

Naročnina za Jugoslavijo:
celoletno 180 din, za 1/2 leta
90 din, za 1/4 leta 45 din,
mesečno 15 din; za ino-
zemstvo: 210 din. — Pla-
ta in toži se v Ljubljani.

TRGOVSKI LIST

Uredništvo in upravnništvo
je v Ljubljani v Gregorčičevi
ulici 23. — Rokopisov
ne vračamo. — Račun pri
pošti, hranilnici v Ljubljani
št. 11.953. — Tel. št. 25-82.

Časopis za trgovino, industrijo, obrt in denarništvo

Izhaja vsak ponedeljek,
sredo in petek

Liubliana, petek 23. julija 1937

Cena posamezni
številki din 1.50

Vsa Slovenija zahteva

rešitev ljubljanskega kolodvorskega vprašanja

Velika anketa tehnikov in gospodarskih ljudi soglasno za inž. Dimnikov načrt

Slovenski gospodarski krogi so doživeli z raznimi anketami, konferencami in spomenicami že toliko žalostnih izkušenj, da so v resnici večnega anketiranja siti in da je govoril predsednik Jelačina v resnici vsem iz srca, ko je dejal, da noče biti Ljubljana niti penzionopolis, še manj pa anketo-polis.

Kljub temu pa smo četrtkove ankete na ljubljanskem magistratu izredno veseli. Kajti anketa ni bila samo pomembna po tem, da je bila izredno obiskana, in sicer po zastopnikih naših najodličnejših gospodarskih in tehničnih organizacij ter ustanov, temveč je anketa pokazala tudi tako močno enodušnost, da njene besede ne bo mogel preslišati Beograd. Še posebno razveseljav pa je duh, ki je obvladal anketo. Iz vseh govorov je donela neomajna volja, da se mora ljubljansko kolodvorsk vprašanje rešiti in da Slovenija ne bo trpela tu nobenega odlašanja.

Vse to je bilo povedano jasno in odločno ter brez obotavljanja so pokazali govorniki s prstom tudi na one temne sile, ki skušajo zavleči rešitev tega vprašanja. Vse vprašanje je bilo s tem razčiščeno iz vseh strani, a tudi z njegove finančne plati. Če se je našel denar za preureditev mnogo manj prometnih kolodvorov, če so že našli v ta namen samo za dva kolodvora, da beograjskega niti ne omenjamo, 400 milijonov din, potem se mora tudi za ljubljanski kolodvor najti onih 100 milijonov. Tu ne more in ne sme biti nobene debate!

Anketa je bila vseskozi pozitivna in se ni ustrašila dotakniti se tudi najbolj kočljivih strani. Ugotovitev raznih govornikov, da je samo naša v strankarstvo zagrižena politika kriva, če je padel naš ugled in če se ne upoštevajo naše zahteve tako, kakor bi se morale, so bile sprejete s splošnim odobravanjem in nobenega dvoma ni, da jih bo enako sprejela s pritrditvijo tudi vsa slovenska javnost.

Tehniki, železniški strokovnjaki, gospodarski ljudje in ljubljanska občina so izjavili, da se mora vprašanje ljubljanskega kolodvora takoj rešiti in poudarili, da se more to vprašanje rešiti le na podlagi inž. Dimnikovega načrta, ki je plod vestnega in požrtvovalnega večletnega in složnega dela 10 inženirjev.

Roma locuta — causa finita! — Stvar je do konca razčiščena in sedaj more biti le še govora o njeni realizaciji.

Za to realizacijo pa morajo složno delati vsi Slovenci in tu ne sme biti nobene ekstrature, nobenih posebnih interesov, nobene kršitve discipline s posebnimi načrti. Sedaj je naloga samo ena: da vsi složno delamo za uresničenje Dimnikovega načrta in da s tem delom ne odnehamo in niči najmanj ne popustimo, dokler ni ta načrt docela uresničen.

V tem praktičnem in koristnem delu za slovensko celoto naj se združijo vse slovenske sile!

Ob pol desetih dopoldne je otvoril anketo podžupan dr. Ravnihiar ter pozdravil vse navzoče ter se jim zahvalil, da so se udeležili ankete v tako velikem številu. Zlasti je pozdravil zastopnika bana in načelnika teh. oddelka inž. Skaberneta, zastopnika dravske divizije, zastopnika gen. direkcije drž. železnic v Beogradu arh. Schmidingerja, pomočnika

Govor podžupana dr. Ravnihiarja

Današnja anketa je po svojem predstavitelstvu sklicala mestna občina ljubljanska. Gre za rešitev perečega vprašanja, ki je na dnevnem redu že od leta 1897. Ne gre torej za neko bežno zamisel, temveč za načrt, ki je bil izdelan na podlagi vestnega študija. Odlaganja ne trpi ta načrt že zategadelj ne, ker vidimo, da se na kolodvoru nekaj popravlja, nekaj preurejuje, kar pomeni samo neko nedostatno krpanje na obstoječem stanju. Bati se je, da to krpanje ne postane definitivum. V tej okolnosti je podana nujnost in neodločljivost rešitve problema, pa tudi upravičenost današnje ankete.

Za nujnost govore prometni oziri. Razmere, kakor so danes na ljubljanskem kolodvoru, so nevarne. To spoznavajo ne samo strokovnjaki, ampak vsak laik, da ne govorim o tujcih, ki prestopajo meje naše države, pa se znajdejo na enem glavnih kolodvorov Jugoslavije v razmerah, ki ne vzdržijo nobene kritike. O sodobnosti naprav, s katerimi so opremljeni ti kolodvori, pri nas ni govora. Promet se vzdržuje z največjo težavo in samo izredni osebni požrtvovalnosti našega prometnega osebja se moramo zahvaliti, da ni zastoja in nesreč. Vso odgovornost v tem pogledu nosi žel. uprava in anketa naj to poudari.

Temeljita rešitev problema pa je tudi življenjskega pomena za mesto Ljubljano. Ne maram delati nobene priprave, koliko žrtvuje država v tem pogledu ne samo za Beograd in Zagreb, ampak tudi za druga mesta, kakor Skoplje, Sarajevo in druga. Upravičene so te žrtve in nismo jih nevoščljivi. Beograd je naša državna prestolnica in z združenimi močmi smo jo dolžni izgraditi, da bo dostojno reprezentirala našo državno zajednico.

Toda tudi Ljubljana je ena izmed prestolnic te države. Glede nje smemo prav tako upravičeno zahtevati, da je v pravičnem razmerju deležna vse pozornosti naše državne skupnosti in da na vseh dobrotah te pozornosti ni prikrajšana.

Ljubljanski kolodvor je bil pred 90. leti zgrajen na periferiji našega mesta. Danes je skoro v sredini mesta. Ni to po sebi še nobena nesreča. Tudi druga mesta imajo svoj kolodvor v centru mu svojega gospodarskega življenja. Toda zgrajeni so tako, da ne ovirajo ostalega prometa, zlasti pa da ne preprečujejo razvoja

ljubljanskega direktorja inž. Kavčiča, predsednika Zbornice za TOI Ivana Jelačina ter vse druge zastopnike, med katerimi so bili zastopniki gospodarskih slojev ter naših inženirjev in tehnikov posebno številno zastopani.

Nato je označil podžupan dr. Ravnihiar namen ankete z daljšim govorom, iz katerega posnemamo:

mesta v urbanističnem smislu.

Ljubljanski kolodvor pa je prometna ovira in prava bariera za razvoj mesta.

Razvoj ljubljanskega mesta teži proti severni strani in kljub kolodvorski pregradi je nastalo tu celo novo mesto, ki še stalno narasca. Kako se vse drugačen bi bil razvoj mesta, kako bi narasel tu promet če ne bi bilo sedanje kolodvorske ovire.

Promet na cestah ne bi doživel onih antikviranih zaprek, kakor jih je deležen zlasti ob cestnih prelazih. Mesto bi pridobilo večjo površino svobodnega sveta. Ne

Prof. inž. Hrovat

V par tednih poteče 88 let, ko je bil zgrajen ljubljanski kolodvor, v glavnem v isti obliki, kakor je danes. Takrat je bil kolodvor izven Ljubljane, je zadostoval potrebam železnice in ni oviral razvoja Ljubljane. V 88 letih pa so se razmere temeljito izpremenile in kolodvor je postal pretesen, obratovanje pa naravnost nevarno.

Ljubljana se je v tem času znatno povečala, razširjenje Ljubljane pa je mogoče v glavnem le proti severu. Tu pa tvori železnica s kolodvorom močan obroč, ki stiska mesto in ovira njegov razmah ter svoj promet. Zaradi tega so že davno nastali razni načrti in bile mnoge ankete, kako rešiti ljubljansko kolodvorsk vprašanje. Naj omenim anketo v l. 1919., ki je bila pod predsedstvom inž. Klinarja. Ta anketa je poudarila, da mora biti naloga vseh odločujočih činiteljev, da se da razvoju mesta edina prava smer, t. j. proti severu. Samo kolodvorsk vprašanje pa se mora rešiti tako:

1. da svobodno razvoj mesta ne bo oviran, 2. da bo lega kolodvora za prebivalstvo ugodna, 3. da bo mogoč praktičen in cenen obrat, 4. da bodo stroški čim nižji in 5. da bodo upoštevani arhitektonski in regulacijski oziri.

Po teh smernicah je anketa presojala vse načrte, od katerih pa ni nobeden popolnoma ustrezen. Danes pa bi bili ti osnutki še manj izvedljivi, ker je bil dotični svet med tem že večinoma zazidan. Večina teh načrtov je predlagala vmesne kolodvore, v zadnji dobi pa tudi čelne kolodvore, ki pa pomenijo prometno oviro in zamudo časa.

Danes pa je odločilne važnosti za kolodvorsk vprašanje še činenjenica, da je Ljubljana važno križišče velikih tranzitnih cest,

naposled bi bilo vso preureditev po zamišljenem načrtu pozdraviti tudi s higienskega stališča.

Kakor rečeno, se rešava ta problem že 40 let. Že pred preobratom je bil neki načrt, ki smo ga branili pred parlamentom in pri upravi Južne železnice. Uprava Južne železnice je bila že pripravljena načeti izvedbo tega načrta in načrt bi bil izveden, da ni to preprečila svetovna vojna.

Tembolj smemo pričakovati rešitev našega kolodvorskega problema v naši narodni državi. Naj se nam ne ugovarja, da je Ljubljana obmejno mesto. Svoje industrije, svojih mest ne gradimo za primer vojne, ampak za nemoten razvoj v miru, da jim damo pravi pomen ne samo za notranji razvoj in razmah našega gospodarskega, kulturnega in socialnega življenja, ampak da jim opredelimo čim odličnejši položaj v mednarodni zajednici.

Naj torej današnja anketa izreče svojo besedo, tako, da bo za vse sprejemljiva. Naj bo ta beseda programatična, da jo bomo na odločujočih mestih branili enodušno brez razlike strank in svetovnih naziranj. (Odobravanje.)

ki so eminentnega pomena tudi za tujski promet.

Po vsestranskem razmotrivanju in primerjavi vseh načrtov moramo reči, da je edino pravilno in umestno, da ostane kolodvor na svojem sedanjem mestu, ne sme pa ostati v isti višinski legi kakor so ceste, ker bi potem oviral razvoj mesta in cestni promet. Zato je treba, da se kolodvor ali dvigne ali zniža in poglobi ali pa da se dvignejo ali znižajo ceste v nadvoze ali podvoze.

Če bi se ceste znižale, železnica pa ostala v sedanjem nivoju, bi dobili rove z vsemi mogočimi nedostatkami in neprijetnostmi v obratu. Poleg tega bi bili potrebni veliki predprostori na vsaki strani, kar bi veljalo z ozirom na že zazidane ulice velikanske stroške. Če bi pa ceste dvignili v nadvoze, bi to bilo sicer v higienskem oziru bolje, ostali pa bi nedostaki predprostorov, ureditve dovozov in spačenja nivelete.

Če bi ostale ceste v sedanji višini, bi se morala železnica zvišati ali znižati. V prvem primeru bi bilo treba napraviti 4 do 5 m visok nasip s podpornim zidovjem

v zazidanem delu mesta. S tem bi visoka bariera ločila mesto v dva dela, poleg tega pa bi ta bariera zaprla pogled na Tivoli.

Če se pa železnica zniža, potem ne moti mestne slike. Moremo speljati ceste čez progo in zaradi železnice ločene mestne dele moremo poljubno zvezati v enoten spoj. Jasno je, da se je mogla mestna občina odločiti samo za sistem poglobitve, ki edini ustreza vsem preje navedenim načelom in čigar izvedba zaradi terenke konfiguracije ne pomeni nobenih večjih tehničnih težkoč.

