

TRGOVSKI LIST

Časopis za trgovino, industrijo in

Ljubljana

Uredništvo in upravnništvo je v Ljubljani v Simon Gregorčičevi ulici.
— Dopisi se ne vračajo. — Št. pri čerkovnem zavodu v Ljubljani 11.953.

Naročnina za 12
45 D, mesečno

Licejska knjižnica

12 D, za pol leta 90 D, za četrt leta
210 D. — Plača in toži se v Ljubljani

LETO VIII.

Telefon št. 552.

LJUBLJANA, dne 30. aprila 1925.

Telefon št. 552.

ŠTEV. 50.

Trst in Reka.

V ponedeljek dne 27. t. m. je imel načelnik ministrstva trgovine in industrije g. dr. Milan Todorović v sejni dvorani zagrebške trgovske in obrtniške zbornice zanimivo predavanje o reškem in tržaškem pristanišču s posebnim ozirom na potrebe našega narodnega gospodarstva. Predavanje ni bilo le zanimivo in važno, ker izraža misli in težnje enega naših prvih narodno gospodarskih strokovnjakov, ampak tudi vsled tega, ker izraža misli in namere moža, ki odlično sodeluje pri naših trgovskih pogodbah v interesu naše trgovine, industrije in obrti. Vodilne misli tega predavanja so bile po poročilu iz zagrebških časopisov naslednje:

Tekom zadnjih desetih let po vstopu Italije v svetovno vojno, je vprašanje reškega in tržaškega pristanišča trajno na dnevnem redu. Obravnava se v časopisu, o njem se vodijo pogajanja in sklepajo dogovori. Ta pojav je lahko razumljiv in nas ne more presenetiti. Vprašanje se obravnava predvsem iz sledečih razlogov. Ako stopi država v vojno, izkusi ta korak opravičiti. Kraljevina Srbija je vstopila v vojno z načelom narodnosti, odnosno združenja Jugoslovancev. To opravičilo je našemu narodu zadostovalo. Kraljevina Italija ni bila v tem oziru v tako ugodnem položaju, ker se je italijanski narod ujediniel že pred leti. Italijanska vlada je zaradi tega prišla z načelom rentabilitete. Uradne in poluradne izjave v letih 1915. do 1918. kažejo pri natančnejšem premo-trižanju, da je smatrala Italija vojsko za kupčijo. Bila je pripravljena na gotove žrtve, ako doseže primeren dobiček. Za dokaz tega dejstva navajam par citatov iz neke italijanske monografije o vojski. Italija je pričela vojno, da postane neomejen gospodar na Jadranskem morju in si prilasti Trst in Reko, ki sta vrata nadaljnjemu prodiranju na Balkanu. Italija zahteva Trst in Reko, ker pridobi s tem ugodno stališče pri pogajanjih s srednjeevropskimi državami, ki so s svojim izvozom in uvozom navozane na Reko.

Ko se je vojna končala, je Italija dosegla svoj cilj. Mirovne pogodbe so priznale obe pristanišči Italiji. Vprašanje Reke in Trsta pa je kljub temu ostalo na dnevnem redu. Prešlo je le v drugo fazo. Vprašanje je ostalo na dnevnem redu, ker se je rešilo le s političnega stališča, ki ni v skladu z gospodarskimi interesi obeh pristanišč. Politično sta se pristanišči priključili Italiji, njihovo interesno zaledje pa je ostalo v mejah drugih držav. Zaradi tega je jasno, da bo to vprašanje ostalo na dnevnem redu, dokler se ne odstrani nasprotje med političnim stališčem in gospodarskimi interesi. Interesno zaledje Reke in Trsta je mnogokotnik med Trstom, Dunajem, Prago, Nürnbergom, Monakom, Bazlom in Trstom. Obsega torej Slovenijo, Avstrijo, skoro celo Češkoslovaško, južno Nemčijo in del Švice. Interesno zaledje Reke je skoro isto kakor Trsta. Obsega še Hrvaško, severni del Bosne in Ogrsko. Zanimivo je, da se preko Trsta in Reke več uvažja nego izvažja. Dolgo let sta bila uvoz in izvoz na Reki skoro enaka. Od leta 1900 pa pojema izvoz preko Reke in uvoz vedno bolj narašča. Izvozne države usmerjajo namreč svoj izvoz preko srednje Evrope. Pred vojno se je v Avstrijo uvozilo preko Trsta samo 15% celotnega uvoza, izvozilo pa le 10%. Glavni izvozni predmeti so bili volna, konfekcija, steklo, papir, oglje in les. Preko Reke se je v Avstrijo uvozilo le 4.5% od celotnega uvoza, dočim je reško pristanišče prišlo za izvoz v poštev le glede dveh predmetov: sladkorja in lesa.

Po načinu naše zunanje trgovine prideta pristanišči v Trstu in na Reki za nas v poštev v glavnem za uvoz, za izvoz pa le glede lesa in v zadnjih letih glede sladkorja. Vprašanje obeh pristanišč se je pri nas obravnavalo predvsem povodom pogodbe o Jadranski tarifi, v pogodbi o uporabi reškega pristanišča, pri sedanjih pogajanjih z Italijo in končno pri izstavljanju izvornih izpričeval.

Pojem Jadranskih tarifov je obstojal že pred vojno. Omenjalo se jih je potem zopet pri mirovnih pogajanjih. V podkomisiji mirovne konference za

prometna vprašanja je staval zastopnik vlade predlog, da se prizna za promet preko Trsta in Reke gotove ugodnosti. Predlog je bil odklonjen, odnosno sprejet le glede Avstrije in Ogrske. Ti državi sta se zavezali, da bodeta ostali pri predvojnem režimu glede prometa z navedenima pristaniščema. Italija s to rešitvijo ni zadovoljna in stavlja vprašanje pri pogajanjih s posameznimi državami vnovič na dnevni red. Železniški dogovori z Avstrijo, Češkoslovaško in Jugoslavijo uvažajo znova Jadranske tarife. Blago, ki prehaja preko naše kraljevine v tržaško in reško pristanišče, bo imelo v našem zaledju 30—100% refakcijske ugodnosti napram lokalnim tarifom. Dogovor bo vseboval tudi določila, ki bodo priznavala enake ugodnosti za naše blago. Ti dogovori pospešujejo promet preko Reke in Trsta na škodo našega donavskega prometa in na škodo nemških pristanišč na Severnem morju. Vrh tega se s temi dogovori pospešuje po tujih in naših železnih izvoz in uvoz blaga, ki zmanjšuje našo konkurenčno zmožnost na tujih tržiščih. To veliko napako je napravila naša vlada čisto iz fiskalnih interesov, da se ne bi blago za Češkoslovaško in Ogrsko usmerilo na druga pota.

Vprašanje uporabe reškega pristanišča nas je prisililo, da smo se tudi od naše strani bavili z vprašanjem Reke in Trsta. Pogodbo o uporabi reškega pristanišča označuje dvojne stremeljni. Prvo gre za tem, da se usmeri celoten, tako inozemski, kakor krajevni promet preko Reke, drugo pa gre za tem, da vsi iz Reke močno središče za posredovalno trgovino. Mi nimamo nikakega povoda pospeševati interese Reke, nasprotno stremeti moramo za tem, da si pridobimo neposredne zveze z inozemstvom in sicer preko lastnih pristanišč. Iz navedenega se mora torej sklepati, da obravnava Italija to vprašanje s stališča interesov lastnih pristanišč in da želi pritegniti na Trst in Reko ves promet, usmerjen na ta pristanišča. Drugo vprašanje je zopet, ali smemo mi pri tem Italiji ustreči. Mislim, da ne! Nasprotno, stremeti mo-

ramo za tem, da se zoperstavimo tem italijanskim težnjam.

