

TRGOVSKI LIST

Časopis za trgovino, industrijo in obrt.

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



Naročnina za ozemlje SHS: letno 120 D, za pol leta 60 D, za četrt leta 30 D, mesečno 10 D, za inozemstvo 150 D. — Plača in toži se v Ljubljani.

LETO VI.

LJUBLJANA, dne 8. februarja 1923.

ŠTEV. 16.

Ivan Mohorič:

Naša železniško-tarifna vprašanja.

(Konec.)

Za določitev višine železniških tarif igrajo dandanes glavno vlogo stroški železnice nakladanje in razkladanje, za katero so delovne moči zelo drage, dalje izguba, ki jo trpi železnica s tem, da stavi vagon na razpolago odpošiljatelju, manipulacija da ga uvrsti v vlak in oni čas, ki je na razpolago prejemniku, da blago raztovori. Nasproti tem momentom so vsi drugi kalkulacijski momenti, kakor kvota na splošnih obratnih in splošnih upravnih stroških manjšega pomena. Za to so začetne pošiljke tarif, ki veljajo za prevoz blaga na razdaljo od enega do 10 km razmeroma visoke, ker obsegajo ravno pristojbine za zgoraj navedene manipulacije. Naložen vagon, ki je v teku, ne povzroča potem več pri vsakem kilometru enakih stroškov in vsled tega so stopnje tarif tem manjše, čim večja je razdalja. Sedaj veljajo na naših železnicah sledeči tarifni razredi za blagovni promet: dva razreda za brzovozno blago in sicer zvišani za navadno blago in znižani za takozvano nižnjo brzovozno blago. Za tovorno blago razločimo šest normalnih razredov in sicer: najvišji je razred za voluminozno blago, ki ima velik obseg a malo težino. Pristojbina za te vrste blago znaša za razdaljo do 10 km 620 para za 100 kg; za razdaljo od 11 do 20 km že znaša samo 870 para, dalje od 21 do 30 km 11 Din in za razdaljo 91 do 100 km pa 27.60 Din, torej okroglo samo štiri in pol krat toliko kakor za 10 km in ne desetkrat, kakor bi bilo pričakovati z ozirom na razdaljo. Pri 251—260 km znaša pristojbina za prevoz takega blaga 63 Din, torej ca. 10 krat toliko, kakor začetna osnovna pristojbina, dasi je prevožena razdalja 26 krat tako velika.

Dalje obstoja za tovorno blago razred I. in II. ter takozvani razredi za vagonске naklade, ki so označeni s črkami A, B, C, ter specialne tarife 1 in 3. V praktično ilustracijo kako se stopnjujejo stali tarif z razdaljo razdaljo navedem nekoliko primerov:

Razdalja kilometrov	Razred		Vagonski razredi			Specialna tarifa	
	I.	II.	A.	B.	C.	1.	3.
1—10	440	300	240	210	170	210	140
11—20	600	390	290	260	230	260	150
21—30	750	480	360	300	260	300	200
31—40	920	590	420	360	290	360	230
41—50	1080	660	500	410	330	410	260
91—100	1860	1140	810	650	500	660	360
191—200	3420	2010	1400	1080	720	1050	480
291—300	4820	2760	1880	1410	890	1430	600

Poleg tega imamo še štiri vrste izjemnih tarif, ki so označeni z rimskimi številkami I.—IV. od katerih je izjemna tarifa II. najnižja in začena s stavkom 120 para za 100 kg za začetnih 10 km razdalje, najvišja pa je izjemna tarifa IV. a, ki znaša za km² tovarne površine 950 dinarskih para za začetnih 10 km.

Iz gornje tabele vidimo, da je n. pr. pri specialni tarifi 3 tovarnina za razdaljo 150 km 420 Din za 10 tonski vagon torej natančno 3 krat toliko kakor vozna za 10 tonski vagon za razdaljo od 1 do 10 km, z drugo besedo za prevoz blaga, ki spada v specialno tarifo 3 iz Ljubljane v Zagreb se plača samo 3 krat toliko pristojbino, kakor za prevoz

istega blaga iz Šiške v Ljubljano glavni kolodvor, kjer znaša razdalja en celi kilometer. Iz tega vidimo tudi tem jasne vse neprijetne posledice, ki nastanejo v ožjem lokalnem prometu v Sloveniji radi tega, da se v kratkih razdaljah 20—70 km lomijo tarife, ker prehaja blago iz ene železnice na drugo, ki vsaka zase računa posebej svoje kilometre in nanjo odpadajoče vozniške stavke namesto, da bi se kilometri sešteli in zanje računali enoten vozniški stavek.

Železnici povzročajo s strogo železniško-prevoznega stališča vsak blagovni prevoz skoro enake obratne in upravne stroške in z ozirom na to bi zadostoval pravzaprav en ali dva blagovna razreda. Kljub temu imamo več razredov, katerih napečnost znaša med najvišjim in najnižjim pri normalnih razredih od 120 do 440 para že pri začetnih 10 kilometrih in pri 300 kilometrih pa je napečnost še mnogo večja in sicer znaša vozna v I. razredu 4820, pri specialni tarifi 3 pa samo 600, torej samo eno osmino najvišjega stavka.

To diferenciranje je predvsem motivirano v različni vrednosti prevažanega blaga. Nepravilno bi bilo z gospodarsko-političnega vidika prevažati pesek za nasipanje cest ali umetna in naravna gnojila po isti postavki kot svilo, porcelanaste izdelke in druge dragocene predmete. Naši sedanji normalni razredi so po številu in strukturi prevzeti od mirodobre avstrijske lokalne tarife. Njih število ni za nas nikaka dogma in mnogo drugih držav ima veliko večje število tarifnih razredov, da je napečnost med posameznimi razredi manjša in diferenciranje blaga po važnosti za domačo industrijo in po stanju predelave, ali je namreč surovina, polfabrikat, fabrikat ali celo produkt finalne industrije ter s tem tudi obenem diferenciranje po ceni tovora mogoča z večjo podrobnostjo.

V mali Sloveniji se tarife ne lomijo nič manj kot na 14 prehodih, pri tem pa imamo še preko dolenskih lokalnih železnic od Ljubljane preko Novega mesta in Bubnjarec do Karlovca in na progi Celje—Velenje—Spodnji Dravograd, kljub temu, da so skoro polovico teh razdalj privatne lokalne železnice, druga polovica pa državne železnice enotno preračunane kilometre in vsled tega direktni vozniški stavek.

Pri nas se tarife lomijo na sledečih križiščih:

1. V Ljubljani glavni kolodvor pri prehodu iz državne na južno odnosno obratno ter pri prehodih iz državne (gorenjske) ali južne na vrhniško lokalno odnosno obratno, ali pri prehodu na dolensko železnico odnosno obratno.

2. V Ljubljani glavni kolodvor pri prehodu z južne železnice na kamniško lokalno in obratno.

3. V Celju pri prehodu z državne na juž. železnico odnosno obratno.

4. V Spodnjem Dravogradu pri prehodu z južne železnice na lokalno železnico Spodnji Dravograd—Velenje, ki stoji v obratu in upravi državne železnice in obratno ter pri prehodu z južne na lokalno železnico Dravograd—Meža—Wolfsberg.

5. V Kranju pri prehodu z državne železnice na lok. železnico Kranj—Tržič in obratno.

6. V Grobelnem pri prehodu z južne železnice na lokalno železnico Grobelno—Rogatec in obratno.

7. V tranzitu iz Maribora preko avstrijskega ozemlja po južni železnici ter lokalni železnici Spielfeld—Radkersburg in lokalni železnici Radkersburg—Ljutomer. Tu se lomijo tarife ne samo pri prehodih z južne na lokal. železnico odnosno obratno, marveč še po vrhu pri državni meji naše kraljevine in avstrijske republike pri St. Ilju.