Pa še nekaj je upoštevati. Mestni promet se vrši od hiše do hiše, je ploskoven, pri železnici pa je promet osredotočen le na posamezne postaje ter je proga le zveza med postajami. Cestni promet zahteva čim lažji dostop publike, železnica pa je tem bolj varna, čim bolj je zaščitena proti vsakemu dostopu na progo.

Iz vseh teh razlogov se je morala mestna občina odločiti za poglobitev kolodvora. Mestna občina pa je tudi popolnoma upravičena, da soodločuje o tem vprašanju, saj je kolodvor namenjen Ljubljani.

Razumljivo je zato tudi, da je nastalo precejšnje razburjenje, ko se je zaznalo, da namerava železniška uprava premestiti kurilnico iz glavnega kolodvora na gorenjski kolodvor in da projektira še en tir čez Tyrševo cesto. Še bolj je razburila vest, da se namerava razbremeniti tranzitni promet ljubljanskega kolodvora s spremembo tarifnih postavk. Te vesti kar ne morem smatrati za resno.

Gospodje! Ljubljana je v državnem, političnem, kulturnem in gospodarskem oziru prav gotovo faktor, ki ga mora upoštevati tudi železniška uprava. Zato je Ljubljana upravičena zahtevati, da se kolodvorsk vprašanje reši le z njenim sodelovanjem.

Poudariti moram, da ni današnja anketa naperjena proti železniški upravi, temveč jo hoče le pravilno informirati. Ni oportuno, če bi nastalo trenje med železnico in prizadetimi strankami, kajti po besedah enega največjih strokovnjakov glede prometnih vprašanj prof. dr. Bluma, morata urbanist in železničar v skupnem delu in harmonično rešiti vprašanje razvoja mesta in preureditve železniških naprav. (Odobravanje.)

Inž. Dimnik o svojem načrtu

Bistvo kolodvorskega vprašanja ni v tem, da se reši vprašanje kolodvorskega poslopa, temveč bistvo je v naslednjih točkah:

1. da so sedanje kolodvorske tirne naprave nepopolne in nezadostne za sedanji promet;

2. da so kurilnice v sredini mesta in dimijo vse ozračje mesta, kar je proti vsem higienskimi načelom. Kako važno je to vprašanje, vidimo v drugih mestih. Praga je elektrificirala vse železniške

proge 20 km daleč, da se obrani mesto pred dimom.

3. Ranžiranje vlakov mora iti ven iz mesta, kakor je bilo to v predvojnem času.

4. Zlasti pa je pereče kolodvorsk vprašanje zaradi sedanjih cestnih razmer. Od Tyrševe ceste pa do Šmartinske ceste, to je okoli 1200 m daleč, je mesto brez prehoda čez železnico. To pomanjkanje prehoda je tako močna ovira, da obstoječa regulacijska na-

erta predvidevata zaradi bariere dve novi mesti.

1100 m dolga proga od Tyrševe ceste in Gorenjski kolodvor pa zopet ločita Šiško od Bežigrada. Vse ceste zapira na ta način železniška proga. Te štiri točke so one bistvene točke, ki zahtevajo rešitev ljubljanskega kolodvorskega vprašanja.

Nato je inž. Dimnik prešel na opis sedanjih razmer. Železniška proga stopa proti Tyrševi cesti, kjer je hrbet proge, nato začne padati proti Viču. Zaradi tega hrba napravi vsak vlak delo nepotrebne višine 2 metrov.

Idejo poglobitve železniške proge je prvič izrekel na neki mestnega sveta dr. Jerić. Nekateri so se takrat smejali, mi inženirji pa smo takrat začeli študirati profil proge, videli geološki sestav zemlje ob progi in konstatirali, da hrbet ob Tyrševi cesti naravnost kliče k poglobitvi. Pred 8 leti se je začelo na tem delo za izdelavo načrta o poglobitvi proge. 10 inženirjev je delalo na tem načrtu in ga z vseh strani proučilo. Plod njihovega skupnega dela je sedanjí načrt. Je torej to kolektiven načrt in ne individualen načrt. Ta kolektivni načrt se je potem vedno znova izpopolnjeval.

Nato je inž. Dimnik na podlagi razstavljenih kart in načrtov podrobno opisal, kako bi tekla nova proga, ki bi dosegla proti Gorenjskemu kolodvoru največji vzpon 6 pro mille, ki pa je tako majhen, da se s prostim očesom niti ne zapazi.

Novo kolodvorsko poslopje samo ne bi bilo v jami ter bi imelo 3 dvotirne perone in še posebej tranzitne ter bi bilo zelo pregledno, zračno in svetlo.

Velika prednost bi bila tudi v tem, da bi se moglo novo poslopje postaviti v etapah.

Ranžirni kolodvor pa bi prišel med Moste in Studenec, dočim bi se gorenjski kolodvor opustil. Novi kolodvori pa bi nastali v Klečah, na Viču in v Mostah.

Inž. Dimnik je nato podrobno opisal, kako srečno bi se moglo izpeljati tudi odvajanje vode. Ko je podal še nekatera druga pojasnila, je prešel na

gradbene stroške.

Velika prednost načrta je, da bi se gradbena dela mogla izvršiti tudi v etapah, če bi res primanjkovalo sredstev. Sicer pa je treba omeniti, da bi se pač moglo najti tudi za Ljubljano potrebnih 100 milijonov din, če je bilo za Beograd na razpolago kar 1000 milijonov.

Po izredno vestno sestavljenem proračunu bi bili stroški poglobitve proge naslednji:

za izkop 135 milijona din,
za oporne zidove 6 milj. din,
za premostitev kurilnice 9 milijonov din,
za kanale 15 milijona din,
za tirne naprave in perone 20 milijonov din,
za nova postajališča 18 milijonov din,
za signalne naprave in telefone 5 milijonov din,
provizorij in nepredvideni izdatki 7 milijonov din,
skupno torej 100 milijonov din.

Leta 1933. bi znašali stroški le 87 milijonov din, sedaj pa so se zaradi višjih mezd in podražitve materiala dvignili na 100 milijonov dinarjev.

Toda ti stroški bi bili dejansko manjši, ker bi dobili 50.000 m² stavbenega sveta, ki bi bil vreden najmanj 10 milijonov din. Znižali bi se nadalje stroški železnice za 20 čuvajev, za katere plačuje železnica na leto 400.000 in kar odgovarja kapitalu 8 milijonov din.

Toda tudi stroški preureditve kolodvora, kakor ga predlaga železniška uprava bi enako znesli 100 milijonov din. Pri tem pa ves problem še ne bi bil rešen.

Vsi drugi projekti, ki še obstoje, bi bili mnogo dražji in bi njih izvedba veljala 250—500 mi-

lijonov, ker gredo po teh načrtih liri po zazidanem ozemlju. To veliko napako ima tudi načrt inž. Husa v včerajšnjem Narodu, ki poleg tega predvideva še to nemogočnost, da bi bil posebni kolodvor za brzovlake oddaljen od glavnega kolodvora za 2 km.

Nato je ovrgel inž. Dimnik po vrsti vse očitke, ki se delajo načrtu preureditve kolodvora s poglobitvijo proge.

Novi poglobitveni načrt je vse-skozi realen, dobro premišljen in zanj se je tudi že izjavila mestna občina, ki je tudi dovolila kredit 100.000 din za izdelavo načrtov. Ta kredit je še neizrabljen. Občina je tudi odločno izjavila, da zahteva premestitev kurilnice izven mesta in da odklanja vse podvoze in nadvoze.

Načelnik inž. Skaberne

Če pogledamo načrt Ljubljane, potem vidimo, da reže železniška proga najživahnejše središče Ljubljane. Vemo pa, da se bo promet še povečal, zlasti cestni in vemo, da bodo imele ceste vedno večji pomen. Čisto nemogoče je, da bi se še naprej tako živahne prometne žile križale. Posebno aktualno pa je postalo kolodvorsko vprašanje, ko se je začel kolodvor preurejati. Banska uprava je zato tudi sklenila, da se mora to vpra-

Predsednik Ivan Jelačin

pozdravlja anketo v imenu Zbornice ter se z veseljem pridružuje njenemu stališču.

Vprašanje ljubljanskega kolodvora je že tako pereče, da naravnost kriči po rešitvi. Izjavljamo tudi odkrito, da ne bomo trpeli nobenega zavlačevanja tega vprašanja in nobenega »slajfjanja«, ker vemo, da bi se potem vse vprašanje zavleklo ad Kalendas Graecas.

11 let sem že predsednik Zbornice in v tem času smo prestali že toliko borb za pravice našega gospodarstva, da morem reči, da smo bili stalno le v defenzivi. — Tudi sedaj se moramo braniti, da se ne spravi vsa zadeva na negativni tir. V teh težkih časih nikakor ne moremo dopustiti, da bi se rešitev odlašala z izgovorom, da ni sredstev. Sredstva se morajo najti!

Vse priznanje in vso zahvalo pa moramo izreči inženirjem za njih stvarno in složno delo, da so nam dali sedanjí lep načrt. Vemo, da so solidni strokovnjaki, v katere zaupa tudi vsa naša javnost. Če bi se delalo vedno in povsod tako, kakor delajo naši inženirji, ne bi bilo demagogije ne nezadovoljstva, živeli bi že davno v lepših razmerah.

Nato omenja predsednik Jelačin, kako se je udeležil pred kratkim kongresa Mednar. trg. zbornice v Berlinu, na katerem so se razpravljala najraznovrstnejša vprašanja. Ostro, skoraj arogantno so se postavili Nemci proti vsemu svetu in čeprav priznavajo, da jim vsega primanjkuje. Toda kljub temu zidajo velike avtostrade, grade velike kolodvore in delajo. Zakaj pripovedujem to? Da pokažem, da premaga volja vse zapreke!

In takšna volja je potrebna tudi nam.

Do 10 milijard din je dala Slovenija v teh 20 letih državi. Vemo zato, zakaj se borimo proti centralizmu in proti onim metodam, ki zavirajo razvoj Slovenije. Mi smo skromni in privoščimo drugim, da dobe tudi 200 milijonov din in več za nove kolodvore. Mi privoščimo Skoplju, da dobi to, kar potrebuje. Toda tudi mi smo tu na svetu, tudi mi imamo svoje potrebe!

In zahtevati moramo, da se nam da, kar potrebujemo, da se odpravi brezposelnost, da se odpravi komunizem. Hočemo kruha in zato zahtevamo javna dela, zahtevamo moderen kolodvor v Ljubljani!

Po vestnem proučevanju vsega vprašanja pa se je tudi združenje inženirjev in arhitektov izreкло za poglobitveni načrt. Mestni obč. svet pa je sklenil, da se ustanovi poseben akcijski odbor, da se ta načrt tudi izvede. Zato pa je bila tudi sklicana današnja anketa. — (Živahno odobravanje.)

Pitična izjava zastopnika ljublj. železniške direkcije

Nato je prečital inž. Kavčič silno pitično izjavo ljubljanske železniške direkcije, da ni nihče prav vedel, kaj naj ta izjava pomeni. Le to je bilo jasno, da tudi železniška direkcija uvideva, da so sedanje razmere na ljubljanskem kolodvoru nevzdržne in da pripravlja direkcija neki načrt.

sanje začeti takoj reševati.

Predloženi so bili razni načrti. Tudi takšni z nadvozi. Nihče ne more biti resno za take načrte, ker vendar ne bomo ustvarjali gorovja sredi Ljubljane.

Nato je prišel Dimnikov načrt. Moram izjaviti, da sem 100odstotno za ta načrt. Pooblaščen sem od g. bana, da izjavim, da je tudi on 100odstotno za ta načrt in da se bo zavzel za njegovo izvedbo. (Živahno odobravanje.)

To pa zahtevamo z vso pravico. Po uradnih podatkih je v Sloveniji četrt vsega blagovnega prometa. Železnice so v Sloveniji najbolj aktivne in z viškom dohodkov v Sloveniji se plačujejo deficiti drugod.

Pri tem pa smo itak zapostavljeni že pri gradnji novih železnic. V beograjski direkciji je bilo zgrajenih 1400 km novih prog, v Sloveniji le 60 km. Prav je, če so se zgradile nove železnice, ki so strateško potrebne, toda zgradile so se take, ki nimajo tega pomena, ki so skoz in skoz deficitne in ki bodo večni balast. — Tem teže občutimo, če se ne da nam to, kar potrebujemo, ko vemo iz skupščine, da so se stoteri milijoni izdali za nepotrebne stvari, ali pa kar zapravili.

Dr. Korun

Opezarja še na en razlog. Ljubljana nima regulacijskega načrta, čeprav bi ga po zakonu morala imeti. Ne more ga pa napraviti, dokler je nerešeno kolodvorsko vprašanje.

