljevanje gradnje mostu pri Petanjkih in za modernizacijska dela na bohinjski cesti Podvin—Lesce, kjer je dovršena preložitve ceste pri Mokrem logu, nov most čez Savo in nadvoznjak čez železnico.

Kolikor so dohodki fonda dopustili, je banska uprava najela prvo tranšo večje investicijskega posojila ter ga v duhu svoje prometne politike in določil uredbe o cestnih fondih porabila za nadaljevanje svojega modernizacijskega programa. V pošto pridre predvsem zveza Celja z banovinskim zdraviliščem Rogoško Slatino, dalje nekatere železniške dovozne ceste, katerih cestišče se pod težo naraščajočega prometa tedaj bolj spreminja v prah, na primer v Škofji Loki in Brežicah.

Potem bodo prišle na vrsto vse banovinske ceste I. reda, pred vsemi cestne proge Pesnica—Sv. Lenart, Rečica ob Pa-

ki—Letuš—Mozirje, Cerknica—Rakek, Straža—Toplice, itd.

Od višine posojila, ki ga je banska uprava mogla dobiti, je odvisen tempo, v katerem bo mogoče realizirati obširen modernizacijski program. Pomisliti moramo, da stane 1 km modernizirane ceste okrog 1.000.000 din. Iz tega se vidi, kako važno je, da se banovina čimprej otrese sedanjega kratkovidnega cepčenja sredstev banovinskega fonda za javna dela in kako zelo bo potrebno morda vsaj del teh sredstev porabiti tudi za odplačevanje amortizacijske kvote najetega investicijskega posojila.

Predlagane spremembe zakonov in uredb

V zvezi s problemom modernizacije in spopolnitve banovinskega cestnega omrežja so važni predlogi za izpremembo nekaterih zakonov in uredb, ki so bili stavljeni pristojnemu ministru. Spremeni naj se zakon o državnih in zakon o »samoupravnih cestah tako, da naj se kategoriziranje cest za banovinske ceste prenese od ministrstva na bana. Glavno smer trase za banovinske, dovozne in občinske ceste naj odobri ban, ne pa minister za gradbe. Razlašča naj za namene javnih cest obče upravno oblastvo I. stopnje. Proračune sreskih cestnih odborov naj odobri ban do 200%, doklade. Banovine naj bodo oproščene avtomatično ljudskega dela, če grade potrebne ceste in če obstoječe banovinske in dovozne ceste vzdržujejo v pravnem prometnem stanju iz rednih dohodkov.

V uredbi o državnih in banovinskih cestnih skladih naj se določijo: Dohodki za banovinski cestni sklad naj se nalagajo pri

banovinskem denarnem zavodu, ne pa pri Državni hipotekarni banki. Gradbena dela na račun tega sklada naj odobri ban, ne pa minister za gradbe. V državnih cestnih sklad naj se steka tudi polovica carine na uvoz mineralnega olja in motornih prevoznih sredstev ter njih delov, davščina na bicikle naj se od državnega cestnega sklada prenese na banovinski cestni sklad.

Te in še nekatere druge spremembe zakonov in uredb bi pomenile prenos važnih oblastvenih poslov od ministrstev na bana, oziroma na pokrajinske samouprave (decentralizacija). S tem pa bi se v naših blagajnah nabrle znatne vsote, ki bi jih porabili za modernizacijo in spopolnitev cest, kajti slovenski cestni problem, kakor je na dani, tudi v kolikor se tiče samo banovinskih cest, ne more biti rešen samo z obljubami, temveč more biti rešen samo z denarjem. Vsi pogoji so dani, da bi lahko v doglednem času modernizirali naše ceste in jih usposobili za modern motorni promet, le denarja ni. Treba bo vse storiti, da se sredstva, ki odtekaajo neupravičeno iz Slovenije, zberejo v Sloveniji in se tudi v Sloveniji uporabijo. Potem bomo tudi nehal kričati, da več dajmo kot dobimo.

Pripomniti je treba, da je banska uprava šele lani prišla z modernizacijskimi deli na bohinjski cesti in z gradnjo mostu preko Mure pri Petanjkih reševati velikopotezno in modernemu času ter modernemu motornemu prometu ustrezno slovenski cestni in gradbeni problem. To so dela, ki so v resnici banovinska, ne samo po značaju, temveč tudi po gospodarski važnosti. In samo taka dela se v resnici rentirajo in so za narodno gospodarstvo izdatna, vse drugo je bolj ali manj krpanje.

V Ljubljani nad 400 km cest

Za ureditev cest smo v 20 letih potrošili nad 33 milijonov dinarjev

Ljubljana, 27. maja. Razvoj Ljubljane po vojni nam nazorno kažejo tudi številke o številu in dolžini ljubljanskih cest. Vzporedno z nastajanjem mestnih četrti se podaljšujejo mestne ceste ter izpopolnjuje cestno omrežje. Stevilke o tem razvoju so v pravi presenetljivosti, saj se je Ljubljana razvila v dvajsetih letih mnogo bolj naglo ter v večjem obsegu kakor bi ugotovili stvarni presojevalci brez statističnih pripomočkov.

Teritorij mestne občine je glede na število prebivalcev zelo velik in zato je razumljivo, da je Ljubljana po svojem obsegu tako velika kakor Rim. Tudi to nam pojasnjuje, zakaj ima Ljubljana tako veliko cestno omrežje; mesto je preveč razkropljeno ter razvečeno. Razvoj mesta je bil po vojni tako sunkovit, da so nove mestne četrti začele prerastati stari mestni okvir, medtem ko je v samem okviru ostalo še mnogo vrzeli. Stari mestni deli se niso dovolj naglo prilagodili hitremu razvoju, zato je središče že začelo zaostajati za obrobjem (periferijo), kar se pozna še zdaj, saj je sredi mesta stavbna delavnost šele zadnja leta začela odvijati nekolično bolj in se stare hiše umikati novim, duhu časa ustrežajočim poslopjem.

ŠTIRIKRAT DALJŠE CESTE KAKOR PRED 20 LETI

Kako skromno mesto je bila Ljubljana leta 1918, sprevidimo že po tem, da je mesto tedaj imelo 246 imenovanih cest in ulic, medtem ko jih je bilo lani že 928, torej približno štirikrat več. Tudi dolžina ljubljanskih cest nam dokazuje, da se je mesto glede na svoje ceste v zadnjih 20 letih povečalo približno za svoj štirikratni obseg; l. 1918. je znašala dolžina vseh ljubljanskih cest 111.172 m, lani pa 403.704 m. Ljubljana ima torej že nad 400 km cest. V tem so vštete sicer tudi ceste, ki so pod državno in banovinsko upravo, vendar se ostane ogromna površina mestnega cestnega omrežja, ki ga je dolžno mesto oskrbovati. Če računamo, da Ljubljana šteje okrog 80.000 prebivalcev ter da so vse ljubljanske ceste le po 10 m široke, odpade na prebivalca 50 m² cestnega omrežja. Povprečno bi torej moral sleherni prebivalec prispevati na leto vsaj za vzdrževanje 50 m² cestišča, s čimer si lahko razložimo, zakaj tlakovanje ljubljanskih cest hitreje ne napreduje.

L. 1918 112.000 m² TLAKOVANIH CEST, LANI 203.000 m²

Kljub izrednemu podaljšanju ljubljanskega cestnega omrežja je ureditev cest hitro napredovala. Pomisliti je treba, da je bilo l. 1918. v Ljubljani samo 138% pov. šine cestnega omrežja tlakovane (112.000 m²), medtem ko ga je bilo lani 629%. To se bo seveda še marsikomu zdelo malo, a upoštevati mora predvsem, da se je po vojni ljubljansko cestno omrežje podaljšalo skoraj za štirikratno prejšnjo dolžino. Če bi ostale ceste prav tako dolge kakor l. 1918. bi bil zdaj odstotek tlakovane cestne površine mnogo večji, skoraj 20%. Lani je znašala tlakovana cestna površina v Ljubljani 203.000 m².

NAJVEČ TLAKOVANIH DEL LETA 1932

Po vojni so v Ljubljani začeli tlakovati ceste šele l. 1921. Tedaj so izdali za tlakovanje samo še 85.330 din. Površina prvo leto po vojni tlakovanih cest je znašala 1.855 m². Naslednje leto so izdali še skoraj desetkrat več za tlakovanje, 880.215 din, in tlakovali so 8.523 m² cest. L. 1923 je Ljubljana izdala za tlakovanje 11.450 m² cest že 2.100.522 din, l. 1926 za 13.078 m² cest 3.199.425 din, l. 1931 za 26.142 m² cest 4.061.784 din in leta 1932, največjo vsoto 5.545.803 din za tlakovanje 33.845 m². Manjši zneske je izdala za tlakovana dela l. 1933 in predlanskim, približno po 80.000 din. Skupni stroški za tlakovanje cest so znašali do letos 26.852.619 din, in sicer brez izdatkov za zemeljska dela; s temi izdatki vred so znašali stroški za cestna tlakovalna dela 33.252.619 din po vojni.

NAJVEČ CEST TLAKOVANIH S KAMNITIMI KOCKAMI

Večina tlakovane cestne površine odpade na kamniti tlak, tlakovanje z drobnimi granitnimi in porfirnimi kockami, okrog 23.000 m². S kamnitimi kockami, toda s

srednje velikimi in velikimi je pa še tlakovanih več cest; s srednje velikimi okrog 6.200 m², z velikimi (granitnimi) pa 13.700 m². V začetku so asfaltirali ceste pri nas s tlacenim asfaltom, skupno 18.400 m², pozneje pa s samo z litim (Bleiweislova in mostovi), skupno okrog 10.500 m². Beton skega cestnega tlaka je v Ljubljani 10.100 m². Najmanj je lesenega tlaka (večina v Selenburgovi ulici), 1.400 m². Med beton skimi tlaki se je najbolj obnesel del tlakovanega cestišča na Poljanski cesti. Asfaltiranje s tlacenim asfaltom in tlakovanje z velikimi granitnimi kockami so zadnja leta opustili, ker je v primeri s tlakovanjem z drobnimi granitnimi kockami in litim asfaltom neprimerno dražje. — Razen navedenih vrst tlakovanja so zadnja leta začeli tudi sprameksirati ceste, to se pravi tlakovati cestišča na navadni, nebetonirani podlagi, s tanko asfaltno prevleko. Takšna tanka površinska asfaltna prevleka je priporočljiva le v ulicah, kjer ni posebno živahnega in ne težkega prometa. Skupno je bilo tako tlakovanih 21.603 m² ulic, za kar so izdali 550.000 din.

NA DRŽAVNE STROŠKE TLAKOVANIH OKROG 10% CEST

V primeri s celotno površino tlakovanih cest v Ljubljani je bilo tlakovanih na državne stroške v zadnjih letih samo okrog 20% vseh tlakovanih cest, in sicer 22.304 m². Tlakovane so bile naslednje ceste: Cjovzova, Aškerčeva in del Groharjeve v skupni dolžini 760 m ter Celovška cesta v dolžini 2800 m (od stare do nove mitnice).

ZA VZDRŽEVANJE NAVADNIH CEST VSAKO LETO SKORAJ 3 MILIJONE DIN

Razumljivo je, da z naraščanjem ter izpopolnitvijo cestnega omrežja naraščajo tudi stroški. Se vedno je mnogo netlakovanih, tako zvanih makadamskih cest, ki zahtevajo visoke vzdrževalne stroške. Račun nam pokaže, da so izdali od l. 1918 do letos vsako leto povprečno 2.900.000 din za vzdrževanje makadamskih cest. K temu znesku je pa treba še pristeti povprečno po 1.300.000 din stroškov za čiščenje in škropljenje ljubljanskih cest in ulic. Ljub-

ljana torej izda mnogo za svoje ceste, kar spredvidno zlasti, če te izdatke primerjamo s številom prebivalstva ter upoštevamo da v Ljubljani ni mnogo bogastva. To razmerje med številom prebivalstva ter njegovo gnotno zmogljivostjo se je pa še poslabšalo po inkorporaciji okoliških občin, kar nam pokažejo tudi naslednje številke.

Pred inkorporacijo je dolžina vseh cest v Ljubljani znašala 262.806 m, kar pomeni, da je Ljubljana po inkorporaciji pridobila 140.898 m cest. Pred inkorporacijo so bile ceste v Ljubljani razdeljene po razredih tako: občinske ceste I. reda, 42.805 m občinske c. II. reda, 29.550 m; mestne ulice, 167.341 m; banovinske ceste, 13.885 m; državne ceste, 9.225 m. Z inkorporacijo okolice je mesto pridobilo zlasti mnogo občinskih cest, in sicer I. reda 76.107 m, skoraj polovico več kakor jih je imelo dotlej, a razen tega še 49.141 m občinskih cest II. reda. Banovinskih cest je bilo priključenih 9.500 m, državnih pa 6.150 m. Sprevidimo, da se je izredno podaljšalo omrežje občinskih cest, ki so najšibše in ki jih mora vzdrževati mestna občina.

CESTNA DELA V PROGRAMU

Letos je v programu več cestnih del v Ljubljani. Med najvažnejša letošnja cestna dela moramo prišteti zalivanje stikov kamnitega (granitnega) cestnega tlaka z asfaltom. Zalili bodo okrog 80.000 m² tlaka, torej večino z granitnimi kockami tlakovanih cest. Tako bo postal tlak mnogo bolj vzdržljiv ter ga ne bo treba več tako pogosto popravljati kakor doslej. Stiki med kockami namreč zdaj niso zaliti. Stroške bodo krili delno s sredstvi kaldrminskega sklada, delno pa iz rednih kreditov proračuna za l. 1938-39 in 1939-40, tako da odpade na državo 1.300.000 din, na občino pa 387.000 din. Stike bodo zalivali na Vilharjevi cesti, carinskem dvorišču, Šmartinski, Masarykovi, Resljevi, Gosposvetški cesti in v delu Miklošičeve, Celovške in Bleiweislove ceste, za kar bo plačala stroške država. Na mestne stroške pa bodo zalivali stike v Prešernovi, Stritarjevi in Komenskega ulici, na Marijinem trgu, Vidovdanski cesti in Taboru ter morda tudi v Wolfovi ulici, na Mestnem in Starem trgu.

Razen teh del je v programu letos še tlakovanje 2.500 m² cest z drobnimi granitnimi kockami in utrditev 7.000 m² cest in ulic s površinsko asfaltno prevleko (sprameks).

Osnutek uredbe o zaščiti in uporabi javnih cest

Glavne določbe važne uredbe, ki pa najbrž še ne bo kmalu izdana

Ljubljana, 27. maja. V gradbenem ministruvju je bil izdelan obširen osnutek uredbe o zaščiti in uporabi javnih cest, in sicer na podlagi finančnega zakona za proračunsko l. 1938/39. Uredba najbrž še ne bo tako kmalu izdana, pa tudi takšna ne bo v vseh določilih, kakršna je zamišljena po osnutku, vendar je prav, da javnost seznanimo vsaj z nekaterimi določili osnutka, ki kažejo glavne smerice stremenj po zakoniti ureditvi cestnega prometa v naši državi.

V splošnih določilih uredbe je rečeno, da se uporaba javnih cest prosta v vsakem času vsakomur brez razlike v mejah splošnih predpisov o javni varnosti in predpisov te uredbe.

V poglavju o zaščiti cest je določeno, da ob cestah mednarodnega in turističnega značaja ni dovoljeno izdati do oddaljenosti 15 m nobenih posojil, ne nasaati nasaadov, industrijskih objektov pa morajo biti oddaljeni najmanj 50 m. Od drugih javnih cestah pa morajo biti navadna poslopja in nasaadi oddaljeni najmanj 10 m, industrijski objekti pa 20 m. Pač pa morejo banske uprave dovoliti v naseljih manjše razdalje med objekti in cestami. Zanimiva je določba, da je sploh prepovedano postavljati reklame deske ob javnih cestah. Tudi ograj ni dovoljeno postavljati ob cestah bliže kakor 10 m in ne smejo zastirati razgleda s ceste. Pri tem je pa zanimivo, da so gnojne jame dovoljene v razdalji 5 m od ceste.

V določilih o uporabi javnih cest je določeno, da je dovoljena vožnja z vsemi vrstami vozil, ki pa morajo po teži, izdelavi itd. povsem ustrezati predpisom uredbe. Določeno je tudi širina platišč koles vozi (za tanejo po 4 kolesa), glede na naj-

hovo težo. Tako mora znašati širina platišča koles vozi, ki tehtajo do 1000 kg, 5 cm in širina se postopno zvišuje do 5000 kg, ko morajo biti platišča 16 cm široka. Vozovi večje teže pa morajo imeti pnevmatične obroče, tako da pritisk na tla ne presega 150 kg cm². Določene so tudi dimenzije vozil.

Opredelitev motornih vozil se glasi: »Pod motornimi vozili se razumejo vsa prevozna sredstva z mehaničnim pogonom, namenjena na prometu na javnih cestah, in sicer: avtomobili vseh vrst, traktorji, motokikli itd.« Ne da bi se spuščali v kritiko te definicije, samo pripomnimo, da traktorji pač niso prevozna sredstva vsaj vseh vrst ne, pod njo tako dalje se pa da lahko uvrstiti marsikaj. To in ono, bi lahko prigovarjali tudi predpisom o avtobusih in avtomobilih. Glede predpisov o teži, dimenzijah, opremitvi itd. motornih vozil pa bodo zavzeli svoje stališče strokovnjaki.

V kakšne podrobnosti se spušta osnutek, kaže primer, da tudi predpisuje: Ako ima vozilo (avtomobil) več kakor dva sedišča, šofer ne sme imeti poleg sebe potnika drugega spola. »Povsem brez pomena ta predpis ni, kajti nedvomno se je že kdaj pripetila kakšna prometna nesreča zaradi zaljubljenega šoferja ali zaljubljenega voznice, toda večina takšnih nesreč se je pač pripetila tedaj, ko sta bila v avtomobilu samo dva potnika različnega spola. In morda bi tudi kazalo prepovedati hojo dvojicam potnikov različnega spola, kajti nesreča preži na človeka na vsakem koraku. — Med predpisanimi dolžnostmi šoferja naj še omenimo, da mora spraviti s ceste pokvarjeno vozilo, če ga ne more takoj popraviti. To se pa tudi kaže dolžnost, kajti

spraviti n. pr. pokvarjen avtobus s ceste, ni tako lahko.

Med prometnimi predpisi je treba omeniti predvsem določilo o hitrosti motornih vozil; hitrost motornih vozil izpod 3.500 kg teže (brutto) je neomejena zunaj naselij. Voznik pa mora skrbeti, da ne bo nikogar ogrožal zaradi prevelike hitrosti vožnje ter da ne bo nastal nered ali škoda v prometu zaradi hitrosti vožnje. Hitrost je pa treba prilagoditi potrebam na nepreglednih cestah, ob križiščih, v naseljih in ko je megleto ali je cesta blatna, mokra itd. Ban bo predpisal maksimalno hitrost v naseljih; ne bo pa smela presegati 20 km na uro. Kjer bi ne bo bila označena maksimalna dopustna hitrost z mednarodnimi prometnimi znaki skozi naselja, bi bilo dovoljeno voziti s hitrostjo 30 km na uro. Za avtobuse je predpisana na odprtih cestah maksimalna hitrost 60 km na uro (kar se zdi nekoliko premalo za moderna vozila na gladkih cestah), skozi naselja pa 30 km.

Zelo strogi so prometni predpisi za kolesarje. Tako je n. pr. prepovedano celo voziti se, držeč se le z eno roko za krmilo. Če bi bil v veljavi ta predpis zdaj, bi ga kršili skoraj vsi starejši kolesarji. Predpisano je tu, da se mora kolesar ustaviti, če sreča na cesti živali, ki se plaši, ali jezece, ki mu da znak, naj se ustavi. ... Kolesarji tudi ne bodo smeli naslanjati koles ob robove pločnikov. Določeno je, da se bodo morali držati pri vožnji skrajnega desnega roba cestišča, kar je pogosto nemogoče.

Zanimivi so prometni predpisi glede pešcev. Pešci ne smejo hoditi po cestah, prečkati pa smejo ceste samo pravokotno in brez zaustavljanja. Pri obhodih morajo pešci korakati čez mostove v vojaškem koraku in ob tej priliki ne sme igrati v sprevodu godba. (Menda zato, da bi pešci preveč ne pribijali s petami v taktu?) V Sloveniji kljub vsej miselnosti nimamo tako slabih mostov, da bi bili ogroženi ob sprevodu, zato nam je vseeno, ali bo ta predpis uveljavljen ali ne. Mamice bo najbrž zanimalo, da bodo smeje voziti otroške vozičke samo po poteh, določenih za pešce, torej ne tudi po cestah.

Za manjše prometne prestopke so določene denarni kazni od 5 do 500 din, večje pa 20 do 1.500 din ali od 1—30 dni zapora. Med manjše prestopke spada vožnja po nepravni strani ceste, dalje, če voznik spi na vozu, če se voznik s praznim ali lažje naloženim vozom ne umakne težje natovorjenemu vozu, če voznik pusti vprežni voz brez nadzorstva na cesti, na mostu ali vogalu, hitra vožnja čez most in skozi naselja, puščanje otrok ali živali brez nadzorstva na cesti, če šoferji ne skrbje za snago v avtobusu itd. Med večje prometne prestopke so uvrstili vožnjo z motornimi vozili brez dovoljenja, uporabo vozil, ki ne ustrezajo predpisom uredbe, prekopavanje cest brez dovoljenja, zidanje poslopij preblizu cest itd.

V zaključnih določilih je med drugim določeno, da sta z uveljavljenjem te uredbe razveljavljena uredba gradbenega ministrstva št. 1612/29 o zaščiti javnih cest in varnosti prometa in zakon iz leta 5. XII. 1931 o spremembah in dopolnitvah tiste uredbe kakor tudi vsi drugi predpisi, ki bi nasprotovali tej uredbi.

Zagonetni šofer

Angleška policija napenja vse sile, da bi izsledila zagonetnega šoferja, ki je baje na vojaškem letališču v Rochesteru iz daljave fotografiral prvo angleško »letečo trdnjavo« tik po njeni katastrofi. Ta bombnik je v seznamu takozvanih tajnih modelov in na letališču v Rochesteru se je dvignil v zračne višave na prvi poskusni polet. V krogi angleških strokovnjakov velja to letalo za največji bombnik, kar jih je kdaj zgradila letalska industrija. Novo letalo je opremljeno z mnogimi novimi izumi.

Ko so hoteli po katastrofi letala očividci fotografirati njegove razvaline, so jim oblasti fotografске aparate zaplenile. Vojaške oblasti so pozvale vse, ki

Nadvoz, podvoz ali poglobitev železnice?

Cestni prometni problemi v zvezi z železnico v Ljubljani — Promet v našem mestu zadnja leta naglo narašča

Ljubljana, 27. maja. V kraju, kjer so železniške proge razporejene tako sredi samega mesta, da se kaže glavne ceste, ovirajo naraven mestni razvoj ter združujejo v odnosu do cest celo vrsto cestnih vprašanj, moramo splošno prometna vprašanja hčeš nočeš obravnavati v njihovi celoti ter mesebojni povezanosti; iskati moramo najugodnejšo rešitev, kar se vse činitele, ki se stavljajo ter predstavljajo javne interese. To se pravi v našem primeru, da moramo upoštevati interese železniške uprave, mesta, države in banovine. Rešitev mora biti takšna, da bo sprejemljiva za vse ter da bo v resnici rešitev. Če nam je n.p. dana naloga, naj poiskamo izhod, kako bi uredili cestni in železniški promet, da bi ne bila ovirana zaradi križanja železnice s cesto, mora biti zamišljena ureditev vsaj boljše od obstoječe, kar se zdi sicer samo po sebi razumljivo, vendar se tudi pripeti, da kdo najde slabšo rešitev in jo proglasa za odredino.

Vprašanje, kako bi uredili križišča glavnih cest z železnico v Ljubljani, je v razpravi že del časa in je čedalje bolj aktualno, pač zaradi vedno živahnega cestnega prometa, razvoja avtomobilizma in tudi rasti mesta. O naraščanju prometa v Ljubljani govorimo na podlagi zanesljivega proučevanja prometa. Maksimalno najbrž ne ve, da je v Ljubljani uvedeno prometno štetje že od l. 1931. Pri tem štetju so zaposleni stalno 3—4 uslužbenci mestnega gradbenega urada. (Štetje je organiziral stavbni tehnik Tarasov). S tem štetjem bomo podrobneje seznanili čitatele ob drugi priložnosti, zdaj ga samo omenjamo, ker nam zanesljivo dokazuje, da je promet v Ljubljani od leta do leta živahniji ter da zadnja leta naglo narašča. To naraščanje prometa povzroča resne skrbi zlasti na križiščih glavnih cest z železnico, ker železnica ovira ter zaustavlja cestni promet v obeh smereh večkrat na dan; zapornice morajo biti zaprte tudi vsaj nekaj minut pred prihodom vlaka, sicer se dogajajo nesreče (na prehodu na Tyrševi cesti se je že pripetilo nekaj nesreč). Najbolj je obremenjeno križišče na Tyrševi cesti, ne mnogo manj tudi prehod na Gosposvetski cesti, kjer vozi se tramvaj.