8. V Čakovcu pri prehodu robe z južne na lokalno železnico v smeri proti Varaždinu, kakor tudi proti Lendavi in obratno.

9. V Poljčanah pri prehodu z juž. železnice na ozkoirtno železnico Poljčane—Konjice—Zreče in obratno.

10. V Slovenski Bistrici pri prehodu na lokalno železnico.

Poleg tega imamo še izolirano lokalno Murska Sobota—Hodoš v Prekmurju, ki je del bivšega madžarskega železniškega omrežja, in ki vsled novih mej nima nobene zveze z zaledjem niti z inozemstvom. Radi primerov navajamo nekoliko podatkov glede dolžin lokalk, na kako kratke razdalje se lomijo tarife, ako bi blago bilo namenjeno do končne postaje lokalne železnice. Tako znaša pri lokalki:

1. Kranj—Tržič faktilna dolžina 15.1 km in tarifna dolžina 18 km.

2. Grobelno—Rogatec faktil. dolžina 28.6 km in tarif. dolžina 32 km.

3. Poljčane—Konjice—Zreče faktilna dolžina 20.7 km in tarifna dolžina 21 km.

4. Slovenska Bistrica postaja mesto faktilna dolžina 3.7 km in tarifna dolžina 4 km.

5. Ljubljana gl. kolodvor—Vrhnik faktilna dolžina 19.3 km in tarifna dolžina 20 km.

6. Ljubljana državni kol.—Kamnik faktilna dolžina 22.5 km in tarifna dolžina 23 km.

7. Čakovec—Dolnja Lendava drž. meja faktilna dolžina 22.1 in tarifna dolžina 30 km.

8. Dravograd—Meža drž. meja faktilna dolžina 6.5 km in tarifna dolžina 8 km.

9. Gornja Radgona drž. meja—Ljutomer faktilna dolžina 23 km in tarifna dolžina 24 km.

dalje razdalje pri lokalkah, kjer pa so kilometri in tarife računane skupno z glavnimi in lokalnimi državnimi železnicami:

1. Ljubljana—Novo mesto faktilna razdalja 75.2 km in tarifna razdalja 76 km.

2. Grosuplje—Kočevje faktil. razdalja 48.6 km in tar. razdalja 55 km.

3. Trebnje—St. Janž faktilna razdalja 20.7 km in tar. razdalja 23 km.

4. Novo mesto—Straža—Toplice faktilna razdalja 8.3 km in tarifna razdalja 9 km.

5. Celje—Dravograd—Meža faktilna razdalja 74.3 km in tarifna razdalja 82 km.

Ako pa je pošiljatev naslovljena od prve postaje lokalke na prvo postajo glavne železnice, kakor n. pr. iz Domžal v Zalog je tarifna višina še bolj občutna.

Ker so tarifne postavke določene le za razdalje po 10 km odrežejo seveda najslabeje oni kraji, kjer znaša tarifna razdalja ravno 11 ali 21 km odnosno 1—4 km, ker se mora za te razdalje plačati vedno na dotično polno stopinjo 10 km odpadajočo vozno.

V podobnem položaju kakor se nahajamo v Sloveniji se nahaja Vojvodina, ki ima nebroj malih lokalnih železnic, deloma tudi Hrvaška, kjer se večina prog sestavlja iz privat-

nih lokalnih železnic. Mnogo na boljšem ste v tarifnem oziru Bosna in Srbija, kjer imajo državne železnice in se tarife ne lomijo na toliko krajih, kakor pri nas. Praktično vidimo posledico sedanjega stanja računanja tarif v Sloveniji iz primera, da se n. pr. za 10 tonski vagon kostanjevega lesa za izdelavo tanina za prevoz iz Tržiča preko Ljubljane in Celja v Velenje, kjer znaša razdalja 175 km, računa 760 Din, za kateri znesek bi se pri nedeljeni progi prepeljalo blago 620 km daleč.

Iz gornjih izvajanj je jasno razvidno, da plačamo v lokalnem prometu v Sloveniji pravzaprav 3 do 4 krat dražje tarife, kakor se jih plačuje v pokrajinah, ki imajo enotno državno železniško omrežje. Posledica sedanjega stanja je, da gospodarstvo tarifno neugodno ležečih krajev nazaduje, ker ne more s svojimi produkti za konkurenčne cene do svojih odjemalcev odnosno da se ne more razviti in gospodarsko uveljaviti v oni meri, kakor bi bilo to pri enotnem sistemu mogoče. Pri tem so najbolj prizadeti industrijski kraji, ki ne ležijo ob državni železnici, torej na lokalnih in ob južni železnici in pa industrijski kraji ob odrezanih delih državne železnice, kakor n. pr. Celje—Velenje—Sp. Dravograd in baš ob teh progah se nahaja pretežen del naše industrije, kakor Celje, Soštanj, Velenje, Maribor, Ruše, Guštanj, Hrašnik, Trbovlje, Tržič, Vrhnika itd. Ker pri sedanjih finančnih razmerah ni izgleda na poddržavljenje privatnih lokalnih železnic in tudi vprašanje najema južne železnice še ni definitivno rešeno, s čemur bi se dosegla tarifna enotnost za celo omrežje, je nujno potrebno, da se tukaj vsvari za medsebojni spoj in promet zvezna blagovna tarifa in sicer na znatno znižani bazi kot pa so sedaj veljavne lokalne tarife. Ta baza bi morala biti, ako ne konkurenčna stavkom za nedeljeno progo pa vsaj toliko znižana, da bi omogočila konkurenco s podjetji na enotnih konkurenčnih progah.

Mnenja sem, da bi tako znižanje podlage za sestavo zvezne tarife ne pomenilo za privatne glavne in lokalne železnice nikakih nezmagljivih žrtev, ker moramo pomisliti, da bi se z vzpostavitvijo take znižane zvezne tarife ne samo pojačal promet in omogočilo razširjenje obstoječih podjetij, marveč tudi stvarili predpogoji za snovanje novih industrijskih in trgovskih podjetij, ki bi pomnožili promet in dvignili rentabilnost železnice, ker bi režija tudi pri pojačanem prometu ostala v glavnem neizpremenjena. Vzpostavitve zvezne tarife bi bila torej ne samo v interesu prizadetih gospodarskih krogov, marveč predvsem tudi v interesu udeleženih železniških uprav, katerim ne more biti vseeno, ali vsled sedanjega nevezdržnega stanja polagoma zastane in vsahne vsa trgovina in industrija, ki leži ob njenem omrežju odnosno se izseli na proge, ki nudijo tarifno ugodnejšo lego in omogočujejo izdatno konkurenco ali pa se njih obrat pod vplivom ugodnosti tarifnega popusta razvije in izpopolni.

ALEXA
The Rex Co, Ljubljana.

St. Kukla:

Kako je treba čitati bilance delniških družb.

(Nadaljevanje.)

V dosedanjih naših člankih smo razmotrivali bilance raznih trgovskih in industrijskih podjetij v naši državi ter smo pri primerjanju posrednih bilančnih postavk prišli do raznih zaključkov o boniteti teh družb.

Poskušajmo sedaj na osnovi teh raziskovanj priti do pravil, katerih bi se zamogli posluževati v bodoče pri čitanju objavljenih bilanc.

1. Če izkazuje družba dobiček, ni to v vsakem slučaju sigurno znamenje, da je njeno stanje dobro ter da temelji na zdravi in čvrsti podlagi. Nasprotno pa izkazana izguba ne znači sama ob sebi, da bi bil temelj družbe nezdrav ter bi ne bilo izgleda na boljše bodočnost.

