

TRGOVSKI LIST

ČASOPIS ZA TRGOVINO, INDUSTRIJO IN OBRTI

Uredništvo in upravnništvo je v Ljubljani, Gradliške stev. 17/1. — Dopisi se ne vračajo. — Štev. pri tekovnem letu 11.953. — Štev. telefona 552. — Plača in toži se v Ljubljani

11.953. — Štev. telefona 552. — Plača in toži se v Ljubljani

LETO V.

LJUBLJANA, dne 22. julija 1922.

STEV. 86.

List stane od 1. marca 1922:
celoletno Din 75.—, t. j. (K 300.—);
polletno Din. 37.50, t. j. (K 150.—);
četrtletno Din. 18.75, t. j. (K 75.—);
mesečno Din. 6.25, t. j. (K 25.—).

Tujski promet.

Vedno jasneje postaja, da bo za Slovenijo postal tujski promet eden izmed najvažnejših pridobitnih virov in da mu je zato treba posvetiti vso pozornost. Naše divne planine s svojimi nepopisnimi krasotami, naša gorska jezera in letovišča, naša zdravilišča in kopališča imajo v naši narodni državi najsjajnejšo bodočnost in edinole od naše podjetnosti je odvisno, ali bomo znali to obrt razviti in izkoristiti.

Zaenkrat opažamo med našimi gospodarskimi krogi še zelo malo proučene zavednosti za pomen tujkega prometa, ki ga je Švica, Tirolska in druge alpske dežele znale organizirati na moderen način, ki jim je zasigural vsakoletni dotok milijonov letoviščarjev in gostov, od katerih živijo stotisoči drugače revnih, pasivnih gorskih krajev. Medtem ko se naš narod ni popolnoma zavedel važnosti tujkega dotoka, čutimo pri najglavnejših strokah državne administracije in prometne uprave ne samo vsako pomanjkanje pospeševanja, marveč popolno ignoriranje in v največjih slučajih direktno oviranje tega prometa. Dnevno časopisje mora dan na dan registrirati nove budačnosti in šikanice, ki se delajo potnikom, izletnikom in letoviščarjem in ki onemogočujejo vsak razvoj tujkega prometa.

Predvsem je tu omeniti železniške razmere na Gorenjskem. Ne samo, da se pri sestavi voznega reda ni zadostno vpoštevalo sezonskih razmer na Gorenjskem, pogrešamo vsake inicijative pri obratnih oblazinah, kljub temu, da slišijo dan na dan pritožbe o nezadostnih garniturah, o zaostalih potnikih, o škandaloznih gnečah v prenapoljenih vlakih. Niti inšpektorat v Ljubljani, še manj pa nam direktno nenaklonjeno ravnateljstvo v Zagrebu, se ne pobriga zato, da bi pomnožil osebno-vozniki na Gorenjskem za poletno sezono vsaj za kakih 40 vagonov, da se zadosti prometnim zahtevam. Železnica bi s tem zvišala svoje dohodke in koristila tujskemu prometu, in pri malo dobre volje bi se dalo to sigurno izpeljati. Toda kaj to mari našim železniškim birokratom, ki se vozijo v rezerviranih oddelkih ali pa salonskih vozovih in ki niso nikdar doživeli na lastni koži dogodkov v gneči prenapoljenih vlakov.

Pri pošti, brzozjavu in telefonu imamo predpotopne razmere. Šteti se tam, kjer ni na mestu in za dela ter investicije, ki bi bile tujskemu prometu v korist in ki bi mestnemu letoviščarju nudile vsaj malo komforta modernih prometnih zvez. Sedanje pristojbine onemogočujejo v naših letoviščih in zdraviliščih razvoj telefonskega omrežja, ker so za sezonska podjetja absolutno pretirane.

Podjetja za tujski promet, hoteli, kopališča, restavracije, penziji itd. se imajo veliko boriti z pomanjka-

njem izurjenega in prometu dorašlega osebja. Da se odpomore temu nedostatku se je že svoječasno sklenilo otvoriti hotelsko in gostilničarsko šolo, k čemur pa iz neznanih razlogov dosedaj ni došlo.

Ceste za vozni in peš promet v krajih tujkega prometa so vedno bolj in bolj zapuščene. Nikjer ne vidimo prometne nege in interesa, da se te komunikacije zopet spravijo v predvojno stanje.

Kljub velikemu navalu na letoviščarske kraje ne vidimo nikjer nobene podjetnosti. Na Bledu, v Bohinju in drugod, kjer je rentabiliteta in bodočnost več kot zajamčena, se ne gradi ničesar, najkrasnejši prostori ostajajo neizkoriščeni in polovico reflektantov v sezoni ne more najti mesta.

Dosedaj smo dokazali sijajno svojo organizatorno inicijativnost in zmožnost z ljubljanskim velesojom, s sokolskim zletom, ki so za pospeševanje tujkega prometa uprav nedolednega pomena.