Prehod na Gosposvetski cesti je bil zaprt po prometnem štetju mestnega tehničnega oddelka lani (maja) povprečno 1 uro in 25 minut na dan (od 6. do 20.). Med tem časom je vozilo čez prehod 290 tramvajskih vozov, 6.088 kolesarjev in šlo 6.527 pešcev. Junija lani (večesem) je pa prešlo križišče povprečno na dan 17.770 pešcev in prevozilo 7.635 kolesarjev ter 270 tramvajskih vozov. Predlanskim decembrom, ko je bil najslabši promet, je prevozilo prehod povprečno na dan vendar še 4.592 kolesarjev in prešlo 6.420 pešcev. Predlanskim je vozilo čez to križišče 270 tramvajskih vozov povprečno na dan (od 6. do 20.), lani pa že 290. Čeprav je promet decembra vsako leto znatno slabši kakor n. pr. junija, vendar je razlika med frekvenco junija in decembra tako velika predvsem zato, ker promet narašča od leta do leta bolj.

Po prometnem štetju ob železniškem prehodu na Tyrševi cesti je bil prehod predlanskim zaprt povprečno na dan (decembra) 2 uri in 16 minut, prevozilo ga je pa (med 6. in 20.) 2.131 kolesarjev in prešlo 10.998 pešcev. Čez prehod je pa šlo vozilo 897 vprežnih vozov, 150 motociklov in 611 avtomobilov. Lani avgusta je pa bil prehod zaprt povprečno na dan 2 uri in 42 minut. Čez je vozilo 910 vprežnih vozov, 253 motociklov, 882 avtomobilov, 5.140 kolesarjev in šlo 13.384 pešcev. Lani decembra (v začetku meseca) je bil prehod zaprt povprečno na dan (ponoči) med 20. in 6. uro 3 ure in 14 minut (ponoči vozi večina tovornih vlakov). Prešlo ga je 15.692 pešcev, prevozilo 5.599 kolesarjev, 637 vprežnih vozov, 80 motociklov in 721 avtomobilov.

Te številke nedvomno dokazujejo, da je na obeh križiščih živahen promet ter da je železnica resna prometna ovira. Kako bi torej uredili ta promet? Načelo je, da bodi sobodni cestni promet čim bolj neoviran in nepodrejen železniškemu. Cestni promet namreč postaja enakovreden železniškemu po svojem pomenu ter obsegu. Železnica ne sme več zmanjševati njegovega pomena, to se pravi, ne sme ga ovirati ter opasnejevati. Zato tudi v vseh državah z razvitim cestnim prometom urejujejo križišča železnice s cestami tako, da se železnica ne križa s cesto v isti ravnini; ali drži cesta čez železnico ali pa železnica čez cesto. Idealno je, da na križiščih kljub temu ne nastanejo cestni vzponi, da ostaneta cesta pregledna in da tudi železnica nima vzponov.

V našem primeru gre za to: Ali naj ostaneta ceste, ki križajo železnico, v dosedanj ravnini in da poglobe železnico, ali pa naj cesta križa železnico z nadvozom ali podvozom.

Nadvoz? Nekaj časa je bilo vprašanje nadvoza pri nas aktualno, ker je arhitekt

napravil ometek na premostitve prehoda na Tyrševi cesti. Toda zdaj je menda še povsod pri nas na pristojnih mestih prodorlo spoznanje, da je nadvoz najslabša rešitev. V našem primeru ne le zaradi tega, ker nadvoz nikakor ni lep, temveč, ker bi bil izredno drag in ker bi tudi v prometnem pogledu ne ustrezal. Zgraditev nadvoza bi bila draga zaradi odkupov zemljišč in poslopij v okolici, saj je treba računati, da bi veljal m² nezazidanega zemljišča najmanj 600 do 700 din. V prometnem pogledu bi pa nadvoz ne ustrezal zlasti zaradi tega, ker bi bilo zelo težko priključiti k vzponu na Tyrševi cesti stranske ceste, n. pr. Bleiweisova. Razen tega bi postala cesta zaradi vzpona nepregledna in težko, če ne celo nemogoče bi bilo položiti tramvajско prago. Nadvoza bi pa tudi najbrž ne dovolila železniška uprava, ker bi ne bil v interesu železnice.

Podvoz? Vprašanje podvoza je prišlo v razpravo prav za prav šele letos. Projektant ing. K. je obrazložil v dveh ljubljanskih dnevnikih svoj načrt podvoza, ki naj bi bil sredi med prehodom na Gosposvetski in Tyrševi cesti. Projektant je zagovarjal svoj projekt v polemičnem slogu, žal, na škodo jasnosti. Zdi se, da pa tudi ta projekt je toliko proučen ter objavljen, da ga lahko ob tej priložnosti omenimo ter presodimo. Projektanta je očitno zavedla zamisel, da bi z enim udarcem ubil dve muhi: iz dveh (odnosno celo treh!) železniških križišč bi naj nastalo le eno, skupno, ker sta oba prevoza zelo blizu, okrog pol km; sredi razdalje med sedanjima prehodom, nekje tam, kjer je zdaj prehod iz Vošnjakove ulice, bi naj bil podvoz. Toda, ali je projektant rešil to nalogo, ali je v resnici odpravil najživahniji in najnevarnejši križišč z železnico v Ljubljani? Sam priznava, da prehoda na Gosposvetski in Tyrševi cesti ostaneta. Čemu je torej potreben sredi med njima podvoz? Iz projekta in njegove razlage posmemamo, da bi podvoz hkrati razbremenjeval križišči, ko bi se ga posluževali, kadar bi bile zapornice spuščene. Namestu dveh križišč bi torej dobili še eno, ki bi sicer ne bilo v isti ravnini z železnico; vprašati se moramo najprej, čemu bi bilo torej potrebno, komu bi koristilo in če bi stroški zanj bili v sorazmerju s koristmi, pa tudi, če je projekt sploh izvedljiv.

Podvoz bi nedvomno koristil železniški upravi, če bi bili z njim odpravljeni dve cestni križišči z železnico in če bi zlasti bilo odpravljeno križanje s tramvajem (na Gosposvetski cesti). Če bi tramvaj res lahko vozil skozi podvoz, to se pravi, da bi bila tramvajaska proga položena od sedanjega križišča na Gosposvetski cesti po novi cesti vzporedno z železnico proti podvozu, in sicer navzdol precej strmo, potem pa na drugi strani železnice po vzporedni cesti z železnico navzgor v nasprotno smer, nazaj proti križišču na Gosposvetski cesti, (skoraj pol km poti), s tem se ni rešeno, da je rešen kakšen drug prometni problem v zvezi z železnico. Zdi se pa, da bi si Maloželeska družba ne hotela privoščiti nesmiselnega luksusa, da bi palagala zelo drago progo, ki bi baje imela 16 kmetin in 14 lokovnih križišč, po toboganu, že zato

ne, ker bi se zaradi tega vožnja smatno podražila. In čemu tudi, ki bi križišče na Gosposvetski cesti vendar ostalo! Potemtakem je vsekakor boljše, če se tramvajski vozovi od časa do časa ustavijo pred zapornicami, kakor da bi se izrabljali s nesmiselnim vožnjo, zlasti še, saj skoraj nikdar ni treba tako dolgo čakati kakor bi trajala vožnja skozi čudovit podvoz. Za takšen podvoz se torej zahvalita Maloželeska družba in železniška uprava.

Sploh bi pa železniška uprava ne mogla tam nikdar dovoliti podvoza že zaradi odcepa gorenjske proge od glavne. Radij odcepa je že zdaj majhen, da bi pa cesta, ki bi držala iz podvoza, bila dovolj globoko pri križanju z gorenjsko progo, bi bilo treba odcep preloščiti, a zaradi premalega radija in kretinskih naprav bi tedaj priključek na glavno progo sploh ne bil mogoč. Najbrž bi načrtne bil izvedljiv že zaradi te »malenkosti«, ki jo je projektant blagovolil prezreti.

Toda vzemimo primer, da bi bil projekt v tehničnem pogledu izvedljiv! Komu bi koristil? Ali bi se ga vozniki v resnici posluževali, ali bi res raje vozili v velikem ovinku po klancih kakor da bi počakali pred zaprtimi zapornicami na Gosposvetski ali Tyrševi cesti? To vožnjo bi si privoščil morda le od časa do časa kdo, ki bi ga žejalo po pustolovščinah. V resnici bi bila to pustolovščina, n. pr. vožnja po ozkem klancu z naloženim vozom, ker bi voznik samo preizkušal vozilo in živino ter poizkušal, kako daleč bo pripeljal medtem ko bodo zapornice že zdavnaj odprte. Ali naj prisilijo voznike, da se bodo posluževali podvoza, kakor celo pričakuje projektant? Teh burk bi si policija nedvomno ne hotela dovoljevati, saj ima s prometom že tako dovolj dela, ne da bi še zaradi slavnega podvoza odganjala voznike od cestnega križišča z železnico.

Projektant se je pa še posebno spri s »finančnim ministrom«. Pravi, da bi njegov podvoz ne veljal niti 6 milijonov din. Toda strokovnjaki so ugotovili, da bi bilo treba odšteti zanj celo 16 milijonov din! Kdo bi naj dal toliko denarja za nekakšen podvoz, ki bi bil Ljubljani potreben le kot posebnost? Kdo bi se ogreval za uresničitev takšnega projekta? Mestna občina? Od podvoza bi ne imela nobenih koristi. Splošni mestni interesi pa bi bili celo prizadeti, ne le zaradi visokih izdatkov za utopijo, temveč tudi, ker bi se promet nič ne izboljšal saj bi se celo poslabšal. Naj omenimo še, da bi bila pretrgana tudi važna cesta, Vošnjakova ulica, ki drži od središča mesta proti gorenjskemu kotlovaru.

V Ljubljani pa tudi že povsem resno računamo s poglobitvijo železnice, ne v 100 letih, temveč že v doglednem času. S poglobitvijo železnice bodo hkratu rešeni mnogi prometni problemi, tudi ta, križanje cest z železnico. Toda to je le eden, lahko bi rekli celo samo postranski problem, ki bo odpravljen in kar bo še vse Ljubljana pridobila za približno 35 milijonov din, a ne za več 100 milijonov, kakor se je izrazil projektant podvoza. Projekt poglobitve je realen, česar pa ne moremo trditi o načrtu podvozu pri Vošnjakovi ulici.

Za red na naših cestah

Nekateri avtomobilisti se ne drže cestno policijskih predpisov

Ljubljana, 27. maja. Zaradi n.predvidnosti nekaterih avtomobilistov so se že marsikdaj zgodila hude nesreče. Večkrat so krivi seveda tudi pešci, ki na prometnih cestah ne posvečajo dovolj pozornosti motornim vozilom, izkušnje pa nas uče, da mnogo nesreč zakrivate avtomobilisti, posebno takšni, ki ne vedo, da vinjeni ne spadajo za volan, ampak v posteljo. Za varnost pešcev je prav posebno poskrbljeno v mestih na prometnih križiščih, kjer so postavljali tudi stražniki, da vzdržujejo red ter nadzirajo kretanje vozil in pešcev.

V Ljubljani imamo precej časa že tudi motorizirano policijo. Kakšen je njen namen, prav za prav ni jasno, ker se doslej še ni kdo več kaj obnesla. Toda čisto gotovo je, da pozablja na eno svojih najvažnejših nalog, na nadziranje motornih vozil na cestah, kjer ni prometnih stražnikov, pa je kljub temu promet zelo velik, možnost nesreč pa precejšnja.

Cestno-policijski predpisi določajo, da avtomobilist ne sme prehiteti tramvajaska voza, ko ta stoji sredi ceste in ko ljudje iz njega izstopajo oziroma vstopajo. Toda te določbe cestno-policijskih predpisov ne kateri avtomobilisti ne upoštevajo in drve s svojimi vozili po cestah brez vsakega ozira na pešce in tiste, ki uporabljajo tramvaj, pa se včasih izpostavljajo največji nevarnosti, ko izstopajo in hočejo čez cesto do najbližjega pločnika. Prav

redko se avtomobilisti ob takšnih priložnostih ustavljajo in s tem odstranijo možnost nesreče. Zaradi tega je res čudno, da ljubljanska prometna policija temu vprašanju še ni posvetila malo več pozornosti in odredila, vsaj tu in tam racije, ki bi osvetile tudi to vprašanje reda in varnosti na naših cestah.

V Ljubljani, kjer so ceste zelo stisnjene med hiše, ne moremo graditi modernih avtomobilskih cest, ki bi imele za pešce, kolesarje, tramvaje in avtomobile posebna cestišča. Tramvajski promet je najživahniji prav po najbolj prometnih cestah in bi zaradi tega moralo biti na teh cestah mnogo bolj poskrbljeno za varnost pešcev. Najdalejše bi bilo seveda, če bi bile vse tramvajske proge položene tako, da potniki pri izstopanju ne bi bilo treba hoditi čez cesto, da doseže pločnik, ampak da bi nanj stopili že neposredno iz tramvajskega voza. Ker pa naša ozka cestišča takšne ureditve tramvajaska prometa ne dovoljujejo, je izstopanje iz tramvajskih vozov v Ljubljani posebno nevarno na progi od kavarn »Europe« proti št. Vidu, na tramvajski postaji pri nekdanem »Bavarskem dvoru«, kjer tramvaj zavije na Masarykovo cesto, ustavlja pa se na samem križišču tako zelo prometnega voza, dalje pred »Leonščem«, kjer morajo potniki izstopati na cesto, namesto na prehod za pešce pred sanatorijem, potem na Tržaški cesti in seveda tudi na dolenski progi.

Če bi vsi avtomobilisti upoštevali določbe cestno-policijskih predpisov, bi takšna tramvajaska postajališča pač ne bila nevarna, toda sprito nediscipliniranosti nekaterih avtomobilistov je potrebno prav odločno poskrbeti za popolno varnost pešcev. Tako bi n. pr. pred splošno bolnico na Zaloški cesti prav lahko pri tramvajskih vozovih, ki vozijo proti garnizijski bolnici, izpremenili stran izstopanja, tako da bi potniki pri »Leonšču« že izstopali na levo stran v smeri vožnje, ne pa več na desno stran naravnost na cesto. Ta izprememba bi bila prav lahko izvedljiva zaradi tega, ker je ta proga enotirna in ni nobene nevarnosti, da bi ljudje zaradi izpremenjene strani izstopanja prišli pod voz, ki bi prihajal iz nasprotni smeri. Tudi na dolenski in viški progi bi bila ta izprememba prav lahko izvedljiva. Tako bi n. pr. na dolenski progi morali ljudje izstopati vedno na levo stran v smeri vožnje, ker je pač tudi tramvajaska proga položena na levi strani cestišča.

Precej bolj kolidno je vprašanje ureditve tramvajaska prometa in varnosti pešcev na Gosposvetski cesti v smeri vožnje proti mestu in proti št. Vidu. Posebno nevarno so tramvajske postaje pri »Levici«, pri velesjemu, pri pivovarni »Unione«, pri »Keršču«, pri stari cerkvi, pri Gasliškem

domu in pri stari mitnici. Na teh postajah morajo potniki, ki se vozijo s tramvajem proti št. Vidu, izstopati na samo cestišče, po katerem neprestano drve avtomobil v obe smeri, pa se sploh nikoli ne zmenijo za določbe cestno-policijskih predpisov. Ze marikdaj so bile v zadnjem trenutku preprečene nesreče. Ljudje so se stisnili ob tramvajski voz, brezobzirni avtomobilisti pa so jih posebno ob deževnem vremenu obdarovali s vsami dobrotami blatnih in mlakužastih cest. Pritožb proti takšnemu postopanju avtomobilistov je zelo malo. Razloga sta dva: Ljudje imajo neradi pota, poleg tega pa je vsako ovadbo na policijsko upravo potrebno kolkovati z desetimi dinarji.

Bilo bi res nujno potrebno, da bi naša prometna policija posvetila temu vprašanju nekaj več pozornosti in da bi vsaj tu in tam opazovala avtomobiliste in jih opočitila, kako je treba spoštovati človeška življenja in cestno-policijske predpise. Nekaj kazni za zgled bo spametovalo čisto gotovo tudi vse ostale — med njimi so že zdaj zelo častne izjeme — in tako bi bil lahko prav hitro odstranjen problem, ki povzroča tramvajskim potnikom neprestano skrbi in ograža njihovo varnost, pa celo tudi njihova življenja.

Promet v luči kriminalne statistike

Prometna disciplina vozačev motornih vozil, voznikov, kolesarjev in pešcev se boljše po uvedbi motociklističnih policijskih kontrol

Ljubljana, 27. maja. Naraščanje prometa sploh in še posebno motornega prometa po glavnih prometnih žilah Slovenije se zrcali po svoji negativni strani tudi v — kriminalni kroniki. Brez dvoma je, da bi bila tozadevna kriminalna statistika ugodnejša, če bi imeli ceste, ki docela ustrezajo zahtevam modernega prometa, s čimer pa nočemo reči, da ne odpade neki del krivde na nepravilne in brezvestne vozače, pa tudi na pešce in voznike, ki zaradi nepoučenosti, trne in nagajivosti prav namenoma ovirajo promet z motornimi vozili.

V teku lanskega leta so varnostna oblastva na ozemlju dravske banovine intervenirala v 20.815 primerih, ki se po kazenskem zakoniku kvalificirajo kot zločini ali prestopki, ter v 36.571 primerih, ki se kvalificirajo kot prekrški po kazenskem zakoniku ali po različnih upravnih in policijskih zakonih. V primerih z l. 1937. je število zločinov nazadovalo za 14%, število prekrškov pa se je za nekaj odstotkov povečalo.

Zvišanje števila prekrškov gre na račun intenzivnejšega upravnega in policijskega kaznovanja, v veliki meri pa tudi na račun cestnih policijskih prekrškov, ki naraščajo zaradi močnejšega prometa, ovadbe pa se množe zaradi ostrejšega nadziranja vozačev z motornimi vozili. Tako je motorizirana cestna kontrolna služba uprave policije v Ljubljani ugotovila lani 8185 cestno prometnih prekrškov, od katerih je 4523 kršilcev predpisov javila pristojnim oblastvom, ostale pa posvarila. Motorizirana cestna kontrola predstojništva mestne policije v Mariboru je zaznamila v teku lanskega leta pristojnim oblastvom 749 oseb.

Zvišanje števila prekrškov gre torej na račun cestnih policijskih prekrškov, ki naraščajo zaradi ojačanja cestnega prometa. Skupno število cestno policijskih deliktov, radi katerih je bilo uvedeno kazensko postopanje, je bilo lani na ozemlju dravske banovine 13.772. Prometnih nesreč je bilo 663. Na osnovi finančnega zakona za l. 1937/38 je bil pri banskni upravi ustanovljen fond za zboljšanje cestnega prometa, v katerega se stekajo vse globe zaradi prekrškov cestnega reda. Na račun tega fonda se je organizirala pri upravi policije v Ljubljani in pri predstojništvu mestne policije v Mariboru posebna motorizirana cestna kontrolna služba. Prometna disciplina vozačev motornih vozil, voznikov, kolesarjev in pešcev je zlasti na podeželju v zadnjih letih vedno bolj nazadovala. Posledica tega je bila, da so se množile v banovini prometne nezgode. Z uvedbo kontrolnih motociklističnih policijskih patrol se je disciplina vozačev vseh vrst vozil znatno zboljšala.

V letu 1938. je bilo v dravski banovini registriranih 2780 potniških avtomobilov, 990 tovornih avtomobilov in 2905 motornih koles, skupaj 6676 motornih vozil. Razen tega je bilo v dravski banovini l. 1938. okrog 140.000 biciklov. V primeri z l. 1937. se je število potniških in tovornih avtomobilov dvignilo za 20%, število motornih koles celo za 50% in število biciklov za 20%. Zaradi povečanja števila vozil in zaradi živahnijega domačega in tudi mednarodnega prometa je treba nujno strožje paziti na red v prometu.

Kazenski zakonik našteva pod posebnim poglavjem kazniva dejanja zoper varnost javnega prometa za ljudi, imovino in obve-

stila. Paragraf 204 k. z. določa: Kdor tako ogrozi varnost javnega prometa zlasti na ulici, cestah ali tržiščih, da povzroči s tem nevarnost za življenje ali zdravje ljudi, se kaznuje z zaporom.

Kdor stori to iz malomarnosti, se kaznuje z zaporom do 1 leta ali v denarju do 10.000 din.

Paragraf 205 k. z. določa: Kdor spravi v nevarnost življenje ali zdravje več oseb na krajih, označenih v § 204, ali če je bil kdorkoli tu zaradi tega težko poškodovan ali je umrl, se kaznuje s storilec, če je mogel vedeti za to že vnaprej, z robijo.

Kdor je povzročil tako nevarnost iz malomarnosti, se kaznuje z zaporom najmanj treh mesecev.

Neprevidezni vozači pa ogrožajo lahko tudi varnost železniškega ali tramvajskega prometa. V takih primerih se krivce sodi po § 206 k. z., ki določa: Kdor spravi v nevarnost varnost železniškega, tramvajskega ali broderskega prometa ali prometa z zrakoplovom, se kaznuje z robijo.

Kdor stori to iz malomarnosti, se kaznuje s stroгим zaporom ali v denarju do 50.000 din.

Zelo strogo kazni zagroža kazenski zakonik tudi za tiste, ki spravijo v nevarnost življenje ljudi na železnicah, tramvaju, itd. Paragraf 207 določa: Kdor spravi v nevarnost življenje več oseb v prometu, označenem v § 206, ali če je bil zbog tega kdorkoli težko poškodovan ali usmrten, se kaznuje s storilec, če je mogel vedeti za to vnaprej, z robijo.

Kdor je povzročil to nevarnost iz malomarnosti, se kaznuje s stroгим zaporom najmanj šestih mesecev.

Škofjeloški planinci so zborovali

Škofja Loka, 26. maja. Obžalovanja vredno je, da naša podružnica SPD ni deležna v vrstah svojega članstva tistega zanimanja, ki bi ga naloge, ki jih ima planinarstvo, morale vzbujati. Prepričilo število prijateljev naših planin se je zbralo v četrtki pri Otetu. Pravimo prepričilo, zlasti še ker je ostala delovna pešica tudi lani storila presenetljivo mnogo dobrega. Občni zbor je otvoril in vodil predsednik g. Feliks Hafner, nato pa so podali vestno sestavljena poročila podružnični funkcionarji. Tajništvo je bilo v rokah g. Viktorja Žagarja, predsednik markacijskega oddelka je bil g. Janko Šcheri, blagajna in gospodarstvo pa je sodelovalo na ramenih požrtvovalnega g. Avgusta Fotočnika.

Podružnica dela na smotrnem označevanju poti in se bodo markacijska dela postopoma nadaljevala. Na Tošče je predvidena poprava poti, toda bo še preje treba doseči sporazum z lastnikom sveta g. Heinricharjem s Trate. Premalo finančnih sredstev in širok teritorij sta gotovo tudi krivca, da je na teritoriju podružnice še dokaj slabih markacij. SPD je pošiljalo pozimi vremenska in snežna poročila, med letom pa je bila prirejena vrtna zabava, ki pa jo je temeljito pokvarilo slabo vreme. Intervencija pri železniški direkciji glede ustavljanja smučarskih vlakov v škofji Loki je bila uspešna. Pokrenjena je bila akcija v svrhu zaštite planinskega cvetja. Tudi k nam prihajajo prijatelje prirode, ki bi jih bilo treba postaviti pod paragraf. Del časa že je v načrtu podružnice, da izda svoj vodič. Podružnica je naprosila za prijazno pomoč priznanega veščaka na tem področju g. Badjuro in tako smemo upati, da bo vodič prej ali slej zagledal luč sveta.

Gospodarsko stanje podružnice ni slabo. Skupno premoženje znaša 99.169,25 din in je kočo na Ljubniku, ki je konec koncev le edini resni vir dohodkov, obiskalo lani 1442 gostov, t. j. 313 več nego predlanskim. Število posetnikov Ljubnika je seveda višje.

Poti Osovnik — gostiški most, — škofja Loka postaja, nadalje Binkov — Cavern — Kržna gora do razpotja na Planici, potem Crngrob — Planica so dobile markacije. Vse to delo je opravil g. Vrančič Franc. Plazovito pot od Kozjeka do Osovnika bodo tudi popravili.