Navajamo to »paradoksnost« kot prvo radi tega, ker mnogo in mnogo čitateljev presoja bilanco samo po izkazanem dobičku ali izgubi.

2. Delniška družba je tem boljša in zdravejša, čim večje so njene rezerve napram delniški glavnici.

V slučaju večje izgube, ki bi se s zaslužkom poslovnega leta ne mogla kriti, služijo v prvi vrsti rezerve za njen odpis. Pri družbah, katere nimajo dovolj rezerv, ogroža vsaka izguba direktno delniško glavnico ter s tem somo ob sebi umevno tudi delničarje.

Razločevati moramo redne rezerve in rezerve, katere služijo za odpis investicij, katere mnoge, tudi stare družbe ne izkazujejo, ker odbijajo odnosne amortizacijske kvote od odnosne postavke aktive.

Rezerve za zmanjšanje investicijskih vrednosti se pri raziskovanju ne morejo vzeti s polno vrednostjo v obzir, ker predstavljajo stvarno amortizacijo zgradb, strojev in drugih investicij, katere so stavljene v bilanco z nabavno ceno. Ta vrednost se je morda v teku časa zmanjšala, izgubila. V koliko je pa to stvarno zmanjšanje manjše kakor znaša ta rezerva za amortizacijo, predstavlja prevešek rezerve, latentno rezervo družbe. Pomanjkanje te rezerve še ni znak, da so rezerve družbe slabše, ker lahko razvidimo iz računa izgube in dobička, da izvršuje družba amortizacijske odpise direktno, kakor smo to v prejšnjih poglavjih že razjasnili. Za tako ugotovitev bi morali naravno primerjati

odpise, izkazane v računu izgube in dobička od nekoliko let. V kolikor izkazuje družba vsled takih večjih odpisov svoje investicije v aktivni z manjšo vrednostjo nego jo stvarno predstavljajo, ima v oni manjše izkazani vrednosti vsekakor skrito, latentno rezervo. Za nje ocenno je naravno potrebno bližje poznati imovinske razmere družbe. Starejše družbe, katere so nabavile svoje investicije pred vojno ali pa v poznejših letih, pač pa pred sedanjim padcem plačilne zmožnosti naše valute, katerih investicije so vsled valutnega stanja skočile v ceni, pa da izkazuje bilanca staro nabavno ceno — odbiti še morda od te razni odpisi, — imajo v razliki med stvarno in bilancirano vrednostjo vsekakor skrito znatno latentno rezervo, katero v posameznih bilancah vsaj nekaj pojasnuje in popravlja razmerje med lastnim in tujim kapitalom.

Za oceno in presojo vsega tega niso zadostne samo fiskalne bilančne številke, treba je tudi poznati odnosne objekte ter njih povojno vrednost.

Pri eventualni oceni teh latentnih rezerv je vedno treba računati z najnižjo ceno ter pričakovati vedno padec cen, kakor pa njih porast! Družba, ki bi se pečala z mislijo likvidacije, bi najbrže ne mogla v doglednem času realizirati svoje investicije. Ne vemo, kaj nam prinese bodočnost. Lahko doživimo porast cen, morda pa tudi njih znaten padec!

3. Podjetje je tem solidnejše in zdravejše, čim manjši je v bilanci tuj kapital napram lastnim sredstvom. Uporablja nasprotno družba pri obratu več tujega kapitala nego lastnega, je to znak njene slabosti in nesigurnosti.

Dr. Gerstner, katerega smo že omenili, pravi v svoji knjigi »Bilanz-Schlüssel« sledeče:

»Meja na eni strani je poslovanje samo z lastnimi sredstvi brez vsake pomoči tujega kapitala. Meja na drugi strani je prilično enaka višina tujih in lastnih sredstev.«

Celi naš privredni svet trpi na pomanjkanju denarja in je povsem umljiva stvar, da se to pomanjkanje kaže tudi pri naših delniških družbah. Iz teh razlogov se je pri naših razmerah težko strogo držati te

druge meje, ki jo navaja dr. Gerstner.

Če vidimo, da so dolgovi katere družbe štiri-, pet-, petnajst- ali pa še celo petindvajsetkrat večji nego njen celokupni lastni kapital, nam ne preostaja drugega, kakor da rečemo, da je temelj družbe slab, nesiguren ali pa popolnoma nezdrav.

Pri starih delniških družbah znaša porast vrednosti investicij znatno latentno rezervo in to v korekturo in korist družbe. O tem smo v prejšnjih in sedanjem poglavju že govorili. Pri novih družbah pa naravno tega porasta vrednosti in korekture ne more biti ter predstavlja vsled tega vsako večje razmerje med lastnim in tujim kapitalom opasnost.

4. Podjetje ima tem več upanja na napredek, čim več ima lastnih denarnih sredstev v cirkulaciji kot prometni kapital, kakor pa trajno vezanih investicij. Naravno je pa odvisno razmerje med obema načinoma porabe kapitala od vrste podjetja.

Poudarjali smo že, da trgovsko podjetje daleč ne potrebuje toliko investicij, kakor pa jih potrebuje industrijsko podjetje. Pa tudi med različnimi panogami industrije obstoje velike razlike v potrebi investicij. Tovarna sladkorja n. pr. izkazuje razumno povsem drug investirani kapital kakor pa kaka opekarna.

5. Podjetje je tem zdravjše, čim več je lastnega kapitala razpoložljivega v prometne svrhe. Napram temu je ono tem slabše, čim več je porabljenega tujega kapitala v investicije, ker naredi družbo tako uporabljeno tujega kapitala preveč odvisno od financiranj ter ogroža njeno likviditeto.

Upotreba kredita v svrhu investicij naravno ni povsem izključena, vsekakor pa mora biti takšen kredit, katerega značaj odgovarja v oziru plačilnega roka značaju investicij v oziru likviditete. Z drugimi besedami: za investicije bi se moralo porabiti samo dolgoročni kredit, kateri dolžniku ne more biti predčasno odpovedan, katerega se pa postopno odplačuje skozi celo vrsto let, torej dolgoročno amortizacijsko hipotekarno posojilo.

Na žalost ta vrsta kreditov ni bila pri nas še pred vojno mnogo razširjena, a je sedaj vsled vojnih in povojnih ekonomskih razmer popolnoma odpadla. Velike valutne varijacije in tendence naše valute izključujejo takorekoč možnost pla-

ciranja večjih vsot v obliki obligacij in zadolžnic ter vsled tega onemogočujejo našim podjetjem, da bi si pridobila take kredite bodisi potom bank ali pa potom direktne izdaje lastnih zadolžnic.

Vsled nemogočnosti nabave takih denarnih sredstev uporabljajo mnoga naša podjetja in družbe denar za investicije, nabavljen po običajnih bančnih kreditih ali pa potom kaknega drugega financiranja. Ti krediti so pa po navadi kratkoročni, ali pa bolje rečeno: banke in financirji lahko zahtevajo povračilo svojega denarja ravno v času, kateri podjetju ravno najmanj konvenira. Poraba takih kreditov za investicije lahko marsikdaj znači za družbo veliko opasnost, tem bolj, ker je porabila ves kredit v investicije in nima niti vinarja lastnega prometnega kapitala.

S tem smo v tem poglavju proučili glavna pravila, katere moramo imeti pri čitanju vedno pred očmi. V prihodnjih člankih bomo povesliti pažnjo nadaljnjim bilancam ter bomo videli, ali nam zamorejo povedati kaj drugega novega.

(Dalje sledi.)

Ivan Mohorič:

Vprašanje jadranskih zveznih tarif.