Polagoma začinjamo tudi uporabljati filmovo propagando za naše krasne Alpe in letovišča. Treba bi bilo le, da bi se pričeto delo razvilo v velikopotezno obsegu naprej in razmnožilo po vseh kinematografih naše kraljevine, da bi se zainteresiralo posebno ljudi iz Vojvodine in Srema ter Srbije, ki so navajeni na nižinsko klimo za naše kraje. Ustanove za tujski promet morajo razviti najagilnejšo delavnost, da spravijo pri nas vprašanje tujkega prometa na moderno višino, da pomagajo pri odstranitvi vseh sedanjih ovir, da bo tujski promet naše kraje povzdignil v ono blagostanje, ki ga je donesel nam sosednim alpskim krajem.

Ažijo v carinski tarifi.

Doplačilo ali ažijo (italijansko *aggio*) imenujemo iznos, katerega se mora za gotovo vrsto denarja ali vrednostnih papirjev plačati s krožečim denarjem več nego je nominalna vrednost dotične vrste denarja ali papirjev. Ažijo se je pojavljal že zdavno med dobrim in slabim denarjem, med denarjem, ki je bil krit in nekritim krožečim denarjem, med zlatim in srebrnim denarjem itd. Danes je ažijo že čisto navaden in rekli bi v vsaki državi normalen pojav.

Osobito važno ulogo igra ažijo pri plačilih carine. Naš zakon o izvozu in izvoznih carinah, kakor tudi spremembe in dopolnila zakona o splošni carinski tarifi določajo, da se ima plačati uvozna carina v dinarskih novčanicah, a uvozna carina v zlatu, to se pravi, da se more plačati uvožno in izvozno carino v dinarskih novčanicah, le da se mora pri uvozni carini plačati postavko kakor je določena v dinarskih novčanicah, med tem ko se mora postavka določena v uvozni tarifi pomnožiti s procentom ažija, kakor ga določa od časa do časa finančni minister.

Kakšno ulogo igra ažijo v carinski tarifi?

Kakor ima skoro vsaka carinska tarifa, tako razločuje tudi naša med fiskalno in zaščitno carino. Fiskalna carina ima v vidu samo interese fiskusa, ona gleda samo na to, da pridobi državi čim večja denarna sredstva, med tem ko stremi druga za za-

ščito domače delavnosti, da omogoči konkurenco domačih proizvodov na domačem trgu s tujimi, ki se proizvajajo pod bolj ugodnimi pogoji. Ako nam je ta razlika jasna, tedaj nam bo tudi jasno dejstvo, da se je treba posluževati različnega merila pri določanju posameznih stavk ene ali druge vrste carine.

Pri fiskalni carini gre samo zato, da se skupi za državo čim večji celokupni iznos, to je iznos vse carine, katero želi država dobiti od gotovega blaga. Ta iznos dobimo, ako množimo določeno carinsko postavko s količino uvoženega blaga. Na videz bi bilo to lahko kalkulirati. Ako vodi država natančno statistiko o uvozu, tedaj vzamemo količino navedeno v statistiki z eventualnim neznatnim povišanjem ali zmanjšanjem, pogledamo vsoto, katero zahteva finančni minister, da mu naj domese carina dotičnega blaga, ter tako lahko določimo visokost carinske postavke. To pa vendar ni tako lahko, kajti povečanje carinske postavke more povzročiti zmanjšanje uvoza in zato je pri povečanju carinskih postavk ravnati z največjo opreznostjo, da se s tako operacijo ne doseže ravno nasprotno tega, kar se je želelo, tako da se carinsko postavko podvoji, da se pri tem pa ne doseže dvakratnega iznosa, ampak še manj nego prej pri navadni carinski postavki. Podvojen carinska postavka more tudi tako močno uplivati na uvoz, da se ta za več nego polovico zmanjša.

Iz povsem drugega stališča je treba presojeti zaščitno carino. Namen zaščitne carine je, da štiti domačo podjetnost, da pomaga domačim proizvodom v konkurenčnem boju napram tujim izvozom. Da izpolni carina to nalogo, mora carinska postavka vsebovati razliko med proizvodnimi stroški in državi in v inozemstvu, kajti ako bi bila carinska postavka manjša nego so proizvodni stroški v inozemstvu, bi naši proizvodi ne mogli vzdržati konkurence tujih proizvodov. Ako bi pa bila carinska postavka večja nego so ti stroški, tedaj bi dobila domača produktivnost gotov nezasluzen višji dobiček in to na račun konsumentov. To dvojno merilo pri določanju carinskih postavk: fiskalne in zaščitne carinske postavke se mora vzeti tudi v obzir pri ažiju, kajti ažijo upliva popolnoma neenako na eno in na drugo vrsto carine. Pojav ažija pomeni isto, kakor da bi se carinske postavke zmanjšale. Ako gre tedaj samo za fiskalno carino, bo ažijo gotovo povzročil povečanje uvoza in državni prihodi se ne bodo vsled tega zmanjšali za iznos ažija, ampak mnogo manj; da, mogoče je celo, da se uvoz tako poveča, da bodo celokupni prihodi ne glede na ažijo tudi večji nego se je vkalkuliralo ne vpošteva-joč ažija. Drugače pa je treba presojeti pri zaščitni carini. Pojav ažija, ali znižanje carinske postavke, pomenja obnem znižanje oziroma tudi ukinitje domači podjetnosti prej dovoljene zaščite. Ako je bila zaščitna carinska postavka točno odmerjena, bo domači podjetnosti nemogoče boriti se s tujo konkurenco in posledice tega bodo težke za celo gospodarstvo. Iz tega izhaja, da se morajo postavke za zaščitno carino določiti v zlatu, s tem se posledice