Vprašanje izvornih izpričeval, ki je ravno tako važno za Trst in Reko, se ne nanaša edino na ti mesti, ampak tudi na Dunaj, Budimpešto in Zader. Položaj je ta: Avstrija in Ogrska sta predlagali, da smejo njihove trgovske zbornice ali javna skladišča izdajati izvorna izpričevala tudi za blago tujega izvora. Tako se hoče ohraniti posredovalno vlogo, katero so imela ta tržišča ali pa vsvariti še nova posredovalna tržišča. Nova posredovalna tržišča bi bila Reka in Zader. Nikakor ni v našem interesu, da bi tako posredovalno kupčijo pospeševali.

Te dni so se na Reki objavili podatki o izvozu in uvozu reškega pristanišča. Pomorski promet je izkazoval leta 1913: 19051, v letu 1924 pa le še 3946 ladij. Uvoz preko Reke je znašal leta 1912: 899.198 ton, leta 1924 pa 229.972 ton, izvoz leta 1912: 1 milijon 92.850 ton, leta 1924 pa 172.676 ton. Pred vojno je imela Reka 32 jadranskih prog, 10 sredozemskih in 12 prekomorskih, sedaj jih pa ima: 8 jadranskih, 4 sredozemske in 2 prekomorske. Promet na Reki dosega torej komaj eno petino predvojnega prometa.

Druga slaba posledica politične rešitve tržaškega in reškega vprašanja obstoji v tem, da so kraji interesnega zaledja teh dveh pristanišč v nevarnosti, da jim domače države prepovedo uvoz in izvoz blaga preko teh pristanišč. Vprašanje je, kako je z nevarnostjo, da nam Italija prepove porabo obeh pristanišč. Te nevarnosti sploh ni, ker nima Italija za to niti enega tehnega razloga, ampak je interesirana na tem, da porablja njena pristanišča. Ta nevarnost je samo teoretična in ne more v praksi priti v poštev. Politična nevarnost pa obstoji le v izsiljevanju sprico naše sedanje odvisnosti od teh pristanišč.

Glede teh vprašanj je pri nas dvoje mnenj, odnosno boljše rečeno dvojne sredstev za obravnavanje. Nekateri menijo, da bi se dala nevarnost odstraniti z ugodno pogodbo, drugi pa pravijo: Mi moramo zgraditi najprej lastna pristanišča, da morejo naši kraji v slučaju nevarnosti usmeriti svojo

LISTEK.

Letalsko pravo.

Univ. prof. dr. Milan Škerlj.

(Po predavanju v društvu »Pravnikov«.)

(Nadaljevanje.)

IV. VARNOSTNI PREDPISI Z OZIROM NA OSOBE LETAL.

Pogodba zahteva, da morajo imeti v mednarodnem prometu poveljnik, pilot, strojniki in ostali člani posadke patente, potrdilo o sposobnosti za let — in licenco — dovoljenje za let. Kakor potrdila o pripravnosti letal za let — morajo tudi oseba potrdila o sposobnosti, ki jih je izdala katerakoli izmed držav pogodnic, priznati ostale, če jih prizna mednarodna komisija. Ni pa treba priznati za let nad svojim teritorijem osebnih potrdil, ki jih je državljanu ene države izdala druga država.

Posebna priloga k pogodbi daje natančno navodilo, kakšne vrste osebnih potrdil se izdajajo in s katerimi pogoji:

- I. za pilote.
1. Na aero- in hidroplanih:
 - a) za turistiko;
 - b) za javne transporte.
2. za proste balone;
3. za vodljive balone.
- II. Za letalske častnike.

Formalnosti in predmeti izpitov za dosego patentov so natančno urejeni. Izpiti so praktični in teoretski: let, pristajanje, luči, signali, pravilniki za letišča, meddržavna zakonodaja se zahteva za turistična motorna vozila, vse to in čitanje zemljevidov, orijentacija, določanje točk, osnovna meteorologija za javne transporte z motornimi vozili. Za vodljive balone so po veličini balona dodani še predmeti iz fizike, kemije in tehnike, poleg tega se zahteva daljša praksa. Javnim transportom namenjena letala, ki imajo več nego 10 potnikov na krovu in letajo na več nego 500 km, ali obavljajo objektivno nevarnejše lete, n. pr. preko morja, morajo imeti na krovu letalske častnike z izpitom, ki obsega tudi astronomijo, navigacijo, meteorologijo, letalsko pravo.

Za pilote, oficirje in strojnike je poleg tega propisan strog zdravniški pregled, če služijo na letalih za javne transporte. Pregled, ki ga obavljajo uradni zdravniki, obsega splošni medicinski, kirurški in živčni pregled — poslednji celo glede prednikov — posebej pa še pregled oči, ušes, nosa, vratu in vestibularnega aparata. Pregled se mora ponoviti vsakih 6 mesecev in po vsaki bolezni in nezgodi. Za letalce je določena minimalna starost.

Posamezne države so izdale svoje propise, ki pa seveda veljajo le za nji-

hovo območje. Nekateri propisi se bavijo tudi z letalskimi šolami in določajo pogoje za vodje in učitelje takih šol, s katerimi morejo dobiti koncesijo za šolo.

Kar se tiče potrdil o sposobnosti za let, treba kakor po pogodbi, tako tudi po večini zakonov ločiti spričevalo o sposobnosti za let od dovoljenja za let; nekateri zakoni te razlike vsaj izrečno ne delajo. Razlika pa je važna in praktična: ne gre samo za tehnično usposobljenost, nego tudi za to, ali je letalec vreden zaupanja, n. pr. pijanec, posebno drzen človek, ki mu ni mar zdravja in imovine drugih ljudi, pa tudi človek, ki je znan tihošep, je lahko izurjen letalec in ima spričevalo o sposobnosti za let, ne bo pa dobil dovoljenja za let.

Vprašanje je še, kdo mora imeti ta spričevala, ali krajše rečeno: kdo spada k posadki. O »posadki« govori češko besedilo pogodbe, italijansko besedilo: personnel de bord, francosko personnel de conduit, angleško membre of the operating crew. Razlike so jasne. Nemški zakon: wer das Fahrzeug führt oder bedient. Danska navaja izrečno tudi radiotelegrafista. Angleška govori o udeležujočih se osebah, Italija o osebju, ki vozi, Nizozemska o osebju, ki naj na letalu med letom vrše službo pri letu, Švica o osebju, ki sodeluje pri vodstvu letala, Španka: vsaka oseba posadke, ki je v službi. Drugi zakoni govore samo o po-

sadki. Naš gori navedeni zakon iz leta 1922 pravi, da se razumejo z besedo »aeronautično osebje« samo piloti in letalec osebje, kakor tudi osebje, ki je zaposleno pri izdelovanju, urejanju in kontroli takih letalskih celot ali sestavnih delov, ki so potrebni nadzora z vidika aeronavtiške varnosti. Oni oddelek vojnega ministrstva naj izdaja vsemu temu osebju spričevala o sposobnosti in kvalifikaciji. Zdi se mi, da gre stvar pri nas predač. Reči bo treba, da spada k posadki v tem smislu le, kdor ima neposredno posla z vodstvom, s krmarenjem, s stroji in z opazovanjem, ne pa n. pr. zdravnik, kuhar itd.

Nekatere države dajejo dovoljenje za let samo za določen čas, druge poznajo kot nekako kazen odvzem dovoljenja za določen čas.