Februarja meseca 1921. leta so bile v smislu St. Germainске mirovne pogodbe uveljavljene zvezne blagovne tarife za promet iz Avstrije, odnosno iz češkoslovaške republike preko Avstrije in preko naše države v Trst, odnosno obratno. Bila je to nekaka obnovitev prejšnjih avstrijskih jadranskih tarif, katerih namen je bil favorizirati in povzdigniti promet v Iržaški luki ter tako indirektno pospeševati tudi naše pomorstvo in eksport preko Trsta. Ker so svoječasno participirale na tej tarifi vse proge, ki ležijo v današnji Sloveniji, bi bilo naravno, da bi se bilo tudi sedaj po vojni isto obnovilo in tarifni oddelek južne železnice na Dunaju je bil tudi v tem smislu izdelal v imenu vseh udeležnih železniških uprav načrt jadranske tarife. Toda v zadnjem momentu je zastopnik našega ministristva saobračaja izjavil, da železniške uprave v naši državi ne bodo participirale na tej tarifi in da se morajo vse postaje, ki leže v Jugoslaviji, v že fiskalni tarifi črtati. Tarifa je bila vzpostavljena v cenzimih, torej v italijanski valuti, kar je

LISTEK.

Gustav Freytag.

Dati - Imeti.

(Nadaljevanje.)

4.

Ze se je nagibalo solnce proti zatonu, ko sta dospela naša popotnika do prvih hiš glavnega mesta. Najprej posamezna mala poslopja, nato lične vile sredi cvetočih vrhov; končno so si sledile hiše vedno pogostejše druga drugi, in cesta se je pričela polagoma zapirati ob straneh. Čim bolj pa se je bližal naš junak svojem cilju, tem tesnejše mu je postajalo pri srcu. Pri množici velikih in malih ulic bi se ne vedel kam obrniti, če bi mu njegov spremljevalec ne narekoval pri vsakem oglu smeri z glasnim »desno« ali »levo«. Itzig pa je pokazal pri tem vodstvu čudovito nagnjenje do ozkih stranskih ulic. Slednjič sta zavila na neko glavno ulico, kjer so visoke hiše, krasne izlozbe in množica elegantno oblečenih ljudi pričali o blagostanju, ki je tu slavilo svojo zmago nad revščino. V tej ulici se ustavi pred veliko hišo, in Itzig pokaže na vrata z nekim gotovim plašnim spoštovanjem ter pravi kratko: »Tu stanuje on, in tu postaneš kmalu tako ošaben, kakor ta-le tu«, s čemur je menil nekega gospoda, ki je isti trenutek prišel skozi vrata. »Ako želiš vedeti, kje me lahko najdeš, povprašaj v trgovini

Ehrenthal v Gerberjevi ulici. Lahko noč!« Po teh besedah se obrne in žvižgaje odkoraka, ne da bi se kaj ozrl.

Z nemirnim srcem vstopi Anton v vežo in vzame iz žepa očetovo pismo. Postal je zelo malodušen, in glava mu je bila težka, da bi najrajši sedel in se odpočil. Toda prostor ni bil pripraven za to. Pred vrati je stal velik tovorni voz, v hiši mogočni sodi in zaboji, in orjaški, širokopleči možje z usnjenimi predpasniki so prenašali lestve, rožljali z verigami in valili sode.

V sredini vrveža je stal neki mlad gospod, energičnega obraza in kratkih besed, ki je držal, kot znak svoje oblasti, v roki velik črn čopič, s katerim je zdaj risal velikanske hierogliffe na zaboje, in zdaj zopet dejal povelja voznikom in nakladalcem, ki so se sukali okrog njega, kakor planeti okrog nepremičnega solnca. Na Antonovo boječ vprašanje, kje se nahaja principal tvrdke pokaže gospod molče s čopičevim držajem na pisarno. Obočavljaje se, stopi Anton k vratom, stalo ga je neizmerno truda, da je pritisnil na kljuko; ko so se vrata brez šuma odprla, in je revež zagledal pred seboj pisarno, v kateri je pol ducala peres urno drsalo po belem papirju, tedaj ga je prevzel tak strah, da je le s težavo premaknil noge čez prag. Njegov vstop je vzbudil le malo zanimanja. Edino gospod, ki je sedel najbližje vratom, vstane ter

vpraša s hladnim glasom: »S čim naj posrežem?«

Na plaho izjavo Antonovo, da želi govoriti z gospodom Schröterjem, stopi iz druge sobe velik mož, nagubanega, resnega obraza. Anton pogleda urno na obličje, in ta prvi pogled, le hipen in tako boječ mu vrne zopet precejšnji del njegove hrabrosti. Spoznal je takoj na njem, česar si je zadnje tedne tako želel, namreč dobro srce in poštenost. In vendar je bila gospodova zunanost dovolj stroga, in njegovo prvo vprašanje je zvenelo kratko in odločno. Anton mu hitro poda pismo, imenuje svoje ime in mu z zatikajočim se glasom pove, da mu je oče umrl, in da mu prinaša zadnje njegove pozdrave s smrtne postelje.

Zarek prijaznosti se razlije čez trgovčevo obličje, molče odpre pismo, ga počasi prebere, poda Antonu roko in pravi: »Bodite mi pozdravljeni!« Nato se obrne proti enemu izmed gospodov: »Gospod Anton Wohlfart nastopi z današnjim dnem pri nas službo«. Za trenotek obstane šest peres na papirju in njih lastniki pogledajo v tempu na Antona; predstojnik pa nadaljuje: »Gotovo ste že trudni; gospod Jordan vam bo odkazal vašo sobo; danes se odpočijte, nadaljnje sledi jutri.«

S temi besedami se obrne in odide nazaj v drugo sobo, kjer je isto tako drsalo šest peres po papirju. Gospod Jordan povabi Antona, naj

mu sledi. Zopet prestopi Anton prag pisarne, v kateri se je nahajal le deset minut; toda v tem kratkem času je postal povsem drugi mož, njegova usoda je bila odločena, zdaj ima dom, ima ljudi za katere bo delal, in ki bodo skrbeli zanj. Prejšnja njegova utrujenost je izgnila popolnoma, in veselega srca ter lahkih korakov je stopal za svojim vodnikom.

Po dvorišču kreneta na levo v zadnji del poslopja; ko prekoračita trojne stopnjice, odpre gospod Jordan vrata neke sobe in pripomni Antonu, da bo to najbrž njegovo bodoče stanovanje. Soba je bila majhna, s preprosto in ne več novo opravo, toda s čistimi, belimi zavesami pri oknu. Na pisalni mizi je sedela mačka iz mavca, rumenkaste barve, ki je izgledala kakor živa. Zapustil jo je svojemu nasledniku bivši tovariš, ki je dal slovo tvrdki in začel samostojno trgovino.

Gospod Jordan odhiti nazaj v pisarno, ker je zahteval njegov posel, da je moral hoditi vedno prvi tja in zadnji oditi iz nje, in Anton ostane sam. S pomočjo prijaznega sluga prične urejevati svoje stvari, in ravno, ko je končal, naznanijo številni koraki na hodniku, da hite njegovi tovariši iz pisarne v svoje sobe.

Zopet se prikaže gospod Jordan in mu sporoči željo gospoda Schröterja, naj napravi novodošlec posameznim gospodom obisk, da se na dostojen način seznanj z njimi.

(Walje prihodnjic.)

imelo svojo ugodnost in neugodnosti, ker je bila konvencija te tarife za Avstrijo in Čehe odvisna od vsakokratnega tečaja lire. Ako bi mi bili prišli v to tarifo, imelo bi to za naš eksport in import dalekosežen pomen in prištedili bi si bili lepe milijone na diferenci, za kolikor je bila ta tarifa nižja napram lokalni tarifi, ki smo jo morali plačevati za naše proge do državne meje in potem polni stavek po lokalni tarifi od državne meje Italije pa do Trsta. Zadostuje, ako povem, da so bile interesirane države pri vpostavitvi te tarife znižale svoje stavke napram lokalnim tarifam za povprečnih 50-60 % in bil je celo en slučaj, da je znižanje doseglo nad 80 % napram lokalni tarifi. Tudi za jugoslovanski pretek južne železnice so bili stavki v tej tarifi znatno znižani.

