

Trgovinska in obrtna zbornica.

(Konec.)

Gospod zbornični predsednik omenja, da bi se tak sklep moral vis. c. kr. trgovinskemu ministerstvu predložiti v potrjenje.

Gospod podpredsednik Ivan Nep. Horak predlaga 20 gold.

Ko je gospod poročevalec še en pot povdarjal važnost eksportnih založišč uzorcev za trgovino ter omenjal, da se pri tem podjetji udeležijo tudi druge zbornice, vsprejel se je odsekov predlog.

XI. Gosp. zbornični svetnik M. Pakič poroča o računu zbornice ter v imenu odseka predlaga:

1. Računski sklepi o zborničnem računu in pokoninskem zakladu za l. 1885. se odobré in polagatelju računa se dá absolutorij.

2. Pravredno opravljeni račun se ima v zmislu §. 21. zakona z dne 29. julija 1868., drž. zak. št. 85, predložiti nj. ekselenci gosp. trgovinskemu ministru potom c. kr. deželne vlade.

Predloga se enoglasno vsprejmeta.

XII. Predsedstvo prevzame gospod podpredsednik in gospod zbornični predsednik Josip Kušar poroča o vabilu k podpisovanju delnic, katero je doposlal krajni odbor Ljubljana-Kamniške železnice. Omenjeni odbor dokazuje na podstavi strokovnjaških preiskav in statističnih podatkov, da se bode ta železnica splačala ter odgovarja na vprašanje: koliko bo nova železnica dajala čistega dobička v najneugodnejšem slučaju in ali bode taistega zadosti za obrestovanje cele zgradbine glavnice? tako-le:

Državna uprava se je naprosila, da bi upravo prometa na tej železnici prevzelo upravništvo državnih železnic na podlagi pavšala za prometne in upravne stroške v najvišji svoti 45 odstotkov kosmatih dohodkov na čas koncesije.

Podjetje se bo torej obtežilo največ s temi 45% in pa z $\frac{1}{10}$ % zgradbene glavnice, ki se bode porabila za amortizacijo na ves čas koncesije. K temu bodo še prišli čisto mali upravni stroški nove delniške družbe, kateri bodo pa bolje notranjo upravo društva zadevali.

Prometni in upravni stroški te železnice zaračunjeni s 45% od 55.000 gold. znašajo	24.750 gold.
Stroški za amortizacijo	1.250 "
Izredni upravni stroški delniškega društva v pavšalu	2.000 "

Daje skupaj svoto letnih izdatkov 28.000 gold.

Ako te stroške odštejemo od preliminarne najmanjšega kosmatega dobička 55.000 gold., ostane na razpolaganje društvu še vedno najmanjši čisti dohodek 27.000 gold. Na vsak način je torej 5% obrestovanje prioritetnih delnic zagotovljeno. Prvotne akcije se bodo pa prej ko ne iz začetka le deloma obrestovale.

Kar se tiče amortizacije, imajo prvotne delnice tisto veljavo, kakor prioritetne, ker se bodo v teku 90 letne koncesijske dobe na vsak način po določenem načrtu amortizovale in „al pari“ nazaj pokupile. Če bi pa država sama železnico sprejela v svojo last, jih bo pa tudi za ravno to ceno nakupila.

Glavnice prvotnih delnic „ali pari“ so do zdaj že zagotovljene:

Od države na podlagi zakona z dne 1. maja 1885., drž. zak. XXIV. št. 67	200.000 gold.
Od kranjske dežele vsled sklepa deželnega zbora dné 16. januarija 1886. l.	50.000 "
Od grajščaka Alojzija Prašnikarja	20.000 "

Skupaj 270.000 gold.

Potrebovalo se bode toraj še 80.000 gold. na prvotne delnice „al pari“.

Prioritetne, kakor tudi prvotne delnice, naj se podpisujejo le „al pari“ in se bodo med zgradbo vsakokratna uplačila za nazaj obrestovala iz tekoče zgradbene zaloge.

Odbor konečno izreka nadejo, da se bode promet na tej železnici že bodoče leto pričel, če se akcije naglo razpečajo.

Takoj, ko se bode otvoril promet, pričeli se bodo obrestovati „titres“ tako, kakoršen bo uspeh pri prometu, iz katerega se bode v prvi vrsti vzela amortizacijska svota za prioritete in prvotne akcije. Na to se bodo izplačevale obresti na prioritete in končne na prvotne delnice. Posamični „titres“ izdaval se bodo po 200 gold.

Vsak podpis postane še le tedaj veljaven, kedar bode skupna potrebščina pokrita in bo takojšnje delo zagotovljeno.

Gosp. zbornični predsednik na to povdarja, da se je zbornica že dvakrat izrekla za gradnjo železnice Ljubljana-Kamnik in vložila peticije pri vis. c. kr. trgovinskem ministerstvu ter se tudi vdeležila dotičnih deputacij, katere so pri visoki vladi prosile za gradnjo te železnice; tudi zdaj se mora zbornica poganjati za to železnico. A ker zbornica ne more podpisati akcij, možno bi bilo po njegovem mnenji to zadevo pospeševati le s tem, da gospodje zbornični svetniki v svojih krogih delajo na to, da se podpiše mnogo akcij in da zbornica objavi v tukajšnjih listih to vabilo na podpisovanje.