Izjava zastopnika ljubljanske direkcije je bila tako pitična, da nisimo iz nje nič zvedeli. Moramo zahtevati, da želez. direkcija preštudira Dimnikov načrt, moramo pa tudi paziti, da ne bomo iznenada pred gotovimi dejstvi. To tem bolj, ker se sliši, da so nekateri gospodje proti poglobitvi in da bi hoteli samo za silo nekoliko preurediti kolodvor, Ljubljana pa si naj potem pomaga s podvozi in nadvozi, kakor ve in zna.

Vsako gospodarsko vprašanje, o katerem se pri nas razpravlja, kaže, da smo v silnem zaostanku glede civilizacije Slovenije. V vseh zadnjih 20 letih ni bilo nobenih važnejših javnih del. In tako je ostala cela vrsta nerešenih vprašanj: Nerešeno je vprašanje naših cest, bolnišnic, univerze, železniškega omrežja in kolodvora. Vsa ta vprašanja bi morala biti že rešena. Ker niso, dokazuje, da kaže država premalo zanimanja za naše gospodarske interese.

Kakor so že pokazale ankete zaradi čestnih fondov in kakor dokazuje cela vrsta akcijskih odborov, ki smo jih morali ustanoviti, moramo ponoviti znova, da se politika ne briga za ta vprašanja.

Naša politika je le v tem, da se

Mi gospodarski sloji smo 100% za projekt inž. Dimnika. (Odobravanje.)

Brez izjeme vsi bi morali biti za ta načrt. Pa majhen narod smo in malenkosti nas ubijajo. Kakor hitro se kdo oglasi in predloži dobro stvar, že se oglašijo drugi, pa pravijo, da ni sneg bel. Zato je tem bolj potrebno, da vztrajamo na tem načrtu, da se načrt tudi čim preje izvede. Obžalujem samo, da niso tu tudi poslanci in politiki, da bi videli našo enodušnost. Njih naloga je, da store vse, da se ta načrt izvede. Tudi Zbornica bo delala za uresničenje načrta.

In načrt se tudi mora izvesti. Ko sem bil pred kratkim v Beogradu, sem govoril z ministrom dr. Spahom in mu čestital, da se mu je posrečilo dosedaj dobiti iz drž. blagajne za Bosno 750 milijonov din. Res je, Bosna potrebuje pomoč, ker niso kmalu kje ljudje tako revni ko v Bosni. Toda tudi mi smo potrebni pomoči in zato sem dejal dr. Spahu, naj tudi na rešitev ljubljanskega kolodvorskega vprašanja ne pozabi.

Naša stara napaka je, da se le pripravimo med seboj in v tem prepiru pozabljamo na najbolj potrebne stvari.

Bojim se, da se z nameranim prenosom kurilnic hoče sabotirati vse delo, da se hoče zopet odložiti vsa vprašanja, da bi bile potrebne nove in nove ankete. Gazu so dejali, da je bil penzionopolis, bojim se, da bo dobila Ljubljana ime anketonopolis.

Pa še drugi težki razlogi so, da moramo zahtevati z vso odločnostjo rešitev ljubljanskega kolodvorskega vprašanja. Slovenija je trpela zaradi krize denarništva bolj ko vsaka druga pokrajina. Slovenija je nadalje agrarno pasivna pokrajina. Tem bolj moramo zato zahtevati, da se zaposli naš naraščaj in zato ne moremo biti ravnodušni, če se je še pred kratkim odpustilo 2000 železniških delavcev.

V imenu Zbornice izjavljam, da se popolnoma strinjamo z načrtom inž. Dimnika in da zahtevamo, da se ta načrt izvede — ne v 10 ali 20 letih, temveč v 2 letih! (Živahno odobravanje.)

Dr. Korun

Res je, kar je dobro poudaril predsednik Jelačin. Od trdne volje je vse odvisno. Če anketa ne bi imela uspeha, potem naj deset-tisoči na shodih ponove njene zahteve.

Gen. železniška direkcija napoveduje neko konferenco zaradi ljubljanskega kolodvorskega vprašanja. Odkloniti moramo udeležbo na tej konferenci, če se ne bo razpravljalo o načrtu inž. Dimnika.

Končno apelira dr. Korun na dnevni tisk, da poskrbi, da ostane to vprašanje vedno živo. (Odobravanje.)

Dr. Vrhunec

Zato izgleda tudi v Sloveniji vse tako, kakor na posestvu, kjer je vsa družina na smrt sprta.

Vsa naša nesreča je v tem, da se naša politika le med seboj krega. Zato tudi nimamo pravega ugleda in zato tudi nimamo prave moči. (Odobravanje.)

Današnja anketa bi mogla biti tudi anketa za ceste. Načrt inž. Dimnika idealno rešuje tudi cestno vprašanje. Ne sme se pozabiti, da so bile preje železnice nadmočne, da so pa danes ceste vsaj enakovredne, če ne celo nadmočne.

Glede stroškov za novi kolodvor treba zavzeti stališče, da ne gre za nove investicije, temveč le za modernizacijo obstoječega prometa in se morajo ti izdatki tudi kriti iz obstoječega prometa.

Zelo slabo je, če ni Ljubljanska direkcija z nami enotnega naziranja. Beograd bi imel v tem primeru takoj priliko za odgoditev vprašanja. Zahtevamo, da se ljubljanska direkcija nam priključi, ker mi smo njena klijentela. Železnica je trgovsko podjetje, ki se mora ozirati na želje svoje klijentele in ni državni urad kakor policija.

V imenu Društva za ceste se v celoti izreka za inž. Dimnikov načrt.

**Zastopnik
gen. direkcije
arch. Schmi-
dinger**

Omenja, da sicer nima konkretnega mandata v tej zadevi, da pa more dati nekatera pojasnila.

Glede rekonstrukcije železniške proge se deli program žel. direkcije v dva dela: v ožji program in v širši. Najtežje je, da zahteva vsaka rekonstrukcija velika sredstva, železniška uprava pa ima sredstva samo za obratovanje. Nove proge gradi oddelek za gradnjo novih prog, ki je corpus separatum.

Mi dobro poznamo pomanjkljivosti ljubljanskega kolodvora. Gen. direktor železnice je tudi ljubljanskemu županu sporočil, da bo občina z drugimi interesenti povabila h konferenci zaradi tega vprašanja.

Težava je v tem, ker smo bili 10 let angažirani z obnovo razrušenih železnic, nato pa je prišla kriza. Razmere se sicer sedaj boljšajo, tudi dohodki železnic se večajo, mi pa od tega ne moremo nič porabiti.

Smo celo v tem težavnem položaju, da nimamo niti sredstev za nujna popravila.

Premestitev kurilnice na gorenjski kolodvor bi bila le začasna. Tudi glede ljubljanskega kolodvora še ni padla nobena odločitev. Minister Spaho je to v pismu notranjemu ministru tudi sporočil.

Železniška uprava je pripravljena, da načrt inž. Dimnika produči.

Inž. Pirkmajer

je izjavil v imenu inženirske zbornice, da se ta v celoti izreka za inž. Dimnikov načrt.

Združenje trgovcev v Ljubljani

V ponedeljek predava inž. Dimnik

V ponedeljek dne 26. julija bo ob 20.15 v veliki dvorani Trgovskega doma, Gregorčičeva ul. 27, nadvse aktualno predavanje:

»Bistvo ureditve ljubljanskega kolodvora s poglobitvijo. Naša upravičenost, da zahtevamo tako ureditev.«

Predaval bo inž. g. Stanko Dimnik.

Za Ljubljano je to vprašanje tako važno, da ni treba njegove pomembnosti še posebej poudarjati. Zato vabimo vse trgovce in vse gospodarske ljudi, da s svojo navzočnostjo manifestirajo za preureditev ljubljanskega glavnega kolodvora in zgraditev glavnega poštnega poslopja.

Stališče gospodarskih krogov o tem vprašanju bo podal predsednik Zbornice za TOI Ivan Jelačin.

Predavanje bodo pojasnjevali razni načrti in karte.

Vsi na predavanje!

harva, plešira in kemično snaki obleke, klobuke ud. Skrobi in svetilnika srajce, ovrtnike in manšete. Pere, suši, munga in lika domače perilo

tovarna J. O. S. R E I C H

Poljanski nasip 4-6. Selenburgova ul. 3
Telefon št. 22-72.

Podpredsednik Združenja trgovcev Roman Golob

je podal to izjavo:

Dne 18. februarja 1928, torej skoraj pred desetimi leti, je Združenje trgovcev v posebni predstavitvi opozorilo takratnega ministra za promet in današnjega ministra za notranje zadeve g. dr. Antona Korošca, da postajajo potniške prometne razmere na glavnem kolodvoru v Ljubljani nevzdržne ter ga opozorilo na vse hibe, ki so bile že takrat navedene v našem dnevnem časopisu.

Takrat smo predlagali, da se, če finančna sredstva za izvedbo popolnega novega načrta ne zadostujejo, vsaj z malimi sredstvi reši vprašanje peronov, kakor so si takrat pomagali v Zagrebu. Za široko javnost je podprl to našo akcijo »Trgovski list«, ki je tekom zadnjih let stalno opozarjal odločujoče činitele na nevzdržne razmere, ki vladajo na glavnem kolodvoru. To vprašanje se kljub temu še dolga leta ni premaknilo z dnevnega reda. Našle so se takrat razne ovire ter pomisleki, ki jih ne bomo na tem mestu ponavljali.

Ker se je s tem vprašanje zavečevalo, smo smatrali za potrebno, pričeti akcijo za preureditev tovarne klančine ter za ureditev zapadnega dela Vilharjeve ceste, ki vodi danes do glavne carinarice. Leta 1934 nam je Mestna občina na našo ponovno predstavko z odlokom z dne 21. februarja 1934 sporočila, da bo na Vilharjevi cesti delo končano do poletja 1934. Istočasno nam je zagotovila, da bo tudi vprašanje tlakovanja pred glavnim tovarnim kolodvorom spravila sporazumno z železniško upravo čimprej do ugodne rešitve.

Dne 2. avgusta 1934 so imeli predstavniki Združenja trgovcev ponovno konferenco z načelnikom Direkcije državnih železnic g. Deržičem. Opozorili so ga na nujno rešitev vprašanja glavnega kolodvora. Zopet je »Trgovski list« opozarjal odločujoče činitele, naj se zganejo ter rešijo to pereče vprašanje, ki ni važno samo za gospodarske kroge, temveč je na njem zainteresirana vsa naša javnost.

Načelnik g. Deržič je takrat izjavil, da so načrti že izgotovljeni za potrebno ureditev kolodvorske pošte, prezidavo perona in car. pošte itd. Razgovor se je nanašal tudi na razkladišče oziroma postajo na Viču. Za naše zahteve se je takrat toplo zavzemal tedanji podžupan pokojni prof. Jarc. Kakor vselej, je tudi tedaj šlo v glavnem za kredite. Ko pride rešitev kake zadeve v štadij, ko je treba izposlovati kredit in začeti z delom, se nam Slovencem žal vedno skrije sonce za oblake.

V juniju 1934 so nam kljub odločnim protestom prenesli še blagovni kolodvor iz gorenskega na glavni kolodvor, in to ne radi kreditov, pač pa radi nam nerazumljive štednje. Vsi protesti gospodarskih krogov so ostali v tej zadevi brezuspešni.

Od leta 1932 se odločno in stalno borimo za tlakovanje prostorov na razkladalnem tiru glavnega kolodvora. Ta prostor se spreminja v slabem vremenu v močvirje, poleti pa je na njem nevzdržen prah, da se na njem žival in delavec po nepotrebnem mučita. Tu bi sicer jako agilna higienska služba našla mnogo hvaležnega posla in bi mogla koristno pomagati tudi s svoje strani akcijo za odstranitev te žalostne točke v naši civilizaciji.

Direkcija železnic nam je na vse naše predstavitve odgovorila, da je vse vezano na pristojno dodelitev kredita za kritje takih izdatkov. Ugotoviti moramo, da je naša direkcija v vsakem pogledu pokazala polno razumevanje za to vprašanje, z željo, spraviti ga do ugodne rešitve. Žal pa v Beogradu

ni bilo odmeva na naše intervencije. Ko je bila letošnja proračunska debata, smo v mesecu februarju brzojavno zainteresirali vse odločujoče činitele ter jih opozorili naj izposlujejo amandman za tlakovanje blagovnega kolodvora. Direkcija je dne 6. marca t. l. zahtevala od Generalne direkcije državnih železnic potreben kredit ter jo opozorila na nujnost te zadeve. Finančni minister še do danes ni dal svojega pristanka, da se otvori v ta namen poseben fond.

Ker je današnja anketa prva, na kateri je zbran širši krog predstavnikov našega javnega življenja in ker je ta anketa za razvoj bodoče Ljubljane zgodovinske važnosti, je smatralo Združenje trgovcev v Ljubljani za potrebno iznesti te ugotovitve o svoji borbi in borbi »Trgovskega lista« za ureditev glavnega kolodvora ter vseh ostalih vprašanj, ki so s tem v zvezi.