To razmerje je trajalo do letošnjega novega leta. Ze v jeseni so bile od naše strani jadranske tarife odpovedane in je naša država zahtevala, da se mora za prevoz vsega blaga, za katerega se računa v Avstriji, odnosno Italiji tarifa po znižani jadranski zvezni tarifi, plačati polno pristojbino, kakor jo morajo plačati domači interesenti v krajevnem prometu in da se ne dovoli v bodoče nikakega popusta napram lokalnim tarifam za jugoslovanske proge od avstrijske do italijanske meje. Vsled tega so bile tarife nekoliko povišane, a so vendar še v primeri z lokalnimi tarifami zelo ugodne. Tudi sedaj še nimamo za jugoslovanske pošlaje direktnih vozniških stavek v tej tarifi, čimur je vzrok najbrž to, da bi bilo to takrat nevarna koncesija Italijanom, posebno pa Tržačanom, ki bi bila ne samo ekonomskega, marveč tudi političnega značaja in ustvarila nevarno precedenco in se morda tolačila za našo kapitulacijo ter tako znatno oslabilo našo pozicijo pri poznejših gospodarskih pogajanih, posebno v sedanjem položaju, ko Italijani še vedno odlašajo z izvedbo St. Margeritskih konvencij.

Končni efekt za nas je bil ta, da vozijo sedaj že tretje leto Avstriji in Čehi v Trst pod ugodnejšimi pogoji kakor mi in posledica našega neurejenega razmerja do Italije je bila ta, da trpimo v tarifnem oziru pri našem izvozu in uvozu znatne škode.

Naši gospodarski krogi se s stališčem, ki ga je do sedaj vprašanje jadranskih zveznih tarif zavzemalo ministrstvo saobračaja, ne morejo popolnoma zadovoljiti. Ministrstvo je s tem, da je zahtevalo pri reviziji jadranskih tarif za svoje proge polno lokalno tarifo, sicer varovalo fiskalne interese železniških uprav, odnosno železniškega erarja, vendar ni jemalo pri tem ozira dovolj na interese domače industrije in trgovine, posebno ne na one v Sloveniji, ki leži kot najbolj eksponirani del naše kraljevine ob obeh glavnih tranzitnih progah, preko katerih se vrši jadranski zvezni promet.

Znano je, da so industrije v Sloveniji pred ujedinenjem v veliki meri participirale na bivši avstro-ogrski zvezni blagovni jadranski tarifi in sicer v smeri na Trst kakor tudi na Reko za izvoz svojih izdelkov v Dalmacijo ter v prekmorske dežele, kakor tudi za uvoz surovin iz inozemstva preko Trsta do svojih obratovališč. Omenjam tu samo železarsko in mlinarsko industrijo, ki je bila v celem svojem obratovanju urejena na zvezne jadranske tarife in ki bi brez teh tarifov ne bila mogla obstajati, niti ne vzdržati premočne nemške, odnosno madžarske konkurence.

S prevratom so naše industrije izgubile vse te ugodnosti; toda ne samo to, marveč so prišle vsled tega, da se je vzpostavila zvezna jadranska tarifa za Trst samo za konkurenčne države, to je za Čehoslovaško in Avstrijo, medtem ko je naša udeležba na jadranskih tarifah naša vlada iz neznanih razlogov omnegočila, v zelo težak položaj glede izvoza preko Trsta.

Ker na eni strani nimamo v Bakru zaenkrat še nikake komercijelno uporabne in dostopne trgovske luke, ki bi jo lahko uporabljali kot konkurenco Trstu, smo v eksportu prej ko slej direktno navezani na Trst. To je nesporno dejstvo in mi Trst faktično v izvozu uporabljamo prisiljeni in edino iz tega razloga, ker nimamo boljše ali vsaj približno uporabne domače luke.

Razlika je samo ta, da se moramo sedaj posluževati zveze s Trstom le v lokalnem prometu do in od državne meje Rakek-Postumia in plačati za vso prevozno robo polne vozarinske stavke, med tem ko prevažajo Avstriji in Čehi blago v Trst za znatno znižane prevozne stavke zvezne tarife. S tem, da se po novi jadranski tarifi od 1. januarja 1923 plačuje železniškim upravam v Jugoslaviji za pretek preko našega ozemlja polno lokalno tarifo v dinarski valuti, ni naši industriji in izvozni trgovini prav nič pomagano in bo njena konkurenca v Trstu ravno tako otežkočena kot poprej. (Dalje prihodnjic.)

M. Savić:

Naša industrija in obrti.

(Nadaljevanje.)

Bog nam je pridelil to deželo in mi smo sedaj gospodarji in pravilno je da jo uredimo tako, kakor hočemo v lastni dobrobit, da se upravljamo. Obstojata sedaj dva vprašanja: prvo je kaj imamo sploh delati, da razvijemo našo in drugo industrijo v deželi, a drugo vprašanje je, kaj imamo storiti s tujo industrijo. Mi smo v Srbiji dokazali, da imamo za to, kar znamo izdelovati, tudi kapital. Treba je samo, da znamo delati. Zato je treba šolati čim večje število naših otrok, naše mladine v poslovanju bodisi direktno in praktično, bodisi potom šol in prakse. Najprvo moramo sprejeti v velikem preskušeni sistem gospodarstva, da se mladina šola v poslovanju in v to svrhu izbirati mladino ter jo upeljavati v poslovanje in sicer posebno iz onih krajev, kjer se ljudje izseljujejo, to je Hercegovina in Krajina. Iz teh krajev je treba vzeti najmanj ono število otrok letno, kolikor se letno izseli državljanov iz Hercegovine in Krajine. S tem pa se nikakor ne izključijo niti ostali kraji Bosne. Te otroke je treba potem kol učence in pomočnike upeljati v večerne, nedeljske, obrtniške in trgovske šole ter mojsterske tečaje. Na ta način bomo dobili najboljše predstavitelje naše rase v obrtih in industriji. V celi Bosni in Hercegovini se morajo, kjer je najmanj 50 učencev in pomočnikov, otvoriti večerne šole, nedeljske šole, obrtno-trgovske ali pa ločene obrtne odnosno trgovske. V vsakem mestu ali trgu, kjer je najmanj 40 deklet, ki se želijo učiti šivanja in prirojevanja, je treba osnovati prirojevno šolo in šolo za šivanje perila in druge obleke. V primernih mestih je treba odpreti tudi šole za izdelavo trikotaže. To bi bilo treba poskrbeti poleg šolanja tudi za domačo zaposlenost, da bi se osnovala konfekcijska industrija, ki je posebno potrebna v svrhu zaposlenja turških žensk.

V Mostaru, Trebinju, Sarajevu, Tuzli in Banjaluki je treba zgraditi srednje tehnične šole za elektrostrojne obrti, v Sarajevu pa še s kemičnim tečajem. Te šole bi sprejemale male dijake, ki so dovršili štiri gimnazije, ki bi se šolali na lastne stroške in osnovali bi se tudi tečaji za najnadarnejše mojstre in pomočnike, ki bi se šolali na državne stroške. Sedanje obrtniško-pomočniške šole v Mostaru in v Sarajevu bi se kot take preosnovala v višje šole.

