

ski zračni prostor. Čemu se je američkomu letalu želelo potrebno proučavati elektromagnetne polove na sovjetskom ozemlju? Čemu — če je to bilo njegovo poslanstvo — je šlo za bombnik, oborožen s najmodernijim topovi i s ponornim strelivom? Konačno, čemu je letalo bilo potrebno naprave za zbiranje informacija? Washington seveda ne odgovara na ta vprašanja, ne odgovarja šteta dva preživela člana letalske posade, nadaljevali ameriških izvižakov zaključili komentator, lahko pripelje samo do nesreče.

življenje morišnici

jih hoteli rešiti

MANILA, 14. — Pri dveh letalskih nesrečah, ki sta se dogodili večeraj na Tihem oceanu, sta zgubili življenje dve osebi. Sporočili so namreč, da se je 56 od 58 potnikov, ki so bili v letalu družbe «Northwest Airlines», rešilo na rešilne čolne. Letalo je pristalo na morju v bližini najhujšega otoka Jimalog, 150 milj od Manile.

Rešilo je tudi vseh 30 potnikov, ki so bili v letalu družbe «Philippine Airlines», ki je pristalo na morju blizu Zamboange, 500 milj od Manile.

Vreme včeraj: najvišja temperatura 26,8, najnižja 17,7 stopinj. Zračni tlak 1015,9 stopenj, veter 6 km urožahodni, vlaga 61 odst., nebo 1 desetinskih oblakov. Morska je lahko razgledna, temperatura morja 24 stopinj.

Sinoči je umrl dr. Josip Agneletto

Sinoči je v Trstu umrl dr. Josip Agneletto, slovenski odvetnik in politik. Pokojnik se je rodil 8. novembra leta 1884 v Trstih, v Slovenski Istri, kjer je preživel prva leta svojega življenja. Realno je obiskoval v Ljubljani, visokošolski študij pa je nadaljeval na Dunaju, kjer je tudi doktoriral.

Pokojnik se je že kot študent udeleževal v javnem življenju. Leta 1905 je bil član slovenskega akademskega društva "Slovenija" na Dunaju, kasneje tudi predsednik "Kluba hrovaških in slovenskih akademikov". Po končani študiji je odšel v Pariz, kjer je bil odvetniški pripravnik. Tu je sodeloval v "Klubu proletarcev" in pizinski "Citralini".

Leta 1913 se je preselil v Trst in naslednje leto predsedoval protisocialistični "Narodni delavski organizaciji". Ki se je ukvarjala s političnimi in socialnimi vprašanji, ki so jih razpravljali v "Klubu proletarcev" in "Klubu proletarcev". Leta 1920 je bil tudi podpredsednik "Tržaške hranišnice in posojilnice" in leta 1940, ko je bil interniran.

Ko se je vrnil v Trst, je dr. Josip Agneletto spet posegel v javno življenje. Leta 1921 je bil med ustanovitvi "Združenja delavcev v Trstu", ki je bil nato preoblikovan v "Združenje delavcev v Trstu". Leta 1929, istotako je bil tudi podpredsednik "Tržaške hranišnice in posojilnice" in leta 1940, ko je bil interniran.

Leta 1945 se je vrnil iz Egipta v Trst, kjer je leta 1947 začel borbo proti tedanji Osvobodilni fronti in postal eden od soustanoviteljev "Slovenske demokratske zveze", njen predsednik. Dve leti kasneje je bil izvoljen za občinskega svetovnika kot nosilec skupne liste s Sloj. Kato. in je bil v tej funkciji do leta 1950, ko je bil interniran.

Kot občinski svetovalec je bil večkrat sopodpisnik spomenic, ki so jih predstavili vseh slovenskih političnih strank in gibanj naslovili vladnim predstavnikom in predsedniku republike ter v tem smislu sodelovali tudi pri raznih intervencijah pri kraljevih oblasteh.

Vedno je vodil odločno protisocialistično in protikomunistično politiko, pri čemer pa mu tržaško slovensko delovno ljudstvo ni sledilo. Zmotno je bil namreč prepričan, da bi tudi v pokojniških letih naša država sodelovala v politiki lahko uspešno. Kljub temu pa je sodeloval v stanovski nepolitični organizaciji slovenskih pravnikov v Trstu, v društvu "Pravnik", ki je bil leta 1958 razpuščen zaradi izjavljanja pravic, zajamčenih Slovincem v posebnem statutu londonskega memoranduma.