pojava ažija popolnoma odpravijo in zaščitna carina, ki bi se zbog pojave ažija zmanjšala, ostane pri določanju postavk v zlatu konstantna. Za zaščitno carino je tedaj neobhodno potrebno, da se določijo postavke v zlatu. Za fiskalno carino pa tega ni potreba. Tu se gre samo za potrebe fiskusa, za gotove vsote denarja, in država bi si mogla pomagati tudi na drugi način, da zadosti svojim denarnim zahtevam in da pri tem štiti obnem tudi konsumente. Zato ni razumljivo, zakaj dela država pri uporabi ažija razliko med uvozno in izvozno carino, tako da določa uvozno v zlatu, izvozno pa v dinarskih notah, med tem ko bi se morala delati in upoštevati razlika med zaščitno in fiskalno carino, ter določiti postavke zaščitne carine v zlatu!

M. Savič:

Naša industrija in obrti.

XXII. Ribolov in gojitev rib pri nas.

Ribe imamo v morju, v rekah jezerih in v ribnikih. Morski ribolov se obavlja popolnoma primitivno in se vlovijo vzdolž dalmatinske obale okrog 6-700.000 kg rib, ki so se prodajale po 0.40 do 2 K za 1 kg v mirnih časih. V Hrvaškem Primorju od Bakra do Karlobaga se je letno vlovilo od 175—500.000 kg rib. Vse ostale ribe so se prodajale v svežem stanju razen onih, ki se nasolijo, sardele, inkune, in makrele, ter se nato vložijo v sode po 50—60 kg. Konzumirajo se po Dalmaciji ter izvažajo v Italijo in na Grško. Izvoz slanih rib je iznašal okrog 2 milijona kg. Mnogo svežih rib se je izvažalo v Trst ter v Benečijo. Samo sardele so se konzervirale v olju ter prodajale v skatljicah kot sardine. Ta industrija sardel je bila deloma v domačih rokah, toda v večji meri v rokah tujcev in bi jo bilo treba odkupiti od tujcev ter jih dati v obliki združnih delavnic ribičem. Da bi se primitivno ribarstvo zmoderniziralo, bi bilo treba v Dubrovniku napraviti zavod za napredek ribarstva in ribarske industrije, kateremu bi se morala dati na razpolago znatna sredstva, da bi si mogel nabaviti najmodernejša ribarska sredstva, ter tudi motorne ladjice za ribarenje na visokem morju ter podobne naprave, da bi mogel propagirati moderno delo. Isti zavod bi moral organizirati ribarske zadruge, da bi jim pomagal z denarjem in orodjem, kakor tudi zadruge za izkoriščenje in predelavo rib. Pri trgovskih pogajanjih z Italijo in Grško, bi bilo treba zasigurati nižjo carino za soljene ribe, ker jih mi nemoremo vse v tuzemstvu konzumirati. Razen tega bi bilo treba vse potrebno ukreniti, da bi se mogla sveža morska riba v ledu prevažati na vsa tržišča velikih mest: Sarajevo, Zagreb, Beograd itd.

V Šolti, Drveniku, Visu, Hvaru, Korčuli, Lastvu, Mljetu se redijo jastoki, to so veliki morski raki, katerih gojitvi bi bilo treba posvetiti posebno pažnjo. Ravno tako bi bilo treba posvetiti pažnjo reji ostrig-kamenic, kakor tudi lovu in predelavi koral in gob, ki se nahajajo v našem Primorju. Ribolov v rekah je bil zelo izdaten ako se ne bi v zadnjem času začelo uničevati ribe z dinamitom in bombami. Radi tega se je količina rib v Srbiji jako zmanjšala, ter se je začela manj-

