

# TRGOVSKI LIST

ČASOPIS ZA TRGOVINO, INDUSTRIJO IN OBRT.

Uredništvo in upravnništvo je v Ljubljani, Gradišče stev. 17/1. — Dopisi se ne vračajo. — Štev. pri čekovnem uradu v Ljubljani 11.953. — Štev. telefona 552. — Naročnina za ozemlje SHS: letno D 60.—, za pol leta D 30.—, za četrt leta D 15.—, mesečno D 5.—, za inozem. 90.— — Plača in toži se v Ljubljani

LETO V.

LJUBLJANA, dne 10. januarja 1921.

Ljudska knjiznica  
Ljubljana

STEV. 4.

## Novi smeri.

Po dolgi vladni krizi, ki je pokazala vso razdrapanost našega notranjepolitičnega življenja, se je stvorila šibka večina z ozkim programom in z prehodnim značajem. Gre za izvršitev najnujnejših državnih poslov in za ustvarjenje volilnega zakona. Brezdvomno je, da bo treba kreniti nova pota, ako hočemo izvesti državo iz nezdravih razmer, v katerih danes trohijo in tonejo njene zdrave sile. Široke plasti ljudstva stojijo v neizprosni opozicijski boju, ker jim dosedanje vladne stranke niso prinesle tistega izboljšanja gmotnih razmer, ki so ga v novi državi pričakovali. Je to v veliki meri razočaranje, ki izvira iz pretiranih in v kratki dobi neizvedljivih zahtev, odpor mladega naroda proti državnemu mehanizmu, ki ga je treba zdaj nam samim voditi z bolj ali manj srečno roko.

Ob sklepu leta so jugoslovenska glasila ponovno obravnavala vprašanje zakaj padamo iz krize v krizo, in zakaj delo konsolidacije tako počasi napreduje. Na Hrvaškem se je oglasil klic po novih močeh, ki bi v večji meri in hitreje mogli ustvariti sporazum med hrvaškim in srbskim plemenom, ker so bili vsi dosednji poskusi ponesrečeni in je nasprotje samo rastlo. Dokler se nam ne posreči, premagati ta problem, ne moremo pričakovati ozdravljenja notranje politike in pospešitve konsolidacije. Žalibog so hrvaški politiki tekom opozicijske borbe večkrat izgubili zmisel za trezno in novim razmeram odgovarjajočo politiko in so zašli brezdvomno predaleč, ko so začeli rušiti celo na temeljih edinstvene države. To spoznanje zdaj dozoreva in iz hrvaških krogov je čuti gotovo potrztost in iskanje novih smeri, ki bi v skladu z zahtevami in razpoloženjem ljudstva našle prehod v konstruktivno delo in sodelovanje v vladi.

Drugače pa opažamo, da je formacija strank še vedno v toku in se vedno znova porajajo poskusi ustvariti velike, vse državno ozemlje obsegajoče stranke s širokim programom. Vršijo se povsod posvetovanja voditeljev frakcij, kako zblizati nasprotujoča si gesla in jih zlititi v enoten program. Pri tem so posebno delavne stare srbijanske stranke ki hočejo pridobiti na terenu in razširiti svoj delokrog. Ta razvoj se bo še del časa nadaljeval in bo morda privedel do uspešnih rezultatov. Sam po sebi je razveseljiv, ker priča o vedno globokejšem spoznanju, da se je treba v novi državi organizirati po širših vidikih, predvsem gospodarskega značaja. Na drugi strani pa je avtonomistični pokret zelo močan in vsled posebnih prilik v Sloveniji in na Hrvaškem, ki niso najboljša, napreduje.

To je nerazveseljiva notranjepolitična slika današnjih dni. Gotovo bo v letošnjem letu prišlo do večjih izprememb. Ali dokler vrenje v posameznih strujah ni v večji meri dozorelo in se niso ustvarili močnejši bloki, je naloga sedanjih strank, da izvršijo svoj program in potem apelirajo na ljudstvo, naj pri volitvah izreče svojo politično voljo.

## Vojno ministrstvo.

SKS je na svojem zadnjem strankinem zborovanju sklenila resolucijo, da mora biti vojni minister civilist. Ta zahteva korenini mnogo globokejša, kot je podoba. Spominja

mo se, kakšen boj se je vršil v zadnji vladni krizi za osebo vojnega ministra. Vse stranke, ki stojijo na strogem parlamentarnem stališču, morajo biti edine v tem, naj vojno upravo vodi samo taka osebnost, ki uživa zaupanje parlamenta in ki na svojem važnem mestu v prvi vrsti tolmači voljo širokih plasti ljudstva. Pri nas se je v tem oziru precej grešilo, in smo parkrat doživeli, da je vojna uprava preveč briskirala zahteve parlamenta in je v preveliki meri preko svojega delovanja vrgla plašč neodkritosrčnosti in neparlamentarnih intrig.

Vojno ministrstvo je tako važen resort, da morajo davkoplačevalci imeti vpogled v njegov ustroj in pravico odločevanja v stvareh dalekosežnega pomena. Znano pa nam je, da so v vrstah armade, ki ji nihče o tem noče odrekati njenih zgodovinskih zaslug za državo, struje, ki gotovo ne pospešujejo potrebne solidarnosti med vojaškimi funkcionarji ter jih že vsled njihovega tajnega značaja ne moremo odobravati. Široka javnost zahteva, da naj vlada med vojaškimi krogi in ljudstvom večje sodelovanje in da se tukaj ne smemo vrniti k starim, v svetovni vojski premaganim nazorom. S tem nikakor nismo poseči predaleč in ne zahtevamo od generalnega štaba, da izpregovori o stvareh, ki mora o njih molčati. Pač pa je naša pravica, da v večji meri sodelujemo pri najvišji vojni upravi, ki potrebuje ogromne kredite, in da na čelu vojnega ministrstva stoji oseba, ki se, čeprav vojaškega stanu, giblje v parlamentarnem okviru in uživa naše zaupanje.

## Ležarina.

Pri zadnji izpremembi določil čl. 22. carinskotarifnega zakona, ki obsega predpise o ležarini, z dne 23. sept. 1921, Uradni list z dne 10. oktobra p. l. števil. 123. — se je med drugim določilo sledeče:

1. Uvozno blago je dva dni ležarine prosto.
2. Za dan ležanja se smatra vsak pričetni koledarski dan.
3. Ako se predloži carinarnici v ležarine prostem roku carinska deklaracija in se blago tekom petih dni po dospelju ne zacarini, preneha po petem dnevu računanje ležarine.

V tem zakonu se je pri drugi določbi nameno na izpustilo natančnejšo označbo, od kdaj se računa prosto ležanje. Možno je namreč dvoje in sicer 1. da se računa ležanje od momenta, ko je blago dospelo na carinarnico ali pa 2. od momenta, ko je bilo blago avizirano stranki in je stranka dolžna carinarnici predložiti deklaracijo.

Nesporno je, da more priti samo drugi moment v poštev, kajti stranka ne more poprej predložiti deklaracije, dokler ni obveščena od železnice, da je blago sploh dospelo iz prakse vidimo, da ni mogoče, da bi se računalo ležanje od momenta dospelja blaga po železnici, ker bi bila drugače cela naredba brezsmiselna in brezpredmetna. In vendar jo vse carinarnice tolmačijo na ta način in poslujejo pri tem tako, da stranke nimajo od zgoraj navedenih določb nikakih koristi, marveč morajo plačevati po krivici jim zaračunane visoke svote ležarine.