V tržaškem občinskem svetu bo pokojnikovo mesto prevzel dr. Teofil Simčič, ki je na zadnji občinski volitvi leta 1958 z dr. Agnelettom prejel največ preferenčnih glasov, in sicer kot predstavnik klerikalne Slovenske katoliške skupnosti na takratni kandidaturi listi.

Svojem pokojnika izrazito iskreno sožale.

Danes začne nepreklono veljati cestni zakon

Toda mnoge ustanove in zasebniki še zdaleč niso poskrbeli za vse spremembe, ki jih zakon določa

Danes popolnoma začne veljati vseh določb, ki jih vsebuje novi cestni zakon. Kljub temu, da je bilo na razpolago leto dni, v katerem bi morali zasebniki in ustanove poskrbeti za določene spremembe, ki jih predvideva cestni zakon, pa je položaj tak, da bi bilo potrebno vsaj še nekaj mesecev, preden bo vse tako, kot zakon zahteva.

Predvsem je treba omeniti nereseno vprašanje cestnopolnih znakov. Medtem ko je ustanova ANAS poskrbela, da so bili cestni znakovniki, ki so bili na križiščih postavljeni, ustrezni prometni znak, pa to ni moč trditi za pokrajinske, lokalne in zasebne ceste. To je sicer razumljivo, kajti občinske uprave so se le v dveh dneh dobile odobrene občinske proračune, v katerih so predvideni določeni znaki tudi za nove prometne znake in naprave. Toda zgodilo se je, da so bili v ta namen predvideni znaki močno skrajani, tako da je vprašanje, če bodo občinske uprave sploh lahko zadostile novim predpisom.

Vsekakor pa bo treba popraviti, kajti če velja popolna aplikacija določil novega cestnega zakona za zasebne ceste, tedaj mora veljati tudi za ustanove. Glede zasebnikov velja omeniti, da na primer avtomobilisti niso pravčasno poskrbeli za nadomestitev raznih luči in smernih puščic, tako da se sedaj skoraj nemogoče dobiti nove naprave, ki so v skladu s določili cestnega zakonika. Potem je treba poudariti tudi veljavo, ki jo je danes vlada na cestah zlasti zaradi nediscipliniranosti pešcev in vozačev, ki se kar po svoje izmišlujejo najosobnejša pravila o prehodih cest. Nedvomno je temu krivo predvsem zadržanje prometnikov, ki v številnih primerih dopuščajo, da se ta pravila krivijo. Zato tudi posebna okoliščina, ki jo je izdal minister za javna dela, poziva vse prometnike in člane prometne policije, da z vso strogostjo kaznujejo kršitelje cestnega zakonika. V okrožnici pa je še posebej poudarjeno, da je treba zlasti ostro paziti na nepravilno vožnjo motociklistov, ki povzročajo tudi največ nesreč.

Zanimivo je še, da lahko tudi funkcionarji uradov za javna dela, ki so v civilu, naložijo globo kršiteljem določil cestnega zakonika. Ti funkcionarji imajo posebno izkaznico, ki se legitimira mora kršitelju plačati globo ali pa — če mu zdi, da se ni pregrešil — zahtevati zapisnik.

Odgovorni uradnik STANISLAV RENKO Tiska Tiskarski zavod ZTT Trst

UREDNIŠTVO TRST-UL. MONTECCHI 6-11. TELEFON 93-808 IN 94-638 Poštini predal 569

PODRUŽNICA GORICA Ulica S. Pellico 1-11. Tel. 35-82

UPRAVA TRST — UL. SV. FRANCESKA 4. 20 — Tel. 47-3738

OGLASI Cene oglasov: Za vsak mva v širini enega stolpca: trgovski 60, finančno-upravni 120, oštrinski 90 lir. — Mail oglas 30 lir beseda. — Vsi oglasni se naročajo pri upravi.

NAROCNINA Mesecina 400 lir. — Vnapreje: Četletna 1300 lir, polletna 2500 lir, celoletna 4000 lir. Nedeljska števila mesečno 100 lir, letno 1000 lir. P.R.J.: v tednu 10 dni, nedeljska 30 dni, mesečno 250 dni. — Nedeljska letno 1440, polletno 720, četrtletno 360 dni. P.R.J.: v tednu račun: Založništvo tržaškega tiska Trst 11-3274 — Za P.R.J.: ADIT, DZS, Ljubljana, Str. 11-3274. — Tel. 31-328. — Tečaj račun pri komunalni banki v Ljubljani 600/703-75.