Ko gledamo po sosednjih državah, ki so prilično enake geografske strukture, kakor je naša Slovenija, nam je vsem žal, da se mi ne moremo razviti v tujsko-prometnem življenju kot bi se lahko, če bi imeli rešene probleme sodobne prometne tehnike. Prav posebno moramo pri tej priliki ugotoviti, da zapostavljanje Slovenije pri doliranju večjih javnih del ne popušča, ampak celo narašča. Odločno izjavljamo, da to zapostavljanje odklanjamo in da želimo v interesu slovenskega gospodarstva in vsega slov. naroda da bi državna centrala uvidela svoje napačno in nesmotreno ravnanje in začela tudi Slovencem naklanjati iz svojih sredstev ono, kar jim po vsej pravici gre.

Ljubljansko trgovstvo z vse-

Ravnatelj dr. Dular

Opozarja zlasti na težke posledice, ker se ne rešujejo gospodarska vprašanja. To je vzrok, da je nastalo malkontentstvo, da se celo govori o eksistenci države. V vseh drugih državah vidimo, da skušajo gospodarska vprašanja rešiti in tudi pri nas moramo delati tako. Ne gre pa le za rešitev kolodvorskega vprašanja, temveč sploh za javna dela, ki jih je v Sloveniji mnogo premalo. Od kreditov

nas sprašuje iz tujine, kako daleč smo že z elektrifikacijo železnic, da se s tem rešimo dima, a mi z elektrifikacijo železnic nismo niti pričeli.

Gen. tajnik dr. Golia

Čeprav se Zyeza industrijeve še ni bavila s tem vprašanjem, vendar pa misli, da se mu ni bati desavuiranja, če se v imenu Zv. I. v celoti izjavi za Dimnikov načrt.

Glede finansiranja preureditve kolodvora mora izjaviti, da so železnice gospodarsko podjetje, in morajo vse potrebe za obratovanje tudi kriti s svojimi dohodki. Treba pa je le tudi pogledati drugod po svetu, kako so tam našli denar za takšna javna dela. O Italiji se govori le kot o revni državi in vendar, kakšna javna dela je izvršila. Železniški nasip v Benetke, monumentalni kolodvor v Milanu, itd. javno govore, da se denar more najti, če se hoče. Mi pa si mašimo ušesa in oči, da ne slišimo in vidimo, kako se dela drugod.

Samo majhen primer, kako naše železnice slabo razumejo svoj posel. Izletniške karte veljajo za nedeljo, za praznik pa ne. Ni to v korist ne železnici in ne tujskemu prometu. Že ta mali primer pa do-

ljem pozdravlja pobudo predsednika mestne občine ljubljanske dr. Adlešiča, ki je za danes sklicel širšo anketo. Mi vidimo v tem koraku prevažnega dogodek v borbi za dosego tega cilja. Prepričani smo, da se bo posrečilo na današnji anketi odstraniti z velikopoteznostjo vse malenkostne pomisleke poedincev. To pripominjamo radi tega, ker nas je zgodovina zadnjih 10 let izučila, da so se veliki načrti pri nas izjalovili vedno radi ozkosrčnosti posameznikov, ki iz nerazumljivih malenkostnih razlogov niso znali premostiti ovir niti v odločilnih trenutkih in so s tem pokvarili izvršitev načrtov. Kadar gre za splošne koristi in velike stvari kot so vprašanja bolnic, kolodvorov, cest, letovišč itd., tedaj moramo biti edini in videti pred seboj le naš milijon ljudi ter njih potomce. Če bi se začela vsa ta vprašanja danes razmotrivati pod napačnimi predpostavkami in s primesjo mržnje med skupinami, bo to nam v sramoto in škodo, Beograd pa se bo oddahnil, ker bo ob naši neslogi laže odklanjal kredite.

Nujno je torej potrebno, da se na današnji anketi zedinijo vsi odločilni faktorji in pri centralni vladi s skupnim nastopom jasno izrazijo naše odločne ter vztrajne zahteve po takojšnji ureditvi glavnega kolodvora ter modernega poštne poslopja po predloženem načrtu ing. Stanka Dimnika in tovarišev in da se za izvršitev vseh teh del takoj odobrijo potrebni krediti.

Z ozirom na ogromne dajatve v obliki raznih davščin, ki jih Slovenija prispeva k skupnemu državnemu gospodarstvu, je samo pravična zahteva, ki jo stavimo centralni vladi in katere nam ta ne sme odreči, ako naj bo Slovenija enakopravna ostalim delom naše države, ne samo po svojih dajatvah temveč tudi pri svojih prejemkih.

za javna dela smo dobili le 35 milijonov din, a dobiti bi jih morali par sto. Bolj ko v drugih pokrajinah je pri nas nujno, da se z javnimi deli poveča možnost zaposlitve, ker pri nas kriza ni popustila. Ne samo z gospodarskega, temveč tudi s socialnega, a tudi z državnega stališča je treba presojati to vprašanje in ga čimprej rešiti.

nas sprašuje iz tujine, kako daleč smo že z elektrifikacijo železnic, da se s tem rešimo dima, a mi z elektrifikacijo železnic nismo niti pričeli.

Gen. tajnik dr. Golia

kazuje, da je miselnost naših odločilnih činiteljev čisto drugačna ko naša.

Sicer skrbno sestavljena izjava ljubljanske direkcije nas ne more zadovoljiti. Če so kakšni pomisleki proti Dimnikovemu načrtu, jih je treba povedati! Ne sme pa biti, da bi se zaradi načrta med seboj borili. Škodljivost takšne borbe smo pri boju za železnico iz Kočevja dovolj spoznali.

Prav ima g. predsednik Jelačin, da nas anketiranje ne more zadovoljiti. To vprašanje se mora rešiti, ker je zadeva vseh Slovencev.

Prepričan je, da se more to vprašanje tudi sporazumno rešiti, zlasti še, ker je sedanja vlada pokazala dosti smisla za javna dela. Tudi g. ban se je odločno postavil na našo stran, pot do slovenskih ministrov pa nam je uglasena. Zato moremo z zdravim optimizmom gledati na rešitev tega vprašanja.

Ravnatelj dr. Žižek

Ljubljansko kolodvorsko vprašanje je tudi vprašanje tujskega prometa. V Evropi so menda samo tri mesta, v katerih bi lahko vlaki peljali v sredino mesta.

Projekt železniške direkcije še ni znan, zato se naj objavi.

Izreka se za poglobitev proge, ki je edina estetična, kar ni za tujski promet vseeno. Tudi mir se s poglobitvijo poveča. Dobro

je, da se more načrt inž. Dimnika izvesti tudi v etapah, ker se s tem olajšuje rešitev in preprečujejo trenja. Če se prenesejo kurilnice in položijo čez Tyrševo cesto še 3. tir, potem se sme to zgoditi le v okviru načrta inž. Dimnika.

V celoti se pridružuje načrtu inž. Dimnika. Opozarja pa, da postaja za Ljubljano tudi vprašanje avtobusnega kolodvora vedno bolj aktualno.

Direktor inž. Prelovšek

V resnici treba gledati na to, da se anketiranje ne neha na mrtvi točki.

Poudarja, da so po vestni proučitvi načrta inž. Dimnika padli pomisleki. Ta načrt najbolj korenito rešuje problem križanja cestnega in železniškega prometa. Vse ceste vodijo na sever, a vse se zalete v kolodvor kot v nepremagljivo bariero.

Posebno je gledati na to, da se ne spravi to vprašanje na stranski tir. Ta pažnja je tem bolj r-

trebna, ker se sliši, da bi nekatere gospodje radi vso stvar zavlekli. Tudi sedanje preuredbe na kolodvoru, ki so le bolj na oči narejene, kličejo k pozornosti.

Praktična skušnja uči, da ni pričakovati, da bi v Beogradu začeli vso zadevo proučevati, dokler nimajo v rokah podrobnih proračunov in čisto izdelanega proračuna. Zato je potrebno, da ljubljanska direkcija takoj začne proučevati Dimnikov načrt, ker ni mogoče prej začeti s podrobnimi načrtom.

Univ. prof. dr. Král

V imenu kolegov s tehnične fakultete mora poudariti, da inž. Dimnikov načrt s tehnične in znanstvene strani popolnoma zadovoljuje.

Ljubljana je važno križišče dveh mednarodnih železniških prog Trst—Dunaj in Pariz—Carigrad, je poleg tega križišče važnih cest in še treh radialnih pokrajinskih cest.

Ves ta koncentrični cestni promet pa gre po Tyrševi in Gospodarski cesti, da vprašanje ni več le akutno, temveč da že naravnost gori!

Če bi se zvišala železniška proga nad cestni nivo, bi se zaprl ves pogled na divni planinski svet. Preostaja kot rešitev edinole poglobitev proge, kakor jo predlaga inž. Dimnik. Izjavlja se zato tudi absolutno za ta poglobitveni načrt.

Tudi finančni problem se more rešiti. Naj bi se že enkrat odpravil tudi separatizem v centralni upravi, da ne bi bil vsak oddelek

že čisto separirana edinica, temveč da bi se usedli skupno za zeleno mizo in proučili vse vprašanje. Potem se bodo našla tudi potrebna sredstva.

Sledila je še kratka debata glede finansiranja načrta ter se je pri tem poudarilo, da je treba ljubljansko kolodvorsko vprašanje rešiti tako, kakor so bila rešena druga takšna vprašanja. Če se je našlo 200 milijonov za skopljanski, 200 za sarajevski kolodvor, se mora najti tudi 100 milijonov za ljubljanskega. Zlasti so bila glasno sprejeta izvajanja predsednika Jelačina in načelnika Skaberneta.

Sklenjeno je bilo še, da se pošlje posebna deputacija v Beograd, nakar se je po nekaterih pojasnilih predsednika Hrovata prečitala resolucija, ki je bila soglasno in z odobravanjem sprejeta.

Nato je predsednik Hrovat zaključil anketo.

Resolucija

Zastopniki mesta, banovine, gospodarskih, stanovskih in kulturnih organizacij, državni in privatni funkcionarji, ki so prisostvovali anketi glede ureditve ljubljanskega kolodvora,

ugotavljajo,

da je vprašanje prilagoditve 90 let starega ljubljanskega kolodvora postalo potrebno nujne rešitve.

Zato pozdravljajo hvalevredno iniciativo železniške uprave, ki je pred kratkim že pričela z modernizacijskimi deli na ljubljanskem glavnem kolodvoru.

Ljubljanski železniški problem pa ne obstoji samo v odpravi prometnih težkoč na postaji sami, temveč zahteva tudi nujno rešitev cestnih križišč z železnico, tanglira nadalje ugoden razvoj ljubljanskega naselja v urbanističnem smislu in se tiče zahteve po izboljšanju današnje stanja v higienskem oziru. Idealna in trajna rešitev ljubljanskega železniškega problema bo dosežena le tedaj, če bodo pri rešitvi sodelovali vsi prizadeti faktorji, in to so poleg zastopnikov železniške uprave še zastopniki državnih, banovinskih in mestnih interesov. Ni dovoljno, če bi izvršili pač ukrepe v zaščito železnice, ne bi pa vzporedno upoštevali tudi prometnih težkoč za lokalni in tranzitni cestni promet, razvojne možnosti mesta in izboljšanje higienskih razmer. Samo povečanje kolodvorskega poslopja, namestitev medtirnih peronov in posebno koncentracija kurilnic na Gorenjskem kolodvoru, bi bila nezadostna, bi poslabšala današnje

cestne težkoče za promet in bi skrajno neugodno vplivala na ozračje precejšnjega dela mestnega naselja.

Izmed mnogih idejnih projektov za rešitev ljubljanskega prometnega centra se v vseh ozirih najbolj približuje popolnosti tako imenovani poglobitveni načrt. S sorazmerno najmanjšimi gradbenimi stroški, z možnostjo izvajanja v etapah, bi pri ohranitvi današnje idealne lege kolodvora odstranili na mah vse železniške in cestne prometne neprijetnosti, kakor tudi higienske nedostatke.

Udeleženci ankete zato soglašajo v sklepih:

1. Železniška uprava naj nujno preštudira ter izdela poglobitveni načrt ter proračun z uvaževanjem potreb države, banovine in mesta.

2. Železniška uprava naj takoj usmeri vsa dela, ki se izvajajo na ljubljanskem kolodvoru v obsegu že odobrenega kredita tako, da ne bodo v nasprotju s poglobitvenim projektom. Po nujno potrebni preureditvi kolodvorskega poslopja naj predvsem premesti kurilnice in ranžiranje iz mestnega osrčja v smeri proti Zalogu in nato naj uredi medtirne perone, dostopne z mostički. Postopoma, po določenem programu naj končno železniška uprava izvede vso modernizacijo kolodvora po poglobitvenem načrtu.