šati tudi v Bosni in drugih pokrajinah. Koliko znaša letno ribolov v Srbiji ni znano. Ve se samo toliko, da se je vlovilo letno v Kladovu in Tekiji okrog 80.000 kg rib ki so se izvažale v Beograd, Rumunijo in Avstro-ogrsko. Kavijarje se je pridobilo okrog 2500 kg letno, in se je istotako izvažal v Beograd, Rumunijo in Avstro-ogrsko. Za Bosno in Hercegovino se računa, da je dala letno okrog 100.000 kg rib. V Iliži se je nahajala ribarska postaja pri izvoru Bosne za odgajališče te za produkcijo postrvi in drugih plemenitih rib, ki je bila izvanredno pametno urejena in katero bi bilo treba za vsako ceno pridržati in razširiti. Koliko je znašal letni ribolov Hrvaške in Slavonije tudi ni znano. Vendar sigurno ne presegajo ribolova Bosne in Hercegovine. Za lov v Banatu, Bački in Baranji se ve, da je bil največji na Donavi, pri čemur je uprava posestev nadvojvode Friderika lovila okrog 600.000 do 1 milijon kg rib letno in sicer $1/4$ je sete, $7 1/2$ % sulcov, $3/10$ lososov, $25 1/4$ % krapov, $16 3/4$ % ščuk, $11 2/4$ % bele ribe iješane, $35 3/4$ rudeček; Jesetre sulce, losose in krape so prodajali v Budimpešti in na Dunaj v svežem stanju. Ščuke, belo ribo, rdečekoko in nekoliko krapov pa se je prodalo po gornjem Ogrskem in v Galiciji. Okrog 40 % rudečkooke so prodajali na soljene in posušene v okolici Arada in Temešvara. Sušili so tudi sulce, kadar so crknili ker zelo težko živijo v robstvu. Sedišče te uprave je v Apatinu. Ta uprava je imela izključno pravo ribolova na vseh potokih močvirjih in mlakužah, ki jih je od Vukovara do Mohača tako mnogo. V zadnjem času lovijo kmetje sami ter razženejo lovce te uprave, v Apatinu obstoja delniška družba za izvoz in sušenje rib. Nadvojvodova uprava je imela od Sečuva do izliva Drave 4 sekcije ribolova. Prvo sekcijo so imeli ribiči iz Sečuva, drugo ribiči iz Mohača, ki so prodajali akcijski družbi. Uprava je imela $3/4$ in $1/2$ vlovljenih rib preostanek je ostal ribičem, pa tudi to se je večinoma od njih odkupilo. Ribiči so Nemci in Šokci, medtem ko se Srbi z ribolovom ne bavijo. Ta ribolov bi bilo treba vzeti v državno upravo in dati ribarstvom za drugim v zakup. Ribolov z dinamitom in bombami pa bi bilo treba prepovedati najstrožje kaznovati, a ribarstvu v rekah posvetiti največjo pažnjo.

Dosedanja tržišča na Dunaju in v Pešti bi bilo treba obdržati. Toda tudi vprašanje ribjih tržišč v naših krajih bi bilo treba tako urediti, da bi tudi one lahko prejele večje količine v prodajo prispelih rib, in sicer i živih, kakor tudi v ledu. V ta namen bi bilo treba imeti specialne vagonne za transport živih rib z rezervarjem in motorjem za vtiskanje zraka v rezervare na transportu, dalje v mestih rezervare za žive ribe in hladilnice za ribe v ledu.

Ribolov na jezerih imamo na Ohridskem, Prespanskem, Dojranskem in Skaderskem jezeru. Na ohridskem jezeru se ulovi okrog 100.000 kg postrvi, 70.000—130.000 kg jegulj, 6000—7000 kg krapov, 4000—6000 kg klinov, in okrog 260.000 kg belih rib (plašic). Ribe so konzumirali Bitolj, Prilep in Ohrit, nekaj jih je šlo tudi v okolna mesta in trge, kakor v Vranje, Niš, Leskovac, in deloma tudi v Beograd. Ker bo v kratkem Ohrit zvezan s Skopljem potom 0.60 cm široke železnice, bi bilo treba oskrbeti vagonne za prevoz živih rib in rib v ledu, to je hladilnih vagonov. Na ta način bi se omogočilo dobavo žive jegulje in postrvi v ledu v Beograd, kjer bi dosegle odlične cene. Treba bi bilo delati na to, kolikor ne bo mogoče organizirati prevoza žive ribe, da se osnuje tovarna za konzerviranje jegulje na kiselu in postrvi ki bi pražena v olju konzervirana imela velik konzum.

(Dalje prih.)

Kaj mora trgovec danes vedeti o davčnih zadevah.

(Konec.)

G. Pičarina

se pobira le od službenih in mezdnih prejemkov.

Vsi drugi dohodki so prosti tega davka.

Poleg plačarine se plačuje še:

a) 700/0ni enotni državni pribitek in pa

b) avtonomne doklade.

Ddmerna podlaga za plačarino so reducirani službeni in mezdni sprejemki zasebnih nameščencev. (Glej dohodnino zgoraj.)

Davka prosti minimum znaša pri plačarini 30 tisoč kron.

Kdor ima letno manj kot 30.000 K na reduciranih službenih prejemkih, ne plača plačarine.

Ako ne znašajo reducirani službeni letni prejemki kakega zasebnega nameščenca več kot 30 do 40.000 K, se plača le plačarina brez 70% nega državnega pribitka in avtonomnih doklad.

Tudi to mora trgovec vedeti, ker jamči za davke, ki odpadejo na službene prejemke njegovih nameščencev

H. Tatijemni davek

se obravnava tu le radi popolnosti. Plačuje se potom odbitka po dlužniških družbah. Znaša 15%. Poleg državnega davka se pobira še 100% ni enotni državni pribitek Dejansko znaša tatijemni davek tedaj 30% od tatijemnih prejemkov. Avtonomnih doklad tu ni.

I. Invalidski davek.

Skoro od vseh davkov se plačuje tudi še invalidski davek. Prost je prometni in vojni davek in pogojno tudi še dohodnina. Odmerna podlaga za in-

validski davek je redoma skupna vsota vseh davčnih predpisov z vsemi državnimi pribitki vred in sicer predpisanih v področju enega davčnega urada za vsako tekoče leto. Državnih ali avtonomnih doklad pri tem davku ni. Glede nadaljnjih podrobnosti glej finančni zakon za 1920/21, Uradni list št. 136/436, iz l. 1920.