Podružnica šteje 97 članov. Se uspešneje je bilo delo, ako bi se našlo nekaj delavnih ljudi tudi po dolinah. Dve veliki razgledni tabli sta se dobro obnesli, pač pa se je opustilo nameščanje zimskih markacij, ker ni bilo snega. Tu so planinci ugotovili, da bi bilo lepo, ako bi tudi škofjeloški sami še več posejali Ljubnik, ki je sijajna razgledna točka s kočo, kjer si postrežen z vsem dobrom.

Polni vere v procvit podružnice so se po razgovoru o raznih manjših zadevah loški planinci razšli, potem ko je ostalo delo porazdeljeno na sedanje preizkušene voditelje SPD.

Romain Cvolos:

Dve škodelici kave

Gospodična Viktorije Jacquetotova je zelo mila stara devica: nad petdeset let ji je že, pa ima še vedno mladosten obraz in prijetne oči. Ni niti malo zagrenjena kakor toliko starih devic, ki ne morejo vse življenje drugim ženskam odpustiti, da so jim ukradle srečo, ki bi jo bile mogle doseči. Gospodična Jacquetotova je ostala prijazna, smeje se redko glasno, toda vedno se smehlja. In vendar je imela v svojem neplodnem življenju eno neznatno ljubavno zgodbo. Miniature spominček na njo ji nadomestuje sicer dokaj bolesten roman.

Odigralo se je to pred dvajsetimi leti, v zadnjem letu vojne. Viktoriji je bilo takrat nekaj nad trideset let, toda človek bi ji ne bil prisodil toliko in njen obraz ni razočaral pogledov, ki jih je privabljal. Ni bila koketna, toda oblačila se je okusno in dražestno. Bila je strážnica v saint-vincenneski bolnici. Skrbela je samo za svojo službo in vsaka misel na flirt bi se ji bila zdela v takih časih nedostojna. To je bila preprosta, prostodušna toda odkrita žena.

Nekoč je stregla vrlemu fantu, ki se je bil vrnil z bojišča težko ranjen. Posvečala mu je vso skrb in bila je srečna, da je pospešila njegovo ozdravljenje. Štirinajst dni pred njegovim odhodom iz bolnice je obiskal mladenič prijatelj njegove rodbine, ki se je mudil nekaj časa v Parizu. Pred povratkom v Moissac, od koder sta bila oba doma, je prišel prijatelj vprašati po njegovem zdravju, da bi mogel prinesiti domov pomirljive vesti. Pisal se je Emil Carbin, in vojaščine je bil oprščen zaradi slabega srca. Čim ga je Viktorija zagledala, je začutila v sebi neobičajno razburjenje; mladenič je bil prav tak kakor si je zamišljala svojega bodočega moža, o katerem je sanjala v elegičnih urah. Rada mu je torej postregla z zaželenimi podrobnostmi o prijateljevih ranah, o zdravljenju, ki so ga zahtevale in o posledicah, mimogrede rečeno, prav nič resnih, ki bi utegnile nastopiti. Carbin se ji je prisrčno zahvalil in obljubil priti vsak dan, dokler ne odpotuje. Viktorija je ostala vsa zbegana in zamišljena. Njenega doma se je bilo dotaknilo krilo sreče. Da-li bo pa sedla na prizidek pred njenim okencem?

Emil Carbin je ostal mož beseda. Ves

teden je govoril z gospodično Jacquetotovo, čim je to le dovolila služba in vendar si ni dovolil niti besede, ki bi bila dajala strážnici pravico do domneve, da deli z njo čustvo, ki jo je bilo obilo, in vendar... Ali ni bil to morda samo vtis? Viktoriji se je zdelo, da je plahost zakrivala to rezerviranost. Ah, če bi se bil hotel opogumiti! Gotovo mu je to branilo hladno okolje, hladna belina sten ter neprestano prihajanje in odhajanje asistentov. V drugem okolju bi morda ne bil držal svoje ognjevitosti tako krepko na vajeti.

In zato Viktorija na predvečer njegovega odhoda ni oklevala, čeprav se je karala za svojo smelost. Povabila je Carbina naj pride k nji na škodelico kave za slovo. Rada bi ga bila povabila na obed, če bi se ne bila bala, da bo to neaktano; toda kako bi mogel odkloniti samo kavo? Ko se je izmotaval, mu je prigovarjala s tako vladno vztrajnostjo, da se je slednjič udal. Čim je opravila v bolnici svoje delo, se je vrnila veselo domov, kjer je na hitro roko obedovala, potem pa je z vso ljubeznijo pripravila najboljšo črno kavo. Mimogrede je kupila rož in jih skrbno, z vso ljubeznijo razpostavila na mizi okrog dveh škodelic, ki so prvič v tem skrom-

nem domovanju kazale vsem začudenim stvarim, da je stopil v njeno življenje moški.

In čakala je... Eno uro... dve uri... tri ure... Zdaj ga pa že ne bo. Težko zadržuje solze, ki so ji silile v oči, se je vrnila vsa skrušena v bolnico, kamor je prišla prvič, odkar je služila v nji, prepozno. Opravičila se je, češ da ji je postalo nenadoma slabo. Njen prijatelj ji je povedal, da se je Carbin nenadoma odločil odpotovati prej. S kolodvora mu je poslal pisemce, v katerem se je opravičil in v katerem je bil na koncu pozdrav gospodični Jacquetotovi. In to je bilo vse, vsaj zanj; ne pa za njo.

Ta neznačajna ljubavna prigoda je ostala edina v življenju Viktorije Jacquetotove. Naj je bilo njeno takratno razočaranje kakršno že, ljubosumno se ga je oklepala. V veliko začudenje svojih redkih prijateljev in v grozo strážnic, ki niso mogle nikoli razumeti zakaj počenja to, si da prinesejo vsaki jedi dve škodelici kave, od katerih ena vedno čaka na usta, ki se je ne bodo nikoli dotaknili.

Ali sem pripeval za škodelci dom v Trnovem?

Kratek pregled razvoja našega motociklizma

Novo sportne motorje je spravil v promet šele 1. 1910 Slovenec Ivan Puch — Ljubljana središče motociklistike

Ljubljana, 27. maja

Prvi začetki slovenskega motociklizma segajo precej daleč nazaj v predvojno dobo. Leta 1908 so se v Ljubljani pojavili prvi neorganizirani motociklisti, ki, kajti tedaj se motorno kolo še ni moglo uveljaviti kot prometno sredstvo. Tehnika izdelovanja je bila še na nizki stopnji in zato si je motorno kolo omislili le malokdo. Človek je moral biti pravi atlet, če je hotel spraviti motor v pogon. Potrebno je bilo najmanj 100 m zaleta, preden se je motor zvegal. Tedanji motoristi so bili sploh v svojevrstnem položaju. Najmanj, kar se je od njih zahtevalo, je bilo, da so morali biti perfektni mehaniki, kajti lastnik motornega kolesa ni nikdar vedel, kako daleč bo njegov motor vozil. Nič nenavadečnega ni bilo, če se je motor po 10 do 15 km ustavil in kdor ni bil v mehaniki dobro podkován, ga zlepa ni spravil v pogon.

Ena najstarejših tvornic za izdelavo motornih koles je bila češka tvrdica Laurin & Klement v Mladí Boleslavi, ki je izdelovala motorje za velikimi bencinskimi rezervuarji, ki so služili obenem tudi za tako imenovane površinske razplinjaje. Šele 1. 1910 je Slovenec Ivan Puch spravil v promet v Gradcu nove sportne motorje, ki so zamenjali tedanje in je s tem nastopil preokret. Puchovi motorji so bili lahki, precej zanesljivi in prvi, ki so imeli nizko grajeno okvir. Med prvimi motociklisti pri nas so bili direktor inž. Prelovšek, inž. Rado Sturm, pisatelj in učitelj Kostonjavec, pokojni Rudolf Zalokar, dr. Emil Stare in drugi.

Predvojna motorna kolesa pa nikakor niso bila na visko, zlasti zaradi svoje konstrukcije in zato ni bilo zanje pravega navdušenja. To je bil vzrok, da je pri nas le malo ljudi imelo motocikel, o kakih splošnih podvigh pa sploh ni bilo govora. Sprememba je nastopila šele po prevratu, ko je tedanja Sportna zveza — kar je nemala zasluga obeh vestranskih splošnih delavcev, dr. Cirila Žilka in Jose Gorca — začela delati na organiziranju vseh sportnih panog, ki se dajo pri nas gojiti. Šele tedaj je prav za prav oživel motociklizem in 1. 1920 smo že imeli prve tovrstne dirke.

Kmalu pa se je začel propad. Državne oblasti so namreč naložile na motorna vozila izredno visoko tako in so s tem zadale motociklističnemu pokretu smrtni udarec. Od 1. 1930 dalje se k nam sploh ni uvozilo nič eno novo motorno kolo in še ti, ki so jih imeli, so jih opustili. Preokret je nastopil šele po letu 1933, ko je država ukinila previsoko takso. Učinek ee je takoj pokazal: samo v Sloveniji so v nekaj letih prodali nad 2000 motornih koles.

Zaradi razmeroma dobrih cest je veljala Ljubljana od vsega začetka za središče jugoslovanske motociklistike. Leta 1926 je bil ustanovljen Moto savez, ki je imel prvo leto svoj sedež v Zagrebu, za naslednje leto pa se je preselil v Ljubljano in je ostal tu 5 let. Predsednik je bil ves čas dr. Albin Kandare, tajnik pa Jose Gorca. Nato so sedež prenesli ponovno v Zagreb, kjer je še danes.

PRVE TEKME

Sportno motociklistiko je pri nas začel prvi gojiti kolesarski klub Ilirija, ki je 29. avgusta 1920 priredil prvo dirko za motocikli v Jugoslaviji, obenem s prvim gorskim kolesarskim prvenstvom. Za progo so izbrali znano vrhniško cesto od Podlippe do Smrečja, v dolžini 8 km. Izvežbanih dirkačev pri nas sploh nismo imeli in dotle, ki so se prireditve udeležili, sploh niso nikdar mislili na dirkanje. Vsi kraji okoli Vrhniške so strmeli, ko so zagledali na cesti polno modernih prometnih sredstev, kakršna so avtomobili in motocikli. Saj so jih tu le redko videli. Cesta je bila skoraj mrtva in brez prometa, kar pa je le povečalo njeno sportno vrednost in omogočalo nemoten potek dirke. Starter prve dirke je bil major Jos. Jaklič. Najboljši čas dneva je dosegel Viktor Barešić (Ilirija) na Wandererju in sicer 11 minut 24 sek. Sploh so bili rezultati v sportnem pogledu zelo zadovoljivi, a tudi glede proge so bili vsi navdušeni in so jo imenovali »slovenski Semmering«. Dirka je potekla v najlepšem redu in brez nezgod. Že 26. septembra istega leta je o prireditvi Sportnega tedna priredila Sportna zveza drugo motociklistično dirko in sicer na dirkališču vojaškega vežbališča, na sedanjem letališču. Prostor seveda ni mogel ustrezati namenu, kljub temu pa so dosegli prav dobre rezultate. Spet je zmagal Barešić, ki je na svojem Wandererju za 10 km dolgo progo potreboval 10 minut 1 sekundo, torej 60 km na uro.

Tretja dirka je bila naslednje leto na Ljubljanski grad. Zanj je vladalo veliko zanimanje. Na 900 m dolgi progi je bil najhitrejši Oto Wolf (Ilirija) na Wandererju z 68.8 sek., dočim je znani tedanji kolesarski dirkač prevozil isto progo v 2 min. 19. sek.

V septembru 1921. je Ilirija priredila prvo hitrostno dirko v Jugoslaviji na 10 kilometrov dolgi progi Gaštelj—Medvođe. Med 10 dirkači je ponovno zmagal Wolf v 7 min. 35 sek.

Naslednje leto je bila v maju na progi Ljubljana—Škofja Loka—Ziri—Logatec (100 km) prva motorna vztrajnostna vožnja. V pesameznih kategorijah so zmagali Čeh inž. Bloudek, Barešić in Paternost. Kolesarski podsavez je 2. julija 1922 priredil na progi Ljubljana—Bled poleg kolesarske tudi motociklistično kvaliteten dirko. Oktobra istega leta je bila spet dirka na Grad in je dosegel najboljši čas Rado Hribar z 59 sek.

NOVI KLUBI

Po tej dirki je Ilirija prenehala za nekaj časa z motociklistiko, ker se je v Ljubljani osnoval motociklistični »Slovenjaz«. Iliriji so v tistem času začeloval kot predsednik Stopar, Gorec, Zalokar. Slovenija je delovala dve leti. Kmalu so se pojavili novi klubi. Motociklist Ljubljana, ki mu je predsedoval prof. dr. Zalokar, je priredil več ocenjevalnih voženj. 1. 1928 pa dve dirki na vojaškem vežbališču. Motociklist »Celje« je kmalu po ustanovitvi prenehal delovati. V najnovejšem času je Hermes ustanovil moto sekcijo, enako Avto klub, v Kranju pa je začel poslojati L.

Gorenjski motociklist. Moto sekcijo imata tudi Touring klub. V Mariboru goje to sportno panogo Motoklub Maribor, Motoklub Pohorje in Perun. Slednji bo prihodnje leto obhajal 20letnico obstoja.

PRVE DIRKE NA LJUBELJ

Avtomobilski klub v Ljubljani je 8. avgusta 1926 razpisal prvo dirko na Ljubelj na 10 km dolgi progi. Poleg avtomobilov so tekmovali tudi motocikli. Vreme je bilo vse prej kakor zabavno. Bilo je hudo neurje z nalivom. Dočim je v dolini deževalo, je v višinah divjal vihar pomešan s točo in dežjem. Termometer je kazal 2 stopinji pod ničlo! (sredi poletja). Kljub temu je bila prireditve deležna visokega obiska — Njuni Velikanosti blagopokojni kralj in kraljica sta pokazala toliko razumevanja za ta sport, da sta od začetka do konca prisostvovala dirki. Med motoristi je dosegel najboljši čas H. Kenda na Rudge Withworthu s 13 min., dočim je

zmagovalec na dirkalnem avtu potreboval minuto manj.

Prihodnje leto je bila druga dirka na Ljubelj. V tej se je zlasti izkazal Zagrebčan Anton Strban, ki je na svojem BSA 500 kub. cm z izvrstnim časom 10:26 postal gorski prvak Slovenije. Ljubeljske dirke so nato za nekaj let prenehale, dokler jih ni prevzela v svoj spored spet Ilirija, ki jih ima od 1. 1930 dalje stalno na programu. Ljubelj je odmeval dočim dosti drugih podvigov različnih dirkačev. Na njem so se zlasti proslavili Ljubljancin Janko Šiška, Zagrebčan Anton Uroš in Gradčan Hubmann.

Z dograditvijo dirkališča na Hermosovem igrišču je oživila tudi ta panoga. Najbolj se je proslavil naš leteti Kranjec, Ludvik Starč, ki je z izrednim uspehom nastopal tudi izven naših meje. Prireditve najnovejšega časa ne bomo naštevati, ker so še v splošnem spominu.

Beseda, dve o razvoju našega avtomobilizma

Avtomobilizem se pri nas iz razumljivih razlogov ni mogel razviti tako, kakor se je drugod

Ljubljana, 27. maja

Avtomobilski sport pri nas ni mogel zavzeti take stopnje kakor v inozemstvu, ker imamo zaradi svoje lege pač le pretežno alpske ceste, ki ne dovoljujejo prehitre vožnje. Sportna zgodovina našega avtomobilizma je zaradi tega še zelo mlada. Prvi avto v dravski banovini oziroma na našem ozemlju je nabavil 1. 1898 graščak Anton Codeš s Kodeljevega pri Ljubljani. Danes bi taka ropotija samo plašila konje, kakor jih je tudi tedaj. Drugi lastnik avtomobila je postal graščak pri Sv. Anji nad Trzinom, baron Friderik Born. Tudi ta avto ni bil prav nič podoben današnjim in je bilo treba mnogo potrpežljivosti, da je zdržal po par sto metrov brez defekta. Do 1. 1909 je bilo pri nas komaj 19 srečnih posestnikov takih vozil. In ti so 17. julija 1909 ustanovili Kranjski avtomobilski klub, predhodnik današnjega Avtokluba, ki bi torej letos praznoval 30letnico svojega obstoja. Prvi predsednik je bil baron Friderik Born. Od Slovencev sta bila med ustanovitelji inž. Milan Lenarčič in trgovec Ed. Kavčič. Poznejša leta so pristopili zlasti mnogi ljubljanski trgovci. Klub je priredil svoj prvi izlet v avgustu 1910 v Bohinj in na Bled. Prva sportna prireditve pa je bila naslednje leto v septembru pod naslovom »Non stop vožnja« na progi Ljubljana—Trbiž—Celovec—Labud—Velenje—Zalec—Vransko—Ljubljana. Tekmovalo je 9 članov.

Leta 1912 je prevzel klub izvedbo velike avstrijske alpske tekme, kolikor se je vršila po našem ozemlju. Tekmovali so vse evropske tovarne in je bila v Ljubljani v hotelu Unionu velika slavnost. Udeležencem so izročili albume Slovenije, kar je mnogo koristilo tujskemu prometu. Klub je leta 1913 priredil skupno s koroškim klubom konkurenčno vožnjo na progi Celovec—Veličevce—Jezerško—Domžale—Celje—Radeče—Sevnica—Mokronog—Ština—Ljubljana Škofja Loka—Cerkno—Tolmin—Kobarid—Bovec—Predil—Trbiž—Beljak—Celovec, ki je bila dolga 550 km. Zmagal je član Kranjskega avtomobilskega kluba Oton Wolf. Svetovna vojna je avtomobile pobrala in rekvirirala in je zaradi tega mirovala tudi delovanje avtomobilskega kluba.

V SVobodni DRŽAVI

Kranjski avtomobilski klub se je 12. maja 1920 preimenoval v Avtomobilski klub za Slovenijo, ki mu je predsedoval pokojni inženir Vinko Majdič, tajnik pa je bil dr. Ciril Žizek. Klub je bil prvi povojni v Jugoslaviji in je dal temelj Avtomobilskemu klubu »v celni Jugoslaviji« s sedežem v Beogradu. Ko je kralj Aleksander še kot regent obiskal od 6. do 9. junija 1920 naše kraje, je bil aranžma vseh avtomobilskih voženj v rokah Avtomobil-

skega kluba. Novo ustanovljeni vsedravnji klub je bil takoj od začetka deležen največje priznanja in je prevzela pokroviteljstvo Nj. Vel. kraljica Marija, predsedstvo pa Nj. Vis. knez Pavle. Decembra 1924 se je Jugoslovanski avtomobilski klub v Ljubljani pretvoril v Avtomobilski klub kraljevine SHS, sekcija Ljubljana, 1. 1929 pa v Avtomobilski klub kraljevine Jugoslavije, sekcija Ljubljana. Klubovi predsedniki so bili: od 1909 do 1912 baron Friderik Born, od 1912 do 1920 dr. Karl Born, od 1920 do 1924 veleindustrialec Vinko Majdič, od 1924 dalje industrialec Avgust Praprotnik. Kakor zadnji predsednik, je tudi industrialec Rado Hribar že 15 let v odboru kot tajnik.

SPORTNE PRIREDITVE

Ob pomanjkanju drugega je klub v začetku prirejal propagandne avtomobilske izlete in je dosegel prav lepe uspehe. Pravo sportno delo pa se je začelo, ko je prevzel vodstvo klubove sportne komisije Rado Hribar. 24. avgusta 1924 je bila na znamenitih vrhniških ridah prva avtomobilska hitrostna dirka po svetovni vojni v Jugoslaviji. Prijavilo se je 19 avtomobilov in 26 motociklov. Med avtomobilisti je na 6 km dolgi progi dosegel najboljši čas J. Jurca na predelanim fordu s 6 min. 9.8 sek., med motociklisti klubov član Barešić na Indianu s 6:06, na prikolicah Rado Hribar 6:49.2.

LJUBELJSKA DIRKA

Najmarkantnejša je bila seveda prva ocenjevalna gorska vožnja na Ljubelj 8. avgusta 1926. Ta tekma je bila zlasti zanimiva, ker so razvrstili vozila po nabavnih cenah. Med amaterji je na turnem vozu dosegel najboljši čas klubov član A. Malý (Lancia) z 11 min. 50 sek., v dirkalni skupini pa prav tako klubov član W. Strehler (Ansaldo Supersport) z 12 min. Tudi na drugi ljubeljski dirki naslednjega leta je ljubljanska sekcija doživela popoln uspeh. Za prireditve je pokazalo veliko zanimanje tudi inozemstvo. Najboljši čas dneva je dosegel znani graški dirkač Hansel s točno 10 min.

Klubovi člani so dosegali prav lepe uspehe. Zlasti se je proslavil Viktor Barešić, ki je po Jugoslaviji ponovno osvajal prva mesta. Izvrstno se je uveljavil tudi Rado Hribar, ki je na motociklu postavil nekaj pomembnih rekordov. Tako je na odprti 10 km dolgi progi Kranj—Medvođe postavil prvovrsten rezultat 5 min. 40 sek., na 360 m dolgi progi od Karlovske ceste na Grad pa 45 sek.

V zadnjem času je sekcija opustila sportno delovanje in se bolj posvetila turizmu in ustvarjanju pogojev za izvajanje avtomobilizma.

Jose Gorec:

Kolesar, motociklist ali avtomobilist?

Ljubljana, 27. maja

Pred časom se je razvila v Vašem listu debata o pravicah na cesti med gornjimi prometnimi udeleženci. Večno gostejši promet povzroča vedno večje število nesreč, za katere valijo krivdo drug na drugega. Vsakdo zahteva za se večjih pravic, nekateri radi številčne premoči, drugi radi večjih finančnih dolžnosti in prispevkov, eni kot drugi argumenti pa so opasni za vzbujanje mržnje med temi, danes izredno važnimi prometnimi udeleženci.

In vendar je rešitev enostavnejša kot se zdi.

Napačno je načeti za ta problem po pravicah, ki naj bi jih posamezne skupine raznovrstnih uporabnikov ceste imele, saj imamo tu tudi še pešce in vprego, potrebno je najti med vsemi, ki uporabljajo ceste, pametno razmerje, ki privede najhitreje do zaželenega cilja. Promet se povečuje hitreje, kot morejo posamezne generacije žrtvovati za prilagoditev cest naraslemu prometu, osobito v malih državah, kjer čaka toliko potreb na izvršitev. Nekdaj so trajale dogajane ceste stoletja, danes pa ne vemo, koliko časa bo zadostila pri napredovanju prometa tista cesta, ki je gradimo, osobito če, če smo pri gradnji ozkočrtni namesto širokocrtni. Zato moramo računati z danimi razmerami, ne smemo iskati rešitve nepravil v prometu po tem, kar bi morali imeti, temveč po tem, kar imamo.

A to, kar imamo, je tesno, neprimerno in v vsakim dnu nevarnejše za rastoči promet. Ako pomislimo, da se naše glav-

ne ceste graje v dobi, ko ni bilo sploh nikakih motornih vozil, nikakega naglega prometa, ko je znašala maksimalna brzina na cesti 25 km na uro, pa so nam zgradili 6 m široke in trdne ceste, tedaj si moramo priznati, da so naši predniki v tem pogledu bili daleč pred nami. Mi gradimo komaj za sedanost, za bodočnost prav nič. Toda vse to razmišljanje nam ne koristi, mi moramo najti pravi način vprabe cest za vse teh cest, na katere je naš promet vezan.

Rešitev pa je v tem, da si predložimo dolžnosti, a ne pravice.

Položaj posameznih uporabnikov cest dobi na mah drugo lice, ako ga razdelimo po dolžnostih. Ceste so svobodne, za promet vsem na razpolago, toda vsakdo, ki stopi na nje, ki se uvrsti v promet, se mora zavedati dolžnosti, ki jih ima na cesti in po tem najti pravo mesto, za se, pravi način uporabe skupne in danes najvažnejše prometne žile. Angličji so, ko so urejali naglo rastoči motorni promet na cestah, postavili vrhovno načelo: »Prvo varnost!« Po tem načelu se morajo ravnati vsi, ki uporabljajo ceste — ne samo v Angliji, temveč tudi pri nas. Čim neprimernje so ceste, tembolj stopi gornje načelo v ospredje. Toda to načelo velja za vse, od pešca do avtomobilista, kajti dolžnosti na cesti ima vsakdo, pač po tem, kako ceste uporablja. Pešec, ki je najpomembnejši član prometa, ki zavzema najmanjši prostor na cesti, ni treba, da ovira hitrejši, to je vozil. Vozniki z vprego morajo v vseh državah voziti po strajni

desni strani cesti, kolesarji enako in posamezno, motociklisti in avtomobilisti kot hitrejša vozila pa toliko odmaknjeno, kot zahteva promet. Ako se vsakdo zaveda svojih dolžnosti in spoštuje pri tem pravico do uporabe vseh ostalih prometnih udeležencev, je kmalu mogoče doseči varnejši promet tudi pri nas.

