

TRGOVSKI LIST

ČASOPIS ZA TRGOVINO, INDUSTRIJO IN OBRT.

Licealna knjižnica,
Ljubljana

OBRT.

Uredništvo in administracija je v Ljubljani, Gradjska ulica 17/A. — Dopolni se ne vračajo. — Številka p. celovnem uradu v Ljubljani 11.953. — Številka telefona 522.
Razpisane so cene: letna K 120, za pol leta K 65, za četrt leta K 50, mesečno K 20, za inozemstvo mesečno K 10 več. — Plača in toži se v Ljubljani.

LETO IV.

LJUBLJANA, dne 15. septembra 1921.

ŠTEV. 97.

Kolki in neposredne pristojbine.

I.

Splošne določbe.

Eden najvažnejših virov za državne dohodke so kolki in neposredne pristojbine. Srbski zakon, ki je s polovico svojih določb že na celo kraljevino razširjen, jih imenuje takse; mi jih imenujemo za sedaj še vedno lahko s pri nas vdomačenim imenom pristojbine.

Ni ga državljana, ki bi ne prišel nikdar v položaj, plačati te vrste davščin. Zlasti ima opraviti s kolki in neposrednimi pristojbinami tudi trgovski stan.

Ravno glede te vrste davkov vlada pa največja nejasnost. Že pred vojsko so bili pristojbinski zakoni izmed vseh najbolj zamotani. Sedaj, po preobratu, je nastal pa glede pristojbin pravi kaos. Po večini so ostali v veljavi namreč še avstrijski zakoni, deloma so uvedene pa že posamezne določbe iz srbskega pristojbinskega zakona. Vrh tega so se pristojbine same ponovno povišale, tako da se v vseh teh določbah res ne spozna nihče drugi, nego samo še kak strokovnjak.

Kakšno zmedo so napravili lani že samo nekateri koledarji, ki so imeli napačne lestvice za kolke! Državi sicer niso prav nič škodovali: nekatero dolžno pismo in nekatera pobotnica se je kolkovala dvakrat tako visoko, kakor je bilo treba!

Vprašanje, kako se naj kolkuje ena ali druga vloga, je bilo že prej težko; sedaj ne vé nanj skoraj nikdo pravega odgovora. Določbe so sedaj, v prehodni dobi, vedno bolj zamotane in treba je obratiti nanje posebno pazljivo.

Naše čitatelje bomo seznanili najprvo z najvažnejšimi sedanji pristojbinskimi določbami. Trgovec in obrtnik morata ravno sedaj vso svojo energijo posvetiti trgovini in obrti, tako da se ne moreta baviti še sama temeljito z natančnim proučevanjem davčnih in pristojbinskih zakonov. Kratki, poljudno in kolikor le mogoče razumljivo pisani odstavki glede teh vprašanj mu bodo torej gotovo dobro došli ter se bo pri tem vsak seznanil brez posebnih težav tudi v teh tako zamotanih določbah.

Pristojbine oziroma takse so se razlikovale od pravih davkov po svojem bistvu več ali manj v tem, da niso bile davek sam na sebi, temveč so bile le neko povračilo za stroške, ki jim je imela državna oblast v posameznih slučajih z državljanji samimi.

Ako je imel posestnik kako pravdo s svojim sosedom, se je zatekel k sodniku. Za obravnavo, za napravo zapisnikov, za razzodbo itd., je bilo treba plačati neko odškodnino. Ta se je plačala prvotno v denarju, pozneje pa na ta način, da so se naredili zapisniki, razzodba itd. na kolkovanem papirju.

Pri prepisih zemljišč je bilo plačevati že v prejšnjih stoletjih grajščakom neko pristojbino, za »varstvo in zaščito«, ki so ga nudile grajščine svojim podložnikom. Te pristojbine je prevzela pozneje država in so se ohranile pod imenom »prenosnina« ali »imobilijarne pristojbine« še vedno.

Iz fiskalnih ozirov je raztegnila državna oblast pristojbinsko dolžnost kmalu na pravne in podobne listine sploh. Pri tem je pa pripustila vse polno izjem, tako da je včasih res težko odločiti, ali je kaka reč kolka prosta ali ne.

V tem odstavku bomo navedli le nekaj splošnih določb, namreč:

1. Kaj vse je podvrženo pristojbini.

2. Koliko vrst pristojbin imamo.

3. Kdaj je plačati pristojbino v kolkih, kdaj neposredno.

Avstrijski pristojbinski zakon je še iz l. 1850. Tekom 68 let njegovega obstanka je izšlo skoraj vsako leto več ali manj naknadnih zakonov in naredb, katerih večina je deloma še vedno v veljavi. Da bo naš spis popoln, navedemo najvažnejše še veljavne zakone in odredbe kronološko.

A. Avstrijski zakoni:

1. Prvotni pristojbinski zakon z dne 9. februarja 1850, drž. zak. št. 50.

2. Izpreminjevalni zakon z dne 18. decembra 1862, drž. zak. št. 89.

3. Zakon z dne 29. februarja 1864, drž. zak. št. 20, gledé trgovskih listin.

4. Zakon z dne 18. junija 1901, drž. zak. št. 74 gledé pristojbin od nepremičnin.

5. Cesarska naredba z dne 15. septembra 1915, drž. zak. št. 278, glede darilnih pogodb in dediščin.

6. Cesarska naredba z dne 15. septembra 1915, drž. zak. št. 279, glede sodnih pristojbin.

7. Cesarska naredba z dne 28. avgusta 1916, drž. zak. št. 288, glede vojnih pribitkov.

B. Naši sedanji zakoni.

1. Zakon o taksama kraljevine Srbije z dne 30. marca 1911.

2. Začasni zakon o državni trošarini, taksah in pristojbinah z dne 27. junija 1921, Uradni list, št. 259 (št. 100 iz l. 1921), s katerim se je zakon o taksama kraljevine Srbije izpremenil in skoraj s polovico svojih določb razširil na vso Jugoslavijo.