Odsek toraj predlaga:

Slavna zbornica naj v tem smislu dela za to podjetje.

Ko je še gospod zbornični svetnik Ivan Baumgartner podpiral ta predlog, bil je enoglasno vsprejet.

Zemljepisni in narodopisni obrazi.

Nabral Fr. Jaroslav.

42.

O brodovih.

Vozil sem se z brodom na jadra. Bili smo ondi, kjer se stikajo jadransko, jonsko in tarensko morje. „Gledite veliki brod!“ omeni poročnik kapitanu. „Vojni brod, kaj ne?“ odgovori kapitan in napenja oči. „Tako je, ima tri jarbore in dva dimnika. Bog vedi, ali je angleški, francoski ali ruski?“

„Naš je!“ vsklikne kapitan čez nekaj časa. Tako je bilo. Na krmi se je vila avstrijska zastava. Mi smo razvili svojo in pozdravili.

„Kako naj bi rekel taki zgradi?“ oglasi se božman. „Ni brik, ni barka, ni škuna, ni loger, ni polaka, ni nava, ni fregata, ni korveta. Brod je, to je vse.“

„In mornarji na takem brodu so sirote“, doda kapitan.

„Kako to?“ začudim se jaz.

„Če je le mala nevihta, pa so ob tla. Veste, to je tako. Na vojnih brodovih se ne more mornar vsega naučiti, in ga tudi nečejo učiti. Vsakemu mornarju je določeno stanovito mesto. Če ga od tam premakneš, ne vé več, kje je. Imel sem na brodu mornarja, ki je bil na vojnem brodu kvartomajster, pa še hoditi ni znal po brodu.“

„Pa so vendar mornarji.“

„Naj so! Ali za brodeve na jadra niso sposobni. Znajo se biti s smodnikom in svincem, ali z morjem ne.“

Nek pot sem videl v zalivu bristolskem, kako so se kisle držali mornarji na veliki angleški oklopnici, ko so se svidrali ob nevihti. Bili so blede, rumeni, preplašeni, kakor da si jih s križa snel. Samo ena četrtnina se je dobro držala, ali ti so se bili uže popreje prizadili morju na brodovih na jadra. Jaz sodim, da bi vsaka vojna mornarica mogla vzgojevati mnogo sposobnejših mornarjev, ko bi jih vežbala prvo leto na samih brodovih na jadra. Kedar je človek dober mornar, potem postane lahko tudi dober vojak na brodu.“

„E morje ni več za mornarje“, dodal je poročnik.

„Zakaj ne?“ omenil sem začuden.

„Zato, ker so vse poplavalili parobrodi. In parobrodu ni treba mornarja. Voziti se na parobrodu ali pa v kočiji, to je skoro vse eno. Kje so tisti lepi časi, ko so se brodovi na jadra belili na morju! Tudi starodavniki so plovili brez pare, pa so vendar živeli. Sedaj gradé samo velike parobrode, kmalu bodo zadušili brodeve na jadra.“

„Starodavniki so imeli vesla na brodovih, in sicer po več vrst, čim večji ali manjši je bil brod“, omeni kapitan in me pomenljivo pogleda. Menil je pred ko ne, da me je speljal na led, da ne vem nič o tem.

„Tako je“, pritrdim mu. „Brodove na pet vrst vesel nazivali so pentere. Model enega takega broda nahaja se v berlinskem muzeju. Videl sem ga na lastne oči. Za to odkritje se moramo zahvaliti nemškima učenjama Bockhu in Grasseru. 1834. l. so izkopali v Pirreju več kot trideset mramornih plošč, na katerih bilo je spisano izvestje atenske pomorske oblasti na narod 335. l. pr. Kr. Podatki na teh ploščah so bili tako točni, da je Bockh mogel na temelju istih zgraditi model broda na pet vrst vesel. Z istega se vidi, da je brodogradnja bila v oni dobi jako razvita, ponaša se s finim rezom in s simetrijo, ter ugaja tudi dobremu ukusu. Ptolomej Filopater pa je dal zgraditi brod, ki je imel 40 vrst vesel. Dolg je bil 560, visok 100 in širok 76 črevljev. Nosil je 400 mornarjev, 2850 vojakov in 4000 veslarjev. Brod Ptolomejev slavili so starodavniki zaradi izredne velikosti njegove, kakor na pr. slavé dandanes Angleži in tudi mi ž njimi parobrod Great-Eastern.“

„In ima šest jarbor, pet dimnikov“, omeni krmilar.

„In more prenesti 10.000 vojakov“, pristavi kapitan.