V Varešu, Zenici, Sanskem mostu ali Prijedoru je treba otvoriti specialne šole za železno industrijo in sicer v Varešu in Zenici za one vrste izdelkov, ki se tu že izdelujejo in sorodne obrate, v Sanskem mostu ali Prijedoru pa za izdelavo drobnih železnih izdelkov in železnega orodja.

V Drvaru je treba osnovati šolo za lesno industrijo pri državni žagi.

Na Visokem je treba osnovati šolo za usnjarsko industrijo, v Sarajevu in Banjaluki pa šolo za tekstilno industrijo. V ostalem je treba osnovati praktične šole za trikotažo v Livnu, Gadskem, Travniku in povsod, kjer se dobi volno, da bi se zasnovala industrije za izdelavo nogavic, jopic in podobnih volnenih izdelkov. Povsod je treba favorizirati snovanje malih predilnic za volno. Sarajevsko umetniško šolo je treba prevoriti v šolo za moderno graviranje, za galvanoplastične umetne obrti in obrti za izdelavo galanterijskih predmetov iz kovin.

Poleg teh šol bi bilo treba šolati v Bosni in Hercegovini čim več kemikov, strojnih inženirjev in elektroinženirjev, topilničarjev in rudarjev, da bi dobili nove sile za obstoječe in za bodoče rudnike in topilnice.

Pri enem rudniku bi bilo treba osnovati šolo za obratovodje rudnikov in topilnic. Pri vseh državnih topilnicah in velikih tovarnah bi bilo treba osnovati večerno šolo za vse mlajše delavce dotičnih tovarn.

Pri teh obrtno-industrijskih šolah in takem šolanju je treba začeti z najintenzivnejšo trgovsko izobrazbo bodisi v večernih nedeljskih šolah, bodisi v nižjih, srednjih ali višjih trgovskih šolah.

In tako se bomo pripravljali, dokler ne bomo imeli sami dovolj izkušeni, da lahko osnujemo podjetja; do tedaj pa se mora naše bogastvo rezervirati za nas in jih ne mora dobiti tujec. Ako za gotove obrate danes še nismo sposobni, bomo postali pozneje. Ne smemo izgubljati nade, ako smo imeli možnost na bojnem polju, imeli jo bomo tudi na polju industrije in trgovine, samo ako bomo pametno in neumorno delovali.

Preidimo na industrije katere je treba osnovati z našim kapitalom v Bosni in Hercegovini. V prvi vrsti bi bile industrije, ki bi se dale osnovati že na samem naravnem bogastvu dežele. Največji podnet za celo industrijo bi bil, ako bi se s pomočjo države ali pa s pomočjo naših kapitalistov izkoristili vodopadi, da bi se dobilo poceni gonilno moč za vsakovrstne industrije. Koliko to pomaga, kaže najbolje razvoj industrije v Karlovcu. Zato je treba z vsemi močmi in od strani države ter od naših zasebnikov delovati na to, da se osnuje čim večje število malih žag ali žag na paro, katerim bi se dalo državne gozdove v eksploatacijo. Ti drobni industriji naj bi osnovali zadrugo, ki bi prodajala les v inozemstvo. Poleg te industrije je treba osnovati tudi industrijo za predelavo lesa, kakor za furnirje za navadno in upognjeno pohištvo, kopita, leseno orodje, ročaje, zaboje, vozove, stavbeno mizarstvo i. t. d.

Ogromne množine gozdov in možnost izkoriščanja vodnih sil v bližini gozdov bodo omogočili zgradbo tovarn za lesovino, bodisi samih zase ali pa pri tovarnah za navadno lepenko odnosno za ovojni papir, celulozo (pri oni iz Drvara) in za papirnice, kakor tudi za izdelavo papirnih in kartonažnih izdelkov, kakor škalljic, kuvert itd. Ta zadnja industrija bi bila prikladna, ker bi zaposlila veliko število turških žensk.

Enako bi bilo treba zgraditi potrebno število etivaž za češplje, ki bi bile v stanju etivirati vse češplje, ki se jih v Bosni pridelava. Ako se jih zgradi, bi bilo treba prepovedati izvoz neetiviranih češpelj.

Na bosanskih platojih bi bilo treba osnovati poljedelske žgalnice za alkohol iz krompirja, ki bi se ga tam pridelalo. Te tovarne bi omogočile upeljavo boljše vrste živine in boljše prehrano živine in s tem pojačale živinorejstvo. Pridobivanje vlašiškega sira ali kačkavalja bi bilo treba upeljati v vseh krajih, kjer se gojijo ovce v večjem številu. V bližini mest, kjer se gojijo ovce in se izdeluje sir, kakor v Travniku,

bi bilo treba osnovati državno hladilnico za sir, da se ne bi do prodaje pokvaril in lažje dozorel.

Lahko bi se osnovala tovarne za konserviranje sadja v Bosni in Hercegovini in tovarne za mesne in sočivne konzerve v Bosni. Predpogoj za nje, bi bilo intenzivno kultiviranje sočivja in sadja po celi državi, kjer je podnebje količkaj ugodno, posebno, ako bi se izsušila blatna polja v Hercegovini in Dalmaciji, in špeciialno kultiviranje zgodnjega sadja in sačivja v Hercegovini. S časom bi se dale osnovati tudi klavnice za svinje, govedo in živino za izvoz mesa in mesnih produktov.

Pospeševati bi bilo treba gojitev lanu v hribovitih krajih, ker lan v Bosni izvrstno uspeva, in konoplje po ravnini, da bi se osnovala industrija lanu in konoplja. Poleg teh bi se potem osnovala tudi podjetja za predenje in tkanje lanu.

(Dalje prihodnjic.)

Bencin za električno razsvetljavo.

Po členu 118. trošarinskega pravilnika morejo vsa industrijska podjetja (velika in mala), ki imajo bencinski motor za proizvodnjo električnega toka, dobivati trošarine prosti bencin za ta motor, če je napeljana električna razsvetljava le v prostorih, kjer je motor sam in v prostorih, kjer so stroji, ki jih ta motor goni.

Ta ugodnost sama na sebi bi bila, ako bi ne bilo izjeme, brezpomembna, ker vsakdo, ki si napelje električno razsvetljavo v strojno delavnico, si jo bo napeljal tudi v pisarno, skladišče itd., zato pa je v točki 32. člena 118. trošarinskega pravilnika določeno, da sme generalna direkcija posrednih davkov dovoliti, da se z motorjem, ki ga goni trošarine prosto dobavljeni bencin, razsvetljujejo tudi drugi prostori, ako se naknadno plača trošarina na bencin, ki se je porabil za razsvetljavo v teh prostorih.

Kdor hoče z bencinskim motorjem proizvajati električni tok za razsvetljavo, mora torej obenem, ko vloži prošnjo, da bi smel dobivati trošarine prosti bencin (glej št. 134. našega lista iz leta 1922.), tudi prositi, da se mu dovoli razsvetljevali z bencinskim motorjem tudi take prostore, za katere se ne dovoli trošarine prosti bencin.

V prošnji se mora poleg drugega navesti tudi, ali naj se količina bencina, za katero se mora trošarina naknadno plačevati, ugotavljati ali s pavšalizacijo ali pa z žigosanim elektroštevcecem.

Pavšaliranje se dovoli le za manjše obrate, v katerih je proizvodnja električnega toka za razsvetljavo postranska stvar (n. pr. motor, ki goni žitno mlatilnico, goni tudi električni dinamo) ter je naprava enostavna in pregledna, tako da je mogoče osnovo za pavšalizacijo ugotoviti brez težkoč.

V vseh drugih primerih se ugotavlja količina porabljenega električnega toka z elektroštevcecem.