3. Taksni in pristojbinski pravilnik z dne 20. julija 1921, Uradni list št. 268 (št. 104 ex 1921).

1. Kaj vse je podvrženo pristojbini. Pristojbini so podvrženi sledeči predmeti:

1. Vsak pravni posel, s katerim se pravica vtemelji, prenese, utrdi, izpremeni ali ukine, kadar se z njim prenese lastnina kake nepremičnine. Če se je naredila o tem kaka listina ali ne, je vse jedno; ravno tako je vse jedno, ako se je za nepremičnino kaj plačalo, ali pa če se je izvršil prenos darilnih potom.

Ako kdo proda ali pa podari komu kako posestvo, je treba torej plačati pristojbino, če se naredi o tem kaka listina ali pa ne, če se prejemnik v zemljiški knjigi prepíše ali pa tudi če se ne.

Zveza dolenskih železnic z reško lukom.

Projekti in zgradba zveze dolenskih železnic s progo Zagreb—Reka čez Kočevje ozir. Novo mesto, imajo že svojo zgodovino. Pred prevratom ta zveza ni še imela tolikega pomena, kakor dandanes, ker je bila Hrvatska za nas politično inozemstvo. Vendar

pa so se slovenski poslanci prizadevali doseči podaljšanje železnice Ljubljana—Novo mesto preko Črnomlja v Metliko, s čimur je bila izvršena priklopitev Belokrajine k obstoječim železnicam na Slovenskem. Na podlagi zadnje pogodbe med Avstrijo in Ogrsko, nadaljevalo se je potem progo preko Bubnjarev do Karlovca, s čimur je omogočen bodoči promet čez Liško progo preko Ogulina z Dalmacijo oziroma danes z Zagrebom; to je paralelka južne železnice, ki vodi iz Ljubljane čez Zidani most v Zagreb. Obče znano je, da zveza čez Karlovec ni posebno pripravna za smer v Zagreb, še manj pa proti Dalmaciji. Slovenija je do leta 1914 gravitirala v Trst, kakor Hrvatska na Reko, tako, da takrat zveza teh vzporednih smeri iz gospodarskega vidika ni bila še tako nujna kakor sedaj.

Danes je drugače. Mejniki napram Hrvatski so padli, v Trstu gospoduje Italija, Slovenija je na celi črti odrezana od morja. Vprašanje nastane, ali naj se zadovoljujemo z odvisnostjo od Italijanov, ki imajo od 147 km dolge proge Ljubljana—Trst 90 km, od 140 km dolge železnice Ljubljana—Reka 85 km v svojih rokah, ali pa naj stremimo po zvezi z morjem po lastni zemlji, neodvisno od tuje vlasti. Odgovor na to zadnje vprašanje more biti le: da! Taka odvisnost od tuje volje je morski luk in na dovozni železnici ne more biti v prid državi in posameznim interesom, niti v političnem niti v gospodarskem oziru. O tem menda ni treba izgubljati veliko besedi. Slednjič je lastna zveza z morjem, na koji gospodujemo le mi, tudi orožje ali protitež, s katerim moremo pritiskati na soseda kar nam daje zavest neodvisnosti napram tujcu, ako se tudi morda še naprej poslužujemo njegovih prometnih sredstev — toda nismo mu več izročeni na milost ali nemilost.

Gradba nove naše zveze z morjem bi bila torej slovenski splošnosti v prid.

Zračna črta Ljubljana—Trst meri 75 km, Ljubljana—Reka 85 km, Ljubljana—Split pa 350 km (proga Ljubljana—Split čez projektirani del Črnomelj—Ogulin 480 km!). Kljub temu so pri nas nekateri mnenja, da za nas kvarnerski zaliv kakor izhodišče na morje ne pride v poštev in da moramo namorski promet orientirati v Split. Kako čudno bi bilo vendar, ko bi vozili naše blago po kopnem na stotine kilometrov daleč, sporedno z morskimi obalo, ki jo imamo razmeroma blizu, ako krenemo naravnost proti njej. Prevoz po kopnem je mnogo dražji nego po morju, zato moramo gledati, da pridemo z našim blagom po kolikor mogoče kratki poti na morje. Voziti v Split po železnici, takorekoč na desni vedno z razgledom na morje, to naravno prevozno pot — to bi bilo isto, kakor prenašati tovor po svetu na plečih, ko ti je tik zraven na razpolago lepa vozna oziroma železna cesta. Isto velja več ali manj za Hrvatsko. Za Slovenijo in Hrvatsko skupaj je izhodišče na morje le Kvarner. Da Hrvat niti ne mislijo na to, da bi se odrekli kvarnerskemu kotu, zato pričajo razne namere, ki jih snujejo, kakor n. pr. projekt konzorcija za izboljšanje in skrajšanje železnice Zagreb—Kvarner, projekt zveze zaliva Martinšćice z glavno reško progo, projekt zveze kvarnerskih luk med seboj in

dr. Projekti so deloma že izdelani, deloma so koncesije izdane. Trenutno stanje, da je Baroš danes v italijanskih rokah, nima nobenega pomena. Dve, tri leta so v gospodarskem razvoju narodov le minute, in razvoj se ne da udušiti, ako stremi po naravnih potih. Stremljenje Hrvatsko-Slovenije po dostopu na morje v Kvarneru, to je naravni razvoj, stremljenje po oddaljeni splitski luki pa nenaravni razvoj. Ako nam ne bode služil Baroš kot kvarnerska luka, nam bodo služile vse druge tamošnje luke, kakor Brajdica, Bakar, Kraljevica, Cerkvenica in dr., katere je treba le med seboj spojiti z železnico, in nadomestovale nam bodo skupaj eno enotno luko. S tem pa bomo tudi tako pritisnili na Reko in na Reki bomo zagospodarili mi, če tudi ne politično, pa vendar gospodarsko. Seveda, ako kar v naprej puščamo naše morje v zanemar, vodimo le vodo na mlin naših nasprotnikov, ki nas potem gospodarsko potisnejo v drugo vrsto in nas spravijo v končno odvisnost od tržaške luke. Splitske luke kakor izhoda Slovenije in Hrvatske na morje se Italijani res ne bodo bali. Ne, Kvarneru se ne odrečemo, ker se mu odreči ne moremo!