Kakor znano je po carinskem zakonu čl. 8.—27. predpisano železnici, da mora vse blago, ki ga pripelje iz inozemstva, prijaviti carinarnici. S prijavo stopa blago pod carinski nadzor. Prijave se upišejo v prijaven register in carinarnica odredi na podlagi tega potrebne kontrolne ukrepe. Razen tega mora železnica tekom 24 ur po prijavi predložiti carinarnici stovarnico o dostopem blagu in sicer v dveh izvodih z vsemi na blago se nanašajočimi dokumenti. Ker rabi železnica za sestavo takih stovarnic dalje časa, je naravno, da jih more podložiti carinarnici šele več ur po prihodu vlaka. Carinarnica sedaj primerja stovarnico s priloženimi dokumenti (voznimi listi, spričevali o izvoru, priloženimi fakturami itd) in ako se vse ujema, žigosa vse dokumente s carinskim pečatom, in jih vrne predlagatelju, potem ko je vpisala stovarnico v stovarniški register. Šele sedaj je železnica prišla v posest dokumentov, da more avizirati stranki blago. V praksi je potreba za to proceduro pri bajeslovni počasnosti in birokratizmu carinarnic en cel dan, ako se računa, da imajo carinarnice dnevno samo osem uradnih ur in da se vsaki pričetni koledarski dan zaračunava za cel dan. Torej ako pride vlak ob petih popoldan, ko carinarnica že več ne uraduje, se predložijo dokumenti šele drugi dan, medtem pa je že en dan ležarine prostega časa potekel, predno je sploh carinarnica pričela v zadevi postopati.

Naravna posledica tega je, da v najboljšem slučaju dobi železnica dokumente drugi dan nazaj, mnogokrat pa šele tretji dan, tako da ni več v stanju stranke v ležarine prostem roku avizirati. Zato tudi stranka, ako takoj predloži deklaracijo, pride že prepozno in ne uživa več ugodnosti, ki jo predvideva zakon, da se po preteku petih dni prekinje pravica na ležarino. Samoumevno pušča potem carinarnica kljub urgencam strank blago ležati in ga ne zacarini, da se nabere po možnosti velika svota ležarinskih pristojbin. Vprašamo se, kdo je tu kriv, da stranka trpi tako neznošno škodo, kdo je tu kriv, da stranka ni bila pravočasno obveščena, kdo je tu kriv, da se tolmači ta polovičarska naredba na škodo trgovstva in konzumentov in kdo je kriv, da se tako frivolno izigravajo naši trgovski in prometni interesi?

Samo, edino in izključno carinarnica je kriva in carinska uprava, ki staja v naši državi zadale najvišjo nalogo bojkotirati trgovski promet in šikanirati vsakogar, kdor pride z njimi v stik.

Tako se že mesece izigravajo naši gospodarski krogi, ne da bi se kdo pobrigal za to, kakšne težke milijone se krivično pobira od strank in kako se po nepotrebnem podražuje blago. Ležarina se računa v zlatu in znaša za navadno blago dnevno 1 zlati dinar ali 24 kron za 100 kg bruto teže ali 2400 kron za vagon v skladišču, za blago, ki leži na prostem, pa znaša ležarina polovični znesek. Ako vzamemo, da znaša normalni dotok carinskega blaga v Slovenijo dnevno minimum 50 vagonov, vidimo za kake svote se gre pri tej krivični odmeri ležarine.

Res je, da ima sedanja ležarina represiven karakter, da hoče, z drugo besedo povedano, prisiliti trgovce, da jemljejo blago iz carinskih skladišč. Ta represalija je že davno neumestna. Naši trgovci se sami žurijo, da dobijo blago

v roke, kakor hitro jim je avizirano in nikdo nima več interesa, da bi puščal ležati blago po carinskih skladiščih in z njim veržil in špekuliral. Ti časi so že davno minuli in zato bi finančni minister tudi že lahko uknil to povišanje ležarine ki ga vsi občutimo kot nereelno in nepravilno breme!

Ako pogledamo v predvojne predpise, vidimo da je bilo uvozno blago pet dni ležarine prosto. In to pri urejenih prometnih razmerah in brezhibno obratujočem prometu. Sedaj, ko imamo na železnicah toliko kalamitet in nereda, pa se je skrajšal ležarine prosti rok na dva dni, pri čemur se pričetni dan računa za polnega.

Naša izvajanja zadostujejo, da se razvidi, kako se dela trgovstvu tu neprilike, krivico in stroške. Bilo bi skrajno na času, da bi se gd. minister za trgovino in minister saobračaja malo zavzel za to stvar. Kakor čujemo je naša trgovska zbornica napravila prav energične korake, da se to izigravanje zakona onemogoči na ta način, da se sme računati ležarine prosti rok šele od momenta, ko je stranka prejela avizo od železnice, kakor je to vpeljano in določeno tudi za železniški promet. Stranka mora itak predno se blago zacarini plačati najmanj za tri dni ležarinske pristojbine, ne da bi za to obstojal kak realni gospodarski razlog. V ležarine bi se ne smelo tudi na noben način vračunjavati nedelj, ko se na carinarnicah ne posluje.

## Zakon za podpiranje domače industrije.

(Nadaljevanje.)

Predpogoji za podelitev v zadnji številki naštetih olajšav in ugodnosti je, da mora biti podjetje splošno gospodarskega pomena in se mora etablirati v tuzemstvu ter predelovati domače ali uvažane surovine in polfabrikate. Nasprotno pa so se morala taka podjetja zavezati, da bodo v prvi vrsti dobavljala državi (izvzemši vojaške dobave, glede katerih veljajo posebni predpisi), okrogom, srezom, občinam, in sicer po cenah, ki so za 10% višje, kakor povprečne notacije istih predmetov pri sklepu dobavne pogodbe na londonskem, pariškem, berlinskem in dunajskem trgu, všteti tovornino in carino.

Ako imajo domača podjetja, ki ne uživajo privilegijev, v svojih ponudbah nižje cene, se privilegiranim podjetjem ne smejo dati dobavne ugodnosti. Država je lahko sklenila z novim privilegiranim podjetjem že pred pričetkom obratovanja dobavno pogodbo, ako je podjetnik položil jamstvo za izpolnitev pogodbe. Pogodba se je lahko sklenila na do pet let, in cena določila po veljavni povprečni tržni ceni na Dunaju, v Parizu in v Londonu, prištevši 10% za prevoz in carino. Za podelitev privilegija so bili določeni še sledeči predpogoji:

1. Investicijski kapital mora znašati najmanj 50.000 dinarjev, odnosno mora podjetje zaposlevati najmanj 50 delavcev.

2. Predelava surovin se mora vršiti na tehnično najmodernejši način.

3. Po preteku petih let se mora vsaj polovico delavcev nastaviti iz med domačinov.



4. Skrbeti se mora za naraščaj kvalificiranin delavcev.

5. Mora se osnovati delavski sklad za zavarovanje delavcev in njih rodbin za slučaj bolezni, smrti in invalidnosti. V ta sklad morajo vplačevati delavci dve tretjini in podjetje eno tretjino tako dolgo, dokler ne doseže v ta namen potrebne višine. Do tega časa mora podjetnik zavarovati svoje delavce pri kaki domači zasebni zavarovalnici in sicer plačujejo delavci dve tretjini zavarovalne premije, podjetnik pa eno tretjino.