Gotovno pa je, da brez discipline ne gre. Avtomobilisti in motociklisti so grajeni za hitrost in ni jim mogoče zabraniti uporabe cest. Kolo je in ostane najzanežaješe prometno sredstvo srednjega in malega človeka. Mi še dolgo nismo dosegli niti v kolesih, a kam šele v avtomobilih in mo-

tornih gostote zapadne Evrope. Zato je ravno potrebno, da se vzgojimo za promet, ki se pride, s tem, da začnemo pravilno (itak je še pozno) s pravilnim navajenjem vseh na dolžnosti, ki jih narekuje promet in na disciplino, ki jo zahteva cesta. Delati pa je treba na široko, začetni moramo v šolah in nadaljevati na cesti. Le s poukom bomo prišli naprej, a ta zahteva mnogo časa in mnogo razumevanja.

In če bomo s tem delom rešili družinam tiste rednike, materam tiste otroke, ki bi postali morda žrtve bodočih prometnih nezgod, bo ta trud bogato poplačen.

Zakaj ne poznamo prometne discipline?

Vprašanje prometne discipline je treba pri nas uvrstiti med najpomembnejše prometne probleme

Ljubljana, 27. maja

Odgovor je kljub vsemu lahek, čeprav doslej še ni hotel nihče odgovoriti: Ker so na pristojnih mestih preveč prizanesljivi! Prometne discipline se ne bomo navadili le na lepo besedo; čim strožje bodo kaznovali vse prometne prestopke, tem bolj bodo disciplinirani vsi uporabniki cest. Pravimo vse prometne prestopke ter naglašamo tudi vse grešnike. Na cesti ne sme biti nihče gospod, za vse morajo veljati enako prometni predpisi. Na cesti ne sme uživati nihče privilegijev, kajti, če smo vsi podvrženi fizičnim zakonom, ki jih je treba v prometu upoštevati hočeš nočeš, se moramo podvržiti vsi tudi prometni predpisom.

S tem seveda ni rečeno, da je vzgoja k prometni disciplini nepotrebna. Ne, zelo je potrebna, toda razlike ne smemo delati tudi med vsemi tistimi, ki so je potrebni. Prometne anarhiste najdemo ne le med kolesarji in motociklisti, temveč tudi med avtomobilisti, da o pešcih niti ne govorimo. Vendar samo vzgoja ni odločilna, ker nismo vsi enako vzgojilivi in ne po naravi disciplinirani. Kjer odreče vzgojo v pravem pomenu besede, je treba izbrati druga sredstva; stroge kazni, čeprav ji pri nas še ne uporabljajo kot vzgojna sredstva so pri nekaterih prometnih divjakih edino vzgojno sredstvo. Pri tem je pa treba upoštevati, da kazen ne vpliva samo na krivca, temveč je svarilo vsem drugim, ki še niso padli v skušnjavo.

Vprašanje prometne discipline je treba pri nas uvrstiti med najpomembnejše prometne probleme, kajti brez discipline ni varnega prometa; pri nas je pa v resnici prometna disciplina silno pomanjkljiva, da je zaradi tega ogrožen promet. Ob tej priliki ne govorimo o prometnih razmerah na deželi, kjer se niti ne drže osnovnih prometnih predpisov, da bi n. pr. vozili po desni strani ceste; nič manj kritike ne zasluži pomanjkanje smisla za prometno disciplino med samimi avtomobilisti, ki bi morali najbolje vedeti, da se morajo na cesti sleherni podrediti prometnim predpisom. Vendar je treba priznati, da so avtomobilisti med vsemi uporabniki cest najbolj di-

sciplinirani, čeprav s tem ni rečno, da moramo priznati, da nekaterim samopasnim avtomobilistom.

Pomanjkanje prometne discipline je torej treba pripisovati temu: ljudje niso primerno vzgojeni, nekateri uporabniki cest pa, ki sicer poznajo prometne predpise, greše proti njim, ker se ne boje posledic. Preproste ljudi na deželi bi lahko vzgojili v prometni disciplini, če bi se le hoteli potruditi. Zdi se pa, da so bili doslej vsi predlogi, kaj bi bilo treba ukreniti, zaman. Sami orožniki na deželi imajo preveč dela, da bi lahko zvržili vse odgovornost in skrb na njihove rame. Potrebno bi bilo širokopotežnejše vzgojno in propagandno delo, ki bi se moralo začeti že v šoli, nadaljevati med odraslimi s pomočjo cerkve, krajevnih oblasti, banovine itd. Tega ne zahtevamo ni muhavosti, temveč iz žive potrebe. Končno bi pač že moralo prodrati spoznanje, da vsi povsod na pristojnih mestih, da je cestni promet tudi pri nas skoraj prav tako pomemben kakor železniški ter da se je treba zaradi tega tudi nanj vsaj približno toliko ozirati kakor na železnico. Železniški promet zahteva brezprogovno disciplino, prav tako pa tudi cestni promet ne more sloneti na anarhiji.

Ob tej priliki navajamo samo en primer, kako malo smisla imajo pri nas nekateri ljudje za prometno disciplino. Zaradi cestnih del na državni cesti na Gorenjskem je predpisan enosmerni promet, in sicer v smeri iz Ljubljane proti Kranju skozi Medvođe in Mavčice, iz Kranja pa skozi škofjo Loko in Jeperco. Stranske ceste (banovinske) so ozke, da je srečavanje vozil na mnogih krajih nemogoče. Uvedba enosmerne prometa je bila nujna. Toda nekateri avtomobilisti se na to ne ozirajo ter vozijo od Kranja proti Ljubljani v smeri, ki je določena samo za vožnjo od Ljubljane. Čudno je, da se še ni pripetila večja nesreča. Orožniki bi ne smeli priznati nikomur, ki tako grobo krši prometne predpise, saj bi lahko le stroge kazni kaj zalegle. Na to je treba opozoriti zlasti zdaj pred prazniki, ko bo spet zelo živahan promet ter nevarnost prometnih nesreč tem večja.

Slovenec Ivan Puch

Ustanovitelj znane tvornice koles in motociklov je bil sin revnega bajtarja iz okolice Ptuja

Ljubljana, 27. maja

200.000 kolesarjev v Sloveniji uporablja svoje kolo za sport, za ture, ali v službi in vendar se morda nihče ni zanimal za delež, ki smo ga mi Slovenci pripevali k razvoju tega enostavnega in praktičnega prometnega sredstva, ki je v svojih 54 letih obstoja zavel vse svet. Danes vozijo s kolesom bolj kot kdaj prej v Evropi, Amerika ga uporablja kot novo modo, ker ga je že enkrat izpodrinil avto, Afrika in Azija kupujeta cenena japonska kolesa, skratka menda ni pokrajine, kjer bi ne bilo kolo več ali manj razširjeno.

Prva oblika kolesa sega v leto 1815, ko je badenski gozdar baron Drais iznašel in zgradil leseno kolo ki se je poganjalo z odbijanjem nog od tal. Njegova iznajdba je vzbujala smeh in ko je nekaj let pozneje predvajal pred gostom badenskega kneza, ruskim carjem, so smatrali, da je tako vozilo nevedno »plemenitega gospoda«, zgubil je službo in v revščini umrl. Ideja pa je ostala in delali so na njej naprej. Francozi so dodali Draisovemu kolesu gonilke na prednje kolo, les so zamenjali za železo, povečavali so prednje kolo, da bi povečali hitrost. Četudi je tehtalo to kolo 40 kg in so mu dali Amerikanci ime »tresoč kosti«, se je močno širilo. Kmalu so pričeli vstavljanje v obroč gumijasto vrv, ki naj bi ublažila tresenje, prednje kolo je naraslo na višino 1.80 m in ko ga ni kazalo še povečavati, so izumili Angličji veržni prenos in gonilo v sredino okvirja. Tako smo dobili zopet nizko, izpopolnjeno obliko prve Draisove iznajdbe.

Tej iznajdbi je bila najvažnejše dopolnilo zračna pnevmatika, izum irskega živinovozarstva Dunlopa, ki je pripomogla do mirne in tihe vožnje. 70 let po izumu Draisovega lesenega kolesa je leta 1885 neka angleška tvornica dala kolesu podobno obliko kot jo poznamo mi.

Nekako ob istem času je ustanovil v Gradcu svojo lastno delavnico za kolesa mlad mojster, ki je privraval v Gradec iz okolice Ptuja, kjer se je rodil kot 9. sin revnega bajtarja. Pisal se je Ivan Puch. Po nekaterih poizkuhih je našel sredstva in zgradil tovarno, v kateri je dal kot prvi kolesu prav to obliko, ki je ostala preko 40 let, vse do danes neizpremenjena. Njegova kolesa so okoli leta 1898 vsled svoje dovršene linije tako zaslovela, da je tovarna prodajala velik del produkcije v Francijo, Anglijo in Nemčijo, kjer so veljala njegova kolesa kot mojstrsko delo te stroke.

Četudi ne moremo govoriti o iznajdbi, toda ne moremo preko tega, da je uspelo našemu človeku že v otroški dobi kolesa dati tej iznajdbi dovršenost in obliko, ki jo današnja velika doba tehnike, doba ogromnega napredka eksplozijskega motorja, avtomobila in aeroplana, doba ogromnega svetovnega razmaha kolesa, ni mogla izpremeniti. Šele pred 3 leti so našli tehniko edino izpremembo tega kolesa s tem, da so mu ugradili hitrostne prenosne. Vse druge iznajdbe pa so bile muhe enodnevne, ki so se izgubile prav tako hitro, kot so prišle.

Toda Puch ni ostal samo pri kolesu. Bil je med prvimi, ki so gradili motocikle in ki je s svojimi modeli, prav tako kot pri kolesih, pokazal kot pravi obliko motocikla. Tehnika je pri motociklih zavzela naglo pot napredka. Puchovo podjetje se je vedno bolj razvijalo in pričel je že z gradnjo avtomobilov, ki so enako kot kolesa, v svoji obliki delala čast njegovemu imenu. Dasi sin revnega bajtarja, a izkušen ključavničar, brez večje šolske izobrazbe, si je z lastno pridnostjo in delavnostjo ustanovil veliko in ugledno podjetje. Njegovo ime ostane ohranjeno v zgodovini razvoja koles, pripomogel je znatno razvoju gradnje motociklov in avtomobilov v njihovi prvi dobi, denarno pa je podpiral v veliki meri tudi letalstvo in delal za njegov razvoj. Ko je ob neki priliki spremljal z avtomobilom polkuse svojega prijatelja, ki jih je ta delal z novo zgrajenim aeroplanom preko Semmeringa, je bil priča njegove katastrofe. To ga je pretreslo do smrti in zadela ga je kap.

Mal narod smo Slovenci, toda tudi v tej panogi modernih cestnih prometnih sredstev smo dali v osebi Ivana Pucha svetu močnega predstavnika.

Danes so postale nekdanje njegove tovarne del koncerna Hermann Göring Werke in samo njegovo ime nosijo še kolesa in motocikli. Bog zna, kako dolgo še. Zato je prav, da ga ohranimo v spominu mi in da vemo, da je bil naše gore list.

Jože Gorec

Avtostrada od Salzburga do Celovca

Cestna zveza med Salzburgom in Celovcem je bila doslej za avtomobilski promet zelo težavna, ker je bila cesta izpeljana v velikih ovinkih preko alpskih visokih gor, kjer je znašal vzpon do 30%. Tako so avtomobilisti izgubljali mnogo časa, pa tudi bencina se je porabilo mnogo, in motorji so zelo trpeli. Zdaj je pa začela Nemčija graditi novo moderno cesto za avtomobilski promet iz Salzburga do Celovca. S tem se bo na eni strani zveza znatno skrajšala, obenem bodo pa odstranjeni strmi klanci, ker bosta zgrajena dva velika predora. Prvi bo dolg 4.5 km, in izkopan bo pod znanim Katschbergom, drugi bo pa dolg 8 km in vodil bo pod Ratstätt-skim Turami.

Avtostrada bo vodila iz Salzburga do doline Anize ob železniški progi Salzburg—Graz od doline Anize bo speljana cesta 200 km zračne črte najprej proti jugu, potem pa proti jugovzhodu. V tem odseku bo zgrajen pod Turami 8 km dolgi predor. Da je bo vodila avtostrada po dolini Mure in skozi drugi manjši predor pod Katschbergom po dolini do Millstattskega jezera. Od tu bo speljana po dolini Drave do Beljaka in dalje proti vzhodu ob Vrbskem jezeru do Celovca.

VZGOK

— Prej si bodi tako lepo oblečen. Ne pozabi, da oblika dela človeka.
— Da, toda meni noče noben človek ved narediti obleke.

Iz zgodovine razvoja slovenskega kolesarskega sporta

Kolo se je med Slovenci prav udomačilo šele pred dobrimi 50 leti — Središče kolesarstva je bila Ljubljana — Prvi kolesarski klub smo dobili 1. 1897

Ljubljana, 27. maja. Nedavno smo čitali, da imamo v dravski banovini registriranih blizu 200.000 koles, kar znači, da ima sleherni šest prebivalec dravske banovine kolo. Te številke so dovolj zgornje in pričajo o velikem pomenu tega prometnega sredstva, ki se je pri nas vdomačilo šele pred dobrimi petdesetimi leti. Mnogo je šlo novotarji mimo nas in slovenske zemlje, toda, nobena se ni tako vdomačila med Slovenci, kakor kolo. Ni čuda, da je bil zaradi tega med prvimi sporti, ki smo jih začeli gojiti Slovenci, ravno kolesarski sport. Razumljivo je, da se je kolesarstvo začelo v mestih, v začetku z visokimi kolesi, ki jih imamo še mnogo ohranjenih, velik razmah pa se je začel šele, ko so se pojavila v sedanji obliki. Središče kolesarstva je bila Ljubljana, kjer so bili zaradi lepših cest dani vsi pogoji za uspešen napredek. Kolesarski sport je imel v začetku prav malo častilcev med Slovenci in se ti posamezniki so se morali družiti z nemškimi kolesarji, ki so prvi ustanovili klub.

Ustanovitve prvega kluba

Na pobudo sedanjega blaginjskega ravnatelja v p. Rudolfa Vesela, se je zbralo v jeseni 1. 1887 nekoliko narodno zavestnih ljudi, 20 po številu, ki so hoteli gojiti kolesarski sport na izključno narodni podlagi. Svojevrstno klubsko so dali ime »Klub slovenskih biciklistov Ljubljana«, in ta je tvoril podlago za današnji velik razmah. S prirejanjem izletov, zabavnih večerov, veselic in cestnih dirk je širil zanimanje za kolesarstvo med narodom, ki je v začetku videlo v njem le sovražno novotarijo. Kmalu so se ljudje sprizgajali s praktično strano kolesarstvom. Od takratnih ustanoviteljev KSB Ljubljana danes še žive gg. Rudolf Vesel, Leopold Fürsager, Anton Dečman, Uroš Krenik in Ivan Grčar.

Klub je vsako leto prirejal dirke in sicer največ iz Ljubljane proti št. Vidu, Vrhniki in Novem mestu, pozneje tudi v Zagreb, Trst, Reko in obratno. Klubovi člani so bili vedno med zmagovalci. V dosegu bratstva med Slovenci in Hrvati, so 1. 1893 nameravali ustanoviti slovensko-hrvaško zvezo, vendar ogrska vlada ni hotela potrditi pravil. Dirkališča združega je ob klubovi 10 letnici, 1. 1897, postavila dirkališče na sedanjem letnem sokolskem telovadišču, na katerem so bile nato vsako leto dirke, ki so se jih udeleževali v velikem številu tudi Hrvati. Klubove desetletnice so se udeležili tudi Klub biciklistov celjskega Sokola, ljubomerski »Ptčič selice«, Kolesarski klub Sokol v Trstu, Klub dolenskih biciklistov v Novem mestu, Klub kolesarjev za Kamnik in okolico, Kolesarsko društvo Gorica, klubi v Kranju, na Vrhniki, v Škofji Loki, Ribnici, Sevnici, Mozirju in v Gorici. Pred dobrimi 40 leti smo imeli torej mnogo klubov.

Število kolesarjev je naglo raslo. V Ljubljani se je kmalu ustanovilo še 11 slovensko kolesarsko društev, ki so ga sestavljali večinoma obrtniki. Ta klub se je pozneje spremenil v »Ilirijo«, ki obstoja še danes. Tudi pevsko društvo »Slavce« je ustanovilo svoj poseben kolesarski klub. Na površje so prišli še drugi klubi, vendar kolesarski sport danes še daleč ni v tistem razmahu, kakor ga je zavzelo kolo kot prometno sredstvo. L. 1898 so Slovenci ustanovili svojo Kolesarsko zvezo, ki je združevala lepo število slovenskih klubov. Ta je ustanovila širom Slovenije 42 pomožnih postaj, kjer so dobili kolesarji za prvo pomoč potrebno orodje, krajevne zemljevide, pa tudi prvo zdravniško pomoč. Zveza je dalje izposlovala za svoje člane prost prehod čez italijansko mejo brez carinskih nevednosti. Svetovna vojna je več ali manj ustavila društveno delovanje, kar se je občutilo tudi še po končani vojni.

To je v kratkem zgodovina razvoja slovenskega kolesarstva. V naslednjem hočemo podati še nekoliko strogo sportnega pregleda.

Zgodovinski pregled dirk

Prvemu slovenskemu kolesarskemu klubu je predsedoval dr. Vinko Gregorič. Najvažnejši dogodek v sportni zgodovini slovenskega kolesarstva je nedvomno 8. september 1888, ko je KSB Ljubljana o priliki proslave 25-letnice obstoja Ljubljanskega Sokola priredil

prvo kolesarsko dirko na progi št. Vid—Ljubljana. Na dirko se je prijavilo 9 Hrvatov in 14 Slovencev. Tekmovali so v trah kategorijah: klubska člani na visokih kolesih, klubska dirka na nizkih kolesih in enaka za goste. Priporočiti je treba, da so bila takratna nizka kolesa opremljena s polnimi gumami in je to treba vpoštevati pri rezultatih, ki so bili izvršni. Proga je bila dolga točno 4 km in so na visokih in nizkih kolesih dosegli za tedanje čase pač znatno hitrost nekaj nad 21 km na uro. Med člani je na visokem kolesu zmagal dr. Demeter Bielweis-Trstenški v 8. min. 38 sek., na nizkih kolesih je bil med člani prvi J. Watolo v 9. min. 13 sek. Člani I. hrv. kluba biciklista Zagreb so na visokih kolesih dosegli po VI. Hrenu najboljši rezultat dneva z 8 min. 33 sek., na nizkih pa je potreboval zmagovalc Weichart 9 minut 53 sek.

Znamenita dirka

Zagreb — Ljubljana

Sledilo je še več manjših dirk in so klubovi člani nastopali tudi izven Ljubljane. Ko so otvorili v Zagrebu prvo hrvaško dirkališče 1. 1891 so nastopili tudi ljubljani



JAKA GORJANC, prvak »Zveze slovenskih kolesarjev« za 1. 1897/98 na progi Trst — Celje in v Ljubljani na dirkališču

ski dirkači in so se dobro plasirali. V septembru 1893 je bila velika dirka na progi Zagreb—Ljubljana preko Celja, dolga 200 km. Nastopilo je 10 Hrvatov in 4 Slovencev. Zmagal je ljubljanski Viktor Bohinec, ki je postal sploh najuspešnejši slovenski dirkač zlasti na visokem kolesu. Na tej prvi daljši dirki, je šlo za naslov »Jugoslovankega prvaka«, ki ga zmagovalce zaradi prepovedi c. kr. vlade ni smel oficijelno nositi. Ta dirka je bila zelo domača. Na progi je bilo več postaj, kjer so imeli dirkači na razpolago poleg kave in čaja tudi cvetke, ki ni smel manjkati pri nobeni dirki. Zagrebčani so imeli razen tega seboj še posebne zavitke z jedjo. Že do Zalača so dirkači večkrat sedli na travo in prigrizovali. Za Zalcem sta neki Zagrebčan in ljubljanič zavila malo v gostilno, na kozarce štajerca, nato sta nadaljevala vožnjo. Ljubljanič je kmalu dohitel dva tovariša, ki ste se na klopi ob cesti masirala in je tako on prvi privozil na Vransko, kjer je čakala ogromna množica ljudi. Povabil so ga v gostilno, kamor so prišli tudi ostali dirkači. Postalo je prav veselo. Jedli so in pili, da je bilo veselje. Hrvati so se drug za drugim poslovili in nadaljevali dirko, tako da je ostal v gostilni samo še poznejši zmagovalc Bohinec. Končno se je tudi ta spomnil, da je konec dirke v Ljubljani, torej poti še 50 km. Ker je bil za vzpon dobro treniran je že do Trojana razen enega prehitel vse. Tu si je privoščil v gostilni spet kratek oddih, nato pa hajdi za vodečim Zagrebčanom. Zagledal ga je pri Lukovici, pri Prevojah sta bila skupaj, nato pa je Bohinec nevdružno oddirjal proti Ljubljani, kjer ga je občinstvo navdušeno pozdravilo.

Viktor Bohinec je žel še mnogo lahorik. L. 1894 je postavil rekord na 100 km v času 4 ure 13 min. 0.8 sek. Isto leto so priredili Nemci mednarodno dirko okoli Blejskega jezera. Bohinec je dobil kar 3, veleindustrialec Peter Majdič pa 2 nagradi.

Gradnja dirkališča

L. 1897 je KSB Ljubljana postavil v Lateralnem drevoledu krasno, 400 m dolgo asfaltirano dirkališče. Viktorju Bohincu je med tem vzrasel nevaren tekmev v Jakovu Gorjancu. Slednji je v Zagrebu ponovno osvajal prva mesta. Ko je Zveza slovenskih kolesarjev 8. avgusta 1897 razpisala prvenstveno dirko na progi Trst—Ljubljana—Celje, je sigurno zmagal član KSB Ljubljane, Jaka Gorjanc in tako postal prvi slovenski prvak. Ob desetletnici je klub štel 220 članov. Na jubilejnih dirkah je postal klubov prvak Viktor Bohinec, zvezni prvak pa Gorjanc. Zadnjo kolesarsko dirko je KSB priredil leta 1911. Zmagal je Rudolf Zalokar pred F. Ogrinom.

Znameniti turistični podvigi

Klub je živahno gojil tudi kolesarsko turistiklo in je razpisal posebne nagrade za največ prevoženih kilometrov. Tako je 1. 1891 takratni klubov predsednik Josip Jakopič kot prvi slovenski kolesar-turist prevozil vso Italijo in nazaj v Ljubljano. Člana Borštink in Justin, ki sta bila učitelja, sta o počitnicah prevozila vso Slovenijo, Bosno in Hercegovino in sploh vse Balkan. Izreden kolesarski podvig sta opravila insp. Gombač in prof. Peterlin 1. 1900. Iz Ljubljane sta se na kolesih odpeljala preko Korške v Trient, Turin, Monacco, Nîco, Marseille, Toulon, Bordeaux, Le Havre, Pariz, Nancy, Strasbourg, Bazel, Curih, Innsbruck in preko Jesenic zopet v Ljubljano, kar znaša skupaj nad 3000 km. Tedanji kolesarji so se v visoki starosti ljubili kolesarjenje in sta n. pr. Gombač in Jakopič še leta 1926 sedla na kolesi in prevozila vso Italijo in Sicilijo. Takih navdušenih pristašev danes žal ni več.

Primorski kolesarji

V 1. 1897 je delovalo po vseh krajih, kjer prebivajo Slovenci, veliko število kolesarskih klubov. Poznejša leta je bilo mnogo ustanovljenih zlasti na Goriškem in so v Gorici po zaslugi Fr. Batjela, ustanovili 1. 1912 »Zvezo slov. kolesarskih društev Goriških«, ki je bil tudi njen prvi predsednik. L. 1898 je bil v Ljubljani ustanovljen kolesarski klub »Ilirija«, leto pozneje pa v Trstu »Balkan«. Slednje društvo je v letih 1909 in 1911 razpisalo dirko za jugoslovanstvo prvenstvo na progi Ljubljana—Občine (100), naslednje leto pa na isti progi celo vsoevropsko kolesarsko dirko, ki so se jih razen Slovencev in Hrvatov udeležili tudi Čehi in Poljaki. Na tej dirki je zmagal šiškovci. Na veliki mednarodni dirki rekordnem času 2 ur 2 min. 12 sek., dogra-

je ves čas delovalo in je pihal močan veter. Balkan je 1. 1913 poslednjič priredil jugoslovanstvo prvenstvo in sicer na progi Prosek—Krmiln—Prosek (100 km) in je spet zmagal Beškovič. Na veliki mednarodni dirki »Rund um Graze«, ki jo je razpisal 1. 1914 dunajski »Radfahrer Sportausschuss« so bili Slovenci zelo uspešni. Tekmovalo je tudi vojaštvo in je v častniški skupini zmagal sedanji podpolkovnik v p. Josip Jaklič, v splošni skupini pa Ogrin (Ilirija) pred Pavlijo (Zagreb), četrti pa je bil Rebolj (Ilirija).