Naravnemu razvoju torej odgovarja, ako je po prevratu nastal še glasnejši klic po zvezi dolenskih železnic z reško progo klic, ki ne bo utihnil, dokler se ta gradba ne realizira. Obstoječa zveza čez Metliko na Karlovec nikakor ne odgovarja tem težnjam, čeravno ima veliki pomen za notranost države. Nastalo je obenem vprašanje, ali naj se podaljša kočevska ali črnomeljska veja dolenskih železnic proti jugu do reške proge? Kočevje in Črnomelj kot izhodišče, sta postala centra tozadevnih prizadevanj in kakor razumljivo, tudi medsebojnega tekmovanja. Nastala so nasprotja in borba, ki se bije, je huda. Ali je to v prid lokalnim in splošnim interesom? Gotovo ne!

Kočevskim interesom je smer proti Reki edina skrb, črnomeljskemu okraju pa je podaljšanje železnice v smeri proti Dalmaciji na srcu. Tako sta nastala dva projekta: projekt dunajskega inž. dr. Musila, spojiti Kočevje s postajo Brod—Moravice, projekt inž. Kavčiča pa zvezati Črnomelj s postajo Ogulin na Reški progi. Prva ima edino le smer na Reko, druga edino le smer v Split v mislih. Ta projekta tvorita po legi ekstrema na zapadu oziroma na vzhodu.

Kritika obeh prog je razvidna iz spodnje tabele. Omenimo le, da je Musilova proga prestrma, da bi mogla veljati za edino pravo zvezo z Reko, ker je njena virtualna dolžina prevelika. Druga napaka tega projekta je, da zvezo z Dalmacijo omalovažuje. Kavčičeva proga je glede smeri v Split idealna. V tem svojstvu se ji ne more nikakor oporekati. Toda, kakor smo že rekli, Split je daleč, Kvarner pa blizu; ta projekt nikakor ne uvažuje zveze z Reko.

Ako se izvede le prvi projekt, je črnomeljski okraj na škodi, ako drugi, pa kočevski. Tu treba, da se Kočevje in Črnomelj snideta na neki srednji poti, ki bolje odgovarja splošnim in tudi lokalnim interesom. Treba je najti pot, po kateri se ribniško-kočevskemu okraju ne poslaba zveza z Reko, ali približa te kraje dalmatinski progi, na drugi strani pa približa novomeška stran smeri v Reko.

Pri tem ne gre drugače, nego da se podaljša pot čez Črnomelj v Split za kakih 15 km. Toda ali ima to sploh pomen, v očigled dejstvu, da meri železnica Ljubljana—Split po projektovani Kavčičevi progi čez Črnomelj—Oguljin 480 km? Mislim, da nikakor ne. S takim kompromisom bi bilo gotovo bolje ustrezno splošnim našim interesom in pa tudi lokalnim, ker se poleg viniške doline priklopi prometu tudi poljanska dolina (naravni podaljšek kočevske doline) s Starim trgovom na Kolpi, v kojoj gravitirajo številne stranske doline iz severa in vzhoda.

Na podlagi teh premišljevanj in študij na karti, svetujem gradbo sledeče proge, ki poteka v splošnem takole:

Iz Kočevja drži proga čez Mozelj, Knežjo lipo, na Sedlo tik Nemške loke, potem po poljanski dolini mimo Starega trga ob Kolpi, proti Severinu, kjer zavije v velikem loku proti Lukovdolu. V bližini je vhod v okroglo 5 km dolg predor, katerega izhod leži tik ob reški progi, približno 2 in pol kilometra severno postaje Vrbovsko. Največji povprečni vspon je 150/00. Priključna proga iz Črnomlja drži mimo Vinice na Severin. Dolžina teh svez bi bila okoli 75 km.

Da se zadeva vsestransko razmotri, primerjamo tudi traso Kočevje in Črnomelj—Oguljin čez Ponikve. Ti zvezi merita skupno 90 km. Največji vspon je 150/00.

Musilova proga veže Kočevje z Brod—Moravicami, je dolga preko 45 kilometrov in ima največji vspon 25 0/00. Kavčičeva trasa spaja Črnomelj naravnost z Ogulinom, meri 41 km in ima 12 in pol 0/00 največjega vspona.

Zveza Kočevja in Črnomlja s Srpskimi Moravicami s predorom med Kolpo in Srpskimi Moravicami (7 kilometrov), bi ne odgovarjala v nobeni meri.

Virtuelna dolžina pomenja dolžino namišljene vodoravne in preme železnice, na kateri so obratni stroški enaki kakor na projektovani, ali že obstoječi progi s svojimi vsponi, padci in ovinki (na podlagi izkušenj na železnicah v Švici pred vojno).

A. Smer na Reko:

1. Ljubljana — Črnomelj — Ogulin — Reka (Kavčičeva proga), 270 prog. km, 359 virt. km.
2. Ljubljana — Črnomelj — Vrbovsko — Reka, 240 prog. km, 370 virt. km.
3. Ljubljana — Kočevje — Vrbovsko — Reka, 215 prog. km, 345 virt. km.
4. Ljubljana — Kočevje — Ogulin — Reka, 250 prog. km, 370 virt. km.
5. Ljubljana — Kočevje—Brod—Moravice — Reka (Musilova proga), 200 prog. kil., 355 virt. km.