J. Davek na poslovni promet.

Od 1. oktobra 1921 naprej se pobira ta davek na podlagi prometa stvari in osebne storitve, izvršenega proti gotovini. Voditi je redoma posebno knjigo opravljenega prometa. Davek znaša redoma 1% od prometa. Glede podrobnosti glej zakon z dne 27. junija 1921, »Uradni list«, št. 113, z dne 19. septembra 1921.

XV. Zgoraj smo že omenili, da mora imeti obrtnik inalo zbirko najvažnejših davčnih zakonov.

Da mn olajšamo orijentacijo v davčnih zakonih, bomo tu končno navedli še najvažnejše temeljne zakone in obenem tudi omenili, katere davke zadeva.

Najvažnejši zakoni so:

a) Zakon o osebnih davkih z dne 25. oktobra 1896, drž. zak. št. 220. Obravnava vse stare neposredne davke razen zemljiškega in hišnega davka. Vsebuje torej zakonite določbe o občni in posebni pridobnini, o rentnini, dohodnini in plačarini.

b) Vpogled v obratne prostore, nprave knjige, kazenske določbe itd., so vsebovane v cesarski naredbi z dne 16. marca 1917, drž. zak. št. 124. Zadeva pa naredba vse pod točko a) navedene zakone.

c) Zakon z dne 6. marca 1906 drž. zak. št. 28. urejnj obdačbo družb z. o. z.

d) Finančni zakon za leto 1920/21, Uradni list št. 136/436, z dne 25. nov. 1920, zadeva vse realne in osebne davke, vpeljuje invalidski davek in davek na poslovni promet.

e) Finančni zakon za leto 1921, Uradni list št. 90/240, z dne 2. avgusta 1921, urejuje priredbo vseh neposrednih, osebnih in realnih davkov.

f) Zakon z dne 27. junija 1921. Uradni list št. 113/289, urejuje davek na poslovni promet, ki se pobira od 1. oktobra 1921 naprej.

To so najvažnejši zakoni po stanju z dne 1. novembra 1921.

Poleg teh imamo seveda še celo kopo davčnih novel, naredb in odlokov. Vendar se v podrobnosti ne moremo spuščati, ker to ni uamen našega članka. Nameravali smo podati le temeljno sliko o najvažnejših določbah, ki urejuje davčno odmero.

Višje naloge si nismo stavili, ker nam tega žal ni dopuščal prostor

„TRGOVSKI DOM“!

Prispevke sprejema:

„Trgovski dom, Ljubljana“
Gradnja 17

M 0.05 pristaniščna stajtnina
M 0.30 prevoznina

M 2.40 prištevsji
M 0.31 = 13% za taro

M 2.71
pri sodčkah M 2.40 kot zgoraj, toda prištevsji
M 0.48 = 20% za taro

M 2.88

»Vidite torej znaten razloček med velikimi in malimi sodi. Čim večji je sod al omot sploh, tem dobičkanosnejše izhaja tara in tem cenejši so stroški tovornine in prevoznine za za 100 kg netto množine blag.«

Ernst povzame svojo kalkulacijo.

»Olein nas tedaj stane:
v velikih sodih M 39.90
+ tovornina in stroški M 2.71
M 42.61
v sodčkah M 40.90
+ tovornina in stroški M 2.88
M 43.78

»K čemur pride še morsko zavarovanje $1/4$ % od vrednosti za nas od pribl. 48 mark, torej 0.12 mark, kar zviša cene na M 42.73, oziroma 43.90 mark.«

»Zdaj pride na vrsto tovornina iz Hamburga v Kristijanijo, ki znaša 10 mark za 1000 kg ali 1 marko za

100 kg, prištevsji za velike sode 13 odstotkov, torej 1.13 mark in za sodček 20%, torej 1.20 mark. Tedaj se stoji naše cene za Kristijanijo sledeče:
za vel. sode M 42.73, za sodčke 43.90
prištevsji tovornino
Hamb.-Krist. M 1.13, oziroma M 1.20
M 43.86 M 45.10

»In pomorsko zavarovanje Hamburg-Kristijanija?« vpraša Fric.

»Ta je pokrita že z omenjenim $1/4$ %; ker hočemo namreč blago preložiti v Hamburgu na prvi parnik, ki odhaja v Kristijanijo, krijemo tudi transportno zavarovanje temu primerno, to je iz Marseille v Kristijanijo s prekladanjem v Hamburgu. Polica nas krije potem tudi pri škodi, ki bi jo morebiti napravil ogenj pri prekladanju v Hamburgu. Če pa leži blago dalje časa v Hamburgu, potem seveda ne smemo opustiti, da bi nas naš špediter zavaroval tudi proti ognju. — Nadaljujmo zdaj naše zaračunavanje. Našli smo torej našo kupno ceno franko tovornina in pomorsko zavarovanje Kristijanija in zdaj izračunajmo našo prodajno ceno. Olein je artikel, katerega jemljemo v velikih množinah in le od producentov samih, namreč od tvornic stearina in pri kateremu tedaj lahko zaslužimo 2.50 mark pri 100 kg ali približno 5%.«

Pomoč pogorelcem v Bohinjski Bistrici. Ker je mnogim pogorelcem v Bohinjski Bistrici požar uničil vse, tudi živež, otvoril je pomožni odbor v občinskem domu kuhinjo, kjer bodo dobivali brezplačno hrano. Pomožni odbor se bo obrnil na razne strani za pomoč. Vodstvo kuhinje je prevzela gospodična Zemljanova, učiteljica na ženskem liceju v Ljubljani.