Vsak trgovec mora biti naročnik „Trgovskega lista“

Obiskovalcem VI. Mariborskega tedna

Kakor smo že ponovno poročali, bo VI. Mariborski teden od 31. julija do 8. avgusta. Na prireditvi bo poleg mnogih kongresov, kulturnih in sportnih atrakcij tudi mnogo zanimivih in zelo poučnih razstav. Vse razstavljaljoče opozarjamo, da se lahko poslužijo ugodnosti polovične prevoznine svojih razstavnih predmetov, sklicujoč se na odlok generalne direkcije drž. žel. št. 36.149/36 z dne 4. IV. 1936, ki je v skladu z odredbo tarife za prevoz robe. Poleg tega imajo vsi obiskovalci VI. Mariborskega tedna 50odstotni popust na drž. železnicah ob času od 29. julija do 10. avgusta na podlagi rumene železniške legitimacije K-13 za 2 dinarja. Ves čas Mariborskega tedna bo posloval poseben stanovanjski urad, ki že sprejema prijave vseh prostih stanovanj v Mariboru.

Revizija trgovinske pogodbe s Francijo

Sredi avgusta se začne v Parizu pogajanja med Francijo in Jugoslavijo za revizijo pogodbe, sklenjene 8. decembra 1936. Tedaj so bili podpisani sporazumi o trgovini, plačilnem prometu in preferenčnih carinah za našo korožo.

Revizijo teh sporazumov zahtevamo mi in Francozi. Klirinški sistem naj bi se revidiral zlasti v tem smislu, da bi postal bolj elastičen. Ni izključeno, da se bodo uvedli klirinški čeki.

Z druge strani se poroča, da je verjetno, da se bo pri tej priliki uvedla kontrola uvoza. Francija bi bila v tem primeru prva klirinška dežela, za katero bi veljala kontrola uvoza.

Reorganizacija trgovinskega ministrstva

V ministrstvu za trgovino in industrijo se pripravlja uredba o reorganizaciji tega ministrstva. Sedanji občni trgovinski oddelek bi se opustil, mesto njega pa ustanovila dva nova oddelka, in sicer oddelek za notranjo in oddelek za zunanjo trgovino. Nadejamo se, da ta reorganizacija ne bo pomenila samo povečanje števila uradnikov, temveč omogočila večjo ekspeditivnost ministrstva.

Potrdilo o izvoru blaga za poštne pakete v Francijo

Francoska poštna uprava je po mednarodnem poštnem uradu v Bernu sporočila, da morajo pošiljalci poštinih paketov v Francijo priložiti potrdilo o izvoru blaga na spremni list ali na carinsko deklaracijo, ne ga pa dajati v paket, kakor se je to delalo dosedaj. Na spremni list ali na carinsko deklaracijo je treba zapisati, da je potrdilo o izvoru blaga pritrjeno.

Velesojem v Bariju (Italija)

Trgovinski muzej v Beogradu obvešča, da se bo naša država udeležila tudi letos velesoja v Bariju (Italija), ki bo od 4. do 21. septembra t. l. Za velesojem pridejo v poštev predvsem naslednji proizvodi: les vseh vrst, fižol, koruza, jajca, suhe slive, mesni izdelki, zdravilna zelišča itd. Razstavljalci dobijo prostore za razstavo brezplačno na razpolago; morajo se pa prijaviti najkasneje do 25. t. m. pri Trgovinskem muzeju ministrstva za trgovino in industrijo v Beogradu, Miloša Velikog št. 29. Vzorci se morajo poslati muzeju najkasneje do 7. avgusta t. l.

Beograjska občina izdeluje načrt o svojih javnih delih

V beograjski občini se izdeluje načrt o javnih delih na ozemlju Beograda in Zemunu. Načrt naj bi obsegal vsa najbolj nujna javna

del. Predvsem naj bi se preuredil vodovod, ki daje danes že premalo vode. Nadalje naj bi se zgradila razna poslopja za mestne ustanove in urade, ter zboljšal promet med Beogradom in Zemunom. Vsa vodstva mestnih občinskih oddelkov so morala predložiti, koliko bi potrebovala denarja za najbolj

nujna dela. Po teh predlogih bi potrebovala beograjska občina skupno 370 milijonov din. Sedaj bo vse te predloge ter načrt o javnih delih pregledal mestni finančni odbor. Občina namerava za izvršitev teh del še letos najeti posojilo 100 milijonov din. Za to posojilo so že v sedanjem občinskem

proračunu predvideni izdatki za obresti in anuiteto. Pričakovati je, da bo mogla občina to posojilo tudi z lahkoto dobiti, ker so se občinske finance Beograda v zadnjih dveh letih zelo popravile. Finančna situacija Beograda po vojni še nikdar ni bila tako dobra kakor sedaj.

Zakaj ne moremo biti za novi zadružni zakon

Govor poslanca Ivana Mohoriča

Zakon, ki je sedaj pred nami, bi moral biti sestavni del zakona, ki smo ga letos sprejeli, to je trgovinskega zakona. Kajti po svoji materiji spada tja, ker on ureja strukturo neke posebne oblike gospodarskega delovanja, ki ni niti delniška niti družba z o. z., niti družbena ali samostojna firma ali javni družbenik, temveč neki poseben način pridobivanja na zadružni podlagi. Zato je tudi popolnoma pravilno in logično, če je všla v zakon določba, da postane s protokolacijo gospodarska zadruga, ki se bavi samo s pridobivanjem, trgovec v smislu trgovinskega zakona.

Velik dogodek je, da je končno prišlo do izenačenja in do unifikacije zadružne zakonodaje v naši državi, ker dosedaj se nismo razumeli, kadar smo govorili o zadruzi. Srbijanci so razumeli pod zadruzo nekaj čisto drugega kakor prebivalci iz dravske ali savske banovine ali iz Vojvodine, ker smo živeli pod različnimi zakonodajami, se razvijali pod vplivom raznih ideologij in raznih načinov gospodarskega združevanja. Zadružništvo v naši državi, v naših pavperiziranih razmerah, v državi, ki šele začenja iz lastne sile zbirati in ustvarjati narodni kapital, ima posebno vlogo. Veliko vlogo pa je igralo zlasti v zapadnem delu naše države, v Sloveniji. Njegova vloga v vsej naši državi zlasti glede kredita še dolgo ni izpolnjena.

Kreditno zadružništvo, če se pravilno vodi, če bo res imelo zakonito podlago, se more izgraditi v veliko in imponantno stavbo, ki bi bila močan činitelj za dvig vseh panog in vseh vrst naše gospodarske delavnosti. Zadružništvo v Sloveniji, ki mi je najbolj znano, je bilo pred vojno najmočnejši faktor, s katerim smo se mogli oprostiti odvisnosti od tujega kapitala ter razviti svojo delavnost in organizirati domač kreditni sistem, kateremu se je posrečilo, da je zbral iz najbolj drobnih vrst ljudstva okoli dve milijardi din hranilnih vlog, kar je za tako stisnjene razmere in za tako majhne dohodke, ki jih imajo v teh vrstah, pač izredno velik faktor.

Ne mogel bi se strinjati z mojim predgovornikom, ki vidi bodočnost v zadružništvu samo pod pogojem, da se podpira od zgoraj. Nasprotno trdim jaz, da je samo ono zadružništvo zdravo in solidno, ki nastaja iz stvarne potrebe in ki se samo ustvarja na terenu ter napreduje z razvojem razmer, ne pa ono, ki se subvencionira od zgoraj, ki je dejansko največkrat samo improvizirano, da se izkorišča razne ugodnosti, ki so bile dovoljene v raznih zakonih. V to svrhu so se ustanovile zadruge, ker so se mogle dane ugodnosti izkoristiti samo v obliki zadrug. Zato je prišlo zlasti po vojni do brezštevilnih improvizacij zadrug enodnevnic, ko je bil pa ta privilegij izkoriščen, so te tudi prenehale, ker niso imele nobene resnične opore v inrodu.

Posebno velikega pomena je kreditno zadružništvo, ki bi se moralo razviti v vsej državi. Za to kreditno zadružništvo bi bilo potrebno, da bi se določili posebni varnostni predpisi, kajti ne smemo pozabiti, da je okoli 50% vseh zadrug za-

prosilo od kmetijskega ministra zaščito in odlog plačil, sanacijo ali likvidacijo, da se nahajajo v ne likvidnosti, ker ne morejo zadostiti svojim obvezam.

Temu momentu je treba posvetiti posebno pažnjo. V tem zakonskem načrtu pa ne vidim niti ene kavele, ki bi dajala to jamstvo, da v bodoče ne bodo nenadoma nastali zopet takšni primeri, da pridejo zadruge v te težke razmere, da morajo zahtevati sanacijo.

Gospodje! Isti kmetijski minister je v tem enem letu izdal dve uredbi o sanaciji zadružnih central ter moral zahtevati pomoč državne blagajne, ker bi sicer nastala velika škoda za širše kroge zadružnikov, in tudi onih, ki pripadajo tudi drugim vrstam.

Mislím, da bi se morala z novim zakonom takšna možnost in nastajanje takšnih razmer prepričati s tem, da bi se vnesle v zakon potrebne sankcije. Žal pa tudi pri najbolj skrbnem pregledu zakonskega načrta ne morem najti teh sankcij v zakonskem načrtu.

Zlasti pa ni nič predvideno proti tej najbolj nevarni in najbolj usodni napaki, da se ustanavljajo kreditne zadruge iz političnih razlogov. Tako se n. pr. v eni vasi ustanovijo dve ali tri kreditne zadruge, dve ali tri mlekarske zadruge, čeprav ni za racionalno in uspešno delo niti zadosti možnosti, da se ustanovi več ko ena zadruga. Na ta način mora nastati neodvnljiva pasivnost in neugodnosti nastajajo za zadružnike. Zadruga je danes zelo važen faktor kot nosilka kredita. Krediti zadružništva pa so v krizi. Za izhod iz te krize so bile izdane posebne uredbe, toda te uredbe niso nobena prava pomoč. Zato bi bilo v ta organski zakon vnesti določbe, na podlagi katerih bi se moglo preprečiti ponavljanje takšnih težkoč, v katerih se zadruge nahajajo danes. Moram žal konstatirati, da se je to opustilo.

Gospodje! Zadruge se danes na debelo spuščajo v trgovske posle. Trgovski posli pa so tvegani in

tega se morajo zavedati tudi zadruge. Zadruga s svojimi prvotnimi idejami vzajemnosti in s svojo socialno idejo ne sme in ji tudi ni treba, da bi prešla na čisto trgovsko špekulativne posle. Prehod na te špekulativne posle mora imeti zanj velike in škodljive posledice. Imamo veliko število blagovnih zadrug, ki kljub vsem ugodnostim, ki jih uživajo, končujejo s pasivnostjo. Ko nastopi pasivnost, pa apelirajo na kr. vlado, da jim nabavi sredstva, da se pokrije ta deficit, da se zadružništvo reši in sanira. Niti v tem pogledu nisem mogel najti v predloženem zakonskem načrtu zadostne kavele, da se bodo v bodoče takšni špekulativni posli izločili, ker ti tudi niso združljivi z zadružno mislijo ter z zadružnim poslom in se zato tudi ne bi smeli dovoljevati. Če pa zadruge gredo med trgovce, in danes to nabavljalne zadruge v resnici delajo, saj so v nekih krajih osvojile že več ko polovico vsega prometa, potem pa se naj tudi izravna s trgovci in naj ne bodo proti njim v nobenem oziru favorizirane.

Gospodje! Določba, da morajo zadruge poslovati samo s člani, ne zadostuje. Ta določba je pomanjkljiva. Sami vidite, da je tu vsaka kontrola nemogoča in popolnoma neučinkovita, ker se more vselej najti zadružnik, ki vzame blago za nezadružnika ter s tem izigra določbe zakona. Moram zato konstatirati, da v zakonskem načrtu ni predvideno, da se prepreči ustanavljanje blagovnih zadrug na ozemlju, kjer ni za takšno zadruzo niti dejanske potrebe niti dovolj možnosti za uspešno delo in razvoj.

In ker zadruge tudi niso depolitizirane, temveč služijo v največji meri politični borbi ter špekulaciji, bodo nastali tudi v bodoče polomi, ki smo jih dosedaj že doživljali in katerih priče smo bili.

Z ozirom na vse te pomanjkljivosti, ki sem jih konstatiral, moram žal izjaviti, da ne morem glasovati za ta zakon.