Odgovorni uradnik STANISLAV RENKO Tiska Tiskarski zavod ZTT Trst

Pokojnine INPS so vedno pereče vprašanje

Povprečna pokojnina znaša komaj 12.000 lir mesečno

Zaradi zelo nizkih pokojnin so upokojenci po upokojitvi prisiljeni iskati kako zaposlitev, ali pa morajo živeti v breme otrok

Akcija levičarskih strank in poslancev za povišanje pokojnin

Pokojnine vsrednjavnega zavoda za socialno zavarovanje so vedno pereče vprašanje, ker se upokojenci ne morejo niti skromno preživljati z njimi. Zato so odvisni od pomoči svojih otrok, raznih podpornih ustanov, ali pa se skušajo po upokojitvi še zaposliti, če jim mogoče to dopušča. To tega pa nastaja vrsta drugih vprašanj, saj vpliva to na družinske odnose in na zaposlitev delavstva sploh, kajti delovni trg je že prenatrpan za razpoložljivo delovno silo in tako pritiskajo nanj še upokojenci.

V vsej državi je okrog 5.600.000 oseb, ki so presegle starost, predpisano za upokojitev, pokojnino pa jih prejema le 3.800.000, kar pomeni, da ostaja 1.810.000 oseb brez nje. Za to so razni vzroki, sedaj pa na primer skoraj trajna brezposelnost, tako da niso prizadeti sploh plačevalci prispevkov, ter dejstvo, da nekateri gospodinjari niso plačevali prispevkov za zaposlene otroke, kar smo delali že dolgo.

Nadalje so pokojnine, kot smo dejali, zelo nizke. Povprečje pokojnin INPS znaša v državi 12.000 lir na mesec, kar zadostuje komaj za skromno hrano, samega upokojenca medtem ko je treba skrbeti za stanarino, obleko, obutev itd. Često pa mora skrbeti upokojenec tudi za ženo ali celo otroke. To povzroča, da je tako nizko tudi zato, ker so zelo pgle minimalne pokojnine, čeprav so jih pred dvema letoma nekoliko zvišali. Do takrat so znašale minimalne pokojnine za upokojence izpod 65 let starosti 3.500 lir, nad 65 let starosti pa 5.000 lir, sedaj pa znašajo 6.500 oziroma 9.500 lir.

Zaradi tega so začele delavske stranke in njihovi parlamentarji ter sindikati akcije za zvišanje pokojnin. K temu pa je treba pri nas dodati še zahtevo, da se uredi vprašanje socialnih prispevkov med leti 1920 in 1926, ko jih delavci in uradniki tu še niso plačevali, ker je ni bil razveljavljen sam zakon o socialnem zavarovanju, ki je začel veljati v starih italijanskih pokrajinah 1. marca 1920. Končno je treba upokojencem na našem področju priznati za računanje pokojnine tudi medvojna leta službe v avstro-ogrski vojski.

Predsednik industrijske se je v glavnem izognil obravnavi političnih vprašanj in je sumil, da bi bilo boljše, da bi se stališče tržaške "Confindustria" glede ustanovitve delne uprave Furlanija - Julijske Krajine.

Tečaj o organizaciji evropskih prevozov

Rektor tržaške univerze prof. Origone je včeraj spregovoril, da priredil tržaška univerza od 22. avgusta do 10. septembra prvi višji študijski tečaj o organizaciji prevoza v okviru evropske gospodarske integracije. Prof. Origone je lani predsedoval mednarodnemu sestanku izvedencev, na katerem so položili temelje prevoznim ustanovam. Tečaj bo na univerzi trajal en teden in ga bodo lahko udeležili poslušalci z doktoratom ali ustrezno poklicno sposobnostjo. Na tečaju bo predavalo okrog 30 docentov, ki so jih imenovali vsi profesorji ali najvišji in najbolj sposobni funkcionarjev uprav prevoza.