Svetovna vojna je zadala slovenskemu kolesarstvu smrtni udarec. Po vojni je prva začela delovati »Ilirija«, ki je priredila 1. 1919 prvo dirko in sicer okoli Blejskega jezera, naslednje leto pa dirko za prvenstvo Koroske in Slovenije, na kateri je zmagal član Ilirije Josip Solar. Ta dirkač je bil dolgo najboljši med Slovenci in si je priboril po ustanovitvi »Kolesarske zveze kr. Jugoslavije« tudi naslov državnega prvaka. Za razvoj poveljnega kolesarstva imajo v Ljubljani največ zaslug gg. Jaka Gorjanc, podpolkovnik Jos. Jaklič in Franc Batjela, dalje pokojni Rudolf Zalokar in Fr. Brumeti, dočim so v mariborskem delu zaslužni gg. Markovič, Hlebič, Kvas in Lešnik, v celjskem okraju pa g. Fajc.

Izmed prvih poveljnih dirkačev je dolga leta prvačil član »Ilirije« Josip Solar, ki

je bil zlasti nenadkriljiv v gorskih dirkah. Ponovno je osvajal prva mesta in je bil tudi v jugoslovanstem olimpijskem moštvo v Amsterdamu.

Znano ime je bilo tudi Ivan Kosmatin, ki so se ga zlasti bali hrvaški dirkači, kadar je bilo državno prvenstvo. Življenjske prilike so tega nadarjenega dirkača pregodaj prisilile, da se je umaknil iz sportnega udejstvovanja. Istočasno se je udejstvoval Gorazd Hvala, ki so se ga vsi bali zaradi izrednega spurta. Dolgo let je imel rekord na progi Ljubljana—Celje. Na dirkah je bil zmerom med prvimi. V isto vrsto je spadal Feliks Zanoškar, ki sicer danes ne tekmuje več, a prav rad pomaga pri organizaciji.

Popularen dirkač je bil znana gorenjska korenina Ivan Valant, ki je uspešno nastopal tudi preko naših mej. Bil je tudi član naše reprezentance na berlinski olimpijadi. Na dirkah prejšnjih let je bil znana pojava tudi Franc Abulnar, ki pa je 1. 1936 prestopil v profesionalne oziroma neodvisne dirkače. Udeležil se je znamenite krožne vožnje po Franciji, a je moral zaradi nezadostne priprave odstopiti. Ponovno je prešel v amaterski tabor, a do sedaj še ni pojavil na dirki. Od znanih imen je omeniti še Janka Oblaka, Franca Gartnerja in oba štajerska dirkača Vinka Canjka in Stefana Rozmana.

Zdaj pa še kolesarska himna

Da imajo slovenski kolesarji tudi dovolj humorja, priča himna, ki se je pojavila 1. 1924, ob 30-letnici tako imenovane »dvanajstogorice« KSB Ljubljane. Dvanajst članov tega kluba je namreč ustanovilo posebni oddelek, ki se je zbral v gostilni pri »Kamničanu« in je s čehmi od družbe imel svoj kozarce s številko. Himna nam potrjuje, da so v tej dvanajstgorici res fantje od fare.

1. Trideset je let preteklo, kar je dvanajst jogrov reklo: »Treba reči na vsa usta, da Ljubljana vas je pustila.«

2. Purgar po podplatih hodi ženo pod pazduho vodi — uri dve k Alešu rabi; to se nam že zdavnaj gabi!

3. To je pot za dve minuti; ptiču Bog je dal peruti, fantu pa je zdaj bicikel najmodernejši vehikel.

4. Gori sedež, že drčiš in če malo pozvoniš, vse ozira se in umiče, vse ti krepki »zdravo« kliče.

5. Vse se divi in zavzema, punca v duhu te objema: kratke hlače so magnet, fant ponosen in razvnet.

6. Vse je dobro, vse lepo, vendar samcu je težko vedno samemu sedeti; lepo družbo hoče imeti.

7. Klub zato ustanovimo! In lokal si izberimo! Pa predsednika volin o! In štatute ugotovimo!

8. Kje lokal? Pač tam: edino, kjer se toči dobro vino, kjer imajo hrano pravo in natakario zdravo.

9. Tam pri Kamničanu to, se lahko dobilo bol

Živio Dolenjska cesta, če si prav že zunaj mesta.

10. Režiko mi vsi poznamo, ona nas, mi njo štemamo; radi nje ne bo prepra, kakor hoče, naj izbira.

11. Rekli so in so storili kakor so se domenili. Danes trideset je let, odkar predlog je sprejet.

12. Jadro so tam se zbrali, Kamničana povprašali ali bi jih hotel vzeti, potrpljenje z njimi imeti?

13. Kamničan je rekel: »Dale! Režika prikmala, vina brž so naročili in kozarce so dobili.

14. Ali ko so k mizi sedli, da bi pili ino jedli, takrat jih veselje mine, žalost jim po licih šine.

15. Glej, na mizi čaša vsaka druga drugi neenaka žali žalostno oko! »Režika, hoj! kaj je to?«

16. Srca ista, žela ista, naši želi meja ista: mera čas tu ista bodi! H Kolmanu po druge hodi!

17. Ni minulo pet minut, zjasni se obraz jim krut: enaki so kozarci vsi, vsak že svojega drži.

18. In da stitnosti ne bo, vsak imej svoj numero. Prvo dobi glavni ptič, živel Jože Jakopič!

19. In odslej so pili, pili, včasih malo se vozili, sebi v radost in zabavo, domovini v čast in slavo.

Asfaltiranje z domačimi asfaltnimi emulzijami

Podjetje ing. Dukić in drug izdeluje asfaltno emulzijo »Trinolit« v svojih napravah

Ljubljana, 27. maja. Asfalt so uporabljali pri graditvi cest že Babilonci, v dobi od 700 do 500 pr. Kr. Tedaj so tlakovali ceste z opeko in opečni tlak zalivali z asfaltom. V poznejših dobah so pa na uporabo asfalta sčasom pozabili in pri gradnjah cest so uporabljali po večini le pesek, odnosno drobni kamen. Šele v novejši dobi se je začel asfalt zopet uveljavljati pri cestnih delih. Prvič so začeli uporabljati asfalt za površinsko obdelavo cestišča 1. 1854 v Parizu. V Ameriki je prišel v uporabo asfalt pri tlakovanju cest zaradi razvijajočega se avtomobilskega prometa v začetku tega stoletja. Ameriki sta sledili Nemčija in Anglija. Vzpostreno z uporabo asfaltnega bitumena se je razvila tudi produkcija tega gradiva.

Razlikovati je treba več vrst asfalta, n. pr. naravni asfalt skoraj kamene sestave, dalje, čiste naravne asfalte. Naravni asfalt ali zemeljsko smolo pridobivajo zlasti v večjem obsegu iz znanega asfaltnega jezera, ki je nastalo v ugaslem vulkanu na otoku Trinidad. Razen tega pa še razlikujemo več vrst asfaltnih zmesi, mešanice asfalta z apnenecem, peskom itd. Zadnje čase je pa postala posebno pomembna tudi industrijska produkcija asfalta bitumena pri destilaciji surovega mineralnega olja. Naravne ali umetno pridobljene asfalte je treba pred uporabo še pripraviti, zdrobiti in segrevati, da postanejo tekoči, primešati jim je pa treba še kamnite agregate, sestavine asfaltnih plastí, razne vrste peska in segrevati, da postanejo tekoči, primešati na tekočo zmes je uporabna za tlakovanje, prevleko cestišč na utrjeni podlagi. Prednost asfaltnega tlaka je, da je vodotesen, elastičen ter je zato tudi vožnja po njem mnogo tišja kakor po nekaterih drugih tlakih.

HLADNE ASFALTNE EMULZIJE Pri moderni graditvi cest uporabljajo razen asfalta, ki ga je treba pred uporabo še taliti, tudi hladne, tako zvane bitumenske emulzije. Segreani asfaltni bitumen je

redka tekočina, ki je ne moremo mešati s čisto vodo. Šele, ko mu dodamo primerne snovi je omogočena primes vode. Hladno, tekočo asfaltno emulzijo shranjujejo v lesenih ali železnih sodih in je tudi prevoz na stavbišče lahek. — Lastnost te emulzije je, da se pri uporabi, ko jo bodisi porjavljajo ali brizgajo s strojem na kamniti cestni nasip, razdeli v prvotne sestavne dele; voda se porazgubi z izhlapevanjem in pronicanjem, bitumen sam na sebi se pa trdno poveže s kamnom. To lastnost tehniki imenujejo razpadanje ali lomljenje. S sestavo asfaltnih bitumenskih emulzij se lahko časovno razbodo tega lomljenja ali razpadanja podaljša ali pospeši glede na razne načine uporabe. S hladno emulzijo brizgano cestišče utrde še z valjarjem.

Hladne asfaltno emulzije so uporabljive za vsa cestna dela, od popravil starih, z vročim asfaltom asfaltiranih tlakov, do asfaltno betonskega tlaka raznih prometnih obremenitev. Uporabljajo jih za asfaltiranje gladkih kamnitih cestišč, kakor tudi za ureditev profilov že izrabljenih ali deformiranih cestnih prog.

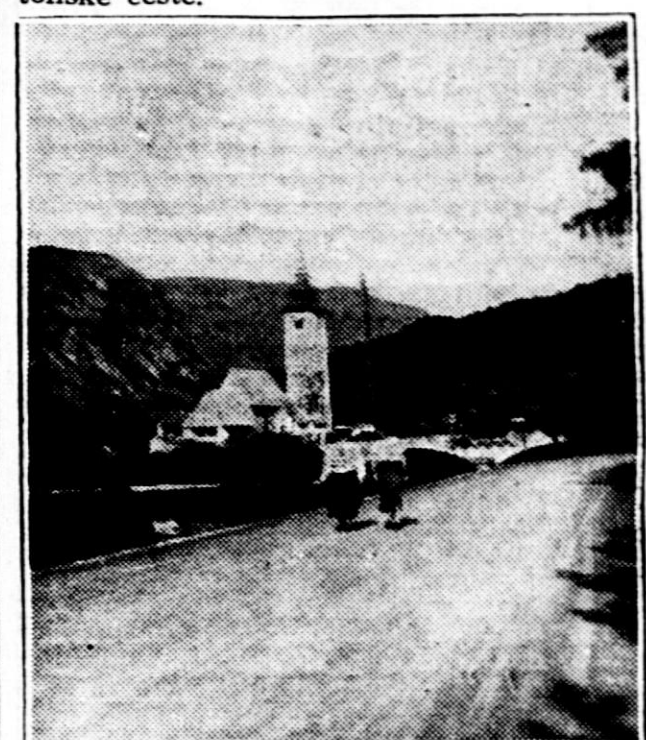
V Sloveniji je bila prvič uporabljena hladna asfaltna emulzija za ureditev cestišča 1. 1930. Bila je uvožena iz inozemstva. Zdaj pa že izdelujemo dovolj tega gradiva v Sloveniji, da nam ga ni treba več uvažati, celo v mobilnih industrijskih napravah, poljubno v bližini stavbišč, kjer pač potrebujejo gradivo v večjih količinah.

NAJVAŽNEJŠI NAČINI UPORABE Hladne asfaltno emulzije uporabljamo predvsem za površinske obdelave z valjarjem utrjenih makadamskih cestišč. Ta makadamska podlaga naj bo nasuta s trdnim drobljenim kamnom, apnenecem, porfirjem itd. Spodnje plasti cestišča morajo biti za vodo propustne in talna voda mora odtekati nezadržano. Asfaltno emulzijo navadno brizgajo s strojno napravo na tanko razgrnjeno plast kamnitih zdroba. Po brizganju cestišče posipujejo še enkrat s kamnitimi zdrobom, ta potopijo pa končno

utrde z valjarjem. Tako nastane vodotesna plast, ki ne more biti tudi prašna. Površinska obdelava se lahko sestoji iz ene same ali več plasti. Hladne asfaltno emulzije uporabljajo tudi kot takozvane mešanice plasti ali asfaltni beton. Z ročnim ali strojnim mešanjem asfaltno emulzije z mineralnim kamnitim agregatom se doseže najboljša spojitve asfalta s peskom. Tako pripravljeno zmes, podobno betonski mešanici, razgrnejo v enakomernih plasteh na podlago (makadamsko cestišče). Z valjarjem utrde, da nastane povsem kompaktna plast, tlak. — Za najtežji promet pa naredijo dve takšni plasti. — Razen teh načinov za lahki, srednji in težki promet, uporabljajo hladne asfaltno emulzije še na več načinov, n. pr. za hrupavo cestišče na klancih, za zalivanje stikov kamnitih kock, za popravila starih asfaltnih cestišč, hodnikov za pešce, kolesarje in dvorišče.

DOSEDANJA DELA Z ASFALTNIMI EMULZIJAMI

V Svici, ki je Sloveniji glede na podnebne razmere in hribovitost najbolj podobna, so doslej utrili v modernizirali cestno omrežje v dolžini 6800 km. Večina tlakovanih cest odpade na asfaltno, površinske obdelave, skoraj 90%, v veliki meri na utrjevanje cestišč s hladnimi asfaltnimi emulzijami, in le 10% na cestišča, tlakovana s kamnitimi kockami, in na betonske ceste.



Asfalt beton z emulzijo »Trinolit« pri hotelu Sv. Janez ob Boh. jezeru

Prvo cestišče z uporabo hladne asfaltno emulzije, in sicer z zaščitno znamko »Trinolit«, je bilo utrjeno v Sloveniji na banovinski cesti Lesce — Bled. Površinska plast je tam 6 cm debela, nasuta z drobljenim apnenecem in s porfirjem. Cesta je dolga 5 km, površina cestišča pa znaša 32.000 m². Delo je bilo opravljeno 1. 1930. Cestišče se je dobro obneslo. Letni vzdrževalni stroški znašajo le dinar na m². Priporočiti je treba, da je promet na tej cesti izredno živahen, da leži velik del cestišča v vzponu ter da je zelo živahen tudi promet s konjsko vprego. Istega leta je bilo tudi modernizirano cestišče banovinske ceste ob Suvoboru na Bledu v dolžini 800 m. Tudi tu so uporabili hladno asfaltno emulzijo »Trinolit«. Obe deli je opravila gradbena družba ing. Dukić in drug iz Ljubljane ter nudila tudi petletno jamstvo. Cestišče je še vedno povsem ohranjeno brez vsakega popravila. — L. 1935 je to podjetje moderniziralo cestišče banovinske ceste v Bohinju (1 km), na isti način. Cestišče je dobro ohranjeno brez vsakega popravila, površina je ravna in enakomerna. — L. 1936 je bil asfaltiran del banovinske ceste v Rogški Slatini, in sicer z asfaltno betonsko plastjo in z uporabo hladne asfaltno emulzije »Trinolit«. Določeno je bilo, da bodo še prevlekli cestišče s tanko bitumensko plastjo, doslej pa še ni bilo potrebno nobeno popravilo. — Na Brodu pri gradu je bilo predlanskim modernizirano cestišče z asfaltno betonsko plastjo z asfaltno emulzijo »Trinolit«. Vsa ta dela je opravila gradb. družba ing. Dukić in drug. Lani je bilo utrjeno cestišče na cesti Naklo—Podvin (3,5 km) z uporabo emulzije »Trinolit« in delno z vročim asfaltom bitumenom. Delalo je podjetje Slograd, ki je v istem času in na isti način tudi utrilo cestišče banovinske ceste Lesce—Zapuze (2,5 km). Letos uporabljajo emulzijo »Trinolit« pri raznih cestnih delih n. pr. na Bledu, banovinski cesti skozi Radovljico itd.

Podjetje ing. Dukić izdeluje asfaltno emulzijo Trinolit v svojih napravah. To gradivo je torej domače. — Cena modernizacije in utrditve cestišča z asfaltno emulzijo je sorazmerno nizka, saj znaša približno le tretjino stroškov tlakovanja betonskega cestišča. Površinska obdelava v dveh plasteh velja le nekaj nad 20 din za kvadratni meter. Bodočnost in poznejša izkustva bodo pa pokazala, da je ta način ureditve naših cest pri najmanjših izdatkih in glede na naše podnebne razmere najpriporočljivejši. Priстойne tehnične oblasti so že spoznale prednosti ureditve cest za srednji in težki promet s tem gradivom ter že uvajajo v gradbene programe utrditve cest, kolesarskih stez in hodnikov v vedno večjem obsegu. Hladna asfaltna bitumenska emulzija »Trinolit« ima za naše krajevne razmere posebne prednosti pred vročim bitumenom, ker jo lahko uporabljamo tudi v hladnem in vlažnem vremenu, četudi je podlaga nekoliko vlažna. Potrebni pa tudi niso dragi stroji ter priprave, kakor n. pr. za topljenje trdnega asfalta.

Iz Višnje gore

— Nova grobova. V torek i: umrl v Starem trgu pri Višnji gori zlasti med vozniki dobro znani cestar Jerovšek. Dolga leta je delal na cesti, zadnja leta je pa užival za službeni pokoj. Zapustil je ženo in več odraslih otrok. Istega dne je umrl v Veliki Loki pri Višnji gori I. Kastelic, star 45 let. Podlegel je bolezni, ki si jo je bil nakopal v svetovni vojni. Pokojnik zapušta ženo in tri odrasle otroke. Pokojnikova blaga spominja, željočim nam je iskreno sožalje.

BARAGA LUDV.

LJUBLJANA - NEBOTIČNIK - TELEF. 29-80

SPECIALNA TRGOVINA PISALNIH IN ŠIVALNIH STROJEV, RA-
CUNSKIH IN RAZMNOŽEVALNIH APARATOV, POTREBŠČIN IN NA-
LIVNIH PERES. LASTNA SPEC. DELAVNICA ZA FINO MEHANIKO

Kakšna organizacija je avtomobilski klub?

Mnogi ljudje imajo o njem napačno mnenje ali celo
predsodke

Ljubljana, 27. maja
Marsikdo misli, da ni nobena težava po-
stati avtomobilist, če ima avtomobil. Mnogi
pač vedo, da avtomobil sam po sebi tu-
di pri nas ni več luksusa, ne pa, da si mar-
sikdo ne more privoščiti luksuza, ki je
v zvezi z avtomobilsko vožnjo. Pomisliti
je treba, da avtomobil zahteva velike stro-
ške še potem, ko je že kupljen. Ti stroški
pa niso v vseh državah enaki. V naši drža-
vi nedvomno niso najnižji. Zato tudi nismo
po slabem razvoju avtomobilizma brez
vzroka med najbolj zaostalimi državami.
Davnica obremenitev avtomobila pač ni
nikjer v prid pospeševanja avtomobilizma.
Sicer je potrebno zlo, vendar avtomobilisti
mislijo, da se tudi to zlo da primerno
omejiti. Kako?

Dobili smo dve uredbi, ki nedvomno
služita razvoju avtomobilizma in moderni-
ziranju cest; z njima so našli višje za zelo
potreben cestni fond. V mislih imamo ured-
bo o čezmernih porabi cest in uredbo o cest-
nih fondih. Obe uredbi sta postali kmalu
zelo popularni, zato ni treba še posebej
razlagati, kakšni sta. Reči je pa treba, da
je v obeh sicer potrebni in umestni
uredbah prav zaradi tega, ker služita enu-
mu in istemu namenu — dajati je to para-
doksi — protislovje. Vsaj, kar se tiče ob-
davevanja avtomobilov. Avtomobilist mor-
a plačati davek za tako zvano prekomer-
no porabo cest in se prispevke v cestni
sklad, iz obeh naslovov po 200 din na leto.
Ne pravimo, ali je to mnogo ali primerno,
reči je pa treba, čemu je treba dveh vrst
prispevkov, ko se pa vendar denar obeh
dvaščin steka v cestni sklad. To povzro-
ča le dvojno delo, ne le upravnim oblastem,
temveč tudi davkoplačevalcem, ki morajo
denar nositi na policijo in na tehnični od-
delek okrajnega načelnika. Zakaj bi obeh
dvaščin ne združili v eno samo, ki bi jo
pobiral le en urad?

Toda to je postranska skrb avtomobil-
istov pri vseh tistih poteh, ki jih morajo
opravičiti, da uživajo čast kot avtomobil-
isti. Kdor bi rad postal avtomobilist, naj
prečita naslednje vrste in sprevledi bo, da
brez dolžnosti ter težav ni časti.

Avtomobilist mora vsako leto prijaviti
avtomobil; prijavo je treba kolkovati s
kolkom za 100 din. Vsako leto pa mora tu-
di plačati pregledno takso v kolku za 100
in razen tega še pregledno pristojbino 54
din. Za dve evidenčni tablici mora odšteti
20 din. Prijavni formulirji veljajo 5 din.
Banovinska taksa na pnevmatiko znaša
za vsakih začetih 50 kg teže vozila 25
din, torej 500 din, če je avtomobil težek
1000 kg. Mestna davečina pa znaša 50 din
od vsakih začetih 50 kg teže avtomobi-
la, torej 1000 din, če je voz težek 1000
kg. Za cestni fond in prekomerno porabo
cest je treba plačati na leto 400 din. Za
potrdilo (overovitev, kakor pravijo) šof-
erske legitimacije plačajo po 115 din na
leto. Ko vse to plačajo, se še kljub vsemu
ne morejo peljati, če ne kupijo bencina, olja,
masti itd. V cenah bencina, olja, mazil,
pnevmatik, nadomestnih delov itd. je pa
zopet vračunana trošarina. Vse to mora-
jo plačevati na leto stari avtomobilisti,
»novopospešeni« pa morajo plačati 50 din
za prometno knjižico in ko so kupili avto-
mobil, so plačali tudi karino nanj, ki zna-
ša okrog 20% vrednosti, torej 1/5, kar se
vam nedvomno ne zdi malo. Plačati je tre-
ba tudi mestno trošarino, kar se pri nas
razume samo po sebi.

Najbrž vas pa tudi zanima, da mora
imeti pri nas vsak, kdor hoče postati av-
tomobilist — dobre noge. Ceremonija ni
tako enostavna. Navajamo samo uradne
pogoje, ne da bi se govorilo o šoferskih iz-
pitihi, šoferski šoli, kupovanju avtomobi-
la in drugih neštetihi skrbih bodočih av-
tomobilistov. Ko kupiš avtomobil, moraš
najprej pomisliti na policijo. Ne morda le
zaradi bodočih prometnih prestopkov; naj-
prej je treba avtomobil prijaviti. Na poli-
ciji kupiš tri prijave formulirje in enega
moraš kolkovati s kolkom za 100 din. To-
da glavno je, da formulirje izpolniš, kar
nikakor ni tako enostavno, saj formulir
obsega 26 rubrik. Če veš odgovoriti na
vsa vprašanja, si v resnici že strokovnjak,
saj moraš napisati tudi koliko znaša pre-
mer bata in njegov dvig, ne le kakšno
moč ima motor, koliko znaša medosje,
kakšna je pnevmatika in karoserija, za
kaj boš uporabljal avtomobil in sploh mo-
raš odgovoriti na marsikaj, pri čemer si
ne moreš pomagati s samo domišljijo. Ko
prijavo oddaš na policijo, ti uradnik izroči
položnico, da po nji odpošlješ banovinsko
trošarino za pnevmatiko. Ko to opraviš na
pošti, se moraš vrniti na policijo ter pre-
dložiti odrezek položnice kot potrdilo o pla-
čilu. Uradnik potrdi, da je plačana troša-
rina, na prijavi. Izpolniti je treba še for-
mulir za potrditev šoferske legitimacije
ter plačati takso za potrdilo. S policije
srečni bodoči avtomobilist roma na mestno
načelnost, da tam plača mestno davečino.
Od tam se napoti na okrajno načelnost,
da plača prispevek za cestni sklad. To so
pa šele priprave za nadaljnje romanje,
kajti potem šele pelje vozilo na komisij-
ski pregled, v Ljubljani na policijo, če pa
stanuje na deželi, na okrajno načelnost.
Zopet je treba plačati. Ko so mu vozilo
formalno pregledali, dobil evidenčni tabli-
ci, za kar zopet šteje denar. Toda zdaj je
že avtomobilist. To kmalu zvedo tudi na
vojaškem uradu, kjer se mora tudi javiti,
da registrirajo vozilo. Ko opravi vsa ta po-
ta, je pač že potreben počitka, da se mu
pozdravijo žulji na nogah. Skoraj nič manj
potov ni vsako leto s ponovno prijavo vo-
za in z vožnjo avtomobila na pregled.
Praksa je sicer pokazala, da ti komisij-
ski pregledi pri zasebnih potniških avtomobi-
lih niso potrebni, čeprav so zakonsko pre-
pisani, kajti sicer bi komisije v resnici
tudi mnogo natančneje pregledovale vozi-
la. Komisija bi pa tedaj lahko pregledala
na dan le morda po tri avtomobile in bi
imela tu in tam delati več mesecev. Zaseb-
niki vedo dobro ceniti svoje avtomobile ter
jih varujejo kolikor se da in je pregled
le formalnost, ki bi jo lahko opustili, s
čimer bi bilo prihranjeno avtomobilistom
mnogo časa in denarja. Vožnja za mar-
sikatega avtomobilista k pregledu ni ma-
lenkost, če mora prispeti po 50 km daleč,
kajti po naših cestah ni užitek voziti in
tudi bencin ni zastoj.