Italijansko-jugoslovanska trgovina se ne more prav razviti Nemški glas o vzrokih tega zastoja

»Berliner Tagblatt« je objavil članek iz Zagreba o rezultatih prvega sestanka italijansko-jugoslovanskega gospodarskega odbora. Člankar pravi, da se trgovina med Jugoslavijo in Italijo nikakor ne more hitro razviti, ker je treba več časa za izpremembo dosedanje politične in gospodarske smeri, ki je vladala v obeh državah. Italija je uvozila v prvih petih mesecih letošnjega leta iz Avstrije 214.000 ton lesa, iz Jugoslavije pa samo 55.500 ton. Avstrijska lesna industrija se je že popolnoma prilagodila italijanskemu trgu, dočim danes jugoslovanska predvsem upošteva želje nemških in angleških kupcev. Govori se nadalje, da se Italijani zelo zanimajo za jugoslovansko železno rudo. Jugoslavija pa bi to rudo raje izvažala v države s svobodnimi devizami. Nadaljnji vzrok, da se trgovina med obema državama ne more prav razviti, je tudi to, ker se jugo-

slovanska tekstilna industrija vedno bolj razvija ter zato uvoz italijanskega tekstilnega blaga v Jugoslavijo stalno pada.

Jugoslavija ne more sprejemati več velikih količin italijanskega blaga in zato je obseg trgovine med obema državama nazadoval.



novi naslov:

Sv. Petra c. 4

TELEFON 25-57

Politične vesti

Romunski kralj Karol je sprejel v polurni avdienci angleškega zunanjega ministra Edena, nato pa ministrskega predsednika Chamberlaina.

Vlada dr. Hodže je obnovljena ter je že prisegla. Vlada je prav tako sestavljena ko prva vlada dr. Hodže, le da ni več finančni minister dr. Kalfus, temveč je prevzel začasno vodstvo finančnega ministrstva prosvetni minister doktor Franke.

Italijanski veleposlanik Grandi je ponovno obiskal Edena ter imel z njim daljše razgovore. Kakor se poroča, je predložil Edenu nov načrt za rešitev politike nevmešavanja. V glavnem gre menda za to, da bi se gen. Franco priznal kot vojskujoča se sila. Z istim namenom je obiskal tudi pariški italijanski veleposlanik francoskega zunanjega ministra.

Pariški listi poudarjajo, da namen Italije ni bil dosežen. Anglija in Francija ne bosta priznale prej gen. Franca kot vojskujočo se silo, dokler se ne umaknejo iz Španije vsi tuji prostovoljci. Na tem London in Pariz odločno vztrajata. V Angliji so mnogi prepričani, da bo Italija pristala na odpoklic prostovoljcev.

Italijanski listi objavljajo na vidnem mestu, da bo uradna italijanska agencija »Stefani« s 1. avgustom zopet začela redno poročati iz Anglije. S tem je znani konflikt v maju likvidiran in italijanski novinarji se bodo zopet vrnili v London.

Na seji francoske vlade je bil sprejet predlog vojnega ministra Daladiera, da se zviša kredit za oboroževanje od 6 na 11 milijard. Finančni minister se je sicer temu upiral, a je vlada sprejela predlog vojnega ministra.

Hitler je sprejel na svojem domu v Obersalzbergu novega ruskega veleposlanika Jurenjeva. V svojem nastopnem govoru je dejal Jurenjev, da bo posvetil vso svojo skrb vzdrževanju normalnih stikov med Nemčijo in Rusijo. Hitler je odgovoril, da jemlje to izjavo z zadovoljstvom na znanje, ker je prepričan, da so takšni odnosi potrebni tako Nemčiji ko Rusiji.

Iz Madrida poročajo, da je velika Francova ofenziva pred Madridom po tridnevnem trajanju popolnoma propadla. Francova vojska ima ba-je silno velike izgube. Francovo poročilo pa nasprotno trdi, da je bila ofenziva uspešna. O večjih bojih poročajo tudi z aragonske fronte.

Veliko pozornost je vzbudil sestanek med generalom Francom in voditeljem katolikov Gil Roblesom, ki je prišel v Salamanca iz Portugalske. Nekateri so mnenja, da se pričinja v Francovi Španiji nova doba, ko se bodo morali pri rešitvi nove Španije umakniti oficirji politikom.

V London pride v kratkem voditelj španskih katolikov Gil Robles, da se začne pogajati z Anglijo. Obenem bo sporočil angleški vladi, da se bo sestavila civilna vlada španskih nacionalistov.

Pred Madridom so napravili republikanci uspešen protisunek proti Frankovi ofenzivi ter zavzeli važne strateške točke. Tudi njih plen je precejšen.

Kitajske in japonske pokrajinske oblasti so sklenile začasno premirje ter so se nato kitajske čete umaknile Istočasno se pogajajo tudi kitajski in japonski diplomati, kako bi mirno poravnali spor. Ta pogajanja pa so bila pretrgana. Japonci izjavljajo, da zaradi tega ni treba misliti, da se ne bi mogla v kratkem zopet obnoviti.

Sklenitev premirja tolmačijo nekateri kot dokaz, da je bil japonski nastop tako močan, da so Kitajci spoznali, da bi bil odpor proti njim nemogoč. Peking je namreč od japonskih čet čisto obkoljen. Drugi pa tolmačijo kitajsko popustljivost samo kot posledico kitajske zavlačevalne taktike, ker si hoče Kitajska pridobiti na času, da se za vojno bolj pripravi.

Na severnem Kitajskem je nastalo popolno pomirjenje, ker se je tudi japonska vojska umaknila. V ta mir pa nihče dosti ne veruje. Japonski letalci, ki neprestano krožijo nad kitajskim ozemljem, pripovedujejo, da odhajajo neprestano novi vlaki s kitajskimi vojniki na sever. Nekateri japonski listi pravijo, da je umik kitajskih čet samo taktičen manevar, da pridobijo Kitajci na času.

Kitajski poslanik v Londonu je obiskal ministra Edena ter ga v imenu svoje vlade prosil za posredovanje Anglije v kitajsko-japonskem sporu. Nato je obiskal Edena tudi japonski poslanik.

Denarstvo

Kdaj se plača 10% davek od dividende

Centrala industrijskih korporacij sporoča naslednje:

Iz industrijskih krogov nam prihajajo vesti, da smatrajo nekateri organi davčnih oblasti, da morajo plačati 10 odstotni davek na dividende tudi naslednji prejemki: 1. tantieme članov upravnega sveta in nadzornega odbora, za katere je že treba plačati 10% takso, 2. dnevnice za seje in dežurstva članov upravnega sveta in nadzornega odbora, 3. Izdatki za polne stroške članov upravnega sveta, 4. Plača direktorja, ki je obenem član upravnega sveta. Vsi ti prejemki ne plačajo 10% davka od dividende. Če bi se dogodilo, da bi neke davčne uprave hotele tudi od teh prejemkov plačati 10% davka, svetujemo, da pošlje dotično podjetje na finančno ministrstvo prošnjo, v kateri naj navede ime dotične davčne uprave ter zahteva, da ministrstvo tej davčni upravi pojasni, da se za navedene prejemke ne plačuje 10% davek na dividende. Na prošnjo Centrale industrijskih korporacij, da bi izdalo ministrstvo takšno splošno pojasnilo, je ministrstvo odgovorilo, da je to nepotrebno, ker da so predpisi v tem vprašanju dovolj jasni ter da zato generalnega pojasnila ni treba, temveč le v konkretnem primeru.

Sodelovanje francoskega in angleškega kapitala v Jugoslaviji

Novoustanovljena angleška družba »Beshina Gold Mines Limited« v Londonu, ki ima 200.000 funtov ustanovnega kapitala, je sklenila dve pogodbi s francosko družbo »Mines de Bor« ter tri pogodbe z družbo »Mines de Zletovo«. Vse pogodbe se nanašajo na skupno izkoriščanje zlata v okolici Zletova, kjer so bile odkrite zelo bogate zlatonosne žile. Intenzivna eksploatacija teh ležišč se bo začela že letos.

Angleška družba »Beshina Gold Mines Ltd« je zakupila v Jugoslaviji še nekatera druga zlata ležišča ter namerava razviti v Jugoslaviji zelo veliko delavnost.

Razvoj bančništva v Albaniji

Bančništvo Albanije je doživelo razne peripetije, v katerih smo bili udeleženi tudi mi. Tako je pred leti delovala v Albaniji Srbsko-albanska banka. Tu je bila tudi podružnica Grške banke, najmočnejše banke na Balkanu. Obe banki pa sta bili kasneje zaradi nove Albanske narodne banke zrtvovali. Prvotno bi morali tudi mi biti udeleženi v tej banki, a je kasneje

Italija vse druge izrinila ter je postala Italija edini in odločujoči činitelj v albanskem denarstvu. V spominu je še, da je ustanovila pred nedolгим časom svojo podružnico v Tirani beograjska Izvozna banka, da bi se s tem pospešila zunanja trgovina med Albanijo in Jugoslavijo. Sedaj se pripravljajo še ustanovitve drugih bank. Tako je bila nedavno ustanovljena Privilegirana agrarna banka v Tirani. Svojo podružnico namerava otvoriti v Albaniji tudi Banco di Napoli. Med Albanci sa-

mimi pa se je začelo gibanje, da se ustanovi prava albanska banka. Če bi se še ta namera izvedla, potem bi imela Albanija pet bank.

Za guvernerja Francoske banke je imenovan sedanji podguverner banke Pei Pierre Fournier.

Bolgarsko notranje posojilo v višini 200 milijonov levov za gradnjo novih cest je bilo podpisano v celoti takoj prvi dan.

Državni dolgovci Združenih držav Sev. Amerike neprestano rastejo. L. 1936 so znašali šele 36.6 milijarde dolarjev, sedaj pa znašajo že blizu 40 milijard dolarjev.

Ant. Coklin:

Podeželski konsumenti nezadovoljni z dosedanjim delitvijo soli

Svoje dni pred svetovno vojno je bil v krajih na Gorenjskem velik manever. V nekem mestu je bilo dodeljeno v prehrano menda 22 oficirjev gostilničarju, pravi gorenjski trdi buči. Ko so se prvi dan zbrali gospodje okoli miz ter pričakovali dobrot iz kuhinje, se je pojavil gostilničar in je vsakega oficirja posebej vprašal, kako vkuho želi v juhi. Seveda si je vsak od gospodov želel svojo najljubšo jed. Ko je gostilničar zvedel za želje vseh oficirjev, se jim je lepo priklonil rekoč: »Hvala vam gospodje za ljubeznivo izražene želje, jedli boste pa vsi riževo juho, ker druge niti skuhati nismo.«

Skoraj do pičice je podobna temu gostilničarju naša monopolna uprava, kar se oddaje soli tiče. Na vseh cenikih je predpisana cena kreške in morske soli in vsi vemo, da imamo morske solarne in lake, ki proizvajajo kreško sol, pa vendar konsumenti v nekaterih krajih ne morejo dobiti morske soli, ako si te zaželi, v drugih krajih pa so konsumenti obsojeni na to, da konsumirajo samo morsko sol, dasiravno jim kreška bolj ugaia. Vse prošnje in intervencije pri monopolni upravi v tem vprašanju so bile dosedaj brezuspešne. Ako se prosi za kreško sol, ne more monopolna uprava ustreči iz razloga, ker imamo tri morske solarne in eno samo, ki proizvaja kreško sol. V nasprotnem primeru pa, ako se želi morska sol namesto kreške soli, je pa pripravljen izgovor, da je pač za dotični kraj predpisana dobava samo kreške soli. Prvi izgovor je sicer še nekako upravičen, drugi pa je naravnost neroden, ako upoštevamo, da se uprava v prvem izgovoru sklicuje na to, da ji kreške soli primanjkuje. S tem, da bi v kraje, kjer uporabljajo dosedaj le kreško sol, pa si vendar tudi morske soli želijo, poslala uprava potrebno množino morske soli, bi ji vendar preostala enaka množina kreške soli, katero bi dirigirala v kraje, kjer kreške soli primanjkuje. To bi bil vendar tako enostaven postopek, da si enostavnostega ne moremo niti misliti. Prav nič bi

ne škodovalo, ako bi poslovanje monopolne uprave, kar se tiče razdeljevanja soli, postalo nekoliko elastičnejše in ne bi bilo tako strahovito okorno. Ker imamo pri upravi gotovo visoko naobražene uradnike, bi preureditev dosedanjega poslovanja gotovo ne nalezela na nepremagljive težkoče. Samo nekoliko dobre volje bi bilo treba in konsumenti bi dobili tudi od državne monopolne uprave za svoj denar to, kar si upravičeno želijo.

Bog ne daj, da bi dobili kakšni birokrati v svoje roke monopol oddaje moških oblek. Ako bi se tudi v tem primeru poslužili svojih vzvišenih principov pri opravljanju trgovskih poslov, bi se lahko pripetilo, da bi ene pokrajine prejemale vedno le suknjice, druge pa vedno samo hlače. V Sloveniji bi se v tem primeru dobavljali morda res samo telovniki s prav majhnimi žepki.