IZVOZ IN UVOZ.

Dovoljen izvoz živine preko Trbiža. Italijanska vlada je dovolila, da se sme uvažati živina v Italijo tudi preko Trbiža.

Narodno gospodarske zadeve.

Trgovina.

Gremij trgovcev naznanja svojim članom, da se je na podlagi trgovskega ugovora med kraljevino SHS in Nemčijo ustanovila Povlašena Trgovačka Agencija Kraljevine SHS v Leipzigu 13. Šefa agencije sta od ministrstva imenovana gg. Ivan Simič in Nuri Avdibegović, katerih naloga je, da uredita in uvrstita v zvezi s tamošnjimi uglednimi tvrdkami trgovske odnošaje med Jugoslavijo in Nemčijo. Trgovcem se priporoča, da se tako glede izvoza v Nemčijo, kakor tudi uvoza tja, poslužujejo gori navedene agencije. — Načelnik.

Industrija.

Ameriške tvornice papirja v Bolgarski. Neka ameriška industrijska skupina je kupila v Bolgarski tvornice in zemljišča in bo osnovala tri tvornice papirja, ki bodo proizvajale dnevno 150 do 200 ton papirja.

Denarstvo.

Novi desetdinarski bankovec, ki so bili izdelani v Ameriki, pridejo kmalu v promet. Poleg njih ostanejo še sedanjí desetdinarski bankovec in veljavi.

Čekovni promet pri čekovnih zavodih v Zagrebu in Ljubljani ter poštni hranilnici v Sarajevu izkazuje v mesecu juniju 1922: Vlog in izplačil je bilo 311.699 z denarnim prometom v znesku 1,294,292.716 Din 88 p. Od tega odpade na klirinški (vizmanski) promet v znesku 217,683.517 Din 76 p. Novih računov je otvorjeno v juniju 123, a ukinjenih 18. Število imejiteljev čekovnih računov je bilo koncem junija 7721. Stanje vlog je bilo koncem junija 197,792.214 Din 32 p.

Zmanjšanje diskonta v Italiji. Zakladno ministrstvo je znižalo diskontno postavko treh notnih bank od 6 odst. na 5 in pol odst.

Znižanje diskonta v Angliji. Angleška banka je znižala dne 13. julija diskont za pol odst. na tri odst. Zadnje znižanje se je izvršilo dne 13. junija.

Podlistek.

Od začetnika do popolnega trgovca.

(12. nadaljevanje.)

Ernst, držeč se danih navodil, začne:

Olein nas stane:

fr. 50.— v velikih sodih in fr. 51.25 v sodč.
» 0.75 = odteg. $1 1/2$ % sk. = 0.77 frankov

fr. 49.25 50.48 frankov
= 39.90 M (1 fr. = M 0.81) = 40.90 Mark

Veliki sodi tehtajo pribl. 600 kg netto pri tari 80 kg = 13%. Sodčki tehtajo okroglo 180 kg netto pri tari pribl. 36 kg = 20%. Tovornina znaša tedaj iz Marseille v Hamburg po postavki 20 šilingov = M 20.50 za 1000 kg

= M 2.05 za 100 kg
+ 13% = M 0.27 za taro

M 2.32 za 100 kg netto teža blaga.

»Stvar si napravite lahko enostavnejšo, Ernst, če prištejete k tovornini takoj tudi pristaniščno stajtnino in prevoznino, ki jo moramo plačati v Hamburgu, ker so ti stroški itak vračunljivi pri brutto-teži blaga.«

»Potemtakem bi imeli, nadaljuje Ernst, »pri velikih sodih M 2.05 tovornina za 100 kg

(Dalje prih.)

Carina.

Nova carinska tarifa. Službene novice z dne 17. t. m. prinašajo nove spremembe v naši izvozni carinski tarifi.

Dohodki glavnih carinarnic v tretji dekadi meseca junija 1922 so znašali 25,200.201 dinar. Največje dohodke so imele nastopne carinarnice: Beograd 5,885.165 Din, Zagreb 4,360.371 Din, Ljubljana 2,926.911 D., Maribor 1,672.278 Din., Sarajevo 1,585.000 Din., Skoplje 1,275.076 Din., Novi Sad 1,092.455 Din itd. — Carinski dohodki od 1. januarja do 1. julija 1922 so znašali 475,303.249 Din.

Promet.

Obrat ravnateljstvo j. ž. nam javlja, da izostaneta od 24./VII. do nadaljnjega mešana vlaka in sicer: odhod iz Ljubljane ob 6.30 zjutraj, prihod v Maribor ob 13.5 in v nasprotni smeri odhod iz Maribora ob 13.20, prihod Ljubljana 20.11; namesto teh dveh vlakov pa vozita osebna vlaka in sicer: odhod iz Ljubljane ob 8.03, prihod Maribor 12.20; v nasprotni smeri odhod iz Maribora ob 14.30, prihod Ljubljana 18.50.