Privilegiji so se podeljevali industrijskim podjetjem navadno na dobo desetih let. Njih obseg se je določil po važnosti, razvojni stopinji in pomenu podjetja. Večjim podjetjem, v katera je bilo investiranih nad 1 milijon dinarjev in ki so bila za gospodarske interese države izrednega pomena, se je smelo podeliti te ugodnosti za dobo dvajsetih let. Privilegij se ni dal podaljšati.

Ta stari srbski zakon se danes ne da obnoviti v neizpremenjeni obliki, ker bi postal v sedanjem položaju za naše gospodar. razmere usodepolen. On ne obsega nobene določbe glede udeležbe tujega kapitala pri snovanju industrijskih podjetij in dopušča, da se v novem podjetju do petih let lahko namestijo sami tujci, po petih letih pa še vedno polovica in se na ta način lahko ustanovijo stalne industrijske kolonije inozemcev, kar ni v državopolitičnem interesu.

Zato se je po vojni obnovil samo oni del zakona, ki se nanaša na carinske olajšave, pri uvozu strojev, orodja in drugih naprav, in sicer z naredbo z dne 23. septembra 1920, številka 61.602. Ta naredba je začasno nadomestilo zakona in se je naši gospodarski krogi v velikem obsegu poslužujejo. Izvoza industrijskih izdelkov vlada dolgo ni hotela dovoliti, šele junija 1920 in potem februarja 1921 se je konečno dovolil carine prosti izvoz industrijskih produktov. To neutemeljeno trmoglavost, katero moramo vknjižiti po večini na nepoznanje razmer, so naša industrijska podjetja drago plačala, ker so izgubila najugodnejšo konjunkturo izvoza in mnoga inozemska tržišča trajno.

Za pospeševanje industrije bi bilo sedaj treba dati vsaj nekaj davčnih koncesij in najnujnejše železniške tarifne olajšave. V tem oziru je naša Zveza industrijcev že lansko leto v februarju predložila komercialnemu oddelku prometnega ministarstva obširen načrt, ki pa do danes leži tam nerešen.

Mnogo važnejše kot vse to je, da bi vlada enkrat uvidela iz valutarnih razlogov potrebo, da omeji z visoko zaščitno carino inozemsko konkurenco, ki je iz Nemčije in iz Avstrije najbolj občutna in ki dela našemu narodnemu preroženju in produkciji milijonske škode.

## Železniško politični shod v Ljubljani.

(Nadaljevanje.)

Ako primerjamo projekta, ki eksistirata danes, namreč Kavčič-Musilov projekt na eni in Klodič-Hrovatov projekt na drugi strani, vidimo v grobem sledeče: Dolžina skupnega projekta je 82 km, onih dveh ločenih pa 90 km. V enem kot drugem slučaju prideta v poštev dva mosta preko Kolpe. Dolžina tunelov je v skupnem projektu 9 1/2, pri ločenih 8 1/2 km in doseđanj pregled troškov kaže diferenco ca. 1 mil. zlatih kron, namreč pri skupni 40, pri obeh ločenih 41 milijonov kron. Meni je žal, da nisem mogel biti včeraj navzoč pri razpravi, katera se je vršila med gospodi projektanti. Priznati moram, da o poteku včerajšnje debate nisem informiran in bodo morda to pozneje gospodje sami v debati pojasnili in dodali. Vidimo pa že iz te primerjave, ki je samo en del vseh momentov, ki pridejo v poštev, da si projekta nista daleč drug od drugega, ampak nasprotno, da sta si zelo blizu in da je zaradi tega odločitev tem težja. Še bolj natančno vidimo to, ako vzamemo primerjavo virtualnih kilometrov in potem tudi zmaganih

višin, sicer v zvezi iz Ljubljane na Reko po Musilovi progi in po skupni progi iz Ljubljane na Split po Kavčičevi in skupni progi. Tu vidimo razliko pri Musilovi reški zvezi 220 km in pri skupni 223 km, torej 3 km razlike, pri virtualni dolžini pri skupni 330 in pri Musilovi 335 km, torej le 5 km razlike in enako male difference vidimo tudi v zvezi na Split, ako primerjamo skupni projekt s Kavčičevim. Kakor rečeno ni moj namen kot splošnega referenta, da bi se spuščal v detajle teh posameznih projektov, kar bo po mojem mnenju prinesla debata, v kateri bodo gospodje projektanti gotovo dopolnili to, kar jaz doseđaj nisem povedal. Samo eno ponavljam, da je nesporno, da se morata rešiti dva vprašanja, oz. progna podaljšati od dveh točk in da je ta stvar ne samo lokalnega pomena za ondotne kraje, temveč da je to življensko vprašanje cele Slovenije in da je zaradi tega zainteresiranje najširših krogov za rešitev neobhodno potrebno.

G. dvorni svetnik Šuklje otvarja debato in da besedo g. Klodiču:

G. Klodič: Poudarjam, da nisem oficijalni zastopnik državnih železnic, temveč privatnik. Ker pa ne vem, ali javnost to ve, sem primoran, da to pojasnim. V stvari pripomnim samo. Vse moje misli, katere govore za našo progno sem že povedal v tisti brošuri in po mojem mnenju nimam danes povoda, da bi se tu spuščal še v razpravo. Prosim samo g. dr. Musila, da bi povedal svoje pomisleke proti, ker jih doseđaj še ni povedal javno.

G. dr. Musil: Čast mi je, da v tem krogu navedem par besedi o nameravani železnici. Saj gre za velevažno narodnogospodarsko vprašanje, ki pa je tudi za tehnične kroge posebno zanimivo, kar pa se mora seveda umakniti pred veliko večjimi državnimi in narodnogospodarskimi vprašanji. Prehajam takoj k izhodni točki, od katere si mora vsak inženir vzeti smernice. Pri takih načrtih se morajo v prvi vrsti vpoštovati splošni državni in narodnogospodarski interesi. Ako se pri tem lahko vpoštevajo tudi krajevni interesi, je to samo v korist taki železnici. Že vnaprej se je nameravala zveza glavnih železnic, nikakor pa ne železnica lokalnega značaja. Zato se je vse prilagodilo za železnico, ki ima značaj glavne železnice. Ima n. pr. minimalni radius 300 m, ima najvišji vspon, kakor je dopusten za glavne železnice, največ 25‰ in celotni odpor lokomotive nikdar ne prekorači te mere. Take železnice se grade povsod v gorskih krajih. V Nemčiji se n. pr. železnice grade drugače, kakor v hribovju. V tako različnih deželah se ne sme jemati ista mera; kar je v eni deželi napačno, je lahko v drugi pravilno. Ako bi se gradila železnica po ravnini s tako napetostjo, bi bila to velika napaka. V goratih krajih pa je sploh običajen največji vspon 25‰ ter omenjam da ima ta uspon brennerska železnica, semerinska, turska ima 27‰ na silno dolgi rampi arlberska 27‰ v smeri od Avstrije proti Švici, v nasprotni smeri pa 30 1/2‰, gotthardska železnica 26‰, železnica Karlovac-Reka 25‰, na dolžini 32 km v oddelkih. Tudi železnica Ljubljana-Črnomelj ima rampo 25‰ Ljubljana-Kočevje 20‰ z ostrimi ovinki, tako da pride celotni odpor na okoli 25‰, puštriška železnica ima 25‰. Iz tega izhaja, da je nova železnica naokoli obdana s takimi železnicami. Ni torej nobene koristi, ako se gradi nova železnica z manjšim vsponom, ako imajo vse sosedne železnice že to mero, ker bi sicer to pomenilo večje stroške. Jaz ne bi projektiral, ne da bi imel vedno pred očmi mejo možnosti, ako gre za izvedbo velikega projekta.