V. OSTALI PREDPISI ZA PROMET.

1. Zakoni poedinih držav urejajo, kdo more dobiti koncesijo za letalska podjetja, ki jo je treba strogo ločiti od registracije letal samih. Letalska so podjetja, ki se bavijo s prevozom oseb ali blaga z letali, s tekmovalnimi prireditvami ali s predstavami z letali. Mnogo zakonov pridruže koncesijo, zlasti za promet v domači državi, načelno domačin državljanom in domačim družbam v že omenjenem smislu. Nekateri

trgovino preko domačih pristanišč. Za svojo osebo smatram drugo sredstvo za uspešnejše. Mednarodne pogodbe slone glede svoje sankcije v glavnem na moči pogodbenih delov. Povojna morala je taka, da se s temi sankcijami kot takimi ne more računati. Tudi potem, ko si dogradimo lastna pristanišča, nam bodo pristanišča v Trstu in na Reki še vedno odprta. In ta pristanišča so nam za kraje, ki tje kaj gravitirajo, na primer za Slovenijo, potrebna. Za stališče: odstranitev nevarnosti, da bi se mogli pristanišči v Trstu in na Reki zatvoriti za naše kraje, navaja nasprotna stranka pogodbo med Srbijo in Grčijo glede pristanišča v Solunu in pogodbo med Češkoslovaško in Italijo glede pristanišča na Reki. Ti vzgledi pa ne morejo ničesar

dokazati, ker predvojna Srbija, kakor sedaj Češkoslovaška, ni imela dohoda na morje, vsled tega sta bili obe državi prisiljeni, da sklepajo pogodbe z lastniki dohodov. Mi imamo lastna pristanišča, naš položaj je torej ugodnejši. Vrh tega se pojavlja v vsaki državi težnja, da usmeri svojo trgovino preko lastnih pristanišč. Interesno zaledje Trsta je bilo nekdanje veliko večje in je segalo celo do Mannheim. Nemčija je s svojimi kombiniranimi tarifi interesno zaledje Trsta skrčila in združila ves promet v lastnih pristaniščih na Severnem morju. Pri nas delamo ravno nasprotno, ker sklepamo pogodbe, ki usmerjajo naše blago v tuja pristanišča.

Savič:

težavni šolski vzgoji vajencev ne podpirajo, da se učenje in obisk obrtne nadaljevalne šole zanemarija, da pa se tudi od strani učiteljstva ponekod ne kaže zadostnega zanimanja za obrtništvo. Predlogi so šli za tem, da se uvedejo energični koraki proti mojstrom, ki vajencev ne pošiljajo k pouku, bodisi s tem, da se jih kaznuje z globo ali z odvzetjem pravice, da smejo imeti vajence, dalje da se vajencev, ki zanemarijajo pouk, ne oprošča in ne pripušča k pomagalskim preizkušnjam, da se vajenca pred sprejemom v uk preizkusi, če zna pisati, brati in zadostno računati in da se v komisije za pomagalske preizkušnje pritegne

tudi učiteljstvo. Od strani zastopnikov obrtništva se je priporočalo živahnejše sodelovanje učiteljstva pri obrtniških prireditvah in vajeniških razstavah ter večje zanimanje za obrtnika, katerega organizacije so pripravljene z vsemi močmi podpirati težnje učiteljstva glede vzgoje obrtniškega narasčaja in primernega honoriranja za res težaven pouk.

Na predlog g. Franchettija je načelnik g. dr. Marn obljubil sestaviti ožji odbor iz zastopnikov oblasti, obrtništva in učiteljstva, ki bo na bazi ankete izdelal konkretne predloge za izboljšanje položaja našega obrtnega nadaljevalnega šolstva.

Anketa o obrtnem nadaljevalnem šolstvu.

Ob priliki otvoritve I. razstave vajeniških del se je vršila na inicijativno Zveze obrtnih zadrug v Ljubljani pod predsedstvom načelnika Ministrstva trgovine in industrije, oddelka v Ljubljani, g. dr. Marna, anketa o obrtno-nadaljevalnem šolstvu.

Prvi poročevalec, g. vladni svetnik Ljubec, je obrazložil težavno stališče tukajšnjega oddelka Ministrstva trgovine in industrije, kateremu vzlic vsemu trudu ni mogoče izposlovati zadostnega kritja za vzdrževanje obrtnih nadaljevalnih šol. Mesto podpore v iznosu $\frac{2}{3}$ izdatkov za honorarje se v budžetu dovoljuje dejansko le polovica. Za poddržavljenje teh šol kljub priporočilu tozadevnih peticij obrtništva žal ni posebnih izglede. Predlaga, naj bi se iz prispevkov činiteljev, ki so doslej dajali podpore obrtnim nadaljevalnim šolam, ustanovil fond, ki bi kril vsakoletne vzdrževalne stroške.

G. dr. Pretnar, referent Trgovske in obrtniške zbornice, je poudaril veliko važnost obrtniškega stanu za narodno gospodarstvo, državo in družabni red ter težak eksistenčni boj obrtnika, ki bo vzdržal v njem le, če bo svoje ročne sposobnosti izpopolnil z zadostno strokovno nadaljevalno šolsko izobrazbo. Obrtno nadaljevalno šolstvo žal danes svoje naloge ne izpolnjuje v zadostni meri. Krivda na tem obstoji predvsem v nezadostnih sredstvih za kritje vzdrževalnih stroškov, v neenaki in nezadostno ljudsko predizobraženem vajeniškem materialu, v pomanjkanju za strokovni nadaljevalni pouk usposobljenih učnih moči, nedostajanju potrebnih učil in pomanjkljivosti učne metode ter končno v nezadostnem sodelovanju in medsebojnem podpiranju mojstrov in učiteljstva. Dočim kaže budžet, da je za neko drugo pokrajino dala država

za 120 šolskih upraviteljev 288.000 dinarjev, za honorarje 2.580.000 Din in materialne izdatke 500.000 Din, torej za šole, katerih je — računano po številu upraviteljev — 120, skupno 3.368.000 Din, je dala 74 obrtnim nadaljevalnim šolam v Sloveniji, katerih vzdrževalni stroški znašajo 1 milijon 900.000 Din, samo 200.000 Din. Radi nezadostnega kritja se mnoge šole sploh ne morejo otvoriti, druge hirajo in se predčasno ukinjajo, ali pa se vrši pouk, a učiteljstvu ostajajo honorarji na dolgu. Da se naše obrtno nadaljevalno šolstvo vzdrži in razvija, je potrebno: 1. da država prevzame stroške vzdrževanja, ali vsaj kritje stroškov za upravitelje in za honorarje učiteljstva, — vzdrževanje prostorov in kritje drugih materialnih stroškov pa prevzamejo občine; 2. da obrtniki sprejemajo samo take vajence, ki so z uspehom dovršili ljudsko šolo; 3. da se uvedejo učiteljski tečaji za pouk na obrtnih in trgovskih nadaljevalnih šolah in učiteljstvo v ta namen primerno subvencionira; 4. da se skrbi za založbo primernih učnih knjig in za opremo šol s potrebnimi učili; 5. da se glede vzgoje vajencev poglobi stiki in sodelovanje med obrtništvom in učiteljstvom ter izpopolni učna metoda.

Tretji poročevalec, g. prof. Presl, je podal nekaj statističnih podatkov ter na podlagi svojih zanimivih izvajanj o ustroju obrtnega šolstva predlagal, da se skuša kar le možno uvesti strokovne oddelke, t. j. oddelke, v katerih se poučujejo vajenci le ene ali vsaj le sorodnih strok.

V sledeči zelo živahni debati, katere so se udeležili iz vrst šolnikov med drugim gg. Likozar, Repovš, Lajovic, Serajnik ter iz krogov obrtništva gg. Zadravec in Franchetti, so se čule ostre pritožbe, da mnogi mojstri, pa tudi zadruga učiteljstva pri njegovih

Zborovanja naše Trgovske in obrtniške zbornice.