Pri pavšalaciji se vpricho podjetnika ali njegovega namestnika, kakor tudi strokovnega uradnika finančnega okrajnega ravnateljstva in eventualno še drugega strokovnjaka komisijonalno ugotovi:

1. koliko je v obratnih prostorih električnih žarnic, odnosno obločnic;
2. kolika je njih moč (koliko sveč imajo) in
3. koliko ur se lahko vzame, da gori posamezna svetiljka povprečno na dan.

Na podstavi teh podatkov se izračuna količina bencina, za katerega je treba plačati trošarino, na ta način, da se vzame za vsako svetilno enoto (svečo) pri ogljenonični žarnici po 3.75 vatov, a pri kovinastonični žarnici po 1.35 vata na uro. Za obločnice se jemlje, da potroši za 1 ampere po 50 vatov toka na uro.

Na vsako hektovratno uro (100 vatov) se računa 0.07 kg bencina, na vsako kilovatno uro (1000 vatov) torej 0.7 kg.

Ako je n. pr. v podjetju 6 kovina-
stonitnih žarnic po 25 sveč in 2 ob-
ločnici po 20 ampere, za katere je
plačati trošarino na bencin, in go-
rijo žarnice po 6 ur, obločnice po 2
uri na dan, se izračuni ta trošarina
takole:

6 žarnic po 25 sveč je 150 sveč.
Na uro porabijo: $150 \times 1.35 = 202.5$
vata, na 6 ur 1215 vatov.

2 obločnici po 20 ampere je 40
ampere na uro; za 2 uri 80 ampere.
Za 1 ampere se računi po 50 vatov,
za 80 ampere torej 4000 vatov.

Skupno se porabi torej 5215 vatov
ali 5.215 kilovatov električnega
toka.

Za kilovatno uro se jemlje po
0.7 kg bencina, a za 1 kg bencina
se plača 4 Din trošarine. Za 5.215
kilovatov se računa torej 3.6505 kg
bencina, za katerega je treba plačati
14.60 Din trošarine na dan.

Da si more vsakdo sam hitro iz-
računati, koliko trošarine bi moral
plačati, če napelje električno raz-
svetljavo tudi v take prostore, za
katere se mora trošarina naknadno
plačati, n. pr. v stanovanje, pisarno,
skladišče itd., navedemo v nastop-
nem, kolika trošarina je plačati za
običajne žarnice za vsako uro, ko
gorijo.

Za vsako uro plačajo trošarine v
p a r a h:

6 sveč: ogljenonitne žarnice 5.25,
kovinastonitne 1.89.

10 sveč: ogljenonitne 10.5, kovi-
nastonitne žarnice 3.78.

16 sveč: ogljenonitne 16.8, kovi-
nastonitne žarnice 6.048.

20 sveč: ogljenonitne 21, kovina-
stonitne žarnice 7.56.

25 sveč: ogljenonitne 26.25, kovi-
nastonitne žarnice 9.45.

32 sveč: ogljenonitne 33.6, kovi-
nastonitne žarnice 12.096.

50 sveč: ogljenonitne 52.5, kovi-
nastonitne žarnice 18.9.

60 sveč: ogljenonitne 63, kovina-
stonitne žarnice 22.68.

64 sveč: ogljenonitne 67.2, kovi-
nastonitne žarnice 24.192.

75 sveč: ogljenonitne 78.75, kovi-
nastonitne žarnice 28.35.

100 sveč: ogljenonitne 105, kovi-
nastonitne žarnice 37.8.

Za 16 svečev kovinasto žarnico,
ki gori na leto 700 ur, se plača torej
 $6.048 \times 700 = 4233.6$ par ali 24 Din
34 par trošarine na leto.

Pri elektroštevci je račun še eno-
stavnejši. Za vsak kilovat (1000 va-
tov), ki ga pokaže števec, se vzame
0.7 kg bencina ali 2.8 Din trošarine.

Pri uporabi števca se pobira tro-
šarina četrtletno nazaj. Pavšalni
vsota trošarine pa se izračuna za
celo leto in se plačuje tudi za celo
leto naprej. Zadnji način vplačeva-
nja trošarine ni posebno umesten,
ker ni predvideno povračilo troša-
rine v slučaju opustitve, pokvarjenja
naprave itd.

Kdor hoče potem, ko se je izvršil
komisijonelni ogled, kaj izpremeniti
v električni napeljavi, mora, če bi
izpremembe vplivale na merilo za
pavšalacijo ali na števec, prijaviti
po pristojnemu finančnemu ukrajne-
mu ravnatelstvu, še preden se iz-
premembe izvrše.

Stroške za komisijonelne ogledne
nosi vedno podjetnik.

Izvoz in uvoz.

Izvoz premoga iz Rumunije v Ma-
džarsko in Jugoslavijo je bil zabranjen. Iz
Bukarešte javljajo, da je izvoz premoga
iz Rumunije v Madžarsko in Jugoslavijo
zabranjen.

Francija ne dovoljuje več izvoza sta-
rega železa. Francoska vlada je strogo
preprežala izvažati odpadke starega
železa vsake vrste. Izjemne slučaje do-
voljuje finančno ministrstvo. Ta prepove-
d pa se ne tiče izvoza v Italijo, s
katero je sklenila Francija gospodarski
sporazum.

Koliko žita je Italija uvozila? Leta
1922 je uvozila Italija žita v iznosu
3.613.923 ton, leta 1921 4.097.523 ton,
leta 1914 1.544.888 ton.

Nemški izvoz in uvoz. januarja 1923
je padel uvoz od 45.5 mil. q na 43.2 mil.
Izvoz pa se je povečal od 15.5 mil. q
na 17.6 mil. Uvaža se največ premoga
in bombaža, a tudi litega in kovanega
železa, žice in pločevine. Leta 1922 je
Nemčija uvozila za 548.7 mil. q in za
215.6 mil. q izvozila.

Prepoved izvoza iz zasedenega
ozemlja. Francoske oblasti so prepove-
dale iz zasedenega ozemlja izvažati
tér, benzol in amonijakov sulfat.

Narodno gospodarske zadeve.

Trgovina.

Trgovinska pogajanja med Avstrijo
in Jugoslavijo. V zunanem ministrstvu
se vrše konference strokovnjakov naše
in avstrijske vlade radi nove trgovinske
pogodbe med Avstrijo in Jugoslavijo.

Trgovska pogodba med Italijo in
Svico je podpisana in stopi 20. t. m. v
veljavo. Sklenjena je za dobo 1 leta.

Vinski sejem v Meliki. Dne 4. febr.
se je vršil v Meliki l. vinski sejem, ki
ga je priredila pred kratkim ustanovlje-
na »Vinarska in sadjarska zadruga«. Sejem
se je vršil v čitalniških prostorih. Melika
je pokazala tudi to pol svoje
gostoljubno belokranjsko lice. Na ko-
lodvoru so čakali goste številni vozovi.
Sejem je otvoril predsednik zadruge g.
Pezdirc. Strokovno oceno vin je podal
kmet. svelnik g. Skalicky. Vinogradnik
Bajuk je govoril o legi goric. Vlado je
zastopal ref. kmet. oddelka g. Sancin
in pa okr. glavar dr. Kaki iz Crnomlja.
Razstavljeni vina so bila prejšnji dan
strokovnjaško ocenjena. Kakovost je
prvovrstna. Čitalniški prostori so bili
lepo dekorirani. Med dekoracijami so
bili lični ornamentirani sodčki, ki jih je
izvršil sodar Jure Horvat iz Pobrežja.
Sejem je poselilo več vinskih lrgovcev
in precej gostilničarjev iz raznih krajev
Slovenije. V popoldanskih urah se je
razvilo živahno razpoloženje in sklenilo

se je več kupcij, vendar ni bilo takega
prometa, kakor smo pričakovali. Naj-
brže je to zaradi predpusta, ko se vrši-
jo povsod razne domače zabave. Vse-
kakor je prireditev izpadla časno, na
kar je mlada zadruga lahko ponosna.