## Plenarna seja trgovske in obrt. zbornice.

(Nadaljevanje.)

Potem ko je poročevalec, zbornični tajnik g. dr. Viktor Murnik prečital prošnje, koje so bile predložene zbornici za podpore različnim trgovskim in obrtno nadaljevalnim šolam in jim je zbornica po večini ugodila (zavrnila je le dve prošnji, ker se odtegujeta delokrogu zbornice), so sledili nujni predlogi zborničnih članov.

1. Predlog zborničnega člana g. Josipa Lenarčiča glede valutne reforme.

G. Lenarčič je o tem vprašanju v splošnem poročal: Vsi trpimo na velikem nedostatku, katerega povzroča stalno padanje in splošna nestabilnost naše valute. Padanje valute povzroča draginjo, padanje je tudi vzrok, da ne moremo spraviti v ravnotežje državnega proračuna in s padanjem valute pada tudi zaupanje inozemstva v našo gospodarsko moč. Navezani smo na naše sosede, ker dobavljamo mnogo blaga iz inozemstva, zato ne smemo biti indiferentni proti temu, kako sodijo naši sosede o nas. Merilo, katero upotrebujejo naši sosede pri presojanju naših razmer, se je preneslo tudi v notranjost naše države in prišli smo tako daleč, da naše ljudstvo istoveti krono s starim krajcarjem. Posvetiti moramo vse moči za to, da se naše finance popravijo ter da dvignemo našo valuto na stopinjo, ki bo odgovarjala naravnemu bogastvu naše države. Rešitev tega vprašanja pa ni lahka in jednostavna. Pretresati je najprej o okoliščinah, katere povzročajo padec naše valute in iz tega izvajati konsekvence in sredstva za pomoč. Kot glavno sredstvo za izboljšanje položaja se največkrat navaja intenzivno delo. Toda tudi tukaj naletimo na gotove meje, kajti delali bomo le tedaj, ako najdemo za naše izdelke tržišče in kupca. Na razpolago imamo dovolj lesa, toda vse te zaloge nam ne koristijo, ako ne najdemo kupca zanje. Tudi se navaja, da bi bilo treba doseči aktivnost trgovske bilance. Sicer je naša bilanca močno pasivna, toda nikakor ni mogoče trditi, da bi bilo vse odvisno le od trgovske bilance. To nam je dokazala Francija, kjer je frank, ne glede na to, da se je bilanca znatno poboljšala, znatno padel. Viri, iz katerih je dobivala država denarna sredstva, so že popolnoma izčrpani, zato se povdarja, da je neobhodno potrebno, da se znižajo izdatki. Toda tudi tukaj naletimo na gotove absolutne meje. Najglavnejše sredstvo za izboljšanje valute pa bi bilo to, da država zniža število novčanic. Vsled vojnih razmer se je število novčanic znatno povečalo. Vse države so iskale kritja za svoje izdatke samo v tiskanju novih bankovcev. Tiska se neprestano brez ozira na zlato podlago, zato smo prišli tudi do tega, da valuta vedno bolj pada in je sploh podvržena vednim izpremembam. Vsled tega nedostatka trpita v prvi vrsti industrija in mala obrt, ker je vsaka kalkulacija izključena. Celo naše gospodarsko življenje se osredotočuje danes v špekulaciji. Z valutno špekulacijo se bavijo denarni zavodi, kakor tudi posamezniki.

Vsi prehranki iz prejšnjih let so izginili in stojimo pred momentom, ko bomo izgubili še ostalke, ako jih kdo ima. V brezmejni gonji za špekulacijo, se je izgubil ves čut za prizadevanja, nikdo ne misli na to, kako naj se temu opomore. Toda ako ne zabranimo katastrofe, bomo soudeleženi na krivicah, ki se godijo našemu ljudstvu. Naša naloga je, da opozorimo državo na eno ali drugo sredstvo, prepričati moramo, da bi se nadaljevalo tiskanje novih novčanic. Indiferentnost naših ljudi napram temu vprašanju gre tako daleč, da gledajo obliko, barvo novo natiskanih bankovcev, ne da bi se spuščali v kritiko, ali je izdajanje utemeljeno ali ne. Iz tega je jasno razvidno, da je rešitev vprašanja naše valute jako težko.

G. poročevalec je na to stavil svoj predlog, ki se glasi:

1. Valutno vprašanje, koje je danes najvažnejše vprašanje, s katerim so združene vse doseđanje neprilike v državi, se mora ugodno rešiti. Po ta rešenja tega vprašanja so bila žalibog doslej neuspešna, treba torej kreniti na drugo pot in sicer:

a) Princip polnega kritja novčanic v zlato oziroma v mednarodno priznanih vrednotah.

b) Sestaviti je sindikat denarnih zavodov in privatnikov, ki založe zlato zalogo v vrednosti ca 200 milijonov zlatih frankov.

c) V obsegu zaloge 200 milijonov frankov se izda nove novčаницe.

d) Te nove novčаницe, ker polno krite, se imajo ob prezentaciji na sindikatovih obratovališčih na zahtevo plačati v zlato.

e) Z dnem, ko se vpelje nova novčаницa, se razruši relacija dinar-krona, ko se je pred tem že pripravila nova izdaja kronskih novčanic.

f) Država se zakonitim potom obveže, da ne bode pod nikakimi pogoji pomnožila število doseđanj novčanic.

g) Država določi, da se ima vsa carina, in vsaka prodaja v inozemstvo plačati v novi frank-novčаницi.

h) Pri vsakem davčnem plačilu se pobira obligaten povišek (5%) za vničenje določenega dela cirkulajočih starih novčanic (Fülgungsfond).

i) Pri vsakem plačilu bodisi privatnem, bodisi javnem določi se, da se ima 5% tega plačila izvršiti v frank-novčаницi po tečaju, odgovarja-jočemu tečaju na borzi v soboto preteklega tedna itd.

2. Zbornica predlaga, da se vse državne železnice oddajo v zakup privatnim družbam za primerno dobo let proti primerni zakupnini, pridržaje si vse potrebno nadzorstvo in tarifne pritrditve z zahtevo, da se imajo železnice ohraniti v najmanj istem stanju kakor so ob začetku — in sicer se pa kolikor mogoče prilagode potrebam prometa itd.

Sklene se, da se odstopi predlog finančnemu odseku.

Predsednik g. Knez poziva zborničnega člana g. Zadravca, da konstituirata finančni odsek, ki naj bi se v najkrajšem roku zbral, da o predlogu g. Lenarčiča razpravlja, ter potem poroča zbornici.

(Konec prih.)

## Načrt novega volilnega reda za trg. in obrt. zbornico v Ljubljani.

(Konec.)

Glavna volilna komisija razsoja o ugovorih, ki jih je pri njej ob priložitvi obrtnega lista in pridobninskega predpisa vložiti, in naznani svoja razsodila ugovornikom. Na podlagi veljavno popravljenih volilnih imenikov izda glavna volilna komisija izkaznice in glasovnice za volitev in jih pošlje z volilnim razpisom, ki mora obsegati volilno kategorijo, število članov in namestnikov, ki jih je v njej voliti, ter kraj in dan volitve in volilni čas, najkasneje 14 dni pred volilnim dnevom volilnim upravičencem. Volilni razpis je podružnim volilnim komisijam ob prikloplitvi treh prepisov volilnega imenika dostaviti. Izkaznice, glasovnice, razpis volitve, dopisi med volilnimi komisijami, kakor tudi vse vloge volilcev se pošiljajo po pošti poštnine prosto, ako imajo na naslovu pristavek »v volilnih zadevah zbornice za trgovino, obrt in industrijo v Ljubljani«.