V ponedeljek, 4. maja 1925, se vrši v zborniških prostorih ob 3. uri pop. seja fin. odseka, v torek, 5. maja ob pol 9. dop seja obrtnega odseka, ob 10. uri začne zborovati industrijski odsek, ob 11. uri pa trgovski odsek. Istega dne popoldne se vrši seja združenih odsekov z naslednjim dnevnim redom: 1. Naznanila predsedstva. 2. Predlog za pomnožitev predsedstvenega odseka s člani iz mariborske oblasti. 3. Vprašanje zbornične ekspoziure na Sušaku. 4. Poročilo o načrtu za prezidavo zborničnega poslopja. 5. Razne prošnje za podporo. 6. Rekurz za časnega občnega pokojninskega zavoda za nameščence zoper predpis zbornične doklade. 7. Poročilo zborničnega predsednika g. I. Ogrina o veleselnju v Milanu. 8. Poročilo gg. računskih pregled-

dovalcev o zborničnih računskih zaključkih za leto 1924. 9. Poročilo o reorganizaciji urada za pospeševanje obrti. 10. Ureditev delovnega časa. 11. Raznoroosti.

Dne 6. maja se bo vršila redna javna seja ob 9. uri dopoldne. Na dnevnem redu je: 1. Naznanila predsedstva. 2. Predlog na pomnožitev števila članov predsedstvenega odseka. 3. Rekurz proti predpisu zbornične doklade. 4. Poročilo računskih pregledovalcev o zborničnih računskih zaključkih za leto 1924. 5. Načrt zakona o neposrednih davkih. 6. Načrt zakona o gospodarskem svetu. 7. Ureditev vprašanja praznikov. 8. Preureditev predpisov za pobijanje nečedne tekme. 9. Predlogi gg. zborničnih članov. 10. Tajna seja.

Trgovina.

Trgovski kongres v Zagrebu. Na kongresu trgovskih organizacij naše države, ki se je vršil 26. in 27. t. m. v Zagrebu in o katerem smo poročali že v naše mzdarnem listu, so bile sprejete sledeče resolucije: 1. Sklenilo se je, da se ustanovi centrala trgovskih udruženj s sedežem v Beogradu. Priprave za pravila in pravnika za delo tega udruženja se prepušča Savezu trgovcev Hrvatske in Slavonije v Beogradu, kot inicijatorju tega pokreta, ter se mu naroča, da glasom razprav v sekciji izdela in razpošlje vsem udruženjem pravila na vpogled. 2. Sklenilo se je naprositi vladu, da se sprejme v obrtni zakon odredbo, po kateri mora biti vsaka oseba ali društvo, ki se hoče pečati s trgovino, član odgovarjajočega trgovskega udruženja in šele če dokaže, da je tej zahtevi ustreget, naj se mu izda obrtno dovoljenje. 3. Sprejela se je resolucija, da se brez omejitve ustvarja princip prisilne poravnave izven tečaja in zahteva, da se sprejme novi zakon o prisilni poravnavi, ki bi popolnoma onemogočal vsako zlorabo, in sicer na podlagi predloga za modifikacijo tega zakona, o katerem se je razpravljalo

v ministru pravde 25. marca t. l. — Po izjavi ministra trgovine in industrije, kot zastopnika kraljeve vlade podal je na tem kongresu, da je načrt zakona o gospodarskem svetu, izdelan na konferenci dne 25. t. m. v Beogradu, vlada osvojila in da se po tem načrtu noben zakon, ki tangira gospodarstvo, sploh ne more predložiti narodni skupščini, dokler ga ne prouči gospodarski svet in da je gospodarstvo v tem svetu dovolj zastopano, je kongres šel preko tega vprašanja. 5. Kongres konstatira, da so se prometne razmere v naši državi deloma izboljšale. Glede na celokupno pomenitev vrednosti v državi je računati s tendenco, da se prometne postavke znižajo, kakor za potniški tako tudi za blagovni promet. Merodajni činitelji se opozarjajo na neobhodno potrebo razvoja našega prometa tudi v solunski coni, ki je bila do danes popolnoma zanemarjena. Treba je čimprej izdati novo tarifo, ki mora biti bolj socialna, da omogoči razvoj trgovskih in gospodarskih centrov. Brezpogojno se zahteva čimprejšnje sklicanje tarifnega odbora. Končno je kongres zahteval izenačenje tarifov glavnih in vicinalnih železnic.

države določajo razne omejitve: Nemčija: koncesija se ne sme dati, če ni potrebe za promet, more se odreči, če podjetnik rabi letala, ki niso njegova last; Belgija pozna fakultativni monopol za meddržavni promet, ki ga pa ne izvršuje država, nego oddaja v izvrševanje po javnem pozivu za tekmovalje (licitaciji), Norveška pridržuje meddržavni promet državi ali posebni koncesiji, ki jo pa more dobiti tudi inozemec. Švica in Venezuela zahtevata za prometna pridobitna podjetja vpis v trgovinski register. Par držav si pridržuje pravico, urejati vozino in letiške pristojbine.

Nekatere države ne dajejo dovoljenja za let, ne da bi lastnik ali obratovalce prej dal varnost za kritje škode, ki bi utegnila nastati vsled leta, tako Danska, Norveška. Več o tem predmetu pozneje.

Par zakonov izrečno pridržuje državi — z raznimi pogoji — pravico, da odkupi letalska podjetja in letalske naprave s pritisklinami vred.

2. Po mednarodni pogodbi sme letalo imeti radiotelegrafske aparate samo z dovoljenjem države, koji pripada. Rabiti smejo te aparate samo oni člani posadke, ki imajo za to posebno dovoljenje. Za prometna letala, ki morejo nositi najmanj 10 oseb, pa so radiotelegrafske sprejemni in daljinski aparati propisani in mednarodna komisija sme to dolžnost razširiti na vsa letala.

3. V mednarodnem prometu je prepovedano po zraku prevažati razstrelilne snovi, orožje in vojno municijo. Izrečno je celo prepovedano, da bi država pogodnica dovolila tujemu letalu prevoz takih snovi med dvema točkama svojega ozemlja.

4. Vsaka pogodnica sme prepovedati ali urediti prevoz in uporabo fotografskih aparatov v letu; vsak tak ukrep se mora javiti mednarodni komisiji, ki ga javi drugim pogodnicam.

5. Iz razlogov javnega reda sme vsaka država omejiti tudi prevoz drugih predmetov, toda le za domača in tuja letala, omejitev mora javiti komisiji.

Zakoni poedinih držav se dokaj obširno bavijo z ravno omenjenimi točkami, naravno, ker tu zlasti gre za varnost države same. Nekatere države prepovedujejo n. pr. prevoz strupenih plinov, golobov — pismonož, monopolskih predmetov (razen za potrebo posadke in potnikov). Glede orožja je nastal dvom, ali gre samo za vojno orožje, ali za orožje sploh, par zakonov govori samo o strelnem orožju; nadalje dvom, ali je samo prepovedano, orožje jemati seboj, t. j. pripripravljenost za uporabo z letala, ali tudi prevažati kot tovor.

6. Tu gre tudi za prevoz pošte. Po nekaterih zakonih je načelno zabranjen, more pa se dovoliti, nemški zakon pa

daje državi pravico, da ga v primernem obsegu celo zahteva od letalskih podjetij z urejenimi programi.

7. Sploh sme vsaka država pogodnica v prid svojim domačim letalom določiti pridržke in omejitve glede obrtnih (trgovinskih) prevozov blaga in oseb med dvema točkama svojega ozemlja; take ukrepe pa mora takoj razglasiti in javiti mednarodni komisiji, da jih priobči drugim pogodnicam. Te smejo izvajati retorizijo, tudi če sicer tujim letalom ne nalagajo enakih omejitev.

8. Vsaka država pogodnica sme odrediti, da morajo letala, ki lete iz ene države v drugo, pristati v katerem izmed za to določenih letišč.

Taka letišča treba javiti komisiji, da obvesti druge države. Mednarodne zračne proge pa se sploh morejo ustanoviti le s pritrilom držav, ki jih zadeva proga.