Kmetijstvo.

Zakon o pospeševanju sadjarstva. — Poljedelsko ministrstvo je predložilo te dni ministrskemu svetu načrt zakona o pospeševanju sadjereje in uničevanju škodljivih živali in rastlin.

Iz naših organizacij.

Na rednem letnem obč. zboru **Zadruge trgovcev za Ptujski okraj**, ki se je vršil dne 8./VII. t. l. so bili izvoljeni za načelnika g. Davorin Tombah, trgovec pri Sv. Vidu pri Ptuj, kot podnačelnik pa g. Vinko Stoklas, trgovec v Leskovcu. — Na občnem zboru se je na predlog g. načelnika tudi sklenilo prispevati za »Trgovski dom« z zneskom K 1000.— za kar se najtopleje zahvalujemo.

Razno.

Razdelitev južne železnice. Konferenca v Benetkah je končana z načelno razdelitvijo Južne železnice med udeležene države (Avstrijo, Ogrsko, Jugoslavijo in Italijo) in sicer začasno v obliki zakupa. Nasledstvene države bodo plačevale družbi 22 in pol odstotkov kosmatih dohodkov, brez ozira na obratne stroške, zajamčijo pa najmanj 20 mili-

jonov zlatih frankov letne zakupnine ali najemščine. Jugoslavija bo plačevala točno 5 milijonov zlatih frankov, Avstrija 6,760.000 frankov, Ogrska 3,300.000, ostanek pa Italija.

Stavka v državni tiskarni v Beogradu. Delavci državne tiskarne in nekoliko delavcev iz državne tovarne za cigaretni papir, vsega skupaj okoli 500, so danes stopili v stavko, ker se ni ugodilo njihovi prošnji za povišanje draginjskih doklad.

Predavanja o moderni mednarodni spedijski stroki. Institut za prometno znanstvo v Kölnu je priredil od 3. do 15. 7. poučno predavanje o moderni mednarodni spedijski stroki. Navzočih je bilo 320 poslušateljev iz cele Evrope. Rektor univerze je z zadovoljstvom konstatiral, da se je tudi iz Jugoslavije kot edina tvrdka udeležila kr. dvorna spedijska »Orient« d. d. v Mariboru tega poučnega predavanja, kar je pri navzočih vzbudilo posebno pozornost. Rektor je odposlanca zaprosil, da prihodnji dan predava o gospodarskem in prometnem razvoju Jugoslavije. Celokupna predavanja so bila nad vse poučna in važna osobito za razvoj in napredek mednarodnega prometa in povzdigo gospodarskega položaja posameznih držav. Stavljajen je bil poseben odbor najznámejših profesorjev, na čelu jim rektor univerze, kateri je imel oceniti notranje poslovanje modernih in velikih svetovnih mednarodnih sped. firm. Tretje mesto te ocenitve je prejela kr. dvorna spedijska »Orient« d. d., ter bomo nje vsebino priobčili če le mogoče radi pomanjkanja prostora v eni prihodnjih številkih.

Novo poštno znamke. Ministrstvo za pošto in brzojav je naročilo v Ameriki nove znamke.

Dohodki pristojbin v juniju. Dohodki drž. pristojbin so znašali v juniju: Srbija in Črna gora 11,942.388.48, Hrvatska in Slavonija 6,548.772.57, Bosna in Hercegovina 3,021.178.77, Vojvodina Din 6,337.777.53, Slovenija 3,239.122.69 Din, Dalmacija 740.886.21 Din. Skupaj znašajo dohodki drž. pristojbin 31,830.126.28 Din, nasproti 13,470.236.86 Din v juniju 1921.

Povišanje železniških tarifov v Avstriji. Avstrijski železniški minister je pooblaščen, da poviša železniške pristojbine in sicer tako, da pokrije 75 odstotkov deficita železnic.

Borza.

Zagreb, devize: Dunaj 0.225—0.25, Berlin 16—17.50, Budimpešta 6—6.40, Bukarešt 49—50, Milan 383.75—392.50, London 380—382, ček 377—377.50, Newyork ček 84.50, Pariz 705—706, Praga 186—189.50, Švica 1625—1642.5, Varšava 1.55—1.60; valute: dolar 83 do 83.50, avstr. krone 0.30, češke krone 183—185, madžarske 6.50, napoleoni 270 do 300, marke 18—19.50, leji 45—48, lire 380—385.

Beograd, devize: Berlin 17.25, Budimpešta 6.20, Bukarešt 49, Milan 388, London 370, Pariz 680, Praga 186, Dunaj 0.25.

Curih, devize: Berlin 1.00, Newyork 520.75, London 23.19, Pariz 43.45, Milan 23.75, Praga 11.60, Budimpešta 0.085, Zagreb 1.525, Sofija 3.27, Varšava 0.09, Dunaj 0.0175, avstr. žigosane krone 0.02.

Izvanredni občni zbor Kraljeve dvorne spedijske »Orient« d. d. v Mariboru.