### VIII. Glasovalne postopanje.

#### § 10.

Volitev se izvrši z osebno oddajo izpolnjene glasovnice pred volilno komisijo. Za volitev se morejo porabiti tudi navadne glasovnice. Volilec se mora pred volilno komisijo legitimirati z izkaznico, nato dobi neprozoren ovoj in na zahtevo glasovnico. Izpolnjeno glasovnico potem volilec odda v zaprtem ovoju vodniku volitve. Ime volilca se v volilnem imeniku prečrta in vpiše zapored v posebnem glasovalnem seznamu.

#### § 11.

Na glasovnici je zapisati ime, priimek, stan in bivališče voljenec. Glasovnica je veljavna le glede imen, ki obsegajo vse te podatke. Glasovati se more na poljubnih glasovnicah in jih izpolniti z rokopisom, tiskom ali na drug način pomnožitve.

Na glasovnici najprej veljavno navedeni se smatrajo za one, za katere glasuje volilec kot za prave člane. Po popolnem številu mandatov dotične kategorije primernem številu imen navedena imena se smatrajo, da gla-



suje zanje volilec kot namestnik. Voliti je toliko namestnikov, kolikor je pravih članov v vsaki kategoriji. Glasovnice z manjšim ali večjim številom imen, nego je določenih, za dotično kategorijo, so glede imen z zadostnimi podatki veljavne in se prvonavedeni smatrajo kot oni, za katere glasuje volilec kot za prave člane, ostali pa kot oni, za katere glasuje kot za namestnike. Imena, navedena na koncu preko potrebnega števila članov in namestnikov, se smatrajo, kakor da ne bi bila zapisana. Ako ima kakšen ovoj več nego eno veljavno izpolnjeno glasovnico, so vse neveljavne.

## § 12.

Po preteku volilnega časa se volilno postopanje zaključiti, brž ko so glasovali vsi, ki so do preteka volilnega časa prišli v volilni prostor. Volilna komisija vzame nato iz volilne posode ovoje in ugotovi enakost njih števila s številom v glasovalnem seznamu vpisanih volilcev. Potem odpre ovoje, pretrese veljavnost glasovnic, dožene število neveljavnih glasovnic in ugotovi število glasov, pripadlih posameznim kandidatom.

## § 13.

Volilna komisija vodi o vsem volilnem postopku zapisnik, ki ima obsegati imena članov volilne komisije, čas pričetka in zaključitve volilnega opravila, morebitno prekinjenje, razsodila komisije o pripustitvi ali nepripustitvi volilcev in izredne dogodke med volilnim opravilom. Zapisniku je predložiti volilski imenik in glasovalni seznamek. Podružne volilne komisije morajo po članih podpisani volilni zapisnik z navedenimi prilogami in zapečatenimi glasovnicami nemudoma odposlati glavni volilni komisiji.

## § 14.

Glavna volilna komisija sestavi na podlagi zapisnikov podružnih volilnih komisij končni zapisnik. Glavna volilna komisija ugotovi skupno število v zborničnem okraju za posamezne kandidate oddanih, veljavnih glasov. Med tistimi, ki smejo izvoljeni biti v dotično volilno kategorijo, razsodi relativna večina glasov; kadar je enoliko glasov, razsodi žreb, ki ga potegne kdo izmed glavne volilne komisije. Izvoljeni namestniki stopijo na mesto upravnih članov v primeru, da se kakšno mesto pravega člana v dotični kategoriji izprazni, in sicer po redu, kakor so zapored dobili največje število glasov.

Po osem članov vsake sekcije mora domovati v okrožju bivše Kranjske, po osem pa v okrožju bivše Sp. Štajerske, Slov. Koroške in v Prekmurju.

Ako izid volitev pokaže, da je bilo izvoljeno manj članov ali v okraju bivše Kranjske ali v okraju Sp. Štajerske, Slov. Koroške ali Prekmurja, nego jih mora biti, potem se na mesto onih, ki so izvoljeni preko tega števila, pri čemur pridejo v poštev oni, ki so dobili najmanjše število glasov (ob enolikosti odločuje žreb), pokličejo namestniki iz dotične kategorije, ki domujejo v dotičnem okrožju. Nalično velja za Ljubljano, če bi bilo izvoljenih manj članov, kakor je določeno v § 1.

Volilna komisija razsodi o veljavnosti volitev in zaznamuje posledek volitve v končnem zapisniku ter ga uradno razglasi.

Izvoljene prave člane obvesti v priporočenem pismu volilna komisija, da so izvoljeni in jih pozove, da se izjavijo, ali volite sprejmejo. Ako volitev odklonijo, ali pa, če v teku 14 dni, štetih od dneva izkazanega osebne obvestila, izjava ni došla glavni volilni komisiji, je poklicati namestnike.

Izvoljene člane mora glavna volilna komisija naznaniti po pokrajinskem oblastvu ministrstvu za trgovino in industrijo in volilne spise s končnim zapisnikom vred izročiti zbornici v shranitev.

## IX. Otvoritev zbornice.

## § 15.

Minister za trgovino in industrijo določi dan in uro otvoritve novot-

voljene zbornice. Zbornico tvori po letih najstarejši zbornični član.

## Razvoj železniškega omrežja v Sloveniji.

(Nadaljevanje.)

Občni zbor delničarjev je vzel 12. julija 1880 sekvestracijo na znanje. Upravnemu svetu je pa preostajalo še zaprejem statutarno zastopstvo družbe in uprava finančnih poslov podjetja. Zato je izkoristil začetkom marca ugodno razpoloženje denarnega trga, da bi v svrhu refundiranja tekočih dolgov izdal delnice, s katerimi je še razpolagal. Ministrstvo je načrt odobrilo pod pogojem, da emisijski kurz ne bode stal pod 156 fl. Avstrijska »Bodenkredit Anstalt« je ta kurz ponudila in prevzela 7413 kosov za 1.156.428 fl. S pomočjo nekaterih rezervnih fondov se je družbi posrečilo plačati tekoče dolgove v znesku 2.005.719 fl.

Na jesen se je zopet razvila živahna agitacija za podaljšanje Rudolfove železnice do Jadrana. Začelo jo je politično društvo »Progresso« v Trstu na podnet ankete v trgovskem ministrstvu »o sredstvih proti pojemanju tržaške trgovine in o mladem razvijajočem se staroslavnem trgu reškem in beneškem.« Vsled bojev glede trase med najodločilnejšimi činitelji, je izdal »Progresso« spomenico, v kateri je formuliral svoje želje v zahtevo, da naj se kar najhitreje omogočita oba načrta, prediljska in škofjeloška zveza ter zgradi ob severnem robu Istrije zveza za Reko in naj se podaljša do novo osvojenе Bosne. Trasa severnega projekta je šla preko Pinguente-Matulje na Reko. Omenjena anketa je formulirala zahteve trgovstva za slučaj, da bi vlada zahtevala odpraviti prosto pristanišče v sledečem: 1) podaljšanje Rudolfove železnice do pristanišča, 2) stavba turske železnice in 3) krajša zveza z Istrijo, Dne 17. septembra 1880 se je na to vršilo zborovanje tržaškega trgovstva, ki je sprajelo podobno resolucijo. Toda vsa živahnost agitacije ni imela trajnega in pozitivnega uspeha.