B. Smer v Split:

1. Ljubljana — Črnomelj — Ogulin — Split (Kavčičeva proga), 480 prog. km, 620 virt. km.
2. Ljubljana — Črnomelj — Vrbovsko — Split, 495 prog. km, 635 virt. km.
3. Ljubljana — Kočevje — Vrbovsko — Split, 475 prog. km, 610 virt. km.
4. Ljubljana — Kočevje — Ogulin — Split, 465 prog. km, 595 virt. km.
5. Ljubljana — Kočevje—Brod—Moravice — Split (Musilova proga), 490 prog. km, 665 virt. km.

Po gradbenih stroških je razvrstiti posamezne varijante takole: najcenejša je Kavčičeva proga, potem sledijo Musilova in zvezi Kočevja in Črnomlja čez Ponikve z Ogulinom ter slednjič zvezi Kočevja in Črnomlja čez Lukovdol z Vrbovsko. Glede voznega časa razvrstimo posamezne kombinacije prilično lahko po virtualni dolžini. Virtualna dolžina vpliva na tarife; ako bi se pri tarifnih ozirali le na progovne kilometre, bi vozili dostikrat v zgubo. Večje gradbene stroške (radi večje dolžine dotične proge)

izenači večji dohodek v lokalnem prometu.

Razvidno je, da Musilova proga ne odgovarja splošnim interesom. V smeri proti Reki tudi ni nič boljša od varijante čez Lukovdol. Saj je zveza Kačevja naravnost z Brod—Moravicami (ali Srpskimi Moravicami) radi vmesne, nekoliko 100 m globoko pogreznjene doline Kolpe a priori nepriporočljiva.

Najbolje odgovarja razloženim vsestranskim interesom kombinacija zvez Kočevja in Črnomlja čez Lukovdol v Vrbovsko. Kakor se iz tabele vidi, stoji v smeri proti Reki proga 3. med petimi glede progovnih kilometrov na drugem, glede virtualnih — kar je glavno — pa na prvem mestu; v smeri v Split stoji v obeh slučajih na drugem mestu, kar z ozirom na veliko daljavo v Split ni tako važno. Ako vzamemo pa vse kombinacije za vse zveze v pretrseh, vidimo, da je proga pod 3. gotovo najboljša. Varijanta Kočevje—Ponikve—Oguljin je proti Splitu in Reki krajša od Kavčičeve varijante čez Črnomelj—Oguljin in ima s Kavčičevo proti Lukovdolski prednost, da je Ogulin glavno križišče prog sever — jug in vzhod — zapad. Ako bi se izvedla od privatne strani že projektirana nova proga proti Reki (mišljena kot razbremenitev in izboljšanje obstoječe reške proge), ki drži iz Ogulina čez Zagorje — Veliki predor I — Drežnico — Veliki predor II — Ledenico — Vinodol — Bakar na Reko, bi bila kombinacija Kočevje in Črnomelj — Ponikve — Ogulin najbolj priporočljiva.

S to razpravo sem mislil enkrat temeljito in vsestransko razbistri vprašanje zveze dolenskih železnic z reško progjo. Dosedanje študije so bile po mojem mnenju vse preveč enostranske. Kar je veljalo pred prevratom, ne velja več danes. Definitivne zaključke prepustim javnosti in kompetentnim faktorjem.

Inž. Makso Klodič.

Razvoj železniškega omrežja v Sloveniji.

Gospodarski pokret.

V drugi polovici šestdesetih let se je razvila na dunajski borzi ogromna ustanovljiva spekulacija in banke ter industrijska podjetja so kar rastla iz tal. Ves denarni in finančni trg je omamila mrzlica spekulacijske strasti in nastala je doba, katero danes gospodarski kronisti imenujejo s trpkim ironijo »gospodarski pokret«. Prvotni razvoj podjetja in financij je še šel nekoliko roko v roki s prometnim razvojem, toda kmalu je prehitel razmere, in potrebe razvoja veleindustrije in predpogoje mestne in zunanje trgovine. Po prizadevanju denarnih veleizvodov so se začele razvijati zveze s tujino, medtem ko je poprej trpela Avstrija vsled gospodarske izolacije. Število novoustanovljenih bank l. 1868 znaša šest. Leta 1869 je izbruhnila mala kriza kot siptom poznejše katastrofe in leta 1870 sta bili vsled tega ustanovljeni samo dve banki. Toda poznejša leta niso mogla zabraniti fatalnega razmaha nove agio-spekulacije, ki je končala z majevo katastrofo l. 1873 in uničila večino mladih podjetij in s posledicami zatrla soliden gospodarski razvoj in napredek tja preko osemdesetih let. Predkriza l. 1869 je najhujše zadela industrijo in bančen trg, spekulacijski aranžerji niso bili dolgo v zadregi, kje izumiti novo atrakcijo in kreirati nov tip takozvanih stavbenih bank, ki so izginile pri prvem izbruhu krize l. 1873. Od 294 delniških družb začetkom l. 1873 je dočakalo konec leta 1875 komaj 197. Prva faza razvoja od začetka ere privatnega podjetništva pa do l. 1868 je bila sicer intenzivna, vendar konstantna in ne nezdrava, drugo petletje, 1868—1873 l. pa je emitiralo celo milijardo ustanovnega kapitala, ki je do konca 1875 padel na slabo tretjino, 329 milijonov goldinarjev. Podrobni razvoj zaznamuje sledeč statistični pregled:

Delniška družba	Leta:												
	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
Bančna . . .	4	6	6	6	6	10	23	21	31	59	69	42	28
Stavbena . . .	—	—	—	—	—	—	4	4	7	29	48	33	25
Železniška . . .	9	9	10	10	12	12	13	15	20	24	25	25	26
Prevozna . . .	1	1	1	1	1	3	4	4	5	6	7	6	6
Industrijska . . .	18	18	21	20	21	26	50	54	67	101	118	104	94
Zavarovalna . . .	5	5	6	6	6	7	11	11	15	26	27	24	18
Skupaj . . .	37	39	44	43	46	56	105	109	145	245	294	234	197