9. Posebej je še z mednarodno pogodbo urejeno carinsko vprašanje: Letalo sme v inozemstvo odleteti samo s carinskega letišča, inozemska letala smejo pristajati samo na njih, meja se sme prekoračiti samo na točkah, določenih s pogodbami med posameznimi državami. Taka letišča in take točke se javijo komisiji, ki jih priobči drugim državam. Le v sili se sme pristati izven carinskega letišča, odlet je dovoljen le s pritrilom

vijo upravnega ali carinskega oblastva, kateremu treba javiti pristalo letalo. Brez pristajanja pa je dovoljen prelet skozi tuje ozračje, letalo se mora samo javiti s propisanimi signali.

Podrobno so propisane listine o blagu, ki jih mora imeti letalo v mednarodnem letu (manifest, tovorni listi, blagovne deklaracije), ravno tako načela carinskega postopanja. Olajšave so dovoljene zlasti za poštna in turistovska letala.

10. Pri odletu in priletu smejo krajevna oblastva pregledati letalo in vse listine, ki jih mora imeti seboj vsako letalo v mednarodnem letu. Pravico preiskavanja letal imajo seveda tudi carinski organi na carinskih letiščih ali pri priletu v sili. Pa tudi med letom se morajo letala pokoriti ukazom policijskih in carinskih organov, kršilci te zapovedi se naznanijo domači državi letala.

11. Sploh je vsaka država pogodnica zavezana, da izda ukrepe, ki so sposobni, da zajamčijo, da se bo vsako letalo nad njenim ozemljem in povsod vsako letalo, ki je v nji registrovano, ravnalo po propisih, izdanih glede luči, signalov, umikanaj, balasta, letanja na letiščih in v njihovi bližini, vsaka država jamči za progon in pokaznitev kršilcev. Kazenskih norm mednarodna pogodba, naravno, ne vsebuje.

(Dalje sledi.)

Mednarodna trgovska zbornica. Kongres mednarodne trgovske zbornice se bo vršil letos v Bruslju od 21. do 27. junija. Mednarodna trgovska zbornica je danes najvažnejša gospodarska organizacija na svetu. Na kongresu se bo med drugim obravnavalo vprašanje, kako naj poravnava Nemčija svoje dolgove zveznim državam, ne da bi spravila v nevarnost svojo valuto. V Haagu je o tem vprašanju predaval pred zastopniki tiska Noble Hall, ki je izjavil, da se milijarda zlatih mark, ki jih ima Nemčija plačati, ne more poravnati v zlatu, ker bi s tem Nemčija prišla ob zlato kritje za krožeči papirnati denar. Plačanje se mora vršiti v produktih, ne da bi s tem industrija v aliiranih državah utrpela škodo.

Prodaja sliv. Tovarna za konzerviranje sliv ima na razpolago večjo količino dvakrat etviranih sliv. Naslov dobijo interesi v pisarni Trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani.

Obrt.

Vajeniška razstava. Poset vajeniške razstave je kljub trajno slabemu vremenu vendar zelo zadovoljiv. Dnevno prihajajo posetniki iz cele Slovenije pa tudi iz Hrvaške in Srbije. V ponedeljek je oficijelno posetil razstavo načelnik Ministrstva trgovine in industrije g. dr. Krpan, ki se je zelo laskavo izrazil o razstavi sploh, kakor tudi o sposobnostih naših mladih razstavljalcev. Razstavo posejajo tudi korporativno gremijalne šole in obrtno-nadaljevalne šole. Včeraj in danes je posetila razstavo Obrtno-nadaljevalna šola iz Siska z nad 50 vajenci in 4 učitelji. Vsi obrtniki, pa tudi drugi, ki se zanimajo za razvoj našega obrtništva in narodnega gospodarstva sploh, naj ne zamudijo prilike, da posetijo to prireditel. Razstava ostane odprta do 4. maja t. l.

Denarstvo.

Uradni tečaji dinarja za maj.

V svrhu pravih plačil po zakonu o taksah in določitve sodnih pristojbin je določilo finančno ministrstvo nastopne uradne tečaje dinarja, po katerih se morajo računati vse denarne operacije, glaseče na zlato in tujo dinarsko vrednost:

1 napoleon	240.—	Din
1 turška lira	270.—	Din
1 angleški funt	297.—	Din
1 dolar	62.—	Din
1 kanadski dolar	61.50	Din
1 zlata nemška marka	14.80	Din
1 poljski zlatnik	12.—	Din
1 avstrijski šiling	8.77	Din
100 francoskih frankov	322.—	Din
100 švicarskih frankov	1200.—	Din
100 italijanskih lir	254.—	Din
100 belgijskih frankov	313.—	Din
100 holandskih goldinarjev	2480.—	Din
100 romunskih lejev	27.75	Din
100 bolgarskih levov	45.—	Din
100 danskih kron	1140.—	Din
100 švedskih kron	1670.—	Din
100 norveških kron	1000.—	Din
100 pezetov	885.—	Din
100 drahem	105.—	Din
100 češkoslovaških kron	184.—	Din
1 milijon madž. kron	866.—	Din

Ti tečaji veljajo od 1. do 31. maja 1925.



Davki in takse.

Davčna administracija v Ljubljani razglasa: V smislu člena 204. finančnega zakona za l. 1924/25 z dne 31. marca 1924 (Uradni list št. 43) se objavi, da je odmera najmanjine za davčni leti 1925 in 1926 dovršena. 15 dnevni rok za vpogled v odmerni izkaz se določa za čas od 1. do 15. maja 1925. Davčni zavezanci imajo pravico vpogledati v odmernih tabelah le svojo davčno dolžnost (za druge le s 10 Din kolkovanim pooblastilom) pri mestnem magistratu, davčnem uradu za mesto v Ljubljani, ali pa pri davčni administraciji ob uradnih urah in v zgoraj določenem času. Priporočamo, da je v smislu določil zgoraj omenjenega zakona

na prizivni rok skrajšan na 15 dni in da se posebni plačilni nalogi ne bodo razpošiljali. Predpis hišne najmanjine onim zavezancem, ki v 15 dneh, po preteku roka za vpogled odmere t. j. do 30. maja 1925 ne vložijo priziva ali pritožbe pri davčni administraciji v Ljubljani, postane pravomočen. Priziv je podvržen taksi (kolku) 20 Din.

Davek telesnih delavcev. V zvezi s svojo, v našem listu že objavljeno okrožnico od 18. aprila t. l., je Zveza industrijev na slovenskem ozemlju kraljevine SHS poslala svojim članom glede preračunavanja invalidskega davka sledečo okrožnico: V smislu čl. 152. finančnega zakona za leto 1924/25 tvori odmerno podlago za invalidski davek celoletna svota vseh dotičnemu davkoplačevalcu predpisanih neposrednih davkov z državnimi pribitki izjemši 30% izvanredni pribitek. V davčni lestvici cit. čl. 152. navedeni davčni zneski so od 1. aprila t. l. dalje podvojeni. — Po naziranju tuk. Finančne delegacije se razteza jamstvo delodajalca za plačilo davka tudi na invalidski davek, vendar le v toliko, kolikor odpade invalidski davek na pri dotičnem delodajalcu dosežene prejemke. — Ker se ne more v naprej ugotoviti, koliko bo iznašal celoletni davek posameznih delavcev, je naravnost nemogoče točno izračunati višino invalidskega davka. Finančna delegacija priporoča, da se postopa do nadaljnjih odredb, ki bodo objavljene v Uradnem listu, tako da se vzame kot odmerno podlago za invalidski davek pri trajnih obratih 52kratni znesek na tedenski zaslužek odpadajočega 2% davka. Pri sezonskih obratih se vzame kot podlaga razmeroma krajša

delovna doba. Ker se pobira 2% davek šele od 1. aprila t. l. dalje ter se do tega časa delavstvu z malimi izjemami vobče niso predpisovali neposredni davki, se morajo pri računanju odmerne podlage za invalidski davek odšteti delovni tedni pred 1. aprilom t. l. Pri vsakem izplačilu mezd naj se do nadaljnjih odredb odtegne sorazmerni del predvidenega celoletnega invalidskega davka. — Ponovno povdarjamo, da se 30% izredni državni pribitek ne računa v odmerno podlago za invalidski davek. — Čim prejmemo od Finančne delegacije nam obljubljena podrobna navodila za pobiranje tega davka, bomo p. n. člane nemudoma obvestili.