Med tem je prišla v Slovenijo znatna količina kreške soli, da te več ne manjka. Ker pa je še vedno zelo mogoče, da se bo to neverjetno pomanjkanje kreške soli znova pojavilo, objavljamo ta članek že kot nekako aro, da ne bomo več deležni te slabe razdelitve soli.

Ali je to nelojalna konkurenca?

Pod tem naslovom je »Julor« v svoji nedeljski številki od 18. t. m. prineslo daljši članek. Tudi naše čitatelje bo gotovo zanimal ta dopis in zato prinašamo v odlomkih nekaj zanimivih podatkov iz omenjenega dopisa:

Neka inozemska tvrdka je pričela z ovadbami radi nelojalne konkurence proti raznim domačim podjetjem z žitno kavo. Posebno se je vrgla na žitno kavo »Slast«, ker poleg kave prodaja tudi šalce in lončke. Naš dopisnik se je o tej zadevi informiral pri raznih trgovcih, ki kupujejo žitno kavo »Slast« z lončki pri tvrdki »Commerce« d. d. in je dobil sledeča pojasnila:

Tvrdka »Commerce« ne daje nagrad, temveč zaračunava žitno kavo posebej in lončke ter druge predmete posebe. Tudi konsumenti ne morejo smatrati lončke ali druge predmete kot nagrado, ker so cene teh lončkov različne od din 2'50 do 4'—. N. pr. Kava se prodaja sama za din 5'— lonček pa za 3'50 ali pa skupaj za din 8'50, torej ni govora o kaki prevari z nagradami. Pač pa je važno nekaj drugega. Žitna kava »Slast« je toliko cenejša, da si kupovalka nabavi za isto ceno, ki jo profitira med ceno kave »Slast« in konkurenčno ceno drugega izdelka še lonček ali skodelico povrh. Nizka cena istovrstne žitne kave »Slast« in ugodni pogoji, ki jih nudi tvrdka »Commerce« svojim odjemalcem, je tisti kamen spodlitke ovajajoče tvrdke.

Tvrdka »Commerce« je bila pri prvih instancah obsojena na razne globe. Upravno sodišče pa je te razsodbe razveljavilo z utemeljitvijo, da to ni nelojalna konkurenca, če se za vsak predmet označi cena ali če se skupaj prodaja v kalkulirano ceno. Ovajajoča tvrdka je radi te razsodbe upravnega sodišča šla dalje. Izposlovalo se je, da je ministrstvo za trgovino dalo poseben odlok, ki pa v bistvu ni nič drugega, kakor besedilo § 32. zakona o nelojalni konkurenci. Zato ta odredba trgovcev, ki stranki pojasnijo, da drugi predmeti, ki jih kupijo z žitno kavo »Slast« niso nagrade, nič ne tangira.

Zbog gornjega pojasnila smo popolnoma uverjeni, da družba Commerce d. d. v Ljubljani zelo lojalno in solidno nastopa s svojim blagom, ceno in pogoji. Na podlagi tega tvrdko vsem trgovcem lahko toplo priporočamo.

Nove knjige

Dr. Vladimir Murko: Davčne oprostitve in davčne olajšave

V založbi Blasnikove univerzitetne tiskarne je izšlo pomembno delo priv. docenta dr. Vladimira Murka o davčnih oprostitvah in olajšavah. Podrobneje izpregovirimo o delu prihodnjic. Za danes le opozarjamo na to, za vsakega davkoplačevalca zelo važno in koristno delo.

Na kratko naj še navedemo vsebino knjige. V prvem delu obravnava pisec naslednja vprašanja: Kaj so davčne oprostitve in davčne olajšave. Posamezne vrste oprostitev in olajšav pri neposrednih davkih. (Posebno važno za trgovce!) — Razne druge oprostitev in olajšave, subvencije. — Zakaj daje država ugodnosti? — Kako izvaja država gospodarsko politiko z davčnimi ugodnostmi? Industrijska in stanovanjska politika kot vir davčnih ugodnosti? — Itd. — V drugem ali praktičnem delu pa navaja avtor besedilo vseh zakonov in predpisov, ki dovoljujejo razne davčne ugodnosti in olajšave. Navedene so v resnici prav vse ugodnosti in avtor je podal celo pregled vseh mednarodnih pogodb, ki se tičejo davkov.

Vse vprašanje je torej res ob-

delano izčrpno, poleg tega pa jasno, da ve takoj vsak, pri čem da je.

Vse delo obsega nad 300 strani ter velja vezano v platno din 70'—, nevezano pa 60 din. Naroka se pri avtorju ali pa v knjigarlah.

Lepo opremljeno knjigo našega priznanega gospodarskega strokovnjaka prav toplo priporočamo.

Položaj na mednarodnih borzah se je zboljšal

Na svetovnem borznem trgu je bilo pretekli teden prijaznejše razpoloženje, da so se tečaji na večini borz uvrstili. V Parizu pa so tečaji nekoliko nazadovale. Gibanje tečajev je razvidno iz naslednje tabele:

Koncem 1927		26. 6.	10. 7.	17. 7.
London		73.2	73.6	74.7
Pariz		51.6	52.9	51.0
Berlin		47.4	48.3	49.2
Bruselj		59.1	60.3	60.1
Amsterdam		67.6	68.3	68.6
Praga		95.2	99.9	102.4
Dunaj		61.3	63.7	66.5
Milan		127.2	129.7	128.8
Curich		65.6	66.5	67.3
Stockholm		28.9	28.6	29.4
New York		107.7	114.2	115.4

Mednarodni borzni indeks se je v preteklem tednu dvignil od 73.3 na 73.9 ter je napredoval v zadnjih štirih tednih za skoraj 5 odstotkov.

Širite »Trgovski list«!

Češkoslovaški radio v službi trgovine, industrije in obrti

Sodelovanje z »Radio-journalom« in podružnicami

Vse strokovne oddaje spadajo organizatorično po sodelovanju z »Radio-journalom« v oddelek za predavanje. Družba nudi določen čas, katerega izpolnijo strokovne oddaje same, vendar pa kontrolira ta program, da strokovna oddaja ne prekorači določenega okvira t. j., da radijska služba za trgovino, obrt in industrijo upošteva v svojih relacijah interese svojih radijskih poslušalcev. Da se omogoči medsebojno sodelovanje z »Radio-journalom« in tudi z ostalimi strokovnimi oddajami, se je ustanovil pri radijski družbi v Pragi poseben kolegij, katerega člani so zastopniki radijske družbe, po dva zastopnika strokovnih oddaj, t. j.

onih za poljedelstvo, industrijo, trgovino in obrt, delavskega radija in zveze duševnih delavcev. Ta kolegij proučuje predvsem osnovna vprašanja kot n. pr. razdelitev programa, pritožbe o oddajah posameznih strok in konkretna programska vprašanja.

Radio za trgovino, obrt in industrijo je v zelo dobrem razmerju z radijsko družbo in vsemi njenimi podružnicami.

Razen tega obstajajo tesni odnosi z ostalimi strokovnimi oddajami, posebno z ono za poljedelstvo in delavce. Vzajemno se zamenjujejo publikacije in se odstopajo predavanja, ki so izdelana za določeno stroko. Zastopniki teh strokovnih g up so zastopani pri programskih posvetovanjih in se potrudi, da izravnavajo različne

ostrine, ki morejo nastati med posameznimi stanovi. Končno so vabljeni zastopniki strokovne oddaje za trgovino, obrt in industrijo, da redno sodelujejo v posvetovalnem kolegiju za programska vprašanja pri »Radio-journalu«, ki ima letno štiri seje in izdeluje program vseh posameznih radijskih sekcij, t. j. za glasbo, literaturo, predavanje in poročevalno službo.

Propaganda

Ob ustanovitvi strokovne oddaje za trgovino, obrt in industrijo se je v dnevnih časopisih posebno poudarjal njen pomen za strokovne kroge in javnost, posebno zato, ker je ta radijska služba često prinesla pomembna poročila iz gospodarstva. Kljub temu pa v začetku ni našla ta oddaja pri posameznih krogih zadostnega odmeva in šele sčasoma so odločujoči strokovni činitelji spoznali njen veliki pomen. Kuratorji za to oddajo je hotel

predvsem razširiti krog poslušalcev. Dnevni časopisi navadno sploh niso prinašali poročil o teh oddajah in le redke strokovne periodične publikacije so posvečale pozornost tej oddaji.

Ker se je krog poslušalcev vedno večal in tudi rasel pomen te oddaje z uvrstitvijo raznih aktualnih predavanj in poročil ter so bile te relacije zelo ugodno sprejete od poslušalcev, se je zato pričelo misliti na redno priobčevanje programa strokovne oddaje za trgovino, obrt in industrijo.

Že v letu 1934. so bila posvetovanja, na kakšen način bi se mogel javiti program najširšim plastem radio-poslušalcev. V ta namen so izdali 1. jan. 1935 posebno publikacijo z naslovom »Poročila radijske službe za trgovino, obrt in industrijo«, ki izhaja od tega časa redno dvakrat mesečno in se pošilja uredništvom vseh dnevnikov, nekaterim lokalnim časopisom in

kolikor je možno vsem strokovnim časopisom, posebno onim, ki obravnavajo trgovinska, industrijska in obrtna strokovna vprašanja. Število teh programov, ki se redno pošiljajo, je danes nad 300. Vsebinsko teh poročil tvori predvsem program strokovne oddaje za trgovino, obrt in industrijo in to od vseh češkoslovaških radio-oddajnih postaj za 14 dni naprej. Dalje vsebuje kratka poročila o posameznih ciklih predavanj, referatov: »dopisi poslušalcev«, razne novice s področja radija sploh, opozirala na posebno važne relacije, kakor tudi propagande radija v najširšem smislu besede.

Danes prinaša že približno tretjina vseh strokovnih časopisov vsebino teh poročil. Druga tretjina jih objavlja samo od časa do časa, medtem ko se pri nekaterih še ni osrečilo vzbuditi potrebnega zanimanja in služijo samo za informacijo uredništvom.

(Konec prihodnjic.)

O inseratu

Najbolji uspešen je časopisni inserat

II.

Ko je prvo časopisje vendarle začelo izhajati v več 100-izvodni nakladi, so pridobitni krogi, pa tudi oblasti, spoznali, da je v časopisu že velika publikacijska sila in da se ta sila da z največjimi koristimi eksploatirati v trgovinske namene. Začeli so priobčevati v časopisju razne razglase, opozorila in že oglaševati izredno reklamnega značaja. Odziv na te reklamne oglaševanje je bil prav znaten in gotovo tolik, da so pridobitni krogi spoznali, da spadajo vsi prejšnji reklamni predmeti in sredstva, kot n. pr. izveski staroveškega tipa, ki so viseli nad njihovimi lokali, v staro šaro.

Pa tudi časopisni konzorciji so spoznali, da jim more publikacijska sila, ako jo dajo interesentom na razpolago, donosati prav lepe dohodke, ki bodo omogočali še večjo pocenitev publikacij in jih tako napravili dostopne že širšim in manj imovitim slojem. Možje se niso zmotili. Spoznali so, da je reklama v časopisnem oglaševanju višek reklamnih sredstev in pridobitne moči. Zato so se časopisi kaj hitro polnili z oglaševanjem industrije, trgovine in obrtov. Časopisni založniki so kasirali velike vsote in so zato bili v stanu znižati naročnine publikacijam na minimum. Njihovo časopisje je zavzelo velik razmah, saj so publikacije našle mnogo hvaležnih odjemalcev oziroma čitateljev. Tako so že v manjših provincialnih mestih na deželi, pozneje po trgih in vaseh poznali liste, ob koncu 19. stoletja pa je bil časopis že v vsaki boljši hiši. Razume se, da je ta sila istočasno z razširjenjem časopisa vedno bolj rastla do današnje silne moči, ki jo ves kulturni svet imenuje sedmo veselilo.

Prav tako pa je rastla reklamna sila časopisnega oglaševanja, o katerem danes nihče več ne dvomi, da je najuspešnejše reklamno sredstvo.

Brez časopisnega oglaševanja kratkoma ni mogoče doseči prav nikakih trgovskih uspehov. Kdor bi se skušal uveljavljati na katerem koli področju trgovine ali industrije brez tega reklamnega sredstva, je že vnaprej izgubljen.

Javnost je kaj hitro spoznala veliki pomen časopisja za vsesplošni napredek, v krog naročnikov časopisja so začeli pristopati vsi, ki niso hoteli zaostati v izobrazbi, če so le mogli plačevati naročnine.

