

Srbska. — Te dni je nastopil srbski kralj Aleksander svoje popotovanje v inozemstvo, in sicer obišče najprej ruskega carja, potem našega cesarja in se bode baje sešel sredi avgusta tudi z nemškim cesarjem.

Francoska. — Iz Pariza se poroča, da so tam pustili delo železniški delavci ter da je bilo treba vojaške pomoči, da ne bi ščuvali k štrajku tudi drugih delavcev ter branili opravljati posel železniškemu osebju, ki je nastavljeno pri signalih ter premenah. Iz Versailles se je poslalo v Battignolles 180 genijskih vojakov, da namestujejo tam, ako treba, delavce. Policijski prefekt je zaukazal na zahtevo železniških uprav, da stražijo vojaki in žendarmerija vse železniške proge v Pariškem okoliši na 10 kilometrov daleč.

Narodno-gospodarstvo.

Trgovska in obrtniška zbornica.

Iz seje trgovske in obrtniške zbornice dne 26. junija t. l. poročamo naslednje: Seji je predsedoval podpredsednik gospod Ivan Perdan, navzoči so pa bili vladni komisar gospod c. kr. okrajni glavar Ludovik marki Gozani in naslednji gospodje zbornični svetniki: Ivan Dogan, Fran Hren, Alojzij Jenko, Janko Kersnik, Anton Klein, Karol Luckmann, Fran Omersa, Karol Pollak, Jos. Ribič, Avgust Skabernè, Fran Ks. Souvan, Feliks Stare in Jarnej Žitnik.

Gospod predsednik konstatuje, da je za sklepčnost potrebno število zborničnih udov navzočnih, otvori sejo in imenuje za overovatelja zapisnika gospoda Karola Luckmanna in Feliksa Stareta.

I. Zapisnik zadnje seje se odobri.

II. Gospod zbornični svetnik Anton Klein poroča v imenu odseka o računu za leto 1890. Po njem znašajo dohodki s pristojbinami za vpisane znamke in obrestmi od naloženih zborničnih doneskov vred 8540 gld. 66½ kr. Če se prišteje še začetna gotovina 3166 gld. 80 kr., znašajo vsi dohodki 11.707 gld. 46½ kr.

Stroški znašajo 6175 gld. 84 kr., ostaje torej konec decembra 1890. leta gotovine 5531 gld. 62½ kr.

Če se aktiva, obstoječa iz zastalih zborničnih doneskov s 499 gld. 86½ kr., prištejejo, nastane skupna vsota 6031 gld. 49 kr.

Če se odštejejo pasiva zastalih volilnih stroškov s 150 gld., kaže se konec l. 1890. čiste imovine 5881 gld. 49 kr.

Proračunjena in odobrena letna potreba je znašala 6210 gld. 75 kr., a stroškov je bilo le 6175 gld. 84 kr., torej se je 34 gld. 91 kr. manj izdalo.

Prihranilo se je pri posameznih rubrikah skupaj 305 gld. 07 kr.

Nasproti pa se je več potrošilo 270 gld. 16 kr. Prekoračeni zneski so razen onega v rubriki: „jubilejski ustanovni donesek“ neznatni, in tudi to se da s tem utemeljiti, da se je donesek za leto 1889. z 200 gld., ki

je v zborničnem računu za leto 1889. naveden kot pasivna točka, šele v letu 1890. izplačal in katerega je visoko c. kr. trgovinsko ministerstvo dovolilo izdati z naredbo z dne 23. oktobra 1889 št. 42259.

Račun o pokojninskem zakladu zborničnih služabnikov za leto 1890. kaže imovine 9.780 gld. 19 kr., ki se je v letu 1890. pomnožila za 733 gld. 82 kr.

Ustanovni zaklad za onemogle obrtnike je konec leta 1890. znašal 1109 gld.

Poučne stvari.

Zemljepisni in narodopisni obrazi.

Nabral Fr. Jaroslav.

(Dalje.)

229.

Great-Eastern. Parobrod na kolesa in na vijake. Brodovi na ameriških rekah.

Brodarstvo se je silno razvilo, odkar so začeli parobrod rabiti za plovbo po morji. V to svrhu je bilo treba graditi velike parobrode z močnimi stroji, ker mal parobrod bi bil že dovolj naložen s samim premogom, ki ga je treba za daljno pot, postavim iz Evrope v Ameriko. Angleži, kateri imajo tolike naselbine, oddeljene od svoje zemlje z velikimi morji, zgradili so največ parobrodov za plovbo po morju. Gradili so čimdalje večje brodove, a od vseh največi je „Great-Eastern“, kateri je bil namenjen zlasti za to, da vozi mej Angleško in vzhodno Indijo. Ta orjaški brod je dolg 220 m, a širok 26 m in ima 12.000 potnikov prostora na njem.

Njegovi petero parnih strojev ima skupno moč za 11.500 konjskih sil. Ob ugodnem vetru more brod tudi jadra razviti. Premoga toliko naloži, da ga ima dovolj za 60 do 70 dni. Ta orjaški brod je bil gotov 1857. l. Ko so ga 3. novembra tistega leta hoteli spustiti v morje, pokazalo se je, da so preslabi vsi stroji, kateri so do takrat rabili v to svrhu. Niti premakniti ga niso mogli, kaj šele spustiti v morje. Zato je bilo treba napraviti novih strojev. Ali mej tem je potekla cela četrtnina leta, in 8. septembra 1859. l. je zdrčal v morje. Velike nade, katere so gojili njegovi lastniki, niso se izpolnile. Brod se ni nikdar izplačal, ker za jeden pot se ni nikdar oglasilo dosta potnikov in oddalo dosta robe, da bode poln. Pozneje je rabil zlasti za polaganje velikih kablov mej Angleško in Ameriko, v Indijskem in Kitajskem morju. Mnogo stroškov so napravljali lastnikom neprestane poprave, tako da so ž njim imeli mnogo škode. Kedar so ljudje uvideli, da taki orjaški brodovi niso koristni, začeli so zopet graditi manjše brodove, kateri bolje odgovarjajo svojej nameri.

Parobrodi so na kolesa in na vijak. Prvi so starejši, Prvi izumitelj parobroda Papin je gonil svoj brod s pomočjo velikih koles z lopatami. Fulton je tudi tako delal,