Carina.

Naša carinska tarifa in severočeska tkalska industrija. K naši notici, ki smo jo priobčili pod tem naslovom v številki 47., smo dobili od ene tukajšnjih naših tvrdk, ki je v stalnih stikih s Češkoslovaško, kojasnilo, da minimalna carina na bombažaste hlačevine ne znaša nikakor 55% od vrednosti blaga ampak, da variira navadno med 16—25%. Odvisno je to seveda od teže in pa cene blaga. V tem oziru se tudi v zadnjem času ni nič spremenilo. Znašala pa bi carina lahko 55% le v tem slučaju, ako je bombažasti preji primešana volna, najsibo tudi v najmanjši količini, potem se namreč za carini hlačevina kot volneno blago. Stagnaciji čeških tovarn za hlačevino pa je največji vzrok občutna italijanska konkurenca, ki se v zadnjih letih skuša z uspehom prilagoditi zahtevam jugoslovanskega trga in to tako glede kakovosti blaga, kakor tudi glede vzorcev.



Promet.

Novo železniško-tarifno določbo za prevoz premoga. Zveza industrijev v Ljubljani je glede novih železniško-tarifnih določb za prevoz premoga poslala svojim članom, k svoji že poslani okrožnici se poročilo, da je Centrala industrijskih korporacij posredovala pri Ministrstvu saobračaja radi priznanja tarifnega popusta za ona industrijska podjetja, ki so navezana na uporabo inozemskega premoga. — Ministrstvo saobračaja je stavilo v izgle, da bo onim industrijskim podjetjem, koja inozemski premog neobhodno potrebujejo dovolilo spoznamno z Ministrstvom za šume in rude znižano tarifo, in to na osnovi konkretnih prošanj posameznih podjetij. — V tozadevnih prošnjah je treba obrazložiti podrobne razloge, vsled katerih je uporaba inozemskega premoga neobhodno potrebna. Podjetja, ki uporabljajo poleg inozemskega premoga tudi domači premog, naj to v prošnji izrecno navedejo. Navedba letne količine inozemskega premoga po izjavi referenta Ministrstva saobračaja ni sicer neobhodno potrebna, vendar priporoča Zveza industrijev, da se sprejmejo v prošnje tudi ti podatki, ker jih bo predvidoma zahtevalo Ministrstvo za šume in rude. V vsakem slučaju pa je potrebno, da se v prošnji navede, do katere železniške postaje se prosi za znižanje tarife. Podjetja, ki žele posredovanja Centrale industrijskih korporacij v cilju izposlovanja tarifne olaj-

šave, naj blagovolijo nemudoma dostaviti Zvezi industrijev v Ljubljani tozadevno prošnjo z dvema prepisi.

Pomorska zveza Sušaka z Aleksandrijo. Dubrovačka parobrodarska plovdba je kupila nov parnik, ki se bo imenoval »Solun« in ki bo imel prostora za 34 razrednih potnikov in za 300 potnikov na palubi. Društvo si namerava nabaviti še drugi parnik iste vrste, ker ima pa že med svojimi parniki tudi take ladje, katere že kolikortoliko odgovarjajo današnjim zahtevam, bo vpostavilo redno potniško in tovarno progo med našimi lukami in Solunom in čez turške in sirske luke v Aleksandrijo in nazaj. Ladje bi zapustile naše luke okoli 22. vsakega meseca. Bile bi v Solunu okoli 7. t. m. a v Aleksandriji okoli 14. vsakega meseca, pri povratku bi bile v Solunu okoli 28. vsakega meseca a v Gružu okoli 6. Plule bi z brzino povprečnih devet pomorskih milj na uro. S to progo hoče »Dubrovačka parobrodarska plovdba« ugoditi željam naših izvoznikov, ki imajo trgovske zveze z Levanto. Uspeh tega poizkusa je odvisen od odziva naših izvoznikov. Treba je računati že v naprej z inozemsko konkurenco, katero bodo delala inozemska društva našemu društvu, vendar se naše društvo ne boji te konkurence, ako bo le računati na podporo naše države in naših izvoznikov. Ker bodo parniki te proge na svojem potovanju ukrcavali blago iz vseh važnejših luk našega primorja in albarske obale, Grčije, Sirije, Palestine in Egipta, se opozar-

jajo vsi naši izvozniki in interesi, da se poslužujejo v svojem lastnem interesu te od naših podjetij vzdrževane zveze.

Proga Bordeaux-Milan-Beograd. Interparlamentarna trgovinska konferenca, ki se je vršila pred dvema tednoma v Rimu, je sprejela, kakor poročajo beograjski listi, med drugim tudi resolucijo o zgraditvi železniške proge Bordeaux-Milan-Beograd.

Razno.

Jubilej stavbenika g. Ivana Ogrina. Včeraj je praznoval stavbeni podjetnik, podpredsednik Trgovske in obrtniške zbornice g. Ivan Ogrin 50 letni jubilej svojega rojstva. Jubilantu naše najiskrenejše častitke!

Gospodarska konferenca srednjeevropskih držav na Dunaju. Avstrijski tisk je zadnji čas zelo živahno razpravljal o gospodarski anketi srednjeevropskih držav, ki bi se imela vršiti na Dunaju z nalogo, da zasigura Avstriji važen gospodarski položaj v Srednji Evropi. Iz Zeneve doslej še ni prišlo nobeno sporočilo, kedaj naj bi se vršila ta gospodarska anketa. Nekateri krogi so zelo pesimistični glede sestanka srednje-evropskih držav. Drugi naglašajo, da se ima ta anketa vršiti sredi meseca maja, kar je tehnično nemogoče in izključeno, ker ne more nobena interesiranih držav pripraviti do tega časa za anketo potreben material. Izključeno je tudi, da bi bila tako hitra ta anketa, ker se vrši šele meseca junija seja Društva narodov, ki ima sklepati o tej anketi.

Hindenburg izvoljen za predsednika nemške republike z milijon glasov večine. Hindenburg je bil izvoljen za predsednika Nemčije s 14.639.927 glasovi. Marx je dobil 13.740.489 glasov. Napram volitvam od 29. marca je sedaj dobil Hindenburg približno 3 milijone glasov več, medtem, ko je število Marxovih glasov zraslo le za 500.000. Komunistični kandidat Thaeckmann je dobil 1.800.000 glasov. Francoski listi komentirajo izvolitev Hindenburga za predsednika Nemčije z mednarodnega in francoskega stališča. Berlinski dopisnik »Journala« izjavlja, da noben tujec, ki je videl nemške manifestacije v zadnjih 48 urah, se ne more niti za minuto prepričati o resničnih miroljubnih stremeljenjih nemškega ljudstva in o dobri volji kake nemške miroljubne demokracije, ki bi želela živeti v miru s sosednimi državami. »Echo de Paris« piše, da obstoja med Hindenburgom in Marxom le razlika v sredstvih za vodstvo zunanje politike in notranje, ko živi v obeh misel na revanšo. V zunanji politiki postopa stari vojskovodja manj previdno, v notranjepolitičnem oziru pome-ni njegova izvolitev zavrnitev socijalističnih teorij. Hindenburg predstavlja le militaristično tradicijo Prusije. List zaključuje, da ne obstoja — v nasprotju z naziranj Angležev in Američanov in Herriota — nobena razlika med Nemčijo Hohenzollerncev in današnjo republikansko Nemčijo. »Ere Nouvelle«, glasilo sporazuma leve, prorokuje, da bo imela izvolitev Hindenburga za posredno posledico zasedbo Poruhra, ter zaključuje, da bo poteklo, še dosti časa, da bo večina spoznala, da je treba temeljito spreminiti smer politike.