Moderne države kot Nemčija, Francija, Anglija, Švica in Italija ter Amerika so bile prve, katerih

časopisje je bilo vedno močno zasledeno z oglaševanjem reklamnega značaja. Časopisni oglaševanje je začel igrati odločilno vlogo v i. enjavi trgovskega blaga. Seznanjal je prebivalce raznih krajev po kulturnem svetu z blagom, ki jim je bilo dotlej nepoznano in ki se pridobiva ali producira v drugih deželah. Oglaševanje je bil tisti faktor, ki je začel propagirati produkte in blago daleč preko mej svoje lastne domovine, v kateri je bilo blago producirano oziroma pridelano. Časopisni oglaševanje je bil najodločilnejša moč vseh modernih trgovcev in industrialcev, jim sondiral teren po vsem kulturnem svetu, da so mogli svoje blago razpečevati daleč izven mej svoje lastne domovine. Vsi producenti so svoja prejšnja skromna reklamna sredstva pospravili v staro šaro in se začeli posluževati oglaševanja. Spoznali so hitro vrednost modernega reklamnega gibalca, ki pride redno pred čitateljevo oko, ki to reklamno sredstvo, namreč časopis, vprav željno pričakuje. Konsument, naročnik časopisa jemlje časopis z vedno največjim interesom v roke in je zato podana največja gotovost, da bo imel oglaševanje v časopisu popoln uspeh, saj ga bo čitatelj prebral, če bo zanimivo sestavljen. Poznamo mnogo še drugih bolj ali manj reklamnih sredstev, a uspešnosti časopisnega oglaševanja ni moglo še nobeno drugo sredstvo nadkraliti. Plakati, svetlobne reklame, filmska reklama, radio-reklama, vsa ta sredstva učinkujejo na konsumenta bolj ali manj vsiljivo, vendar jim ne moremo odrediti primerne uspešnosti in učinkovitosti.

Plakatno reklamo imenujejo reklamni strokovnjaki in vsi pridobitni krogi, ki morejo svoje produkte razpečevati le s pomočjo reklame, spominsko reklamo. Produkti, ki so bili že zadostno ponujeni kupujočemu občinstvu s časopisnimi oglaševanji, s katerimi se je občinstvu predložila vrednost in kakovost produktov, kako treba produkte uporabljati, bodo ostali kupujočemu občinstvu gotovo še bolj v spominu, ako bo producent izkoristil vsako priliko, da konsumentu priključuje v spomin znamko svojega produkta. Za to službo se je prav dobro obnesel plakat na prometnih krajih. Spominjam samo na plakate za »Jelen-milo«, »Elidat«, »Persile«, »Batac«, »Peko«, »Tungsram«, »Frankc«, »Tivar«, itd. S tem oglaševanjem je bilo občinstvo podrobno poučeno o prednosti teh mark, kako se blago uporablja itd.

Baš zaradi teh neprestanih priporočil s časopisnimi oglaševanji je bila dana plakatom tudi primerna uspešnost. Ves ogromen denar pa, ki je bil izdan za plakate in izvešnje, bi bil proč vržen, ako ne bi bil producent že prej temeljito v časopisih poučen o prednosti teh predmetov, ki jih plakati priporočajo.

Kdor bi se hotel pri reklamiranju svojih produktov omejiti zgolj na plakato, filmsko, svetlobno ali radio-reklamo, ta bi bil že naprej izgubljen in obsojen v to, da bo moral svoje delavnice zapreti, zlasti, ako se bavi z izdelovanjem produktov in blaga, ki se sploh ne more drugače razpečevati, kot z intenzivno časopisno reklamo. Radio reklama je pa sploh prav žalostno poglavje. Nedopustno in skrajno vsiljivost te reklame so nekatere moderne države že spoznale in jo kratkoma prepovedale. Pri nas pa je zaradi dohodkov v zvezi protestov mnogih naročnikov še goje. Ugotavljam pa, da se naše odlične tvrdke te reklame ne poslužujejo, ker pač ni posebno v skladu s trgovsko vljudnostjo in taktom. Radio naročnik plačuje naročnino in električni tok, nabavi si čisto prav drag aparat, plačuje popravilo aparature in drugo. Vsipliva reklama pa brez dovoljenja na nevljuden način udere v stanovanje radio-naročnika, izkoriščajoč pri tem aparat, njegov dragi tok, njegovo naročnino in kriči torej na stroške radio-naročnika po stanovanju, čisto prav bedasta ali pa ohlapna besedila. Prikrajša tako poslušalca na koncertnih užitkih. (Dalje prihodnjič.)

Tržna poročila

Živinska sejma v Ptuj

Na živinski sejem v Ptuj dne 20. t. m. je bilo prignanih 75 volov, 350 krav, 14 bikov, 29 juncev, 95 telic, 3 teleta, 131 konj, 12 žrebet, skupaj 709 glav živine. — Prodanih je bilo 33 volov, 188 krav, 8 bikov, 4 junci, 49 telic, 2 telet, 32 konj in 8 žrebet, skupaj 324 glav živine, od tega 7 konj v Avstrijo.

Cene so bile: voli 4—7 din, krave 2'75—4, biki 3'50—4'25, junci 3—4, telice 3'50—4'50, teleta 4'25 do 5— din, vse za kg žive teže. Konji so se prodajali po 500 do 5000 din za komad, žrebeta pa po 1200 do 2500 din.

Na svinjski sejem dne 21. t. m. je bilo prignanih 69 svinj, 91 prascev, skupaj 160 rilcev, prodalo pa se je le 34 ščetinarjev. — Cene so bile: Pri prascih od 6 do 12 tednov starih 60 do 120 za komad, pri pršutarjih 6 do 6'50 din, pri debelih svinjah 7, pri plemenskih svinjah pa 6 din, vse za kg žive teže.

VELETRGOVINA
kolonijalne in
špecerijske
robe

IVAN JELAČIN
Ljubljana
Zaloga sveže prazne kave, mletih dišav in rudninske vode.
Točna in solidna postrežba!
Zahtevajte cenik!

Doma in po svetu

Odposlanec Davidoviča, dr. Boža Marković je prišel v Zagreb ter imel daljši sestanek tudi z dr. Mačkom. Pri tej priliki mu je dr. Maček razložil, zakaj je sprejel predloge zemljoradnikov in zaradi katerih stvari je izrekel še svoje rezerve.

Ban dravske banovine dr. Natlačen je sklical zborniški svet kmetijske zbornice dravske banovine na prvo sejo, ki bo 26. julija ob 9. v mestni posvetovalnici v Ljubljani.

Razprava o konkordatu se nadaljuje z enako strastnostjo. Najbrže pa bo danes v petek zvečer zaključena, nakar bo glasovanje, za katero vlada že sedaj največje zanimanje.

Državna železarna v Varesu je nabavila 100.000 ton koksa, dočim je dosedaj znašala letna nabava koksa samo 35.000 ton.

Druga licitacija za nabavo kabla Beograd—Maribor bo 16. avgusta. Po pogojih prve licitacije bi se nabava plačala v 8 letih, dočim se bo plačala sedaj v gotovini in takoj.

Pod pokroviteljstvom nadškofa dr. Bauerja zboruje v Ljubljani kongres slovenske katoliške mladine. Na kongresu so zastopani tudi akademiki iz Poljske, Češke, slovaške in Ukrajine.

Za člana državnega sveta je imenovan dr. Rudolf Steinmetz-Sorodolski, načelnik trgovskega ministristva v pokoj.

Skupina švedskih izletnikov je bila te dni v Varaždinu ter nato odpotovala na jug Jugoslavije. Izlet je organiziralo švedsko turistično društvo Svea.

V Skoplju stakajo natakarij in gostilniško osebje. Natakarij zahtevajo 400 din plače, 10% od celotnega konsuma ter sklenitev kolektivne pogodbe. Za kuharice zahtevajo mesečno plačo od 700 do 1500 din. Dokler ne bodo te njih zahteve sprejete, se ne bodo vrnili na posel.

Reški industrialec Nikola Pfeffer je izvršil v Mariboru samomor. Prerezal si je vrat, nato pa skočil s četrtega nadstropja na cesto.

Nemčija in Italija bosta baže v najkrajšem času zahtevali, da se francosko-angleška kontrola v španskih vodah neha, ker da pomeni blokado proti gen. Francu. Če se to ne zgodi, bosta Italija in Nemčija na enak način uvedli blokado proti vladi v Valenciji.

Neville Chamberlain je izjavil na shodu v Middlesbroughu, da se bo gibal politika njegove vlade v isti smeri ko politika Baldwin. Kadar se ves svet oborožuje, ne more ostati Anglija neoborožena.

»Völkischer Beobachter« piše, da pripravljajo Japonska končni obracun s sovjetsko Rusijo in da nastopa proti Kitajski samo zato, da



bi dosegla s Kitajsko zvezo proti komunistični Rusiji. Žal pa nastopa Japonska proti Kitajcem na način, da se morajo ti vedno bolj približevati Rusiji in da raste na Kitajskem vedno bolj sovraštvo proti Japonski. Zato je skupna protikomunistična zveza vedno bolj nemogoča.

Irski parlament je znova izvolil za predsednika izvršnega odbora Irske De Valero, in sicer z 82 proti 52 glasovom.

Verska preganjanja v Nemčiji se nadaljujejo. Iz berlinske bolnišnice usmiljenih bratov je moralo oditi vse duhovniško osebje.

Lloyds register je povzidal zavarovalniške tarife za severno Kitajsko za pet odstotkov.

Zunanja trgovina

Indeks življenjskih potrebščin v Franciji je padel v l. 1935. na 77-8% (cene leta 1930 = 100%), v maju 1936 pa se je dvignil že na 80-3%, v novembru 1936 na 91-1%, v februarju 1937 na 96-5%, od takrat pa je znova močno narastel.

Italijanski zavod za industrijsko obnovo sporoča, da je bilo do 15. julija popolnoma podpisano italijansko notranje posojilo v višini 900 milijonov lir za industrijsko obnovo. Posojilo je podpisalo 30 tisoč ljudi. Rok za podpisovanje posojila je potekel šele 20. julija.

Kavarna »Slon« je z današnjim dnem prekinila obratovati. Ob tej priliki se prav iskreno zahvaljuje vsem p. n. gostom, ki so nas s svojimi cenj. obiskom počaščevali. Obenem se priporočamo za množične poset bodoče nove kavarne. — Uprava.

Radio Ljubljana

Nedelja, dne 25. jul. 8.00: Plošče — 9.00: Čas, vreme, poročila, spored — 9.15: Prenos cerkvene glasbe iz trnovske cerkve — 9.45: Verski govor (p. dr. Gvido Rant) — 10.00: Koncert oddelka godbe »Sloga« — 11.00: Plošče — 11.30: Otroška ura: Teta Marička kramlja in prepeva — 12.00: Koncert na harmoniki (g. Rudolf Pilihi) — 13.00: Čas, vreme, poročila, spored, obvestila — 13.15: Plošče po željah — 17.00: Kmet, gospodinja na vodila in poročila — 17.30: Prenos koncerta vojaške godbe iz restavracije Bellevue — 19.00: Čas, vreme, poročila, spored, obvestila — 19.30: Nac. ura: Trije veliki pesniki troimenih bratov: Djura Jakšič, Silvijs Kranjčević in France Prešeren — 19.50: Verdi: Aida, fantazija (plošče) — 20.00: Za zabavo in za ples: Trboveljski pevski jazz-kvartet, vmes plošče — 21.20: Cimermanov trio — 22.00: Čas, vreme, poročila, spored — 22.15: Orkestralni koncert (plošče).

Ponedeljek, dne 26. jul. 12.00: Priljubljeni napevi (plošče) — 12.45: Vreme, poročila — 13.00: Čas, spored, obvestila — 13.15: Glasbene slike (plošče) — 14.00: Vreme, borza — 19.00: Čas, vreme, poročila, spored — 19.30: Nac. ura: Karl Snoj Lski — švedski pesnik slovenskega porekla (Luka Smolaka) — 19.50: Zanimivosti — 20.00: Dvojak: Slovanski ples št. 1, 2, (plošča) — 20.10: Potreba slovenskega zblizevanja v sedanosti (prof. Etbin Bojc) — 20.30: Citraški trio »Vesna« — 21.15: Pevski koncert gđe. Majde Lovšetove — 22.00: Čas, vreme, poročila, spored — 22.15: Harmonika (Martin Praprotnik).

Naznanilo preselitve

Tvrdba

„GROM“

carinsko-posredniški in špedicijski bureau, družba z o. z.
LJUBLJANA

se je preselila iz dosedanjih prostorov v Kolodvorski ulici šte. 41 v nove prostore

na **MASARYKOVO CESTO ŠTEV. 14/I.**
(palača „Grafika“)

JESENSKI LIPSKI SEJEM 1937

od 29. avgusta

do 2. septembra

60% popusta na nemških železnicah, znatni popusti v drugih državah.

Vsa pojasnila dajejo:

Zvanični biro lajpcškega sajma, Beograd — Knez Mihajlova 33/I.



in častni zastopniki:

Ing. G. TÖNNIES,
Ljubljana, Tyrševa c. 33.
Tel. 27-62 in

Jos. Bezjak — Maribor
Gospodarska ulica 25.
Tel. 20-97.