Morda vas bo še zanimalo, da sleherni
avtomobilist prejme od pristojnega okraj-
nega načelnika tiskani poziv, kdaj naj pri-
de plačati, natančno ob uri, izredni cestni
prispevek za cestni sklad. Ta prispevek
je treba torej plačati ob določenem času,
pa tudi osebo ali po pooblaščenca, ne pa
morda po položnici in katerikoli dan.
Iz vsega tega ste lahko sprevledili, da se
avtomobilizem ne more razvijati preveč
samopasno in da njegovega razvoja ne za-
virajo le slabe ceste.

Če hočeš postati avtomobilist...

Kaj vse moraš storiti in kakšna bremena te čakajo

Ljubljana, 27. maja
Med ljudmi se vladajo nejasni pojmi o
tako pomembni organizaciji. Avtomobil-
istom klubu, in celo predsodki. Nekateri
se vedno mislijo, da je Avtomobilski klub
le nekakšna reprezentativna organizacija
prestitih ljudi, ki se lahko vozijo s svojimi
avtomobili. To mnenje je treba odločno
zavrniti v splošnem interesu. Naj nagla-
simo takoj v uvodu, da je AK pomembna
tudijsko prometna organizacija, ki jo je
treba uvrstiti med najpomembnejše in naj-
zastavljivejše pospeševalce tujeskega pro-
meta pri nas. Ni pa tujesko prometna or-
ganizacija le po svojih pravih, ki določajo,
da je namen Avtomobilskega kluba pospe-
ševanje ter širjenje avtomobilskega pro-
meta, turizma in sporta, temveč tudi po
svojem delovanju in uspehih.

Ljubljanski AK je slavil že 1. 1930 svojo
dvajsetletnico; 17. julija 1909 je bil usta-
novljen Kranjski avtomobilski klub, ki se
je 12. maja 1920 preimenoval v Avtomobil-
ski klub za Slovenijo. Junija 1924 se se
pa avtomobilski klubi v državi združili v
skupni organizaciji, ki se imenuje Auto-
mobilski klub kraljevine Jugoslavije
(AKKJ). Ljubljanski AK je sekcija AKKJ
za Slovenijo.

Delovanje te organizacije je velikega
pomena za javnost in nikakor ne samo
za avtomobiliste. Razume se sicer, da AK
ščiti interese svojega članstva, toda tudi
to njegovo delo koristi pospeševanju av-
tomobilizma in motorizma, kar je v splo-
šnem interesu. Vzporedno z razvojem av-
tomobilizma ter motorizma se razvija, na-
prednje, narodno gospodarstvo, česar dan-
danes menda še ni treba dokazovati. Pro-
met je dandanes eden najpomembnejših
gospodarskih činiteljev in prometa si ne
moremo več misliti brez motorizma. Brez
tako zvanega motornega prometa si pa
tudi ne moremo misliti tujeskega prometa
kakor ne splošnega napredka države.

Nobena druga zavezna organizacija se
ne more ponasati, da bi toliko storila za
razvoj avtomobilizma in tujeskega prometa

pri nas kakor AK. Kakor služi n. pr. Tuj-
sko prometna zveza pospeševanju sploš-
nega tujeskega prometa, tako deluje za po-
speševanje letoviškega avtomobilizma
prometa pri nas AK. V zvezi je z inozem-
skimi avtomobilskimi klubi, sprejema tu-
je avtomobiliste, jim nudi vse potrebne
informacije o potovanju po naši državi
kakor prava tujesko prometna organizaci-
ja, jih privablja v našo državo ter jih
kuša prepričati, da naša dežela ni nekul-
turna. Posebej je pa treba javnost opozori-
ti, da AK vzdržuje tujesko prometne eks-
poziture ob meji, in sicer na Koremskem
sedlu, Jezerskem vrhu in Planini pri Ra-
keku. AK namreč za izrazito tujekopro-
metno službo uradnike in vse delo za po-
speševanje turizma plačuje sam, brez jav-
nih podpor in brez iskanja priznanja. Jav-
nost najbrž ni poučena, da samo članstvo
kluba s članarini omogoča pomembno
tudijsko prometno propagandno delo.

Pomembno je pa tudi klubovo delova-
nje za pospeševanje motorizma. AK sode-
luje pri vseh pomembnejših vprašanjih za
prometne ureditve, za odpravo preobut-
ne davčne obremenitve motorizma, za po-
cenitev pogonskih sredstev, dalje pri
vzgojnem in propagandnem delu za uva-
janje prometne discipline itd. AKKJ je
treba pripisati mnoge uspehe, ki niso ko-
vistihi le avtomobilistom, temveč razvoju
avtomobilizma sploh. Predvsem je treba
opozoriti, da je n. pr. ljubljanski avtomobil-
ist plačeval do 1. 1932 letno 3000 din držav-
nih taksi! Po prizadevanju kluba se je
taksa na potniški avtomobil znižala na
2025 din 1. 1932, 1. 1935 je pa bila povsem
odpravljena. Razen tega je moral avto-
mobilist prejšnje čase plačevati poleg tro-
šarine na pnevmatiko, po 650 din bano-
vinske takse. Tudi ta taksa je bila od-
pravljena 1. 1935. Mestne takse je plače-
val ljubljanski avtomobilist do 1. 1928 na
leto pavšalno po 2.500 din, a razen tega
še pri vsakem prevozu užilniške mestne
črte po 10 din, kar znaša tudi lepo vsoto,
povprečno pri enem prevozu na dan 3650

dinarjev na leto. Mestna taksa je bila le-
ta 1929 znižana na 1820 din, mitnina pa
za 8 mesecev povprečno 2.400 din. Leto
1930 je AK dosegel pavšalizacijo mitnine;
istega leta je znašala mestna taksa na
potniški avtomobil le še 2145 din, a leta
1933 je bila znižana na 1820 din. Po vsem
tem znaša pritržek od 1. 1929 v prime-
ri s prejšnjimi dajatvami, skoraj 50.000
dinarjev pri enem samem avtomobilu.

AK je v neprestani stiki s oblastmi
ter zasleduje vse pojave, ki so v zvezi z
razvojem avtomobilizma, modernizacijo
cest in tujeskim prometom. Daje mnoge
koristne in upoštevane vredne pobude,
bodišle glede prometnih ureditev, cest, av-
tomobilizma, tujeskega prometnih vprašanj
in tako dalje.

Klub pa podpira tudi športno udeležbo
v avtomobilizmu in motociklizmu, so-
deluje pri mednarodnih avtomobilskih pri-
reditvah organizatorno, kakor tudi pri
domaćih. V ta namen tudi prireja, razen
tekmovalnih izlete članstva, da se čim bolj
seznanijo z ožjo domovino. Članom pa nu-
di še vse potrebne podatke in pomoč za
potovanje v tujino.

Že ta kratek pregled etimljenj, dela in
uspehov Avtomobilskega kluba kaže, ka-
ko potrebna, pomembna ter plitvna orga-
nizacija je to; organizacija, ki v resnici
zasluži priznanje javnosti ter da bi jo ce-
nili ljudje mnogo bolj kakor jo.

Iz Škofje Loke

— Materinska proslava škofojloškega
Sokola je bila tudi letos tako prirska.
Polna topline in dobrote, da bi bil lahko
obisk odraslih še večji. Res ne vemo, za-
kaj se odrasli tako radi odtegujejo nasto-
pom, ki imajo vendar tako globok, etičen
pomen. Uvodni nagovor je imela s. An-
dreja Grumova, potem pa je sokolska mla-
dina pel, recitirala, deklamirala in za-
igrala tudi dve igrici, ki sta ju nastudi-
rali poživljeno sestr. Lendovska in Jer-
ogova. Kolo je bila zaključna točka,
potem pa se je zbrala vsa sokolska mla-
dina v mali dvorani in sledila je pogo-
stitev okrog 80 naših najmlajših bratov
in sester. Proslava je pokazala, da se
tudi vzgojni strani mladine posveča vsa
potrebna pozornost.

— KJS se zahvaljuje. Kolo jugosloven-
skih sester izreka vsem svojim dobrotni-
kom in prijateljem, ki so omogočili, da je
dosegel srečolov v vsakem pogledu lep
uspeh, svojo najsrčnejšo zahvalo s pro-
šnjo, da mu ohrani javno svojo naklonje-
nost tudi v bodoče.

— Srešno načelstvo razglasa: Radi red-
nega poslovanja se določita kot uradna
dneva ob katerih se sprejemajo stranke,
vsaka sreda in sobota od 8. do 12. Ob
drugih dnevih naj prihajajo stranke v
urad le v najnujnejših primerih. Ob na-
vedenih dnevih pa bodo strankam na raz-
pologo strokovni referenti z zaželenimi
pojasnili. Tudi prijavitelji koles se bo
opravljalo le ob sredah in sobotah. Novi
predpisi stopi v veljavo s 1. junijem.
Uradni dnevi v proračunskem letu
1939-40 so določeni takole: V železnih
bodo uradni dnevi 10. junija, 21. septem-

bra, 4. decembra, 4. januarja in 2. marca.
V Gorenji vasi pa: 13. junija, 2. septem-
bra, 6. novembra, 8. januarja in 6. mar-
ca.

— Dve prometni nesгоди. Škofojloški
trgovci g. Anton Savnik je hotel te dni
na štajersko. Pri Smedniku ga je pa do-
letela prometna nesгода. Čim je namreč
prispel s avtom skoki gozdček pred mo-
stom, se je pojavil pred avtom motoci-
klist, ki se je že v naslednjem hipu in
kljub temu, da je Savnik avto skoraj že
ustavil, zaletel s veliko silo v šavnikov
avto. Karambol motociklista je bil zelo
hud. Vozaka motorja je vrglo po tleh, de-
kle, sedelo zadaj, pa je vrglo preko mo-
škega in je obeselo kakor na povelejo
pred šipo šavnikovega avta na motorju.
Dekle se je tudi močno poranilo na na-
stavku Savnikovega avta. Na kraj nezgo-
de so pozvali orožnike. Smednika, ki so
ugotovili, da je vozil Savnik pravilno.
Oba ponesrečena je odpeljal poskovedja
Bate k zdravniku v št. Vid, potem pa
menda v Ljubljano v bolnico. Savnik trpi
precejšnjo škodo, ker je treščil motocikel
v desno stran njegovega avta. — Smolo
je imel tudi Thalerjev avto. Eden Thale-
jevih uslužbencev je privozil z gospodar-
jevim avtom od Porentove gostilne v Bin-
kli medtem ko je privozil po banovinski
cesti nek drug vozač. Avta sta zadela drug
ob drugega s precejšnjo silo, tako da je
Thaler avto izmenjal pri tverdi, kjer ga
je bil kupil.

— Komisijni ogled in obravnava.
Tvrška elektrarna Vinko Majdič iz Kra-
nja namerava speljati odcepe visoke na-
petosti 35.000 W in krajnjem omrežje za
elektrifikacijo naselbin Meja (obč. Mav-
čice), Senica (obč. Medvode) in Sora (ob-
čina Zmice). Pred izdajo obrtne odobritve
in stavbne dovoljenja bo komisio-
nelni ogled in obravnava. Komisija se bo
sestala 30. maja ob 14. na kolodvoru v
Medvodah. Morebitne ugovore je treba vlo-
žiti do 27. t. m. in se pozneje ne bodo upo-
števali. Načrti so na vpogled tudi pri
sreskem načelstvu v Škofji Loki.

— Zaključek prosvetnega tečaja. Mla-
dina je bodočnost naroda in zato posveča
škofojloški Sokol veliko skrb Sokolcem
in Sokoliciam. Pravkar je bil zaključen
14dnevni prosvetni tečaj, ki sta se ga ude-
leževala moški in ženski naraščaj. Preda-
vanja so bila ločena, porazdeljena pa tako,
da so obdelali predavatelji snov iz sokol-
ske ideologije, organizacije, zgodovine in
pa sokolska načela. Ob zaključku so se
vršili izpiti, ki so pokazali, da je mladina
akcijsko prosvetnega odseka pravilno razu-
mela, saj so bili odgovori naravnost raz-
veseljivi. Za nameček je bilo tudi nekaj
zdravstvenih predavanj.

— Vajenci se nam zaigrali. V nedeljo
zvečer so nastopili na odskih deskah va-
jenci in vajenke tretjega razreda strokov-
ne nadaljevalne šole in prikazali dve bur-
ki »Djak na poti v paradiž« in »Burka o
jezičnem dohtarju«. Imamo vtis, da je
bila zasnovana organizacija večera tako,
da se vnaprej ni moglo biti onega uspe-
ha, kakršnega bi bila mladina zaslužila.
Dvornja je bila slabo zasledena in tega
naši mladi, ki so se potrudili da ustvarijo
iz odskih del čim več, gotovo niso prič-
kovali. Morda je bil ta vajeniški »pre-
ve-«

nec nauk, da se bodo pri bodočih takih
in stičnih poskusih napake, ki so se to-
krat pokazale, odpravile.

— »Pater Vojteha« v Škofji Loki. Da je
češka filmska produkcija na visokem itak
vemo. Zato nas more le razveseliti, da
bodo vrtili tako za binkošti v Sokolcem do-
mu film, ki je dosedaj še povsod, kjerkoli
so ga predvajali, žel naravnost ogromne
uspehe. Prijatelje resnično lepega filma
na ta film še posebej opozarjamo. Prepri-
čani smo, da bo tudi naši publikli film
ugajal.

— Fovski zbor slepih je priredil v ne-
deljo popoldne v prostorih Starošolskega
doma Akademijo, ki je dosegla zelo lep
uspeh. Dvornja je bila popolnoma zasede-
na, na odru pa se je hitro zvrstilo vseh
21 točk, tako da pestri spored nikakor ni
utrujal. Izmenoma so nastopali citraši,
pevci, mešani zbor itd. Ves spored je pri-
kazal smotrna in življenjska prizadeva-
nja omih, ki so oropani najdragocenejšega
— svojega vida. Na sporedu so bile
skladbe Sattnerja, Tomca, Vodopivca, Vo-
lariča, Jenka, Medveda, Schwaba, Jereba
in drugih. Akademiji je prisostvoval tudi
zastopnik odbora društva slepih g. Cvek
iz Ljubljane.

Nova izvirna slikanica

Ljubljana, 26. maja
Naša deca je dobila za konec šolskega
leta prekrasen dar iz rok Mladinske ma-
tice, sekcije JUU v Ljubljani. Mladinska
profesorja Marta in Radovan Klopčič sta
narisala povest o dedku Mihi, ki je izde-
lal za obisk svojih dveh vnukov polne po-
lice igrač. V knjigi se razvija pred nami
pisano dejanje, kako nastanejo najrazlič-
nejše piščalke, pajaki, kološke, račke, pa
vsiak in avto. Da, cel kolodvor in mnoge
druge prečudne zadeve, ki zanimajo naš
mladi svet.

Knjiga »Dedek Miha« vsebuje 43 celo-
stranskih večbarvnih ilustracij. Oba Klop-
čiča sta se nam predstavila kot dobra ilu-
stratorja in storijska, ki nam jo podajata,
pred nami lepo in prirsno očvili.

Drobno, štirinastno besedilo je podstavi-
la k vsaki sliki Anica Černejeva, ki jo
poznamo že z mnogih ilustrirank pa tudi
samostojnih pesmi. Po vsem svetu je že
ukoreninjena navada, da prejmejo pridni
šolarji, ki so izdelali razred za priznanje
pridnosti knjigo ali kako drugo darilo.
Mladinskega slikanica, izredna izdaja Mla-
dinske matice, hoče to lepo navado uvesti
pri nas s pričujočo knjigo. Tako je prav!
Učimo mladino že od mladih nog ceniti našo
največjo kulturno dobrino: lepo knjigo.

Delo obeh Klopčičev je tako nazorno, da
ga bo razumela tudi predšolska deca, ki
se ne zna čitati. Zato pa zna gledati, in ko
bo listala po bogati knjigi, bo vstajal pred
njo vabljiv svet iz delavnice strica Matice.

Knjiga velja 35 din in jo lahko nabavite
tudi v knjigarni Tiskovne založbe v Ljub-
ljani, v Šelenburgovi ulici.

VPRAV ZATO

— Sto din nam vam posodim? Saj vas
niti dobro ne poznam.
— Prav zato bi mi jih lahko posodili.

MALI OGLASI

Beseda 50 par, davek posebej. Prekliti, izjave beseda Din 1,—
davek posebej.

Za pismene odgovore glede malih oglasov je treba priložiti
znamko. — Popustov za male oglase ne priznamo.

Blago

za pohištvo, vedno najnovejši vzorci v
veliki izbiri kupite pri SEVER,
Ljubljana — Marijin trg 2

PRODAM

Beseda 50 par, davek posebej.
Najmanjši znesek 8 Din

VINO

viško belo in črno 10.—, dingač
12.—, cviček 10.—, din, pri od-
jemu 5 litrov 10% popusta. Na
željo dostavi na dom vinska
klet Mencinger, Sv. Petra c. 43
na dvorišču. Tel. 22-33. 1682

LEPA OREHOVA JEDRCA
in cvetlični med Vam najceneje
dobavi Medarna, Ljubljana, 21-
dovska ul. 6. 29. T.

KONTROLNE BLAGAJNE
po din 1.750.— in
KAVNE MILINKE
električne »M a h i k o n i g e« ali
»Jrus« Vam dobavi že za din
2.500.— Ludvik Hleršič, Ljub-
ljana, Rimska 13. 1711

DIN 105 in 115
stane 500 kg hrastovih in bu-
kovih odpadkov popolnoma su-
hih pri tverdi »Kurivo«, dr. z
o. z., Tyrševa c. 31, tel. 34-34. 1686

Najcenejši nakup



S. Reboj & druž.
Miklošičeva cesta

TOVARNA OLJA

rentabilno podjetje, v 12 urah
450 kg olja, s stanovanjsko hi-
šo naprodaj zaradi bolehnosti
za din 450.000. Tretjina lahko
ostane. Prodajam tudi samo stro-
je z inventarjem za 130.000
din. Dopisi: Zwitter, Maribor,
Stritarjeva 5. 1723

BRUSNI LES
(Schleifholz) se razreže naj-
ekonomičneje s pomočjo žage
na verigo, ki jo bo predvajala
praktično na vselejmo tverška
Dovžan Ivan, trgovina strojev,
Ljubljana, Francišanska ul. 4.
Zahtevajte ponudbo. 1725

SLUŽBE

Beseda 50 par, davek posebej.
Najmanjši znesek 8 Din

BRIVSKEGA POMOČNIKA
dobrega delavca, sprejemem ta-
ko. Hribenič Josip, frizerski
salon, Celje, Kralja Petra 10. 1734

DEKLIOO

pridno in pošteno, sprejemem v
trgovino suhomestne robe. Vsa
oskrba v hiši. — Vse drugo se
polzve pri gospe Kodir v Kam-
niku. 1735

VSAKI OSEBI

ali družini nudi stalen sasušek
»MARA« — Maribor, Oročnova
6, Celje, Slomškov trg 1. —
Pietlinica — rasposiljalnica. 22/M.

MIZARJA

ki je dobro vajen strojev, iščem
v svrhu predvajanja istih na
velesojmu. Nastop takoj. Dov-
žan Ivan, trgovina strojev,
Ljubljana, Francišanska 4. 1736

ŽIVALI

Beseda 50 par, davek posebej.
Najmanjši znesek 8 Din

POZOR LOVCIM!

Prodajam mlado psico brak jaz-
bečarko, staro 5 mesecev, z ro-
dovnikom, od prvovrstnih na
lovu in razstavah nagrajenih
staršev. — Vprašati na: Ernest
Bernetič, Zagreb, Domagojeva
ul. 2. 1703

POUK

Beseda 50 par, davek posebej.
Najmanjši znesek 8 Din

STROJEPIŠNI POUK

(za časa počitnic). Večerni te-
čaj, oddelki od 1/7 do 1/8 zve-
čer, za starejše dame in go-
spode od 1/8 do 9. ure zvečer.
Novi tečaj se bodo pričeli 5.
junija 1939. Najnižja šolnina.
Moderna in največja strojepi-
sarska s 40 pisalnimi stroji raz-
nih sistemov. Vsa tozadevna
pojasnila dobite dnevno do 8.
ure zvečer pri ravnatelstvu
Christofovega učnega zavoda,
Ljubljana, Domobrnska c. 15.
Telefon št. 48-43. 1747

ŽENITEV

Beseda 50 par, davek posebej.
Najmanjši znesek 8 Din

KUHARICA

srednjih let želi poročiti sta-
rejšega gospoda 60 let, vdovca
ali upokojenca. Ponudbe na
upravo »Slov. Naroda« pod
»Dobra gospodinja«. 1720

DOPISI

Beseda 50 par, davek posebej.
Najmanjši znesek 8 Din

GOSPODIČNO

Največji bogataši svetovnega imperija

Najpopularnejši je bil lord Derby, najprezentativnejši je Grosvenor, najpotratnejši lord Nuffield, najbogatejši pa John Ellerman



Lord Derby

Najpopularnejši med angleškimi magnati je bil lord Derby, moč visoke, krepke postave, pravi orjak belih brk, prijatelj kraljevske družine. On je spadal med najbogatejše angleške velkoposestnike. Svojo kariero je začel kot častnik med gardnijskimi gwardijci. Udeležil se je transvalijske vojne, pozneje je bil poštini minister, dvakrat vojni minister in angleški poslanec v Parlamentu. V Angliji in v Parizu se je promislil kot ljubitelj dirkalnih konj. Lord Derby je imel dva sina, lorda Stanleya, ki je bil minister za domovino in Olivera Stanleya, trgovskega ministra. Lord



Lord Stanley

Stanley je kasni umrl, njegov sin bo nekoč 18. grof Derby. Sedemti trgovski minister in njegovi otroci se morajo usklajevati kot mladiča veje rodbine, kajti velika premoženja angleškega plemstva se ne dajo.

Najprezentativnejši med angleških bogatašev je Hugh Richard Grosvenor, drugi vojvoda westminstrski, da o drugih njegovih visokih naslovih sploh ne govorimo. Ime najprezentativnejšega londonskega okraja, ki ga mnoge upoštevajo za svoj najvišji naslov, ima tudi primeren gneten pomen. Vojvoda westminstrski je lastnik malone vseh zemljišč, na katerih je zgrajen ta okraj in tudi lastnik nezaščitenih parcel. Nedavno je prodal del svojega premoženja za 20 milijonov funtov sterlingov. Toda vojvoda westminstrski ve tudi kaj je aristokratska gesta. Ko je hotel westminstrski občinski svet graditi cenena stanovanja, mu je odstopil vojvoda za 990 let velika zemljišče proti letni najemnine 1 šilinga. Njegovi dohodki se ocenijo na 1 milijon funtov sterlingov letno.

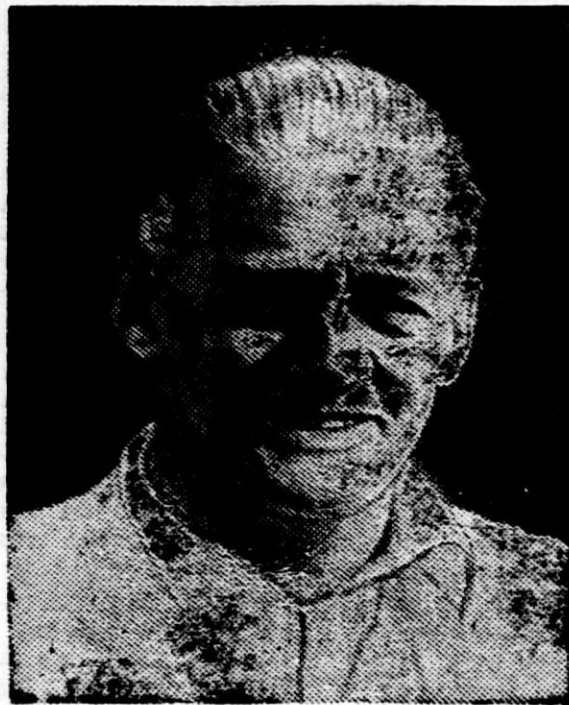
Vojvoda westminstrski si je po dohodkih tudi uredil življenje. Zgodilo se je, da je povabil v Benetke mnogo gostov. Po večerji, ki se je precej zavlekla, jih je povabil na svojo jahto. Vozili so se po Sredozemskem morju, potem jih je po odpuhjal v London dalje na svoj grad na Škotskem, potem pa zopet na morje. Skratka potuje po inozemstvu — največkrat se vozi po Franciji — ima vedno poseben vlak, najmanj dva salonska vagona in štiri vagona za prtljago. Njegova strast je lov na hazardne igre. Vojvoda Westminstrski meče na zeleno sulino raznih igral, ne lepa premoženja in navadno dobiva. Na sveta je pač tako, da se sreča nasebne navadno tiskemu, ki mu je to najmanj potrebno. Tu se tudi uveljavlja znani pregovor o hudiču in kupu.