Natečaja načrtov za zgradbo poslopja Čekovnega urada v Ljubljani se je udeležilo 32 arhitektov iz vse Slovenije. Komisija, ki je včeraj dovršila svoje delo, je prisodila prvo nagrado projektu, ki ga je vložil gradbeni tehnik 21 letni Franjo Lavrenčič iz Ljubljane. Drugo nagrado je dobil prof. arh. Rado Kregar, tretjo arh. Vlado Mušič oba iz Ljubljane. Projekti bodo javno razstavljeni.

V. velesejm v Lvovu se bo vršil letos od 5. do 15. septembra t. l. Naše poslaništvo na Poljskem je sporočilo ministrstvu zunanjih zadev v Beogradu, da bi mogla naša država z uspehom razstaviti svoje proizvode, kakor sadje, vino, ribe, konserve, predelano in nepredelano kožo itd. Zeleti bi bilo, da osnujejo naši razstavljalci za ta sejm posebno sekcijo. Ravnateljstvo velesejma je z vsemi sredstvi na razpolago, da olajša osnivanje take sekcije.

Državna borza dela v Mariboru. Od 19. do 25. aprila je bilo pri tej borzi dela 100 prostih mest prijavljenih, 183 oseb je

iskalo službe, v 42. slučajih je borza posredovala uspešno in 17 oseb je odpotovalo; od 1. januarja do 25. aprila pa je bilo 2085 prostih mest prijavljenih, 3322 oseb je iskalo službe, v 936 slučajih je borza posredovala uspešno in 175 oseb je odpotovalo.

Izdaja kodeksa tvrdke »The International Code Company, Ltd., London«. Češkoslovaško poslanstvo v Beogradu obvešča potom Centrale industrijskih korporacij o akciji češkoslovaškega zunanjega ministrstva radi izdaje kodeksa tvrdke »The International Code Company, Ltd., London« z angleško-češko-poljskim odnosno angleško-češko-srpskim tekstom. Zveza industrijev v Ljubljani prosi p. n. člane, da jo blagovolijo nujno obvestiti, ako imajo interes na izdaji kodeksa s srbskim tekstom.

Stoletnica Resselovih poskusov z ladjskim vijakom. Že pred izumom parnega stroja se je mislilo na uporabo vijaka kot gonilno sredstvo pri ladjah. Prvi se je bavil s tem načrtom leta 1752 znani matematik Daniel Bernoulli, za njim razni drugi, pred vsemi Bushell (leta 1770) in Dallery (leta 1803). Bistvo tek načrtov je bilo uporabiti pritisk vode na vijako zavito peruto, ki se vrti okoli horizontalne osi. Vijak deluje v bistvu na isti način kakor veslo ali lopate. Naj bo tu na kratko opisano to delovanje. Mislimo si dve lopati na koncu droga, ki se vrti okoli vodoravne osi. Ako sta lopatini ploskvi v ravnini kroženja, se premikata v vodi skoro brez upora. Če bi stali pravokotno na tej ravnini, bi voda pritiskala na nje v smeri gibanja samega in vsa sila bi se uporabila za premaganje tega upora. Ako sta pa ploskvi nekoliko nagnjeni, se upira sicer voda tudi v njihovem gibanju, toda tako, da deloma ustavljajo gibanje, deloma pa suvajo vijak in z njim spojeno os v smeri osi. Vsi poizkusi pa se praktično niso obnesli, in sicer radi tega, ker niso znali odkriti pravega mesta, kamor bi pritrdili vijak na ladjo. Vsem se je zdel vsekakor zadnji del ladje najbolj pripraven, toda tam je bilo že krnilo in tega niso smeli premakniti. Ta nedostatek je odpravil šele Jožef Ressel z novim načrtom, s katerim se je pečal v Trstu in katerega je kot prvi udeležil v tržaški luki leta 1826. Jožef Ressel se je rodil 27. julija 1793 v Hrudinu na Češkem. Po končani gozdarski akademiji je prišel kot gozdarski oskrbnik v Pleterje na Dolenjsko, kjer je služboval do leta 1821. Tega leta je bil premeščen kot gozdarski mojster v Trst, kjer je imel

priliko dokončati svoje študije glede uporabe vijaka. Njegov načrt pa ni našel v tržaških trgovskih krogih pravega razumevanja in radi tega je tudi denarna podpora izostala. Šele leta 1826 sta se končno dala dva trgovca pogovoriti, da sta mu dala na razpolago celih 60 goldinarjev. S tem zneskom je dal napraviti manjši vijak, ki ga je pritrdil na majhen čoln. Dva moža sta vrtela vijak in čoln je rezal s precejšnjo hitrostjo valove pred očmi presenečenih gledalcev. Uspeh je bil tu, toda izostalo je prepričanje o praktičnosti tega uspeha. Komaj tri leta kasneje se je našel človek, ki je sklenil z Resselom dogovor za izrabo njegovega patenta in ki je dal predvsem potrebni kapital na razpolago. Bil je to veletržec Ottavio Fontana. Medtem, ko so v Trstu pripravljali ladjo, je Ressel poskusil na Francoskem svojo srečo. Toda skoro s slabšim uspehom nego v Trstu. Koncem 1829. leta je bila ladja gotova in je splaval prvi parnik na vijak »Civetta« s 40 možmi na krovu po tržaški luki. Toda preplaval je le pol milje. Parna cev, ki je bila slabo prilotana, se je odtrgala in stroj se je ustavil. Vijak pa je ostal nepokvarjen. Ta malenkostna nesreča pa, ki bi se dala v nekaj urah popraviti, je bila dobrodošla Fontani, ki je radi tega razveljavil kontrakt. Zaman se je Ressel spustil v dolgotrajno pravdo z njim. Končno se je moral udati pritisku upnikov in se z njimi pobotati. Leta 1838 pa je angleški farmer Smith opremil večji parnik z vijakom, ki je docela bil podoben Resselovemu in ki je z eno samo peruto obdajal os. Ladja je nosila ime »Arhimedes«, po znanem grškem matematiku, ki je opisal gemometrično obliko vijaka. Dve leti kasneje je že priplula taka ladja na vijak tudi v Trst in Ressel je lahko z zadoščenjem videl, kako se je njegov načrt praktično obnesel, obenem pa z žalostjo, kajti izum vijaka je veljal splošno za izum »neznanega izumitelja«. Angleška vlada je celo razpisala visoko nagrado za onega, ki bi dokazal, da je izumil vijak. Zaman pa se je Ressel za njo in za svojo pravico potegoval. Zaman je še na svoji smrtni postelji povdaril. »Neznani izumitelj« vijaka je umrl v Ljubljani 10. oktobra 1857 na službenem potovanju. Njegovi zemski ostanki počivajo pri Sv. Krištofu.

Ljubljanska borza.

V sredo, 29. aprila 1925.

Vrednote: 7% investicijsko posojilo iz leta 1921 den. 60, bl. 61½; Loterijska

2½% državna renta za vojno škodo den. 161½, bl. 162, zaklj. 162; Celjska posojilnica d. d., Celje den. 210, bl. 213; Ljubljanska kreditna banka, Ljubljana den. 217; Merkantilna banka, Kočevje den. 110, bl. 124; Prva hrvatska štedionica, Zagreb den. 800, bl. 805; Kreditni zavod za trg. in ind., Ljubljana den. 190, bl. 200; Strojne tovarne in livarne d. d., Ljubljana bl. 134; Trbovelj. premogokopna družba, Ljubljana den. 385, bl. 390; Združene papirnice Vevče, Goričane in Medvođe d. d., Ljubljana den. 110, bl. 118; »Stavbna družba« d. d., Ljubljana den. 265, bl. 280.