Tatovi na delu

Mlekarni so ukradli avtomat za zvečilni gumij

Vrli so v neko klet, v skladišče gradbenega podjetja in odnesli beguncu uro in zlat prstan

Neznani tatovi so v prvih dneh tega meseca ukradli Romes Secconija iz Ulice Cattedo 17. Urali so skozi vhodna vrata v klet poslopija, v katerem stanuje. Odneli so mu 2 steklenici likerjev, 1 cigaretno dozo, 20 škatlic cigaret, 1 aktovko in 1 kg grinja. Sedem je prijavil tatvino komisarju javne varnosti v Ulici Cologna, toda do sedaj se policijskim organom ni posrečilo, da bi izsledili tatove.

Tudi Giovanni Grenzi se je zglasil včeraj na komisariatu. Prijavil je tatvino v kolo gradbenega podjetja CIME, ki ima svoj sedež v Ulici Giustinelli 6. Nekega dne tega meseca so neznanec odnesel iz skladišča podjetja v Ulici Cattedo plinski kuhinjski aparat, 1 angleški ključ in dva posebna ključa za hidravlična dela.

Neznani tatovi so predvečerjšnji teden ukradli Nerini Plannec, staro 40 let, iz Ulice Applari 27. en avtomatski aparat za prodajo zvečilnega gumija, ki ga je lastnica imela na zunanem zidu svoje mlekarnice v Ulici Montorsio 11. Aparat je vseboval 600 kroglice zvečilnega gumija znamke "Dage".

22-letni Luciano Riccobon, stanujoč v beguncem taborniku pri Sv. Soboti, je bil tako nepreviden, da je pustil v stanšiču taborniško svojo uro znamke "Roaner" in zlat prstan z rdečim kamnom, ki nosi vrezano podobost starega rimskega vojščaka. Oddaljen se je samo za nekaj minut; toda ko se je vrnil, ni našel niti ure niti prstana. Urael je okoli 20.000 lir škode.

4. oktobra začetek pouka na nižjih srednjih solah

Minister za šolstvo senator Medici je izdal odredbo, na osnovi katere določa, da se pouk na nižjih srednjih solah začne 4. oktobra. Obtem mnenje, pripravo šolskim ravnateljem, naj ne čakajo 1. septembra za začetek vpisovanja dijakov, ampak naj o omogočijo, da se bodo vpisovanja začela takoj po končanju poletnih izpitih. Zato bodo morali šolski ravnatelji do 1. oktobra urediti vpisovanje dijakov s pomočnicami. Vpisovanje se ne bo smelo prekiniti niti med jesenskimi izpiti.

Z isto odredbo je tudi določeno, da se mora vsi doktori v raznih vedah. Doktoriranje je 70 študentov. Največje, to je 19, je bilo promoviranih iz književnosti in filozofije, 8 iz prava, 5 iz političnih ved, 8 iz gospodarskih ved, 1 iz kemije, 1 iz matematike, 6 iz fizike (elektrotehnike, gradbeništva in prevoznosti). Na univerzi je letos prvi diplomiral tudi en študent v panogi šolskega nadzorstva.

70 novih doktorjev

Na tržaški univerzi so se začeli poletni izpiti v doktorskih raznih vedah. Doktoriranje je 70 študentov. Največje, to je 19, je bilo promoviranih iz književnosti in filozofije, 8 iz prava, 5 iz političnih ved, 8 iz gospodarskih ved, 1 iz kemije, 1 iz matematike, 6 iz fizike (elektrotehnike, gradbeništva in prevoznosti). Na univerzi je letos prvi diplomiral tudi en študent v panogi šolskega nadzorstva.

Letna skupščina Združenja industrijev

Kriza v podjetjih IRI negativno vpliva tudi na druge dejavnosti

Zanimanje tujih industrijev za carine prosto področje v industrijskem pristanišču

Sinoči je bila redna letna skupščina tržaškega Združenja industrijev (Confindustria), na katerem je predstavljal obsežno poročilo o položaju tržaške industrije v preteklem letu predsednik Doria. Poročilo v vseh podrobnostih v bistvu ponavlja stališče, ki ga je izrazil že tržaški trgovski zbornica v svojem letnem poročilu o tržaškem gospodarstvu položaju v lanskem letu in o čemer smo v dveh člankih že obširno poročali.