Industrija.

Industrijska in obrtna razstava v No-
vem Sadu bo sredi avgusta. Razstav-
jalci se morajo prijaviti do 28. febr.

Poljska industrijska kriza. Iz Varšave
javljajo: Položaj tekstilne industrije v
Lodzu je zelo kriličen. Nedavno je več
lvornic prenehalo z delom. Te dni je
ustavilo nadaljnjih 12 manjših tvornic
delo in odpustilo delavstvo. V neka-
rih tvornicah se dela samo štiri dni v
tednu.

Velika naročila v Škodovih tovarnah.
Škodove tovarne so prejele velika na-
ročila iz Danske, Angleške in Italije.

Carina.

Carinski dohodki v drugi desetini ja-
nuarja so znašali skupno 41.490.151 Din.
Nemški carinski nadavek znaša od
7. do 13. t. m. 474.900 %.

Carinski aggio v Grčiji. Grška vlada
je povišala carinski aggio od 5.60 na
10 drahem, tako, da odgovarja ena ca-
rinska drahma 10 papirnati drahmam.

Denarstvo.

Zlata pariteta je za avstrijsko krono
določena na K 14.500.— za dobo od
5. do 11. februarja.

Promet.

Brzovlaki na južni železnici. Od 8. febr.
1923 naprej odhaja brzovlak iz Dunaja
že ob 19. uri 10 minut, namesto kakor
do sedaj ob 20. uri 15 minut. Prihod v
Ljubljano in Trst ostane neizpremenjen.
Od istega dneva naprej izostane na
progi Maribor gl. kol. — Celovec oba
dosedanja vlaka štev. 409 in 410.

Novo rumunsko parobrodno društvo.
V Bukarešti se je osnovalo novo ru-
munsko parobrodno društvo »Trajanul«
z delniško glavnico 40.000.000 liviv.

Naznanila Trgovske zbornice.

Važno za lrgovce s semensko deljejo.
Trgovska in obrtniška zbornica v Ljub-
ljani je prejela od ministra za kmetij-
stvo in vode pod št. 2.102/III. z dne 30.
januarja t. l. rešenje, ki se glasi: Na
vlogo trgovske zbornice v Ljubljani z
dne 18. t. m., da se izjemoma dovoli
pakovanje semen za plombiranje tudi
v vrečah s šivom — odobravam zbog
pomanjkanja vreč brez šiva in na pred-
log poljoprivrede ogledne in kontrolne
stanice v Topčideru št. 23, z dne 21.
januarja t. l.: 1.) da se izjemoma k do-
ločilom pravilnika in norme z dne 12.
decembra 1922, o plombiranju semen,
sme pakovati seme za plombiranje tudi
v vreče s šivom. 2.) Šiv mora biti obr-
njen proti notranji strani vreče in plom-
be, ali vrvice iste, mora iti skozi šiv,
da se onemogočijo zlorabe. 3.) Pred-
stojerice odobrenje pod 1., 2., velja samo
za to ekspedicijo, prihodnje ekspedi-
cije se bodo morale vršiti согласно
pravilniku o kontroli semen.

Dobava črne železne pločevine. Pri
ravnateljstvu drž. železnic v Subotici
se bo vršila dne 16. februarja 1923 ofer-
talna licitacija glede dobave 10.000 kg
črne železne pločevine. — Predmetni
oglas je v pisarni lrgovske in obrtniške
zbornice v Ljubljani interesentom na-
vpogled.

Tržna poročila.

Žitni trg. Na novosadski produktni
borzi noliirajo žitu sledeče cene: pše-
nica 445 Din, ječmen 312.50—315 Din,
oves 290—300 Din, koruza 230—232.50
Din, fižol 382—390 Din, pšenična moka
št. 0 675.50 Din, št. 2 652.50 Din, št. 5
650 Din, št. 7 450 Din, št. 8 275 Din,
mekinje 165—175 Din.

Borza

dne 6. februarja 1923.

Zagreb. Devize: Dunaj 0.15—0.151,
Berlin 0.26—0.27, Budimpešta 4—4.20,
Milan 507.50—515, London 495—497.5,
Newyork 104—105, Pariz 640—660,
Praga 307—309.50, Svica 1970—1980,
Varšava 0.32—0.34. Valute: dolar
101—103, češke krone 308, avstr. krone
0.148—0.149, lire 500—505. Efektivi:
Ljublj. kreditna 215—240, Slavenska
102.50—103, Praštediona 1140—1145,
Trbov. premog. družba 665—680. Na
borzi je vladala danes hausse. Blaga je
bilo malo, zahteva pa dosli in so za-
vse devize poskočile.

Beograd. Devize: Bukarešt 48 do
51, Berlin 0.25—0.28, Dunaj 0.145 do
0.150, Pešta 4—4.20, Sofija 63—65, Pa-
riz 630—650, Praga 295—315, Zeneva
1850—2000, Milan 495—505, Newyork
100, London 470—480.

Praga. Dunaj 4.75, Berlin 8, Rim
166.5, Budimpešta 132.50, Pariz 222.25,
London 161, Newyork 34.4250, Curih
648.75, Beograd 33.25.

Curih. Berlin 0.01^{3/80}, Newyork 531,
London 24.83, Pariz 33.95, Milan 25.72,
Praga 15.67, Budimpešta 0.20, Bukare-
šta 2.50, Beograd 4.95, Sofija 3.20, Var-
šava 0.01^{3/80}, Dunaj 0.007425, avstrijske
krone 0.0075.

Berlin. Dunaj 53.51, Budimpešta 14.46,
Milan 184.038, Praga 11.720, Pariz
244.387, London 177.056.25, Newyork
37.655.62, Curih 713.212, Beograd 35.411.

**GUMENE PETE IN
GUMENE POTPLATE**
cenne in trajlje so kakor usneme!
Najbolje varstvo proti vlagi i mrazu!

BREYERSON



**Veletrgovina s papirjem, pi-
salnimi in risalnimi potreb-
ščinami, knjigarna, umetnine
in muzikalije**

Goričar & Leskovšek
Celje
je najugodnejši vir nakupa
za trgovce.

Priporočamo: galanterijo, nogavice,
potrebščine za čevljarje, sedlarje,
krojače in šivilje, gumbé, sukanec,
vezenine, svilo, tehnične decimalne
in balančne najceneje pri

JOSIP PETELINC
Ljubljana, Sv. Petra nasip 7.

Išče se stalnega odjemalca premoga,
dobre kakovosti s 4327 kalorij. Dobav-
lja se ga lahko do 20 vagonov me-
sečno. Nadaljna pojasnila daje

I. FERLEŽ
Sodinci pri Veliki Nedelji.

Prispevajte za
"TRGOVSKI DOM"

Zaloga KLAVIRJEV

in pianinov najboljših tovarn Bösendorfer, Ehrbar, Czapka,
Hözl, Schweighofer, Stingl i. t. d. — Tudi na obroke.

Jerica Hubad roj. Dolenc, Ljubljana, Hilšerjeva ul. 5.

TRGOVSKA BANKA D. D., LJUBLJANA

PODRUŽNICE:

Maribor, Novo mesto
Rakek
Slovenjgradec
Slovenska Bistrica

Šelenburgova ulica štev. 1.

(PREJ) SLOVENSKA ESKOMPTNA BANKA)

KAPITAL in REZERVE Din 17.500.000.—

Izvršuje vse bančne posle najtočneje in najkulantneje.

Brzjavni: Trgovska

Telefoni: 139, 146, 458

EKSPOZITURE:

Konjice
Meža-Dravograd
Ljubljana (menjalnica
v Kolodvorski ulici)