V celem pokretu je najstabilnejši razvoj železniških družb, kar je razumljivo, ker je vezan na dolgotrajna pogajanja za koncesijo, študij na predela in konečno veže na dolgo dobo z neznatno rentabilnito ogromno denarne svote. Pa tudi železniško podjetništvo se je podalo na negotov tla ter spekulacije, in gospodarilo na račun subvenčnega sistema države. Med številom zavarovalnic, ki so se v dveh letih 1871 in 1872 podvojile, imamo Slovence tudi kos tragične zgodovine našega rodoljubnega diletantizma in amaterskega podjetništva na polju denarne organizacije, tedaj ustanovljeno banko »Slovenijo« v Ljubljani. Spekulacija, ki je bila prenapolnila že cel centrum države, je iskala kmalu na jugu tla za svojo lažipodjetnost in preplavila s svojimi agenti tudi mirno Slovenijo. Na celnem slovenskem ozemlju je delovalo razen štirih kreditnih zadrug par neproduktivnih hranilnic najstarejšega ustroja v popolnoma nemških rokah, ko se je naenkrat sprožila ženijalna misel, začeti s slovenskim preporodom tudi na denarnem trgu. Vošnjak je v svojih »Spominih« rešil nekoliko podatkov tedanjega slovenskega go-

spodarskega pokreta, ki jih je vredno reproducirati. Nekega lepega dne v tem času ga je obiskal gospod, ki se je predstavil za pl. Treuensteina in ga nagovarjal, da bi kot ustanovnik subskribiral bančno in zavarovalno podjetje, ki ima velikansko bodočnost in ki bi uresničilo mnogo naših narodnih teženj. Navdušeni narodnjaki so bili sicer malo nezaupni novemu pojavu, pa končno so se le dali ogreti za novo idejo in po svojem uspešnem agitacijskem turneju na Štajerskem se je podal Treuenstein na Kranjsko, kjer je pridobil za svoje denarno podjetje dr. Costo. Ker slovenskega zavarovalnega in trgovsko-bančnega zavoda sploh ni bilo in je le Trst imel malo »banca commerciale«, so velike nemške družbe razprostirale vedno bolj gosto mrežo zastopništev in podružnic preko slovenskih provinc. Po Costovem vplivu je potrdila vlada z odlokom dne 25. januarja 1872 pravila za banko Slovenijo, na kar se je sestavil upravni odbor, v katerem je zasadel kot predsednik knez Salm-Reiferscheid iz Novega Celja, in dr. Costa kot podpredsednik z 12 odborniki.

(Dalje privedajič.)

Ljubljanski Veliki Semelj.

Uradno poročilo sejskega urada o uspehu sejma.

121.000 obiskovalcev. — Kupčijski uspeh 600 milijonov.

Po zaključitvi sejma je imelo vodstvo Ljubljanskega velikega sejma sejo, na kateri je bil odobren in izdan sledeči uradni komunike o uspehih sejma.

Tudi zadnji dan sejma je bil naval obiskovalcev velikanski in tudi sklepanje kupčij je bilo jako živahno. Še ob zaključitvi semnja, ob 6. uri zvečer so se mnogokje še sklepale kupčije, da se izrabi še zadnji trenotek.

Po ugotovitvi sejskega urada je bilo obiskovalcev v vsem skupaj 121.000. Kupčijski uspeh je mnogo večji, kakor se je cenilo te dni. Urad je ugotovil okroglo za 600 milijonov kron fiksno sklenjenih kupčij.

Vsi razstavljalci so bili izredno zadovoljni in isto se sme trditi o obiskovalcih in kupcih — marsikdo je naravnost v navdušenih besedah zagotavljal ob slovesu sejskemu uradu svojo veliko zadovoljnost. Vsi razstavljalci so na vprašanje urada z veseljem zagotovili, da drugo leto zopet razstavijo in sicer velika večina na mnogo večjem prostoru, deloma v lastnih paviljonih.

Ker je tudi od podjetij, ki letos še niso razstavili, ob živahnem zanimanju, ki ga je semelj letos v njih zbudil, zanesljivo pričakovati številne udeležbe se sme že sedaj trditi, da bo prihodnji ljubljanski veliki semelj, ostal ne samo na sedanjih višini, temveč, da bo imel še večji obseg. Zlasti zadovoljni so bili tudi razstavljalci iz Hrvatske in Srbije in so se pri odhodu uradu gorko zahvaljevali, zagotavljajoč udeležbo tudi na prihodnjem semnju. Upati pa je, da se ob velikem letošnjem uspehu semnja priglasi iz Srbije in Hrvatske prihodnjič še veliko večje število novih razstavljalcev.

Izvoz in uvoz.

Lesni izvoz v Italijo. Na italijanskem lesnem trgu je zavlada stagnacija. Lesni trgovci so pokupili večje množine inozemskega lesa in ga sedaj prodajajo po skrajno nizkih cenah.

Češkoslovaški lesni izvozniki zahtevajo svoboden izvoz. Češkoslovaški lesni izvozniki zahtevajo od vlade brez-pogojno svoboden izvoz lesa, ker bo baje v Avstriji izvoz lesa prost.

Narodno gospodarske zadeve.

Trgovina.

Borsa v Novem Sadu. V Novem Sadu je ustanovljena produktna borza, ki je že začela poslovati.

Razpošiljanje suhih sliv v papirnatih vrečkah. Minister trgovine in industrije je na večkratne predloge imovnikov suhih sliv in trgovsko-obrtniških zborov dovolil, da se smejo letos razpošiljati suhe slive v papirnatih vrečkah.