Predsednik Doria je med drugim govoril o kritičnem položaju podjetij IRI v Trstu, ki se, negativno odražajo na druge industrijske dejavnosti, ki so v veliki večini zlasti v delovanjem lanskega zbornice in kovinarske industrije. Vendar pa položaj ni kritičen, ker je ostalo število zaposlenih v industriji v bistvu neizpremenjeno. Ugodno je ocenil položaj v nekaterih panogah predelovalne industrije in zlasti glede novih podjetij tekstilne industrije, ki so zelo ugodno obratujejo. V tej zvezi je predsednik industrijskega združenja poudaril pomen industrijskega pristanišča in zlasti njegove carine proste področje, za katero so zlasti zanimajo tujih industrijev.

Predsednik industrijske se je v glavnem izognil obravnavi političnih vprašanj in je sumil, da bi bilo boljše, da bi se stališče tržaške "Confindustria" glede ustanovitve delne uprave Furlanija - Julijske Krajine.

Otvoritvena vožnja ladje «Omiš» na progi Jadran - Rdeče morje

Kapitan nove motorne ladje je včeraj priredil sprejem, kateri se se udeležili zlasti predstavniki pomorskih krogov

Včeraj je priredil kapitan motorne ladje «Omiš» Jakob Mardešić sprejem ob priliki otvoritvene vožnje na novi progi med Jadranskim morjem in Rdečim morjem. Sprejem se so udeležili številni predstavniki tržaških gospodarskih in zlasti pomorskih krogov.

V razgovorih z novinarji je ljubljenski kapitan pojasnil, da gre za novo redno progo pomorske družbe «Jadranska slobozna plovidba». Lada «Omiš» je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Zlasti je zanimivo, da lada razpolaga tudi s šestimi kabinami preveza razreda, ki so zelo luksuzno opremljene. Vsaka kabina sestoji iz salona, spalnice z dvema posteljami in ločenimi higijenski prostori s prho. Poleg sta tudi dve rezervni kabini in bolniška soba z vsemi potrebnimi napravami. Čitatelje bo nedvomno zanimalo, da stane vožnja listek za kompletno krožno pot (45-50 dni), v katerega je vključena tudi prehrana, 90.000 dinarjev.

Motorna ladja «Omiš» je mo-

dnar, saj so jo končali v teh dneh v Kraljevi, v ladjedelnici «Titovo brodogradilišče». Ladja je dolga 106 m, široka 14,20 m in visoka do zaščitne palube 8 m, polno naložena razvija 15,5 milje na uro. Opremljena je z Diesel motorjem, ki so ga izdelali v Pulju. Tudi vsa ostala oprema je domača — jugoslovanske proizvodnje, kot na primer dvigala izdelake «Rade Končarja» in «Vulkan» iz Zagreba. Lada je z najmodernejšimi navigacijskimi napravami in med drugim z radarjem, žirokompasom itd. Na ladiji je vkrcanih 33 moških posadke.

Tovor bodo nalagali v 4 skladiščih, ki so opremljena s petimi dvigali, med katerimi sta dve dvojini z nosilnostjo po 10 ton.

Potresni sunek

Tržaški geofizikalni zavod je včeraj ob 5.18.00 zabeležil potresni sunek v daljavi kakih 100 km od Trsta v smeri sever-severozahod. Domnevamo, da je bil epicenter potresa na področju Tolmece.

V Tržiču so zvarili pod vodo dva dela plavajočega doka

V Tržiču so zvarili pod vodo dva dela plavajočega doka, ki ga grade za potrebe neapljskega pristanišča. Pri tem so prvič uporabili originalni tehnični postopek, ki je bil oblikovan v nemškem patentu, saj je skupina delavcev delala v posebnem podvodnem rovu. Gre za nekaj rova, ki je v tesnem stiku s podvodnim delom doka in ki je širok 1,30 metrov, visok 1,80 metrov in v katerem je delalo štiri ure trideset delavcev. Močne črpalke so v rovu stalno potiskale v vodo, izsesavale povzročeni zrak, tako da je bilo možno delo z varilnimi aparati. Isti tehnični postopek bodo tudi uporabili za pleskanje podvodnega dela doka.

Dok so gradili v dveh delih in je dolg 233 metrov, zunaj širok 45 metrov in v notranjosti 35 metrov. V kratkem bodo dok preizkusili, ko bodo z njim dvignili 28.000 tonsko ladjo.

Zaključek knjižnega sejma

Sinoči se je zaključil knjižni sejem, ki je trajal