Najpotratnejši, če lahko imenujemo potratnost vsako omalovaževanje premoženja, je lord Nuffield. V primeru s predstavnik starega fevdalnega plemstva, najkonservativnejšega plemstva na svetu, med katero je zašel po svojem premoženju in naslovu, je lord Nuffield prav za prav zelnec — parvenu, kajti premoženje in naslov sta sadova dela njegovih rok in njegove glave. Njegov oče je bil skromen zaslužni uradnik. William Morris je rasil v hišici v delavskem predmestju Oxforda. Njegov konjček je bilo kolo. Ko mu je bilo 16 let, se je udeležil kolesarske dirke. Sam je montiral iz delov kolesa, ki jih je posojal proti malenkostni odškodnini. Ko je prejel 2.000 funtov, si je uredil mehansko delavnico za izdelovanje koles.

Leta 1930 je izdelal William Morris prvi avto. Prvo leto je prodal okrog 400 avtomobilov. Tovarna v Cowleyju stoji še danes, izdeluje pa 150.000 avtomobilov letno. Raza tega ima Morris, ki je svedel svoj angleški pesar in se piše lord Nuffield, velja tovarna za letala. Njegovo premoženje se cenil spaj v našem denarju okroglo na pet milijard, čeprav je razdal v dobrodelne namene že več sto milijonov.

Najbogatejši mož Anglije je sir John Ellerman. O tem možu bi pa lahko trdili prej vse drugo nego da je zapravljiv. Sir John je podedoval po očetu ogromno premoženje, tako ogromno, da se govori, da bi spravi častitljivo Bank of England, najsolidnejši in najkonservativnejši denarni zavod sveta v resen položaj in da bi omajal njeno mobilnost, če bi namreč dvignil iz nje ves denar. Lastnik ladjedelnic John Ellerman, eden najvplivnejših delničarjev družbe Cunard Star Line je baje v petih letih povečal očetovo premoženje od 18 na 40 milijonov funtov sterlingov. To je skoraj toliko, kolikor znaša letni proračun Jugoslavije.

Toda najbogatejši mož Anglije sploh ni najbolj varčen Anglež. Stanuje v skromnem trisobnem stanovanju in ko se je ženi s hčerko bogatega londonskega bankirja, sta vedela za to samo dva njegova prijatelja, ki ju je bil povabil za prtlj. In ko je kupoval na kmetih vilo, je bil za London pravi dogodek, da je najbogatejši mož imperija izjemoma enkrat potrošil nekaj denarja tudi zase. Zdaj se vozi s svojo ženo skoraj vsak teden na odhiti, toda še nikoli ni s njo sedel med vožnjo v jedilnem vozu.



Lord Nuffield

V številkah 1 — 10 zapisana usoda človeka

Kako ugotovimo številko, ki vpliva na našo usodo — Simbolična razlaga poedinih števil od 1 — 10

Po teorii in naukih nekaterih magov, svečenikov okultizma, je usoda vsakega človeka odvisna od določene številke. To številko lahko določimo z enostavnim računom iz rojstnih podatkov. Ta račun nam pokaže štirje temeljni primeri.

- A. Datum rojstva 22. 9. 1891.
Če seštejemo obe številki rojstnega dne
2+2 = 4
Pristejeemo vrstno številko meseca 9
Dalje pristejeemo dve zadnji številki letnice
9+1 = 10
Celotno število 23
Če dobimo v tem primeru dvomestno število, seštejemo obe številki, iz katerih obstoja
2+3 = 5
Tako dobimo simbolično številko 5.
- B. Datum rojstva 1. 3. 1904.
Seštejemo 1+3+0+4 = 8.
Številka 8 je iskana simbolična številka.
- C. Datum rojstva 29. 12. 1806.
Če seštejemo 2+9+12+0+6 = 29. Seštejemo obe številki tega števila 2+9 = 11. Število je zopet dvomestno. Seštejemo obe številki 1+1 = 2. Izidna simbolična številka je 2.
- D. Datum rojstva 27. 10. 1918.
Seštejemo 2+7+10+1+8 = 28. Seštejemo obe številki 2+8 = 10. Če dobimo številko 10, je treba upoštevati kombinirani vpliv števil 1 in 10, kajti če seštejemo 1+0 = 1; dobimo torej številko 1.

Razen tega pa imamo posebno razlago za vpliv številke 10 same. V tem primeru sta simbolični številki dve in upoštevati moramo kombinirani vpliv števil 1 in 10.

Simbolični pomen poedinih števil

1. Ta številka je simbolizirala pri Pitagorej čih božanstvo. Ona tvori vse druge številke.

2. In je simbol popolnosti. Z njo je izražen duh. Redko najdemo človeka, pri katerem igra številka 1 prevladujočo ali edino vlogo. Vpliv te številke ni skoraj nikoli osamljen, temveč pogosto kombiniran z drugimi vplivi, izvirajočimi iz raznih drugih števil. Kdor je pod vplivom številke 1, mu je krepost vodnik v življenju, on najde veliko veselje v moralnem življenju, gnet, ne koristi stopajo pri njem v ozadje. Sanjati o tej številki pomeni silno hrepenenje po absolutnem in po popolnosti.

3. Ta številka je simbol raztresenosti in notranjih bojov. Vse naše skrbi in strasti našega življenja izvirajo iz nekega sekundarnega problema, ki neprestano zadeva ob normalni tok naše bežne eksistence. Ljudje živeči pod vplivom te številke, kažejo končno gnetni uspeh. Njihovo življenje bo sicer po svojem toku težko, kronano pa bo z uspehom. V svojih rodbinah pa najdejo vse pričakovano veselje. Razočarani bodo zlasti nad svojimi otroki. Sanjati o tej številki, pomeni raztresenost in boj.

4. Tri je sveta številka. Znan je pomen trojice ali treh znakov v prostozidarstvu. Ljudje, ki je njihova usoda pod vplivom številke 3, posvečajo veliko pozornost razvoju svoje duševnosti. Usoda takih ljudi ni podobna usodi drugih. Takih ljudi imajo srečo v igri, pa tudi blagoslov in srečo v svoji rodbini. Zadenega vedno pravo in dobro se jim izteče vse, česar se lotijo. Številka 3 je številka zelo dalekosežnega pomena, prinašajoča srečo in uspeh.

5. Ta številka tvori popoln kvadrat. Ljudje, ki bi njih usoda v znamenju te številke imajo pred seboj vedno naravno in zdravo

življenje. Ni se jim treba bati velikih življenjskih težav. Svojo življenjsko pot bodo zaključili približno tako kakor so jo začeli. Iz splošnega vidika rečeno, se ne bodo mogli preveč ponašati s svojo inteligenco, pač so pa razumni in odkliki jih zdrava pamet. Njihovo premoženje se bo praviloma povečalo. Ne bodo pa imeli sreče v igri.

6. Ta številka simbolizira nadvlado človeka nad naravo. To je številka podjetnih ljudi, izumiteljev, dobrih raziskovalcev, pa tudi ljudi pustolovskih nagnjenj. To je številka poedincev, ki dosežejo v življenju izredne uspehe in se dvignejo visoko nad druge ljudi. S to številko je simboliziran duh iznajdljivosti in civilizacije.

7. Ta številka je izredno važna za harmonijo sveta. Ljudje, ki je njihova usoda pod vplivom te številke, lahko računajo na mirno in redno življenje brez pustolovščin. To je številka človeških eksistenc, podrejenih višji avtoriteti, številka uradnikov in drugih nameščenec ter splošno ljudi, ki se ne ukvarjajo z lastno podjetnostjo, pač pa najdejo svojo srečo v izpolnjevanju poverjenih jim nalog. Takih ljudi se vedno radi podreje drugim. Posebno navezani so na svoj dom in na svoje otroke.

8. Ta številka simbolizira tajne sposobnosti ljudi in ljudje, ki je njihova usoda pod njenim vplivom, ne bodo žveli vsakdanjega življenja. Lahko so srečni pa tudi nesrečni, pridržani so jim pa velika dejanja in močne sile. Imeli bodo komplikacije in ljubene in pogosto si bodo nakopali neupravičenost v lastnem domu. Sanjati o številki 7 pomeni prihod nepričakovane, izrednega dogodka.

9. Te številke Pitagorejcev so pripisovali znaten vpliv na človeško življenje. Ona simbolizira popoln kvadrat. Ljudje, ki je njihova usoda pod vplivom te številke so trezni in preudarni, tako da imajo uspeh v vsem, kar započne. Posebno na stara leta jih čaka nagrada za njihov trud. Številka 8 je znak filozofov in patrijarhov, delnih splošnega spoštovanja.

10. Devet je številka umetniške koncepcije in harmonije. Ljudje, ki je njihova usoda pod vplivom te številke, so zelo nadarjeni za umetnost, zlasti za glasbo. Obeta se jim zanimivo in burno, včasih tudi romantično življenje, izpostavljenost izpremembam položaja. Takih ljudi se nagnjeni k nepremišljenim dejanjem, so pa tudi vihravi.

11. Ta številka pomeni simbol uspehov, obnem pa mladosti, radosti in lepote. Ljudje pod vplivom te številke so tudi posebno privilegirani, ker imajo srečo v ljubezni in ostanejo dolgo mladi.

Arhiv neznanih lepotic

Znani ameriški bankir Dixon Harwin, čigar uspehi na čikaški borzi so vzbudili nedavno splošno presenečenje, je prišel na originalno idejo. Ugotovil je namreč, da plačajo velike trdke, ki rabijo za svojo reklamo fotografije lepih deklet, večinoma splošno znanih in priljubljenih filmskih zvezd, vsako leto za avtorizacijo teh fotografij 5.000.000 dolarjev. Pri tem je pa ugotovil, da pri reklamni ne gre toliko za priljubljenost filmske zvezde, kolikor za lepe obraze.

Lepih dekliških obrazov pa ni samo v Hollywoodu, temveč še v večjem številu in morda še lepši so po delavnih, pisarnah, na farmah in drugod. To so namreč lepotic, ki čakajo na to, da bi jih kdo odkril in Harwin hoče organizirati velik arhiv fotografij teh neznanih lepotic. Svoj arhiv bo ponudil velikim trdkam v reklamne svrhe. Trdke bi prišle do avtorizacije teh fotografij mnogo ceneje, kakor pri filmskih zvezdah. Cilj bi bil kljub temu dosežen.

Gandhi preti z novim gladovanjem

Stari vodja Indijcev Mahatma Gandhi, ki se je komaj nekoliko opomogel od svojega nedavnega prostovoljnega posta, s katerim je silil radžskotnega maharadžo, da bi dal svoji deželi liberalnejšo ustavo, grozi z novo gladovno stavko. Gandhi trdi, da je maharadža prelomil svojo obljubo. Če se angleški oblastem ne bo posrečilo kmalu poravnati tega spora, bo začel Gandhi znova gladovati in gladoval bo do smrti. Zanj se je postil štiri dni in še takrat je bilo njegovo stanje zelo resno.

Obtem je pa nastal hud spor med Gandhim in vodjo indijskih mohamedanov Jinnahom. Mohamedani očitajo Gandhiju, da misli še vedno samo na svoje pristaše in da ni ničesar storil za mohamedansko prebivalstvo Radžkote, živeče še v slabih razmerah in pod hujšim pritiskom nego Indijci. Gandhi baje tudi ni izpolnil obljube, dane mohamedanskim rojakom. Vodja radžskotskih mohamedanov Jinnah je izjavil, da bo začel gladovno stavko proti Gandhiju, da ga opozori na to, da v Radžkoti niso zatirani samo Indijci.

Naš jezik čez nekaj let

Če ne bomo začeli opuščati tujih izrazov, se utegne zgoditi, da se bosta čez nekaj let dva mlačenca pogovarjala takole:

- Ali startaš na weekend?
- Ne, grem na five o'clock.
- S to pedikurko?
- To je manikurka, ti gentleman.
- Pardon, ali je prima?
- Extra prima. Kam pa startaš ti?
- K hidrocentrali.
- V sidecaru?
- Ne, v kanol.
- Sam?
- Ne, z madame. Au revoir!
- Au revoir!

Piccard še ni pripravljen

Prof. Piccard, ki se je odločil po strastnih poletih raziskati še morsko dno, pripravlja skoraj že leto dni fantastično prodiranje v morske globine. Nedavno se je pa odločil za izpremembo, ki bo njegovo pot na dno morja zadržala skoraj za celo leto. Piccard je pripravil zgraditev tako zvane batifere. »globojskega balona« iz posebnega jekla. V njem je hotel prodrati zelo globoko v morje. Imel je tudi še miniaturni model jeklene oble, s katerim je v laboratoriju dokazal, da bi se lahko spustil 15.000 m globoko v morje.

To je več nego največje znano brezno na oceanu, tako znana Emdenska globina.

Ce bi se Piccardu ta načrt posrečil, bi morale morske globine polagoma izročiti človeku vse svoje tajne. Raziskovalci bi se lahko upali vsak čas na morsko dno v jeklini obli, spuščeni z ladje z obtežljivimi, pridrževano potom elektromagneta. Raziskovalcu bi bilo treba samo odklopiti obtežilec, pa bi se obla dvignila iz morskih globin. Iz obli, ki je razsvetljevala svojo okolico z žarometi, so hoteli raziskovalci skozi okenca opazovati življenje v morskih globinah. Okenca je projektiral prof. Piccard iz tvarine, ki jo je odkril sam. Ta tvarina je baje prozorna kakor steklo, je pa mnogo trdnjša, torej boljša v njegove svrhe. Po mnogih poskusih v laboratoriju je pa Piccard zdaj sklenil namesto okenca napraviti iz te tvarine vso oble. S tem se bodo pa njegovi načrti zadržali in poskusi v jezeru, ki bi se morali pričeti letos poleti, pridejo na vrsto najbrž šele prihodnje leto.

Mussolinijeva soproga

Nimam prijateljev, — je dejal Mussolini v času, ko je sprejemal povprečno 8.000 posetnikov na leto. In vendar ta izrek morda ni bil 100% resničen. Ima namreč enega prijatelja, ki ga nikoli ne zapusti — to je njegova žena donna Rachele. In kako dragocen mu je ta prijatelj, ki ne pozna političnih interesov, ki so mu znani dogodki svetovne politike samo iz novin, ki se zanima samo za opek krog svojega doma in si prizadeva napraviti iz njega prijeten kotiček.



Mussolinijeva soproga z najmlajšim otrokom

Vzgojena v tradicionalnem italijanskem duhu Mussolinijeva žena nikoli ne pozablja na načelo vcepjeno ji v mladih letih, da sta življenjsko poslanstvo žene dom in rodbina. Njena ljubezen do čistote in reda je naravnost fanatična. Gorje služkinji, ki bi prezrla kje trohico prahu! Sama nadzira in bdi nad tem, da je v mnogih grajskih sobah vse v vzornem redu. Njeno domače ognjišče je razmeroma skromno. Ima dve kuharici, obe iz Mussolinijevega rojstnega mesta Forlì, slugo Leopolda, tri služkinje in dve ženi, ki pomagata opravljati priročnostna težja dela.

Mussolini komornika eploh nima. Tudi donna Rachele se včasih z vneto loti gosposinjstva in dela sama, čeprav bi ji to ne bilo potrebno. Njene zahteve in potrebe so skromne. Čita le malo letov, večinoma same ženske. O sklepih svojega moža zve navadno šele iz novin. Oficijelnih obiskov se večinoma ne udeležuje. Goste sprejema le redko v svoji prekrasni villi Madame v slogu XV. stoletja, stojič na enem izmed sedmih gričev, od koder je krasen pogled na Rim. Samo enega konjčka ima Mussolinijeva žena, namreč kure, ki jih sama redi na vrtovih Villa Toronija.

BOGATAJ ALBINA

SALON PERILA

SE JE PRESELILA

v Gajevo ul. 1-VIII. nadstr. — Nebotičnik

Florence Riddellova:

Nevarna ljubezen

— Vaš prijatelj lahko govori, če hoče, je dejal obrnjen zopet k Fenelli.

— Fenella pusti tega črnega hudiča naj stori z menoj kar hoče. Naj me umori. Pripravljen sem na to. Ne prenesel bi pa onega drugega — zavoljo tebe bi tega ne prenesel. Za božjo voljo te prosim Fenella!

Cutila je, kako ji njegova divja prošnja trga srce. Grlo se ji je stisnilo, da niti dihati ni mogla. Toda Arudi ben Gamma je našel očividno nov sadištni užitek, ko je lahko zrl na moža, kako se zvija na tleh in kako ga je dekletu preteča sramota končno prisilila, da je prosil, čeprav ni hotel prositi, ko je šlo samo zanj.

— Z menoj lahko storite, kar boste hoteli, ben Gamma, je vzklilnik Derek. Kar boste hoteli, slišite? Vse, vse bom prenesel. Če je vsaj še malo dostojnosti v vas, nekoliko sočutja, boste njo takoj izpustili iz te hiše.

— Da bi privedla sem policijo, je odgovoril Arabec mračno. Ne, tega ne storim, toda preglasni ste postali, prijatelj moj in zato bomo poskrbeli, da ne boste mogli več kričati, če nimate za nas boljše predloga.

Namignil je nubiškemu zamorcem in v naslednjem trenutku je imel Ellison zopet robec v ustih. Fenella se je zdržnila, kakor da mu hoče priskočiti

na pomoč, toda Arudijevi prsti so ji stisnili ramo liki jeklene klešče.

— Vse je zaman, miss Grayeva, je dejal hladno. Svojemu prijatelju morete pomagati edino tako, kakor sem vam predlagal. Samo tri minute časa je še in v teh treh minutah se morate odločiti.

— A če — če privolim? je zašepetala zopet.

— Potem se bo zgodilo kakor sem vam obljubil. Ziv in zdrav bo izpuščen, — jutri zjutraj.

— A vaš žena?

— Arudi ben Gamma je namršil obrvi.

— To je moja žena in ker je moja žena, se ne morem pogajati z vami o nji. Z njo obračunam na svoj način — tudi jutri zjutraj.

Fenella je razmišljala — v kolikor je bila zmognjena razmišljanja. Okrog nje je bilo vse tiho. Slišalo se je le stokanje iz Ellisonovega grla in Vandinih ust. Vanda je še vedno ležala na tleh malone onesveščena. In v teh strašnih trenutkih popolne zavesti tega kar je bilo neizogibno se je zasvetilo v možganih Fenelle Grayeve nekaj kakor razbeljen meč. Vse njene grožnje, odpor in prošnje — vse to je bilo zaman. Arudi ben Gamma ne bo niti za las popustil od svojega sklepa. Torej samo v njenih rokah je življenje za ceno, ki ji jo je določil ben Gamma? Ali more, ali sme dovoliti, da bi moža, ki mu je prisegala pomoč, mučili in umorili? Ali sme rešiti sebe in sicer s tem, da žrtvuje njega, potem pa živeti sicer s čistim telesom, toda z dušo, oskrnjeno vose življenja?

Ta vprašanja so prinašala odgovor kar sama in ta odgovor je bil strašen. Toda v tem kratkem odlomku sekunde, preden je Fenella znova spregov

vorila, ji je stopila pred oči čudna mešanica spominov... Prizor s surreyskega vrta, topel in nežen prizor, prizor mirne varnosti... spomin na mrtvo ženo, ki jo je bila zavezala z obljubo... Potem pa obraz moža, ki ga je zadnje čase tako pogosto podila iz svojih misli. Zdaj je zavzel v njih svoje mesto brez vsakega njenega odpora. Zdelo se ji je, da čuti kako jo drži ta mož v naročju, kako jo dviga s peska in njegov glas se je oglašal v njenih mislih z nežnim odmevom...

— Dragica moja... Ubogo moje dete...

Ta spomin jo je za hip oslabil. Ne, tega ne more storiti, nikakor ne. Biti tako osramočena! Nikoli več bi se ne mogla sestati z njim, ne mogla bi živeti. Toda — kaj mora ostati živa? Saj je vendar mnogo in zelo lahkih poti kako iznebiti se življenja. Izbere si eno izmed njih — pozneje.

Zdaj pa mora pozabiti na svoje telo in na svojo dušo. Zatreči mora v sebi ta grozni strah in odpor. Misli ne sme na nič, nego na to svojo strašno odločitev — zavoljo tistih žalostnih oči moža, ki ni mogel govoriti. Prosil jo je s svojimi očmi, naj ne stori tega, kar je bila že sklenila storiti, ker je vedela, da mora storiti. Prosil jo je, naj ga pusti prenašati muke in smrt, raje vse, samo da bi ona ne bila žrtvovana. Naj bo njegov greh še tako velik, strahopeten Derek ni bil. Bog je pomagal tudi nji, da bi mogla biti pogumna tudi ona — da bi lahko junaškega srca nastopila edino pot, ki lahko privede do njegove rešitve.

Sicer pa kaj pomeni telo, je pomislila Fenella Grayeva. Iz telesa smo si napravili nekakšnega malika. Kopljemo svoje telo, laskamo ga in kra-

simo, koncem koncev pa postane tudi iz najlepšega telesa plen onih groznih živali, ki nas čakajo tam pod zemljo. Črvi, ki bi jih živ človek niti ne prijel, lažijo po mrtvem mesu in kosteh. Da, kaj pomeni telo? In kaj duša? Saj duše morda sploh ni. Lepota in čistost, v katero človek tako rad veruje — saj je morda to samo plod njegove domišljije. Morda ni in nikoli ni bilo lepote in čistosti, ali zvestobe, morda sploh ničesar ni, samo nekakšna čudna nema praznosta, v kateri ni ne telesa ne duše.

— Rok je že minil miss Grayeva. Arudijevi prsti so znova oprile ročaj velikega zakrivljenega noža. Kako ste se odločili?

Odvrnila je pogled od moža, ležečega na tleh in se ozrla na Arabca, ki je stal visoko zravnran kraj nje. In njena usta so mehanično izgovorila edino besedo, ki je je bila zmognjena.

— Privolim, je zašepetala.

VIII.

NOČ Z ARABCEM

Arudi ben Gamma je molče prijel Fenello pod roko. Zadržala je, ko se jo je dotaknila njegova roka. Ni imela poguma ozreti se na Dereka. Nejasno je slišala, kako se je zvijal na tleh in slišala je tudi stokanje iz njegovih z robcem zamašenih ust. Njena ponosna glava se je sklonila, pogled je uprla v tla. Imela je čuden občutek, kakor da je že umrla. Iz nje je bila postala sama stvar, ki ni imela občutka niti v telesu, niti v duši. Čudna stvar brez lastne volje, slepo odhajajoča skozi vrata in doli po stopnicah. V spremstvu Arabca, tiho stopajočega kraj nje.

Znamke:
GLASHUTTE
SCHAFF-
HAUSEN
OMEGA

OTVORITEV
SPECIALNE URARSKE DELAVNICE ZA ŽEPNE IN ZAFESTNE URE — POŠTAVILA IZ Z ORIGINALNIMI DELI
BOGDAN MIHELIČ — urar — LJUBLJANA
MESTNI TRG 17
STALNA ZALOGA PRVOVRSTNIH SVICARSKIH UR IN ZLATNINE

Znamke:
DOXA
ZENITH
LONGINES



MODERNE STAVBE
VILE, MOSTOVE IN
CESTE GRADI IN
PROJEKTIRA SOLIDNO

GRADBENO
PODJETJE
INTEHNIČNA
PISARNA

**MIROSLAV
ZUPAN**

Ljubljana, Vošnjakova 6

Halo!

Ce hočeš dobre čevapčiče in ražnjiče dobiti — moraš v restavracijo »ROŽNA DOLINA« priti. Vsako nedeljo **odojak** in **jagnje** na ražnju. Razna sortirana vina. — Lep senčnat vrt. Dve balinišči. Točno in solidno tam postrežejo te pridno! Sprejmejo se abonenti na dobro domačo hrano. Za cenjeni obisk se priporoča

Slavko Gačnik

restavracija »Rožna dolina« — Marn

Halo!

RAZNO

ZA PRAZNIKE
si nabavite prvovrstna ter garantirano pristna vina in žganje po sledečih konkurenčnih cenah:
namizno belo liter din 8.—
srbski prokupac » » 8.—
rizling » » 9.—
cvček » » 9.—
muškata, silvanec » » 12.—
jabolčnik » » 5.—

žganja:
tropinovec » » 28.—
silivovka » » 32.—
brinjevec » » 36.—
rum » » 36.—
Se priporoča »Buffet« J. Jeraj nasl. Minka Videnič, Ljubljana, Sv. Petra c. 38. 1739

KOSNJA TRAVNIKOV
pod Rakovnikom in v Zornicah pri Podpeči naprodaj. šuštar. Dolenjska cesta 12. 1738

TURISTI!
Planinski cvetlični med iz Medarne, Ljubljana, Židovska ul. 6, vas osveži in okrepi. Pridite ponj! 30 T.