Industrija.

Tekstilna industrija v Nemčiji se lepo razvija kljub delnemu pomanjkanju surovin in izvežbanih delavnih moči. Tekstilna industrija v Franciji se je izboljšala, tako tudi v Angliji in severni Ameriki. Na Čehoslovaškem se opaža velik napredek.

Obrt.

Prizevalni tečaj za čevljarje v Zürichu. Dne 7. septembra t. l. je bil zaključek prizevalnega tečaja za tukajšnje čevljarje, ki se je vršil pod vodstvom potovalnega učitelja za čevljarstvo pri Uradu za pospeševanje obrti kraljevine Srbije, Hrvatov in Slovencev v Ljubljani, v prostorih tukajšnje čevljarke gospodarske zadruge v Dobračevem. Udeležencev (mojstrov in pomočnikov) je bilo 43. Tečaj se je moral radi prevelikega števila deliti v dva oddelka, katerih eden se je vršil dopoldne, drugi popoldne ter je trajal od 25. julija dalje. Vsi udeleženci so pouku kar najmarljivejše sledili ter bili z uspehom jako zadovoljni. Ker so stroški obiskovalcev za sedanje razmere jako majhni, priporočamo vsem čevljarim zadrugam v njih lastnem interesu, da se kar največ poslužujejo ugodne prilike, ki jo jim nudi urad za pospeševanje obrti.

Denarstvo.

2.75 centimov. Na zürški borzi notira naša krona, ki se je povzpela že na 9 centimov, 2.75 centimov, dočim je notirala pred enim dnem še 3 centime. Zadnji čas je, da napne naša vlada vse sile, da povzdigne našo valuto na vzdržno višino.

Kaveje se morejo placirati v 7 odst. drž. posojilo. Finančno ministrstvo je o-

dobro sklep od 9. septembra: da smeje one osebe, ki imajo pri raznih državnih in samoupravnih blagajnah založene kavicje v denarju, te kavicje placirati v novo 7-odstotno državno posojilo. Zaradi tega naj se vse one osebe v Srbiji in Črni gori obrnejo na pristojne okrajne ali okrožne finančne uprave, v ostalih pokrajinah pa na denarne zavode.

Uspeh državnega posojila. V oficijelnih krogih pričakujejo, da bo posojilo za pol milijarde prepisano.

Naše posojilo v Ameriki. Predsednika vlade Pašiča je posetil ameriški milijarder Filion, ki se je dalje časa zadržal pri njem. Govorilo se je baje o velikem posojilu za našo državo v Ameriki.

Zamenjava perperjev se začne v najkrajšem času. Kakor je znano, se zamenjajo perperji do svote 5000 al pari, a od 5000 naprej v razmerju 1 : 2.

Carina.

Revizija izvozne carine. Eksport lesa se razun železniških pragov oprosti carine, za pšenico bo znižana carina na 20 dinarjev, primerno temu tudi na druge vrste žita. Minski promet z Rumunijo je dovoljen proti temu, da ostane polovica otrobov v državi. Carine za živino ostanejo iste z eksportnimi olajšavami za drobno živino. Ministrski svet je razpravljal o tem predlogu ter ga izročil zakonodajnemu odboru v odobritev.

Za hitrejše carinjenje. 3. t. m. je glavna direkcija carine izdala naredbo za fakultativno carinjenje, t. j. da se v bodoče carinjenje ne bo izročalo samo posameznim spediterjem, temveč da bodo tudi trdke mogle zahtevati od carinaric, da bodo same uradno po svoji dolžnosti ocenjevale blago.

Avstralija je povišala carinske postavke, da se reši nemškega uvoza. Po poročilu iz Melbourne je povišala Avstralija več carinskih postavk vsled nemškega prizadevanja, osvojiti si avstralski trg.

Promet.

Gradnja jadranske železnice. Ministrstvo saobračaja je prejelo tri ponudbe za gradnjo jadranske železnice. Konzorcij ruskih bankirjev, dalje neki ameriški in neki angleški konzorcij se potegujejo za to podjetje. Ker Rusi zahtevajo, da jim vlada da najprej koncesijo, potem da še le oni preskrbe primerni kapital, ne pride najbrže ta ponudba resno v poštev.

Avstrijsko-jadranski tovorni promet. (Znižba vozninskih stavkov za žito in les.) Z veljavnostjo izza dne 1. septembra 1921, do preklica, oziroma do proizvodbe po tarifi, najdalje pa do konca meseca februarja 1922, se znižujejo vozninski stavki za žito iz pozicije G-6, ki so bili razglašeni v »Urad. listu pokrajinske vlade za Slovenijo« št. 78 z dne 7. julija 1921, pod št. 1111, in vozninski stavki za les pozicije H-13-e klasifikacije blaga, razglašeni v »Urad. listu pokrajinske vlade za Slovenijo« št. 86 z dne 26. julija 1921, pod št. 1177, za 10 (deset) od sto. Ob izračunavanju vozninskih stavkov se zaokrožajo ulomki centesimov na cele centesime.

Češkoslovansko-jadranski tovorni promet. (Razveljavitev tarifne povišbe.) S potekom dne 31. avgusta 1921, se razveljavlja povišba delnih vozarskih stavkov odsečne tablice B (tarifni odsek G, stran 193-199) »Provizorne železniške tovarne tarife«, veljavne izza dne 1. marca 1921., ki je bila razglašena v »Urad. listu pokrajinske vlade za Slovenijo« 69 z dne 23. junija 1921, pod št. 1019. Izza dne 1. septembra 1921 do nadaljnih odredb je torej računati delne vozninske stavke odsečne tablice B imenovane tarife uez poviška.