„Da ni bilo Great-Easterna, težko da bi bila po-tegnjena brzjavna žica iz Evrope v Ameriko“, nadaljeval sem zopet jaz. „Ali vrnimo se k poprejnemu razgovoru. Starodavniki niso bili toliko nazaj v brodogradnji, kakor to nekateri mislijo, namreč taki, ki sodijo njih brodogradnjo po slabem razvitku, ki ga nam v tem oziru podaja srednji vek. Stari Grki niso poznali današnjega krmila, kakor ga niso poznali ne Egipetci, ne Rimci, ali so zato znali spretno rabiti po eno široko veslo z vsake strani. Njih krmilo je bilo nekako podobno onemu, ki so je novejši čas začeli ovajati na velikih vojnih brodovih, kakor je nemška oklepница „kralj Viljem“. Prav tako je bila razvita brodogradnja tudi pri Kartazanih, ki so nasledili grško gospodstvo na zahodni strani sredozemnega morja. Rimci niso bili večji morju s početka, ali ko so sprevideali, da brez vojne pomorske sile ne morejo se meriti z drugimi, zgradili so v dveh mesecih 120 brodov. In niso se motili, kajti malo po malem so uničili Kartago in Grško. Ker so vojna sredstva zahtevala pri brodovih velikih prostorov, zato so oni malo po malem zgubili fini in vitki rez; ukus je propal, in propal tudi daljni razvitek brodogradnje. Gledalo se je samo na to, da se z razkošjem nadomesti brezokusna oblika.“

Brodu, na katerem se je odpeljala Kleopatra v Sicilijo, da obišče Antonija, bila je krma vsa pozlačena

in vesla posrebrana. Kedar Rimci niso imeli več neprijatelja na morju, zastal je pri njih razvitek v brodogradnji, in s propastjo zahodnega rimskega cesarstva, propala je tudi brodogradnja skoro do celega. Cesar Avrelij na primer, ki je živel v tretjem stoletju po Kr., zadovoljil se je prestaviti svojo zmago nad kraljico Cenobijo s tem, da je dal predstaviti boj na morju v malih čolnih, in to po svojih robovih.“

„Ko sem bil zadnjič v Aleksandriji, sedel sem nekega večera v kavani poleg odlične družbe, ki se je razgovarjala o nekem odkritju starih egipetskih brodov. Meni je bila glava polna raznih poslov. Ravno oni dan sem se dogovarjal s sansirom za brodovino, pa nisem vsega pogovora dobro na uho ujel“, oglasi se kapitan po kratkem molku.

„Skoraj vem, o čem so se razgovarjali. Kaj ne, o egiptologu Dumichenu?“

„Menda, nekaj takega je bilo.“

(Konec prihodnjic.)

Politične stvari.

Bolgarske homatije.

Bolgarsko vladarstvo in ministerstvo zabeležiti ima z izvršeno volitvijo kneza jako pomenljiv uspeh; pomenljiv v dvojnem oziru: namreč pred vsem zato ker se je vladarstvu vkljub nepopisljivih, od strani Ruske prihajajočih zaprek posrečilo mir in javni red v Bolgarski vzdržati in ljudstvo brez posebno izrednih sredstev pripeljati do sostanka velikega sobranja in do volitve kneza. — Ako si v spomin kličemo vse dogodbe počenši z odgonom kneza Aleksandra izrekoma pa po prihodu generala Kaulbarsa, čuditi se je potrpežljivosti bolgarskega ljudstva in njegove vlade in občudovati je izrekoma politično hladnokrvno postopanje vladarstva bolgarskega, zoper katero je Kaulbars naravnost in očitno hujskal prav tako, kakor zoper veliko sobranje, ki je bilo gotovo enako postavno in prosto izvoljeno, kakor kateri koli drug zastop ustavno vladane države evropske.

Drugi še bolj pomenljiv uspeh sedanjega vladarstva in po izreku Ruske „nepostavnega“ sobranja nahajamo v osebi novo izvoljenega kneza.

Tudi tukaj, pri vprašanji osebe novega kneza zmagovala je sijajno hladnokrvnost nasproti strasti. — Odstopivši knez Aleksander bil je pri Bolgarih vsled sijajnih zmag na bojišči zelo priljubljen, izrekoma Bolgari onstran Balkana častili in slavili so ga, ker jih je dejansko združil z Bolgari kneževine. Pa, kakor je sam žrtvoval svoj prestol narodu na korist, tako je tudi narod sam, previdevši, da bi zopetna izvolitev njegova le pojstrila nasprotovanje Ruske, popolnoma popustil kandiduro njegovo in izbral si je takega kneza, kateremu car ruski gotovo ne more očitati nasprotstva, namreč njegovega lastnega svaka, princa Waldemara danskega, brata soproge carove.

To je drugi odgovor bolgarskega naroda na nasprotovanje Ruske in na očitanje, da „sobranje“ ni voljeno postavno.

Vrh tega prejela je Ruska pri tej priliki še tretji odgovor z ostavko Karavelova, uda bolgarskega vladarstva. Tudi ta umaknil se je sprevidevši, da nasprotstvo Ruske zoper vladarstvo meri posebno zoper njegovo osebo. — Sedaj pa izbrali so si Bolgari kneza, kateremu Ruska ne more biti nasprotna, toda vse kaže, da ubogi bolgarski narod še ni pri kraju svojega križevga pota.