Blago: Les: Hrastovi hlodi I. in II., od 25 cm prem. napr., fco nakl. postaja 20 vag., den. 550, bl. 550, zaklj. 550; smrekovi ali jelovi hlodi od 25 cm, od 4 do 8 m dolž., fco nakl. postaja den. 250; hrastovi plohi 43 mm, od 2.70 m, 53 mm, od 2.90 m, fco meja den. 1400; bukova drva 1 m dolž., suhe, cepanice, fco meja den. 25. — **Žito in poljski pridelki:** Pšenica Rosafé, rinfusa, par. Ljubljana bl. 460; pšenica avstralska, juta vreče, par. Ljubljana bl. 465; otrobi pšenični, debeli, par. Ljubljana den. 210, bl. 220; otrobi pšenični, drob., par Ljubljana blago 190; koruza promptna, par. Ljubljana den. 210, bl. 220; oves makedonski, orig., par. Ljubljana bl. 345; fižol ribničan, fco kolod. Ljubljana den. 300.

Tržna poročila.

Mariborsko sejmsko poročilo. Na svinjski sejem dne 24. aprila 1925 se je pripeljalo 345 svinj, 2 kozi in 2 kozliča; cene so bile sledeče: Mladi prašiči 5—6 tednov stari komad 75—105 Din; 7—9 tednov stari 125—150 Din; 3—4 mesece stari 225—325 Din; 5—7 mesecev stari 450—550 Din; 8—10 mesecev stari 720 do 850 Din; 1 leto stari 1000—1200 Din; 1 kg žive teže 13—14 Din; 1 kg mrtve teže 15—17.50 Din. Prodalo se je 216 komadov.

Mariborski trg dne 25. aprila. Vključ deževnemu vremenu je bil ta trg dobro preskrbljen in obiskan, pa tudi promet je bil posebno od 9. ure naprej, ko je dež prenehal zelo živahen. Slaninarjev je bilo 31 in so prodajali svinjino po 25 do 35, slanino po 25 in drob po 20 Din kg. Domači mesarji, ki s temi vedno konkurirajo, so prodajali govedino in ovčetino po 15 do 17.50, teletino 17.50 do 22 in svinjino po 20 Din kilogram. Klobasam pa je bila še vedno ista cena, kakor pretečeni teden, čeravno so v trgovinah po

mestu cene klobasam znatno padle. V mestni mesnici pa se je prodajalo goveje meso po 15 do 16.50, telečje in svinjsko pa po 20 Din kilogram.

Perutnine je bilo okoli 400 komadov; cene so bile kokošem 20 do 50, racam in gosim 60 do 90, puranom pa 80 do 150 dinarjev za komad.

Krompir, sadje, zelenjava in druga živila. Tega je bilo v obilici na trgu. Cene so bile krompirju 8 do 10.50 Din za merik (7½ kg), čebuli 3 do 6, češnju 4 do 10 Din venec, kislemu zelju 3 do 3.50, kisli repi 2, jabolkom 3 do 8, hruškam 6 do 18 Din kg, figam 6 do 12 Din venec. Cena solati se je znatno znižala in sicer 0.25 do 1 Din za kupček, ker je je bilo v veliki obilici na trgu. Tudi jaje je bilo brezštevilno, za par jim je bila cena 0.75 do 1.25 Din za komad, limonam 0.50 do 1 Din, pomarančam pa 1 do 3 Din komad.

Lončena in lesena roba. Tudi te je bilo v velikem številu, cena je bila 0.50 do 1.50, brezavim metlami pa 2 do 3 Din za komad.

Seno in slama na mariborskem trgu. Vsled deževnega vremena niso kmetje pripeljali v sredo 22. t. m. ne sena ne slame na trg, v soboto so pa pripeljali, ko se je vreme razvedrilo, 9 vozov sena, 4 vozove otave in 10 vozov slame na trg, ter so prodajali seno po 62.50 do 85, otavo po 70 in slamo po 50 do 65 Din 100 kg. Slamo so to pot tudi prodajali po snopih in sicer po 2.25 Din komad.

Merkantilni letni sejem v Zagrebu (27. t. m.). Sejem je bil precej živahen. Računa se, da se je za inozemstvo kupilo okrog 10 vagonov goveje živine, in sicer za ČSR, Trst in Dunaj. Konji so se nakupovali za Italijo in Madžarsko. Posebno živahna pa je bila medsebojna domača kupčija. Za 1 kg žive teže so notirali: biki 7—11, junice I. 10—11.50, II. 9—10, junici I. 12—12.50, II. 11—11.50, krave I. 10—11, II. 7—8, III. 2.50—5, voli I. 11.50—12 (izjemno 13), II. 10—11, III. 8—9, teleta 13.50—16, svinje, nepitane 12—13.50, pitane domače 13.25—15 Din. Konji 4000—15.000 Din par po kakovosti. Krma: detelja 125—150, seno I. 100 do 125, II. 75—90, otava 125—175 Din za 100 kg.

Dunajski goveji sejem (27. t. m.). Dogon 3341 glav. Od tega jih je bilo iz Jugoslavije 131. Za 1 kg žive teže notirajo: voli I. 1.60—1.80 (izjemno 1.90—2.20), II. 1.35—1.50, III. 1.25—1.30, biki 1.15 do 1.50 (1.60), krave 1.10—1.50 (1.60), slaba živina 0.65—1 šiling.

VINOCET
tovarna
vinskega kisa, d. z o. z., Ljubljana, nudi
: najfinejši in najokusnejši :
namizni kis iz pristnega vina.
ZAHTEVAJTE PONUDBO!
Tehnično in higijenično najmodernejše urejena kisarna v Jugoslaviji.
Pisarna: Ljubljana, Dunajska cesta št. 1a, II. nadstropje.

Veletrgovina
A. ŠARABON
v Ljubljani
priporoča
špecerijsko blago
raznoverstno žganje
naoko in
deželne pridelke
raznoverstno
rudninsko vodo
Lastna pražarna za
kavo in mlin za di-
šave z električnim
obratom.
CENIK NA RAZPOLAGO!

Josip Petelinc, Ljubljana
Na veliko! (blizu Prešernovega spomenika) **ob vodi** Na malo!
Priporoča potrebščine za šivilje, krojače, čevljarje, sedlarje,
modno blago, pletenine, žepne robce, ščetke, sukanec, toaletno blago.
Telefon 913

GROM
carinsko posredniški in spedijski bureau
LJUBLJANA
Kolodvorska ul. 41
Naslov brzojavkam: „GROM“ Podružnice: Telefon interurban št. 434
MARIBOR, JESENICE, RAKEK.
Obavljajo vse v to stroko spadajoče posle najhitreje in pod najkulantnimi pogoji.
Zastopniki družbe spalnih voz S. O. E. za ekspresne pošiljke.

Najboljši šivalni stroj je edino le
Josip Petelinc-a
znanka
Griffner in Adler
za rodbino, obri in industrijo
Ljubljana
Pouk v voženju brezplačen. Vredna garancija.
Delavnica za popravila
Na veliko Telefon 913 Na malo

Tiskarna „Merkur“
trg.-ind. d. d.
Ljubljana, Simon Gregorčičeva ulica
Telefon 552
se priporoča za naročila
vsakovrstnih tiskovin - Izvršuje
točno in solidno
Lastna knjigovoznica

!! Pozor trgovci z lesom !!
V Zagrebu je naprodaj pod zelo povoljnimi pogoji dobro vpeljana trgovina stavbnega in mizarskega lesa, kakor tudi stavbenega materiala, poleg kolodvora Sava (Južni kolodvor).
Pojasnila daje
AVGUST SIMUNIČ, Zagreb
Primorska ulica 12.

Zaloga
moškega perila
tovarne „TRIGLAV“
Ljubljana
nasproti hotela „Štrukelj“