Obiskovalcem »Graškega semnja«. Urad za pospeševanje obrti v Ljubljani je prejel od zavoda za pospeševanje obrti v Grazu potne legitimacije za obiskovalce graškega semnja, ki se vrši od 24. septembra do 2. oktobra 1921. Imetnikom potnih legitimacij je dovoljena južna železnica polovično vožnjo na vseh vlakih v Jugoslaviji in Avstriji, izvzemši ekspresne, D in L vlake. Pri D vlakih je dovoljena polovična vožnja samo za I. razred. Pri avstrijskem konzulatu plača imetnik potne legitimacije samo četrtino običajne vsote za vizum. Potna legitimacija velja od 16. septembra do 10. oktobra ter stane 1 dinar.

Ustanovitev poštne svete. Ministrstvo za pošto in brzojav je ustanovilo poštni svet, kateremu se bodo v bodoče predlagala vsa važnejša vprašanja poštne stroke. Svet bodo tvorili direktor ministristva, njegov pomočnik, načelnik, dva nadzornika in direktor belgrajske direkcije.

Kmetijstvo.

Zakon o kmetijskih zadrugah. Poljedelsko ministrstvo je izdelalo načrt zakona o kmetijskih zadrugah za vso državo. Vse zadruge bodo organizirane v skupni državni organizaciji. Pripravlja se tudi načrt zakona o zavarovanju gospodarskih poslopij in živine. Zakon bo varoval kmetijske koristi.

Iz naših organizacij.

Gremij trgovcev za pol. okraj Kamnik, vabi na shod, katerega je sklicalo Obrtno društvo v Kamniku na nedeljo, 18. t. m., ob pol 10. uri dopoldne pri g. Rodetu v Kamniku. Namen shoda je, da bi osebni davek plačujoči obrtniki, kmetje in trgovci postavili sporazumno skupno listo treh članov in toliko namestnikov, za predstojče volitve v davčno komisijo za pol. okraj Kamnik. Ker bo ta shod dalekosežnega gospodarskega pomena, je želeli polnoštevne udeležbe.

Naznanila trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani.

Izvoz blaga iz Poljske. V pisarni trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani je interesentom na vpogled seznam predmetov oziroma izdelkov, ki jih Poljska izvaž.

Dobava, prodaja.

Dobava drv za ravnateljstvo državnih železnic v Subotici. Ravnateljstvo državnih železnic v Subotici naznanja, da se bo vršila 30. septembra t. l. druga pismena ofertalna licitacija glede dobave 1000 vagonov drv, ker je prva za dan 31. avgusta t. l. razpisana licitacija ostala brez rezultata. Predmetni razpis je interesentom v pisarni trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani na vpogled.

Razno.

Projekt o ureditvi centralne uprave. Dvanajst ministrstev. Novi projekt zakona o ureditvi centralne uprave je v mnogem podoben staremu zakonu. Glavna odredba, katero vsebuje, je organizacija ministrstev. Na podlagi te odredbe bodo ukinjena nekatera ministrstva, ki bodo združena z drugimi samostojnimi. Ministrstev bo vsega skupaj dvanajst in sicer: predsedništvo, zunanjih del, notranjih del, vojne, financ, zgradb, trgovine in industrije, šum in rud, prosvete, prometa in pošte, prava in vere, poljedelstva in za agrarno reformo, socialne politike in zdravja. Ministrstvo za izjednačenje zakonov bo spojeno z ministrstvom prava. Iz navedenega je razvidno, da ne bodo obstojala kot samostojna, ministrstva vere, pošte in pravica, za agrarno reformo ter zdravja.

Zmanjšanje števila uradnikov. 10. t. m. bi se bil moral sestati finančni odbor, prišlo pa je le 7 članov. Predsednik odbora dr. Voja Veljkovič, je podal referat o novem budgetu za leto 1922 in o izdatkih in dohodkih novega proračuna, nakar se je razvila živahna debata, med katero so vsi navzoči člani izrazili potrebo, da se brez usmiljenja črtajo vsi nepotrebni izdatki, ker se zamore le na ta način poboljšati našo derutno finančno stanje. Med drugimi je bila izražena tendenca, da se zmanjša število uradnikov in reorganizira njihove plače. Odborova seja je bila odgodena na 26. t. m.

Na tehniški srednji šoli v Ljubljani bodo v šolskem letu 1921-22 otvorjeni oddelki: 1. višja stavbena šola; 2. višja strojna šola; 3. stavbna rokodelska šola; 4. strojna delovodska šola; 5. elektrotehnična delovodska šola; 6. mizarška in strugarska mojstrska šola; 7. kiparska šola; 8. ženska obrtna šola; 9. posebni tečaj za obrtnike; 10. javna risarska šola. — Vpisovanje v I. letnik višje stavbene in višje strojne šole se vrši danes, v višje letnike pa dne 19. septembra. Dne 16. septembra bo vpisovanje v I. letnik oddelkov, ki so

zgoraj navedeni pod točkami 4., 5., 7. in 8. dne 17. septembra pa v višje letnike teh oddelkov. V mizarško in strugarsko mojstrsko šolo bo vpisovanje dne 16. septembra, v oddelke pod 9. in 10. od dne 21. do 24. septembra, v stavbno rokodelsko šolo pa od dne 1. do 15. oktobra (v ta oddelki tudi pismeno). Ponašljalne preizkušnje bodo dne 16. septembra, sprejemne preizkušnje v višjo stavbno in višjo strojno šolo ter v žensko obrtno šolo dne 17. septembra. S poukom se bo pričelo v vseh celoletnih oddelkih dne 21. septembra. Pri oddelkih pod 9. in 10. prične pouk dne 1. oktobra, v stavbni rokodelski šoli pa dne 3. novembra. Vse druge podrobnosti glede sprejemnih pogojev itd., so razvidne iz razglašene v Uradnem listu št. 93 z dne 8. avgusta t. l. in iz objave na razglasni deski v zavodu. Se potrebna pojasnila pa daje na zahtevo ravnateljstvo šole.