Dne 19. junija 1882 je bila Rudolfova železnica podrejena dunajskemu ravnateljstvu za državni železniški promet in z dne 11. decembra 1883 datirajo prve punktacije med družbo in vlado glede prometa na državni račun in eventualnega državnega odkupa železnice. Nato so bile v marcu in juniju 1884. l. konvertirane srebrne in zlate obligacije in pogodba o državnem odkupu je dobila najvišjo sankcijo. Razglas o državnem odkupu pa je izšel šele 28. avgusta 1887. leta. Sredi decembra je bila nato vpisana v trgovski register likvidacijska firma in 24. decembra se je vršil prvi sestanek upnikov. Priglašena je bila samo ena zahteva, nekega posestnika v Nemčiji, da bi se mu družbine srebrne prioritete izplačale v imenski vrednosti v zlatu, kar so likvidatorji in pozneje trgovsko sodišče zavrnili kot pravno neutemeljeno. Nato je bila na podlagi zakona z dne 8. aprila 1884 št. 51 družbina last na državo prekinjena in denarna vrednost za 560 kosov nekonvertiranih obligacij, ki do tedaj niso bile priglašene, lastnikom obligacij deponirana pri dunajskem sodišču v gotovini. S tem je bil zadnji akt konverzije dovršen in državna uprava je začela družbine delnice zamenjevati za davka in pristojbin proste, 4 3/4 % obrestne vračljive državne železniške zadolžine v imenski vrednosti 200 fl. in najpoznejšo konverzijo do 1960. Rok zamenjave je trajal 6 mesecev, od 6 avg. 1888 do vštete 5. februarja 1889. Za 1097 kosov delnic, ki kljub opetovanim oklicom niso bile priglašene k zameni, je železnični erar deponiral svoto 219.400 fl v drž. žel. zadolžnicah in imenoval adv. Dr. Karla Schlenkriha na Dunaju za kuratorja neznanih lastnikov. Nadzorni svet je dal 11. decembra 1889 likvidatorjem absolutorij in s tem je bilo poddržavljenje dovršeno.

K različnim proglašom za dostavbo podržavljene Rudolfove železnice je omeniti zadnji sklep kranjskega deželne zbornice na predlog barona Schwega v seji z dne 20. januarja. »Vlada naj se resno poprime dostavbe Rudolfove železnice v svrhu dosege krajše in direktno zveze Trsta s severo zahodnimi

provincijami države in naj se v ta namen potrebnou odredi, da se proga Trst-Herpelje-Divača preko zadnje postaje in preko Razdrtega podaljša v Loko, potem zopet od pripravne odbočne točke Rudolfove železnice, iz Kranja preko Tržiča skozi Ljubelj zveže s Celovcem in da se konečno zida okrajšava obstoječe trase potom turske zveze, med Thalheimom in Rottenmannom.«

Po dobrem desetletju je dozorel problem te zveze in bil predložen med variantami karavanske zveze v investicijskem programu za državne železnice z leta 1901. Težišča državnega železniškega omrežja sta postala na Koroškem Beljak, odnosno Celovec, na jugu v Trst. Vse poznejše težnje in delo naših zastopnikov v železniškem svetu, predvsem ravnatelja Hribarja, dvigniti prometni pomen Ljubljane, doseči povprečne zveze in reorganizacijo železniške uprave, dobiti železniške delavnice, priboriti si prehod na jug, so ostale brezuspešne (Dalje prih.)

## Narodno gospodarske zadeve.

## Trgovina.

Trgovska pogajanja med Čehoslovaško in Rusijo. Kakor javlja »Tribuna«, se bodo kmalu zopet nadaljevali trgovski pogovori s sovjetsko trgovsko delegacijo, ki se je pričela, da niso bile njene informacije o klavzulah čehoslovaškega in poljskega dogovora točne. Rusko-čehoslovaška pogodba bo vsebovala med drugim tudi neke politične določbe, ki so že izdelane ter se bodo tekom prihodnjih dni predložile sovjetski vladi, da jih odobri.

Trgovina s kožami. Italija in Čehoslovaška kupujeta jagnječje kože v svrhu izvoza v Nemčijo. Dalmatinska jagnječja koža se plača po 4—5 lir komad, italijanska 7.50—8, grška 6.50 do 7 lir, koštrunova koža se celo kupuje za francosko, italijansko in ameriškansko kožno industrijo. Prodaja se: dalmatinska po 12.50—13 lir, grška 12 lir, domača ovčja koža 7 lir, grška in albanska lisičja koža 50 lir. V Marseille so notirale kože zadnje dni decembra p. l. po sledečih cenah: goveja koža 490 fr., konjska 200 fr., kozja 550, koštrunova 700 fr., svinjska 250 fr. za 100 kilogramov.

Prodaja luksuznega blaga v Italiji. Opozarja se interesirane kroge, da je Italija zvišala za 100% carino za uvoz luksuznega blaga. Sodno protokolarne ali pri trgovinskih oblastih vpisane firme se smejo proti spričevalu s strani kompetentnih trgovskih zbornic oprostiti tega poviška. Imenovana spričevala morajo trgovci priložiti ostalim dokumentom.

## Industrija.

Steklo za okna do debeline 4mm in vsakovrstne velikosti je pričela izdelovati v svoji steklarni v Daruvaru tvrdka Sjedinjene tvornice stakla na dionice v Zagrebu.

40 tovarov zaprtih. V Julijski pokrajini je sedaj zaprtih 40 tovarov. Ribiška industrija je prejšnje čase zaposlovala okoli 8000 delavcev in dajala na leto raznovrstnega blaga za 100.000 kvintalov. Sedaj pa vse to delo počiva in vlada se ne zmeni za to, da bi oživila ta stara podjetja. Industrija hira po vsej Italiji.

## Denarstvo.

Padec naše valute na beograjski borzi. Beograjska borza je začela delovati meseca februarja 1919. Meseca februarja 1919 je notiral dolar 24.10 din., 20. marca 1920. leta še 42.50 din., a 20. julija 15 din. Vaakdo se je tu razveselil, da je kupovna moč našega dinarja narasla, toda 20. novembra istega leta je začel dinar zopet padati in je notiral dolar 37.80. Do meseca maja 1921 je notiral dolar 31 din., 1. avgusta 34 din., 20. oktobra 58 din., 9. novembra 95.75 din. Ta dan je padel dinar na najnižjo stopnjo. 12. novembra se začne dinar popravljati, tako da je tečaj dolarja proti koncu leta notiral od 65 do 67 din. Danes notira dolar 70 din.

Svetovni državni dolgovi. Državni dolg Nemčije se je od leta 1913 povečal 50kratno dolg Zedinjenih držav 24kratno, Anglije 12kratno, Francije 8kratno, Italije 6kratno. Vkupno znašajo, kakor

poroča Mr. Austins, ki je sestavil to statistiko, dolgovi držav celega sveta danes 382.634 milijonov dolarjev v razmerju z 43.862 milijonov v letu 1913.

## Promet.

Železniška konferenca v Parizu. Naša vlada je dobila od francoske vlade vabilo, da pošlje svojega zastopnika na mednarodno železniško konferenco, ki se bo sestala tekom meseca februarja tega leta v Parizu. Na dnevnem redu konference je dogovor o regulaciji tovornega prometa med Nemčijo, Srbijo, Avstrijo in Jugoslavijo.