V svrhu rednega poslovanja, in da bi zamogli vsakemu posameznemu klijentu nuditi, kar mu mora nuditi vsaka moderna in večja spedijska tvrdka, sezidali smo lastna skladišča, hleve, autogaraže in remizo za vozove, kar nam daje garancijo, da ne zaostajamo za nobeno inozemsko firmo.

V splošnem smo z našimi dosedanjimi uspehi lahko povsem zadovoljni; promet družbe je bil zadovoljiv (o katerem bodem posebno poročal). Posla smo imeli v prvem polletju v zlic splošni stagnaciji toliko, da smo morali uradništvo od meseca do meseca ponoževati.

V očigled splošnemu napredovanju in razširjanju našega podjetja, sta se tudi Slavenska banka d. d. in Trgovska banka d. d. izrazili pripravljeni, skupno sodelovati pri naši družbi. Tudi to znači, da uživa »Orient« splošno zaupanje.

Naša delniška glavica znaša 1 milijon dinarjev, katera je popolno vplačana. Ta vsota ne predstavlja niti same vrednosti našega nepremičnega in premičnega inventarja, kateri reprezentira daleko več.

Z ozirom na naše jako obsežno delovanje in na program našega dela, je neobhodno potrebno, da znatno povečamo našo glavnico, in smo vsled tega stavili na glavni red današnjega ob-

čnega zbora predlog o povišanju glavnice, o katerem se bode razpravljalo pozneje.

Iz končno pregledanega prometa in prve polletne bilance je razvidno, da je naš celokupni promet znašal v prvem poslovnem polletju sledeče številke:

Uvoz: 4,423.817 kg.

Izvoz: 8,534.256 kg.

Prevoz v obsegu mesta: 1,829.868.

Carinsko posredovanje uvoz: 3 milijone 866.619 kg.

Carinsko posredovanje izvoz: 8 milijonov 528.256 kg.

Kakor je razvidno iz predložene bilance, je družba »Orient« imela naravnost ogromen promet, v prvem polletju svojega delovanja. Tudi bilanca kot taka je izpadla nepričakovano ugodno.

Iz bilance je nadalje razvidno, da je družba s svojimi gmotnimi sredstvi, se nad vse lepo razvijala in katera je zadostila vsem njej stavljenim velikim in težkim finančnim zahtevam. Na podlagi izčrpnega poročila g. ravnatelja Pečevnika se je enoglasno sklenilo povišanje delniške glavnice na 10 milijonov jugoslovanskih kron.

V imenu nadzorstvenega in upravnega sveta je izrekel delničar in nadzorstveni svetnik g. Alojz Križnič neomejeno zaupanje ravnateljstvu, ter javno zahvalo celokupnemu uradništvu, katero je pripomoglo s svojim marljivim delom, da se je »Orient« d. d. povzpela v tako kratkem času do ugledne domače spedijske firme.

Nadalje je želel, da upravni odbor opravlja njemu poverjene posle po začrtani poti.

Navzoči vladni nadzornik g. okrajni glavar Lajšič je v svojem govoru podarjal razvoj domačih podjetij. Z veseljem je konstatiral, da le podjetje, katero je ustanovljeno na tako solidni podlagi, kakor »Orient« d. d., zamore računati na obstanek in nadaljni razvoj. Priporočal je, da naj dela »Orient« d. d. po začrtani poti, ker le na ta način si je mogoče pridobiti ugled in eventualno naklonjenost vlade.

—AVTO—

bencin, pnevmatika, olje, mast, vsa povravila in vožnja. Le prvovrstno blago in delo po solidnih cenah nudi **Jugo-Avto**, d. z. o. z. v Ljubljani.

PEKATETE

Testenine tudi samo **MAKARONE** iz tovarne **Znidaršič & Valenčič, Ilirska Bistrica**

se doba povsod in je zahtevajo vse gospodinje.

ZALOGA R. Bunc in drug.

Ljubljana - Celje - Maribor.

Trgovski pomočnik za trgovino z usnjem in kontoristinja se iščejo.

Ponudbe z referencami in zahtevami na **Martinušić in drug,** tovarna usnja, Ljutomer.

Ustanovljeno leta 1896

Mednarodni transporti

Antonio Biancheri & Comp., Postojna

Centrala: Ponteba.

Podružnica: Postojna (Poštni predal 17), Villach (Poštni predal 51)

Agentura: Prestranek, Trbiž, Arnoldstein.

Oprema vsake vrste blaga.

Specijalna odprema živih, žive in zaklane živine v kateri koli kraj.

Vsa naročila za Jugoslavijo sprejema medn. trg. sped. in sklad. d. d. »Orient«, podružnica Ljubljana, Sodna ulica šte. 3.

Ustanovljeno leta 1896

Na drobno!

Na debelo!

Vse vrste usnja: boks, ševro, črni in barvani, prodaja trgovina usnja

J. MARCHIOTTI, LJUBLJANA

Sv. Petra cesta šte. 30.

Erjavec & Turk

PRI „ZLATI LOPATI“

trgovina z železnino

in cementom

Ljubljana, Valvazorjev trg 7

preje Hammerschmidt (Mühlisen)

nasproti Križanske cerkve.

Bencin in strojno olje

ima vedno po najnižjih cenah

v zalogi

Družba ZORA

skladišče Balkan.