FRIZURE ZA BIRMANKE
trajna, barvanje las — salon KOSEC, Miklošičeva 18. 1710

BOTRICAM in BOTROM
se priporoča foto-ateljé M A N C I N I — Ljubljana-Vič 1712

50 PAR ENTLANJE
ažuriranje, vezenje zaves, perila, monogramov, gumbic. Velika zaloga perja po 7.— din. »Julijana«, Gosposvetska c. 12. 3. T.

PO PRIZNANO NIZKIH CENAH
si nabavite najboljše moške obleke, perilo in vsa praktična oblačila pri PRESKERJU, Ljubljana, Sv. Petra cesta 14. 1. T.

MALINOVEC
pristen, naraven, s čistim sladkorjem vkuhan — se dobi na malo in veliko v lekarni dr. G. PICCOLI, Ljubljana, nasproti »Nebočičniku«.

FASADE
specielno napram zunanji vlagi, trpežne, katere ne obledo, — VRTNE OGRAJE raznih oblik, hitra dobava, ter vsa v stavbo stroko spadajoča dela pocieni in solidno izvršuje stavbno podjetje RUDOLF TERČELJ v Šiški, pri novi cerkvi. 1699

6-SEDEŽNO KAROSERIJO
odprto, z dobro streho in 5 skraj novih gumi plaščev v vel. 750x120 z zračnicami prodam. Ameršek Fr., Zagorje. 1719

MIZARSKE STROJE
najnovejšo izvedbo bom razstavil na velesejmu in v svoji trgovini, Francišanska ul. 4, od 3. do 12. junija. Vse interese vam k brezobveznemu ogledu. Dovžan Ivan, Ljubljana, Francišanska ul. 4. 1724

NA IZLET!
V binkoštnih praznikih v Župana Permeta jama pri Grosuplju. Oba dneva janc na ražnju. V ponedeljek veselica z godbo. 1749

POSLOJLO DOBE
državni, banovinski uslužbenci, upokojeenci, zasebniki, posestniki. Ugodni pogoji. Informacije daje bančni zastopnik Dolenšek, Mokronog. Priložiti znamko za odgovor. 1722

T. KORN

JAVNA TRGOVSKA DRUŽBA
LJUBLJANA
POLJANSKA CESTA 8

Centralne kurjave
Prezračevalne naprave
Vodovodne inštalacije
Sanitarne opreme
Naprava strelododov
Stavbno, galanterijsko in
okrasno kleparstvo
Krovstvo

Na morje!

SELCE (2½ km od Crikvenice)
Park hotel Roka,
priznani pension na morju. 37 sob
pred samim kopališčem. Autogaraže.

V NAŠI

**NOVI ELEGANTNI
TRAFIKI**

ki smo jo otvorili

NA TYRŠEVI CESTI ŠTEV. 20
(NASPROTI KAVARNE EVROPE)

dobite

vse domače in tujezemske specialitete.

V zalogi imamo bogato izbiro
PRISTNIH ANGLEŠKIH KADILNIH POTREBŠČIN,
pip in drugega elegantno izdelanega kadilnega drobiža.
Pri nas dobite tudi vse domače in tuje časopise, znamke,
kolke in pisemski papir.

HOTEL ŠTRUKEL

VABI CENJENO OBČINSTVO NA OTVORITEV
LEPEGA SENČNATEGA VRTA — TOČI SE
LAŠKO PIVO. TEMNO TOMISLAV, PLZENSKI
PRAZDROJ IN IZBRANA VINA DOMAČIH
GORIC — ZA OBILEN OBISK SE PRIPOROČA

I. ČERNE



ZBORNICA ZA TRGOVINO, OBRT IN INDUSTRIJO
V LJUBLJANI NAZNANJA ŽALOSTNO VEST, DA JE NA VERDU
PRI VRHNIKI UMREL GOSPOD

Josip Lenarčič

BIVŠI ZBORNIČNI PREDSEDNIK IN DOLGOLETNI
ZBORNIČNI SVETNIK

ZASLUŽNEGA GOSPODARJA, KI JE SKOZI DOLGO VRSTO LET NE-
UMORNO POSVEČAL SVOJE SPOSOBNOSTI IN MOČI ZA DOBROBIT
SLOVENSKEGA GOSPODARSTVA, OHRANIMO TRAJNO V HVALEŽ-
NEM SPOMINU.

LJUBLJANA, DNE 26. MAJA 1939.

ZBORNICA ZA TOI.

Dalmatinska vina

odlikovana na mednarodni razstavi v Lon-
donu in Parizu, točim po najnižjih cenah.
Belo in črno po **Din 8.—** liter, pri od-
jemu 10 litrov cena pri litru **Din 7.50**
Prima opolo, dingač in vugava Din 10.—

Gostilna »Jadran«

FLORIJANSKA ULICA 33

in »Vinotoč«

POLJANSKA CESTA 17

VLADIMIR MILOŠ

GROM

Carinsko-posredniški in
spedijski bureau d. z o. z.

LJUBLJANA

Masarykova cesta šte. 14-I

NASLOV BRZOJAVKAM: »GROM«
TELEFON INTERURBAN ŠT. 24-54

Zastopstva v vseh večjih mestih v
tu- in inozemstvu. Zastopniki druž-
be spalnih vozov S. O. E. za ekspres-
ne pošiljke. Vse potrebne informa-
cije brezplačno.

**ŠIVALNI
STROJI**

pogreznjivi, pokromani, lepo izdelani, z večletno garancijo
znamke Veritas — Titan, pri tvrdki »TRIBUNA« F. BATJEL,
LJUBLJANA, Karlovska c. 4 — Podružnica: Maribor, Ale-
ksandrova cesta 26 — Ceniki franco!

**Odlična
kolesa**

Adler 3 brzine — Valt
Avtomobilske potrebščine
»Continental« pnevmatika
Varta — akumulatorji in service

A. Gorec družba
z o. z.
poleg nebotičnika

**Odda se popolnoma moderno
opremljen pension na Bledu.**

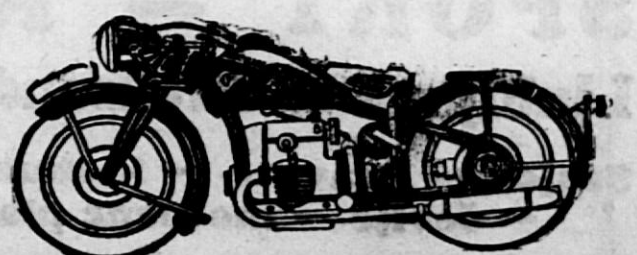
Kopalnica. Tekoča mrzla in topla voda v vseh
sobah. Od jezera oddaljeno 2 minuti. Odda se tudi
za več let pod ugodnimi pogoji. Informacije:
Zdravko Rus — Bled.



Zündapp

O. ŽUŽEK, LJUBLJANA, TAVČARJEVA UL. 11 — Tel. int. 22-61

PREDNJAČJO S SVOJO KVALITETO, DOVRŠENO KON-
STRUKCJO IN EKONOMIJO PRI NAJNIZJI NABAVNI CENI
VSI MODELI: 200, 250, 350 OHV, 500 SV IN OHV TER 600 OHV
CCM, KAKOR TUDI VSI REZERVNI DELI STALNO NA ZALOGI,
O CEMER SE BLAGOVOLITE PREPRICATI PRI GLAVNEM
ZASTOPSTVU





Po volji Vsemogočnega nas je za zmerom zapustil naš dragi

IVAN FRANKE

župnik v Zapogah

Na njegovi poslednji poti ga bomo spremili v nedeljo, dne 28. maja ob 16. uri iz župnišča v Zapogah na domače farno pokopališče.

LJUBLJANA, dne 27. maja 1939.

Rodbine:

Franke, Karis, Palčič, Sirc,
Bolha, Boštjančič

ZA KOPANJE NI DOVOLJ KOPALNI KOSTUM

Potrebujete še kremo ali olje, da Vas vroče sonce preveč ne ožge. Potem zaščitne naočnike, da ne bodo trpele Vaše oči. Pri plavanju Vam je potrebna lepa kopalna kapa, da ne boste imeli mokrih las. Vse pa spravite v elegantni kopalni taški. Da pa si ohranite spomin na lepe dneve, morate imeti tudi dober fotografski aparat. — Kje si boste vse to kupili?

V DROGERIJI »ADRIJA«, LJUBLJANA
Šelenburgova ulica



V globoki žalosti javljamo, da je preminul dne 26. maja naš nepozabni, ljubljeni in predobri šef, gospod

JOSIP LENARČIČ

VELEPOSESTNIK, INDUSTRIJALEC ITD.

Blagega pokojnika bomo ohranili v najlepšem spominu.
VERD PRI VRHNIKI, dne 26. maja 1939.

NAMEŠČENCI

ZALOŽBA »CESTA«

LJUBLJANA, KNAFLJEVA UL. 5

Pravkar je izšla peta knjiga založbe »CESTE«:
MARJE MAJERJEVE

„Rudarska balada“

ki na pretresljiv način opisuje življenje rudarjev globoko pod češko zemljo in njihovo ljubezen do doma in domovine

„Rudarska balada“

je knjiga, ki jo bo vsakdo prebral z največjim zanimanjem in zmerom iznova spet rad posegel po njej.
Broširana knjiga 10.— din., s poštnino 11.— din.
V celo platno vezana 15.—, s poštnino 16.50 din.
Knjiga se naroča pri:

ZALOŽBI »CESTA«

LJUBLJANA, KNAFLJEVA UL. 5

kjer dobite po isti ceni tudi že prej izšle knjige
D. Ravljena »Zgodbe brez groze«, Klabunda
»Pjotr — Rasputin«, D. Ravljena »Črna vojna«
in Thompsona »Sivko«.

Gospodje!

KUPUJTE PRI

SPORT — KMET

Ljubljana — Aleksandrova c. 7

Srajce — kravate — klobuke — čepice
— čevlje — motorne plašče itd.

Okasa tablete

Pri
spolni slabosti
poskusite

OKASA

tablete za
moške

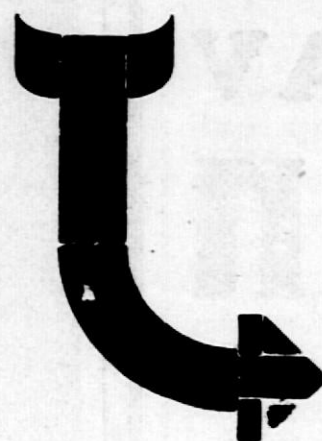
100 tablet Din 220.—
proti povzetju.

Dobijo se v vseh lekarnah.

Zastopnik:

Lekarna Mr. Rožman Miroslav,
Beograd — Terazije 5
Ogl. reg. S. Br. 5846/39

PORTLAND CEMENT



je naipopolnejši in najbolj ekonomičen gradbeni material, ki ustreza vsem zahtevam moderne gradbene tehnike in omogoča izvajanje najdrznejših stavbnih konstrukcij in najraznovrstnejših izdelkov.

„CEMENT“ A. D.

Ljubljana - Beograd - Zagreb - Split

MEDNARODNI
ŠPEDIJSKI BIRO
V LJUBLJANI

R. RANZINGER

USTANOVLJENO 1876

Lastni konc. carinsko posredniški biro — Javna skladišča z direktno zvezo s progo drž. železnice. — Zastopstva v vseh trgovskih in industrijskih centrih tu- in inozemstva.

Brzoi. nasl.: Ranzinger — Telefon: 20—60, 31—60

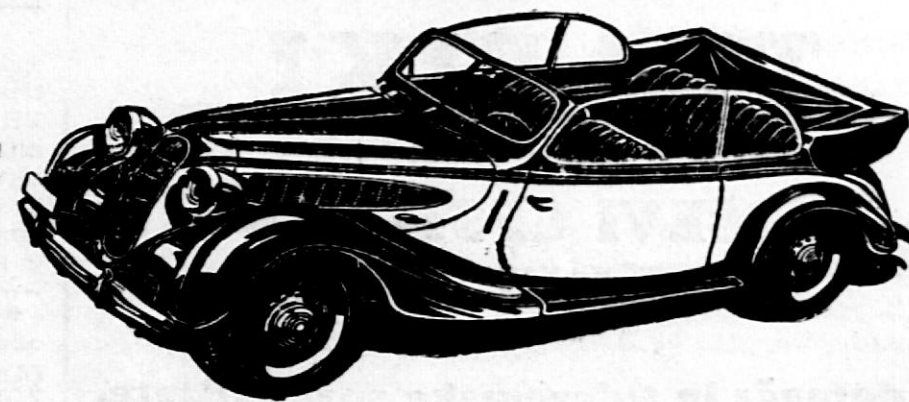
Motorna kolesa in avtomobili!



— POJEM KAKOVOSTI! —

Zastopstvo:

Ing. G. Tönnies Ljubljana, Tyrševa 33, tel. 27-62.



KOLESA

Pri nakupu zahtevajte povsod samo original svetovno znane znamke, kakor Waffennrad, Dürkopp, Triumph, Mifa, Excelsior. — Zastopnik za Jugoslavijo: TRIBUNA F. BATJEL, Ljubljana, Karlovska c. št. 4. — Podružnica Maribor, Aleksandrova 26.

POČITNICE SE BLIŽAJO!

RABILI BOSTE PERILA IN OSTALE POTREBŠČINE — PREDNO SE ODLOČITE ZA NAKUP, OGLEDITE SI, KAJ PRINESE

KETTE

ALEKSANDROVA CESTA

NOV REDILNI PRAŠEK



»REDIN« za prašiče. — Vsak kmetovalec si lahko hitro in z malimi stroški zredi svoje prašiče. Zadoštuje že 1 zavitek za 1 prašiča ter stane 1 zav. 6 din., po pošti 12 din., 3 zav. po pošti 24 din., 4 zav. po pošti 30 din. Mnogo zahvalnih pismen.

Moštova esenca »Mostin«

Z našo umetno esenco Mostin si lahko vsakdo z malimi stroški pripravi izborno, obstojno in zdravo domačo pijačo. Cena 1 stekl. za 150 litrov din 20, po pošti din 35, 2 steklenici po pošti din 55, 3 steklenice po pošti din 75. — PAZITE, pravi »Redin« in »Mostin« se dobi samo z gornjo sliko in ga prodaja za kranjski del Slovenije drogerija KANC, Ljubljana, Šidovska ulica 1a — za štajerski del Slovenije in Prekmurje pa samo drogerija KANO — MARIBOR, Gosposka ulica 34.





MOTORJI

za dolge in prijetne vožnje z malo uporabe bencina, odporni proti slabim cestam, zelo moderne konstrukcije, ocenjeni so kot najbolj izpopolnjeni motorji v vseh kategorijah, le »Triumph« motor, 150, 200, 250, 350 ccm, mali motorji pa »Dürkopp«, na starter ali pa na pedale, pri trdnosti TRIBUNA F. BATJEL, LJUBLJANA, Karlovska c. 4 — Podružnica Maribor, Aleksandrova c. št. 4 — Prospekti franco.



angleškega
in češkega
sukna!

BOGATA IZBIRA!

A. & E. SKABERNĚ
LJUBLJANA

GRADBENO PODJETJE

arch. Ivan Ledl

OBLAST. AUTOR. CIV. ARHITEKT IN GRADITELJ

LJUBLJANA

POSPOVETSKA CESTA 4

PROJEKTIRA
IN IZVRŠUJE
VSA V STAVBNO STRO-
KO SPADAJOČA DELA

POMLADANSKE NOVOSTI

Za dame:

PLASČE — OBLEKE — PERILO

Za gospode:

KRASNO IZBIRO SRAJC IN KRA-
VAT NUDIMO PO ZELO NIZKIH
CENAH!

Tvrda

Ign. ŽARGI

LJUBLJANA — Sv. Petra c. 11



IMOBILIJA

ima naprodaj vsako hišo, vsako stav-
bišče in vsako vilo, ki je resno napro-
daj, poseduje organizacijo za upravo imetij, dolgoletno
delovanje, prvovrstne reference.

1,600.000 V GOTOVINI

in 800.000 din hipoteke, donos din 270.000, nova palača
v najstročjem centru, 6 nadstropij z luksuznimi stano-
vanji po 2, 4 in 5 sob z vsem komfortom, etažno kurjavo
in vsem, kar imajo moderne in luksuzne hiše. Mednad-
stropne konstrukcije armiran beton, osebni in tovrni
lift, vhod in del fasade v naravnem marmorju itd. To je
najboljša prilika za varno in lukrativno naložbo kapitala.

1,200.000 V GOTOVINI

in 500.000 din hipoteke, donos din 220.000, nova palača
v eni najprometnejših ulic prestolnice z lokali in moder-
nimi stanovanji po 2 in 3 sobe, z vsem komfortom, raz-
košnimi stranskimi prostori v ploščah, vzdanih kadmi
itd.

320.000 V GOTOVINI

in 300.000 din hipoteke, donos din 72.000, nova hiša v bližini
glavnega centra. Stava je posebno masivno zidana in
stanovanja so lepo in moderno urejena, a stavbišče
samo je stalo mnogo več od gornje cene.

„IMOBILIJA“

BEOGRAD

KNEZ MIHAJLOVA 17 — TELEF. 26-167 IN 28-260



prvovrstnih
koles
NAUMANN

IN
RESTA

Male oglase

»Slov. Narod«

sprejema uprava
do 9. ure dopoldne.



Makulturni papir

proda

uprava »Slovenskega Naroda«
Ljubljana, Knafljeva ulica števil. 5



**DELNIŠKA
DRUŽBA
PIVOVARNE**

UNION

V LJUBLJANI

Priporoča svoje izborne
izdelke, in sicer

SVETLO IN ČRNO PIVO

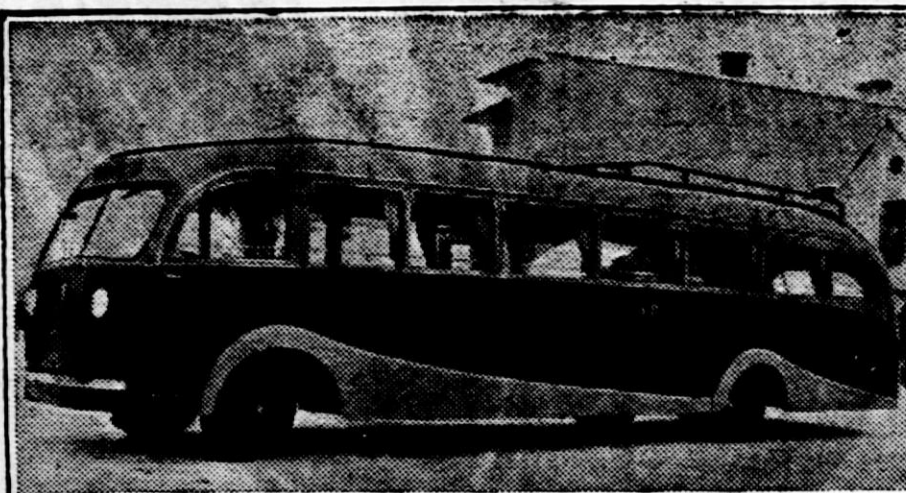
PEKOVSKI KVAS

in špirit vseh vrst

NAJSTAREJŠE PODJETJE ZA
IZDELOVANJE AVTOKAROSERIJ

JOSIP PETERCA

LJUBLJANA VII



Že več let izdeluje karoserije za ministrstvo vojske.
Tudi našim domačim kakor tudi dalmatinskim avto-
podjetnikom je to solidno podjetje dobro znano, saj
skoro ni mesta, kjer se ne bi videl izdelek g. Peterce.
Renome, ki ga ima trdnika širom Jugoslavije, naj bo
priporočilo za vsakega avtopodjetnika, da bo z avto-
karoserijo, ki se izdelava iz najboljšega materiala, res
zadovoljen.

»ELITE«

LJUBLJANA

PREŠERNOVA 7-9

DAMSKA IN MOŠKA KONFEKCIJA

NUDI NAJVEČJO IZBIRO V PLASČIH
IN KOSTUMIH ZA DAME TER V OBLE-
KAH IN POVRŠNIKIH ZA GOSPODE

Prvovrstni salon za dela po meri.

NAJBOLJŠA RADIJSKA REVILJA JE

NAŠ VAL

SPORNE evropskih radijskih postaj na vseh valovih,
roman, novela, modni pregled, novice iz radijskega sveta,
filmata smotra, nagradni natečaj.

UPRAVA: Ljubljana, Knafljeva ulica 6.
Mesečna naročnina samo 12.— dinarjev.

**V BELO CELJE
PO VESELJE!**

**NAJDEŠ V VSAKI GA MINUTI
LE PRI**

Rosi Zamparutti!

NA DEBELO!

NA DROBNO!

Vrvarske lastne izdelke

kupite najceneje in najboljše pri

PRVI KRANJSKI VRVARNI
IN TRGOVINI S KONOPNINO

Ivan

N. Adamič

Ljubljana, Sv. Petra c. 31. Telef. 2441

Maribor, Vetrinjska ul. št. 20
Telef. 2454

Celje, Kralja Petra c. št. 33

širina

volna, afrik

bičevniki, biči

juta (Hessian)

blago za pohištvo

motvoz, platno (gradel)

nepremičljive konjske plahte

konopnene in gumijaste cevi

ribje in gugalne mreže vseh vrst itd.

predpražniki, kokosovi in drugi, kokosove preproge



OTROŠKI VOZIČEK

luksuzno opremljen, strokovno izdelan, lepe barve, novi model, kakor tudi igračni voziček, skiro, tricikel ter mala kolesa — je ponos vsake mlade gospe, ki si nabavi v veliki izbiri pri tržnici TRIBUNA F. BATJEL, LJUBLJANA — Podružnica Maribor, Aleksandrova c. 26 — Ceniki franko.

eleganca
točnost
solidnost

„VERA“

modni atelje
NEBOTIČNIK

Telefon 24-63

„SPECTRUM“ D. D.

tvornice ogledal in brusilnice stekla

LJUBLJANA

Telefon 23-43

Celovška 81

ZAGREB, Vlaška ul. 83

SPLIT, Zrinjskega ul. 6

Telefon 22-683

Telefon 23-68

VELEZALOGE STEKLENIH PLOŠČ IN OGLEDAL VSEH VELIKOSTI IN OBLIK ZA POHISTVO, OPREME, STAVBE, AVTOMOBILE, NADPISE ITD., ITD.

AUTOMOBILISTI

Danes se povsod zahtevajo naše gume!

Zakaj?

Zato, ker so se naše gume izkazale kot najboljše na naših potih.

Naše gume so izdelane specijalno za naše poti in ojačene so še za dva korda, tako da jamčijo za varno vožnjo. Ni več potrebno da kupujete gume za drag denar. Sedaj izdelujemo gume v Borovu, zato nam je mogoče, da Vam prodajamo gume ceneje kakor vsak drugi.

Pridite v naše prodajalne!

Postregli Vas bomo strokovno in vestno.



DOBRA
VOŽNA
DOBRIH
GUMAH

Bata

Mednarodna
špedicija

TURK
LJUBLJANA

Prosto javno
skladišče

prevzema

Ocarinjenje

uvoznih in izvoznih pošilk in to hitro, skrbno in po najnižji tarifi. Revizija pravilnosti zaračunavanja carine in vse informacije brezplačno.

Vilharjeva c. št. 33 (nasproti nove carinarnice).
Telefon: 24-59

Prevažanje

vsakovrstnega blaga, kurliva, strojev, selitve v Ljubljani in izven Ljubljane z vozovi in avtomobili in to hitro ter po nizki ceni.

Masarykova c. št. 9 (nasproti tovarnega kolodvora). Telefon: 21-57

Vskladiščenje

raznega blaga kakor tudi pohištva v lastnem, mestne trošarine in uvoznine prostem javnem skladišču. Oskrba inkaso-povzetij

Kotnikova ul. št. 12 (nasproti mestne elektrarne). Telefon: 30-73



Otroške vozičke

kolesa

športne predmete
najugodnejše kupite

MIKLOŠIČEVA C. 20

SAMO NEKOLIKO PAR VEC
in Vaše zdravje je sigurno zavarovano



Neprimerno bolj fina in zdrava.

APARTNE NOVOSTI

LONČAR · RAŠKA · STARE

MODNA MANUFAKTURA

LJUBLJANA — Frančiškanska ul. 3

Kliseje
ENO · IN VEČBARVNE
JUGOGRAFIKA
Pr. Petra nasip 23



Izbrana vina

pristni „Cora“ vermut

za praznike nudi

Daj - Dam