Razširjenje uradnih ur pri poštah uradnih. Poštno in brzojavno ravnateljstvo poroča: Na vlogo trgovske zbornice glede razširjenja popoldanskih uradnih ur pri poštah uradnih Kranj, Domžale, Logatec, Brežice, Vrhnika, Jesenice, Škofja Loka, Kočevje in Ljutomer, smo uvedli popoldanske uradne ure za celokupni poštni, brzojavni in telegrafski promet od 14. do 18. ure pri poštah uradnih Kranj, Brežice, Jesenice na Gorenjskem, Škofja Loka in Ljutomer. Na željo interesentov smo pri poštah uradnih Vrhnika razširili popoldanske uradne ure do 18. samo za telefonski promet, pri poštah uradnih Kočevje pa za pisemski in blagovni promet do 17. in za brzojavni promet do 18. ure. Pri poštah uradnih Domžale in Dolenji Logatec popoldanskih uradnih ur nismo razširili, ker je večina interesentov izjavila, da lahko opravi svoje posle v sedaj uvedenih uradnih urah.

Prometne omejitve. Direkcija Subotica je ukinila do nadaljnjega sprejemanje brzovozne in sporovozne robe. Za postaje direkcije Subotica se sme sprejemati in odpošiljati samo brzopokvarljiva roba in živila v teži največ do 200 kg za vsak tovorni list. Isti pošiljatelj sme poslati istemu prejemniku dnevno le eno pošiljko. Nadalje je dovoljeno sprejemati živad v vozovnih nakladah kot brzovozno robo. Medpotne pošiljke naj iztečejo. Radi stavke je sprejemanje vsakovrstne robe potom reekspedicije, vključno prtljage in ekspresne robe za postaje v okrožju Essen in preko postaj tega okrožja do nadaljnjega ukinjeno. Medpotne pošiljke se stavijo pošiljateljem na razpolago. Sprejemanje pošiljk v vozovnih nakladah za postajo Bohumin (prej Oderberg) je ukinjeno. Izvzeta je brzopokvarljiva roba in živad. Sprejemanje pošiljk v vozovnih nakladah za postaje Wien Aspbangbahnhof je zopet dovoljeno. Za čas od 6. do vključno 14. t. m. se ukinja v območju beogradske direkcije sprejemanje sporovozne robe za postaje južno od Beograda. Izvzeta je do nadaljnjega brzovozna in pokvarljiva roba, premog, državne, režijske in vojaške pošiljke.

Prometne omejitve. Obratno ravnateljstvo južne železnice poroča, da velja začasno sledeče prometne omejitve: I. V Jugoslaviji. 1. Južna železnica: a) Za Zagreb južni kolodvor je ukinjeno sprejemanje necarinske robe v vozovnih nakladah in carinske robe izvzemai premog, brzovozne, režijske, vojaške in državne pošiljke ter one za dovladilnice: 1. Slavija in Dom d. d. za drvene gradnje. 2. Zagrebačka dionička pivovara in tvornica slada. 3. Hinka Franška sinovi. 4. Pongratzova tvornica parketa i papirja. 5. Šutejeva industrija drva. 6. Gradska munjara i vodovod. 7. Bunzl i Blach. 8. Croatia d. d. za industrijo drva. 9. Ciglana Čnomerec. b) V postaji Zagreb j. k. je ukinjeno nadalje sprejemanje brzovozne in sporovozne komadne robe za postaje državnih železnice preko postaje Zagreb drž. kol. c) V postajah Rakek, Planina in Logatec je iztovarjanje parkljarjev prepovedano, ker so te občine okužene po sifnovki. d) Odprema robe in potnikov v Bars preko Kotoribe—Zakany je dovoljena. e) Za postaje madžarske državne železnice v madžarskem delu Baranje je dovoljeno preko Kotoribe — Zakany — Bars sprejemanje samo one robe, ki je naslovljena na madžarske državne oblasti. f) Celokupni promet za postaje proge Gornja Radgona — Ljutomer preko Maribora — Spielfeld, Strass — Radkersburg je še nadalje ustavljen. g) Celokupni promet preko Virovitice in Barsa na Madžarsko je še nadalje ukinjen. h) Uvoz in prevoz živine iz Madžarske in one iz Rumunije, ki je tranzitirala Madžarsko, je radi živinskih bolezni zabranjen. i) Je-



manje carini podvržene ročne prtljage v kupeje pri »D« vlakih ni dovoljeno; železnici v prevoz z »D« vlaki predana potniška prtljaga za inozemstvo mora oiti pred prodajo carinsko pregledana. Ekspresna roba se v prevoz z brzimi vlaki in z »D« vlaki sploh ne sprejema.

**2. Državna železnica. A. Direkcija Zagreb:** a) Sprejemanje brzovozne in spirovozne robe za postaje direkcije Zagreb in preko njenih prog izvzemši za postaje prog inšpektorata Ljubljana, je do vključno 8. januarja 1922 ukinjeno. Izvzeta je živda, brzopokvarljiva roba, sanitetni material, premog, drva, tobak, selitvena roba, režijske, vojaške in državne pošiljke. b) Ekspresna roba se sprejema le k potniškim in mešanim vlakom, a na eno prevoznico ne preko 250 kg. c) Celokupni promet preko postaje Brnjevar — Monoštor, Noškovi in Donji Miholjac je še nadalje ustavljen. Izvzete so pošiljke premoga, ki dospe iz Pečuha. d) Na progi Brnjevar — Monoštor — Petarda je promet še nadalje ustavljen. e) Prevažanje robe in prestavljanje vozovnih nakladov med Zagrebom d. d. in Zagrebom j. k. loko je še nadalje ustavljeno. f) V postaji Zagreb d. k. se sprejema ekspresna roba neomejeno pri »Ekspresni blagajni« v brzovoznem skladišču samo v času uradnih ur t. j. od 8.—12. ure in od 14.—18. ure. Poedini komadi ne smejo tehtati več kot 75 kg. Pošiljke filmov se še nadalje sprejemajo pri prtljažnih blagajnah v času, ki je določen za odpremo prtljage. g) Ves promet z Reko čez Bakaz je ustavljen. h) Reekspedicije prispelih pošiljk so v območju direkcije Zagreb le tedaj dovoljene, ako se izvrše v iztovornem ali natovornem roku. Za vsako tako pošiljko se dovoli 12-urni kumulativni rok od prihoda aviziranja odnosno dostavljanja pošiljke do ponovne predaje iste. Naknadno razpolaganje in reekspedicije na zaprte proge ali zaprte postaje se ne vzame v obzir. i) V postaji Brod so reekspedicije prepovedane. — Nadaljne omejitve slede v prihodnji številki.

### Oglašajte v »Trgovskem Listu«

Brzoj. nasl.: Duffa      Telefon št. 223

**Veletrgovina z manufakturo**

**DULAR & FABIANI, Ljubljana**

naznanja, da se je vsled požara **začasno preselila** iz prostorov pri »Baikani« v **Sodno ulico št. 7**, kjer ostane do 1. majnika t. l. Priporoča svojo bogato zalogo vsakovrstnega **češkega, francoskega, angleškega in italijanskega** manufakturnega blaga.

Cene zmerne.      Postrežba točna.

## Paternost & Remic, Ljubljana

trgovina s poljskimi pridelki na debelo naznanjata vsem svojim cenj. odjemalcem in trgovskim prijateljem, da sta **preselila** svoje podjetje iz Rimske ceste št. 2 v novo zidane lastne prostore

**v Slomškovo ulico št. 11.**

Bazojevnj naslov: Parem, Ljubljana.