Za zgradbo uradniških hiš. Ministrstvo za socialno politiko zahteva od finančnega ministra kredit 100 milijonov dinarjev za zgradbo uradniških hiš v vsej državi.

Dr. Ivan Prijatelj: Predhodniki in idejni utemeljitelji ruskega realizma. (Pota in cilji. 7.—9. zvezek). — Izdala »Tiskovna zadruga«. Cena mehko vez. 90 K, po pošti 6 K več. — V tej knjigi, obsegajoči 26 tiskanih pol (414 strani), opisuje pisatelj prehod romantike k realizmu v mišljenju, v umetnosti in socialnem življenju ruskega naroda. Središče razprave tvorijo znamenita štiri-deseta leta, v katerih ima svoje korenine današnja Rusija. Kdor hoče spoznati ruskega duha, vseobsežnega receptorja svetovnih idej in mladostno-smelega graditelja novih duševnih in socialnih stavb za vse človeštvo, bo našel v tem delu zanesljivega vodnika, ki mu bo osvetil marsikatero pot v ruskem duševnem labirintu. Knjiga, nastala na podlagi malone dvajsetletnega študija ruske literature in na osnovi poldrugoletnega osebnega opazovanja ruskih razmer na licu mesta, je edini pojav te vrste v naši znanstveni literaturi in je napisana tako, da jo bo lahko razumel vsak naš inteligent. Knjiga se naroča pri »Tiskovni zadrugi« v Ljubljani, Prešernova ulica, nasproti Glavne pošte.

Tržna poročila.

Praga. Meso: telečje 10—13 kron, v Pragi zaklana teleta 16—17, svinjsko meso 22—24 č. K, meso od svinj, zaklanih v Pragi 25—27 K, meso slovaških bakojskih svinj 30—33, volovje meso, prednji del 10—12, zadnji del 12—14, kravje meso, prednji del 10—12, zadnji del 12—14, meso mladih volov in junic do enega leta 7—10 č. K.

Živila in krmila: Pšenici in rži so cene poskočile za 10 č. K. Ječmen in oves brez sprememb. Detelji je cena brez sprememb, slama se je nekoliko podražila. Cene so: pšenica češka 78—82 kg do 385—420 č. K, slovaška 78—82 kg 380 do 400, rž češka 73—75 kg 360—375, rž slovaška 73—75 kg 350—370, ječmen 340 do 375, oves 315—325, proso 280—300, proso oluščeno 480—520, konoplino seme 435—475, mak 1200—1300, rumeni grah 400—425, zelena grah 400—460, Viktorija 425—475, leča 800—1200, bela detelja 2200—4200, švedska detelja 2200 do 3000, inkarnat 750—850, esparzeta 325—375, seno 290—330, slama 55—110, kuzuza 340, loko Tešanj.

Volna. London po lb: Australian, medium greasy, combnig 15 d, Lincoln wethes 7 d.

Svila. Lyon: Promet živahen, cene se nekoliko višajo.

Hmelj.

XVII. brzojavno tržno poročilo: Zatec, 8. septembra 1921. Mirno, čvrsto, nespremenjeno. 650—7000 č. K za 50 kg.

XVIII. brzojavno tržno poročilo. Zatec, 9. septembra 1921. Živahnejša kupčija, na kmetih cene čvrste, nespremenjene, do 7000 č. K za 50 kg.

Nürnberg. Čvrsteje, cene za 200 M višje.

Borza.

Zagreb, devize: Berlin 209 — 210.50, Bukarešta 211, Milan 945 — 960, London 830 — 835, Pariz 1655 —

1675, Praga 270 — 278, Svica 8840 — 4000, Dunaj 16.10 — 16.26, Budimpešta 49 — 50; valute: dolar 215.50 — 222.50, avstrijske krone 16.50 — 17.50, rublji 20 — 22, napoleoni 785 — 795, marke 210, leji 215, lire 940 — 945.

Beograd, valute: franki 410, marke 52.25, leji 52, levi 38.50, avstrijske krone 4.30, češke krone 72, devize: Pariz 410, Praga 70, Dunaj 4.08, Berlin 50.40, Solun 270, Milan 241.

Zürich, London 21.60, Pariz 41.50, Milan 24.75, Zagreb 2.75, Dunaj 0.52, avstr. krone 0.45.



IŠČE SE V NAJEM

trgovina v prometnem kraju na deželi. — Dopisi naj se pošiljajo pod »Tako;« na upravništvu lista.

SODARSKA ZADRUGA V ŽELEZNIKIH

:: registrirana zadruga z o. z. ::
Postaja Škofja Loka - Slovenija.

Izdeluje se raznovrstna posoda iz mehkega lesa, kot sodi za zelje, repo, sadje, med in riže, nadalje sodi za mast, barve, cement itd. Naročila se izvršujejo v vseh poljubnih velikostih; izvršitev naročil točna in po ugodnih dnevni cenah.

Za cenj naročila se priporoča podpisana Sodarska zadruga v Železnikih.

Galanterija, drobnarija, papir in pletarski izdelki na debelo.

Jurjevo, Ilirija, Cipulin-krema po tovarniških cenah.

Baloh in Rosina
MARIBOR, Grajski trg št. 3.

Prazne nove in rabljene vreče (djakove) v vsaki množini najnižje pri **FR. SIRC, KRANJ**. Kupujem suhe gobe, fižol, brnjevo olje.

Zaloga pohištva lastnega izdelka

Andrej Kregar

strojno mizarstvo št. Vid n. Ljubljano.

Izvršuje vsa stavbena in pohištvena mizarška dela po naročilu. Cenik pohištva na ogled.

**MANUFATURA IN
TEKSTILNO BLAGO
NA DEBELO IN DROBNO**

K. WORSCHÉ
MARIBOR
GOSPOSKA ULICA ŠT. 10.