Telefonska št. 589.

Uvoz in prodaja raznovrstnega inozemskega manufakturnega blaga.

**A. & E. SKABERNE**

Posebni oddelek za pletenine, trikotažo in perilo.

### Naznanila trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani.

Seznam industrijskih podjetij v Baški in Baranji je interesentom v pisarni trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani na vpogled.

Tehniško-konstrukcijska in tehniško-komercialna poslovnicca za vsakovrstne tehniške izdelke se je ustanovila v Brnu. Tvrdba izdeluje projekte za gradbe vseh vrst industrijskih podjetij. Nadalje se bavi z urejanjem industrijskih podjetij in z dobavljanjem strojev, elektro-motorjev, generatorjev, transformatorjev, lokomobil, parnih strojev, kakor tudi vseh drugih strojev za specialno industrijo. Naslov je interesentom na vpogled pri trgovski in obrtniški zbornici v Ljubljani.

### Iz naših organizacij.

Gremij trgovcev v Ljubljani opozarja vse svoje člane in ostale trgovce v Sloveniji, na razglašeno delegacije ministrstva financ v Ljubljani, tikoča se odmere dohodnine in plačarine za leto 1922, ter na notico v Trgovskem listu št. 1/1922, pod naslovom »Davki«, ki obravnava isti predmet. Dalje se trgovci osobito opozarjajo na uvodni članek »Iz zakonodavnega odbora«, ki razpravlja o davku na poslovni promet. Gremij trgovcev nujno priporoča vsem trgovcem, tudi najmanjšim, da se naroče na »Trgovski List«, ker se v njem razpravlja vse trgovsko-gospodarske in trgovsko-politične zadeve in se bodo objavljale vse zadeve, ki se tičejo trgovstva, osobito pa davčni razglasi.

### Dobava, prodaja.

Dobava stavbnega materiala. Komanda Dravske divizijske oblasti v Ljubljani naznanja trgovski in obrtniški zbornici v Ljubljani, da se vrši dne 25. januarja 1922 ob 8. zjutraj v pisarni inženirskega odelenja Dravske divizijske oblasti v Ljubljani ofertalna licitacija glede dobave stavbnega materiala za

popravo poslopij smodnišnice v Kamniku. Pogoji so v pisarni inženirskega odelenja Dravske divizijske oblasti v Ljubljani interesentom na vpogled.

Dobava krušne moke. — Komanda Dravske divizijske oblasti v Ljubljani naznanja trgovski in obrtniški zbornici v Ljubljani, da se vrši dne 20. januarja 1922 ob 10. dopoldne v intendanturi komande Dravske divizijske oblasti v Ljubljani ustmena ofertalna licitacija glede dobave 450.000 kg krušne pšenične moke. Predmetni oglas je v pisarni trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani, pogoji pa pri Komandi Dravske divizijske oblasti v Ljubljani interesentom na vpogled.

Prodaja avtomobilov. V pisarni uprave dravske artilerijske radionice v Ljubljani se bo vršila dne 25. januarja 1922, počenši ob 8. uri, ponovna javna ustna dražba za prodajo 12 avtomobilov. Vsak avtomobil se proda posamezno najpovoljnijemu kupcu. Pogoji za to dražbo so razvidni vsak dan med uradnimi urami pri upravi dravske artilerijske radionice.

Dobava železnih cevi. Ravnateljstvo državnih železnic v Subotici naznanja trgovski in obrtniški zbornici v Ljubljani, da se vrši dne 13. februarja 1922 pismena ofertalna licitacija glede dobave železnih cevi. Predmetni oglas je v pisarni trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani interesentom na vpogled.

Dobava zadnjega prediva. Ravnateljstvo državnih železnic v Subotici naznanja trgovski in obrtniški zbornici v Ljubljani, da se vrši dne 17. februarja 1922 pismena ofertalna licitacija glede dobave 60.000 kg zadnjega prediva. — Predmetni oglas je interesentom v pisarni trgovske in obrtniške zbornice v Ljubljani na vpogled.

### Razno.

Italija je najmočnejši producent konoplje v Evropi. Začasno prideluje Italija največ konoplje izmed vseh držav v Evropi. V letu 1920 je bilo 100 tisoč hektarjev zemlje nasejanih s kono-

pljo, kar je dalo milijon kvintalov konoplje.

Severonemški Lloyd. V zadnji seji delničarjev »Severonemškega Lloyd« se je sklenilo, da se poveča delniški kapital od 250 da 800 milijonov mark potomo emisije 225.000 novih in 25.000 privilegiranih delnic.

Vzorčni velesejm v Barceloni. Kakor se javlja, se bo vršil prihodnji vzorčni velesejm v Barceloni od 15. do 25. marca 1922. Prireditelji bo mednarodnega značaja in stremi osobito za tem, da se trgovski odnošaji med Nemčijo in Španijo povečajo.

Telefonski imenik za vso Jugoslavijo. Poštno ministrstvo bo izdalo seznam telefonskih naročnikov za vso Jugoslavijo. Seznam bo izšel tekom meseca februarja 1922.

### Tržna poročila.

Cene prašičem na Dunaju. Na Dunaju notirajo sledeče cene prašičem: mastni 1100—1200 n. a. K kg žive teže, mladi prašiči 1120—1250 n. a. K kg.

Cene mesu v Parizu. Volovsko meso se plačuje: I. vrste po 5.40 fr., II. vrste 4.70, III. vrste po 4 fr. Kravje meso I. vrste se plačuje po 5.40 fr., II. vrste po 4.40, III. vrste 3.60; telečje meso I. vrste se plačuje po 8 fr., II. vrste 6 fr., III. vrste 3.80; jagnjetina I. vrste po 9.30; II. vrste 7 fr., III. vrste 6.10 fr.; svinjetina I. vrste 6 fr., II. vrste 5.88, III. vrste 5.72.

Stare kovine. Berlin: baker 4200—4500, rdeča med 3800—3500, težka med 2300—2500, medna pilovina 2100—2200, cink 1100—1200, novi cinkovi odpadki 1500—1800, svinec 1300—1400, aluminijevi odpadki 5000—5500, vse po 100 kg.

Bombaž. Newyork: loko 19 (18.75), dec. 18.67 (18.45), jan. 18.40 (18.25), marc 18.25 (18.05), april 18.05 (17.80), maj 17.82 (17.64). Neworleans, loko 17.75 (17.25). Liverpool: jan. 10.65, marc 10.57, maj 10.47, julij 10.35. Bremen: 82.60 kg.

**Veletrgovina**

**A. Šarabon**

**v Ljubljani**

priporoča

**špecerijsko blago**

**raznovrstno žganje**

**moko**

**in deželne pridelke**

**raznovrstno rudninsko**

**vodo,**

Lastna pražarna za kavo in mlin za dišave z električnim obratom. Ceniki na razpolago.

**Vžigalice**

znamke **„MIKADO“** brez žvepla in fosforja na vsaki podlagi se vžigajoče, v papirnatih ovojkah izdeluje

Tovarna vžigalic d. z o. z. v Rušah pri Mariboru.

Zahtevajte oferte!

Trgovci in kmetijske zadruge pozor!

Umetna Kajnit 15%

gnojila: Kalijeva sol 22—20%  
» » 40—42%

oddaja po najnižjih konkurenčnih cenah tvrdba

Anton Tonejc in drug, Maribor.