

TRGOVSKI TOVARIŠ

LETO XXXII

1935

ŠTEVILKA 12

RAZVOJ IN POMEN SPEDICIJSKE STROKE

Kakor v blagovni produkciji, tako so se s časom tudi v prometu razvili različni samostojni poklici. Eden izmed njih je poklic spediterja. Nastal je povsod, koder je moral trgovec zaradi oddaljenosti namembnih krajev ali zaradi težavnosti prometnih razmer najeti za blagovne transporte strokovnjake.

Pravni pojem spediterja je določen po navadi v trgovskih zakonih. Bistvo spedijske stroke je po teh normalah v tem, da spediter poklicno razpošilja tuje blago, s prometnimi sredstvi (vozovi, pošto, železnico, ladjami, avtomobili), da sklepa za to potrebne odpravne pogodbe v svojem imenu, a za tuj račun, ne da bi se pri izvrševanju transportov sam udeleževal. Pojma spediter in prevoznik torej nista istovetna. Poleg sklepanja odpravne pogodbe skrbi spediter redno tudi za pakovanje in zavarovanje blaga, transportne liste in dr.

Gospodarski pojem spediterja je širši od pravnega. Sem se štejejo tudi postranski njegovi posli, kakor dovažanje in odvažanje transportnega blaga do zgoraj omenjenih prevoznih podjetij (prevozna podjetja v pravnem smislu), shramba blaga v skladiščih (skladiščna podjetja v pravnem smislu) itd.

Prevažanje blaga samega iz kraja v kraj s prometnimi sredstvi ni bistvo spediterske stroke. Spediter ga samo posreduje ter je za pravilen in varen prevoz odgovoren svojemu komitentu, ni pa sam dejanski izvrševalec prevoza. Ta ugotovitev je važna, ker se v navadnem življenju pojma spediter in prevoznik pogosto zamenjujeta. Prvotna in poglobljena naloga spediterjeva je v smislu trgovskega zakona še vedno sklepanje odpravne (prevozninske) pogodbe.

Če je zaradi vedno večje razčlenjenosti gospodarskih panog kot posledice vseobče delitve dela prevažanje blaga stvar prevoznih podjetij (železnic, paroplovnih in avtomobilskih družb), vskladiščenje blaga stvar skladiščnih podjetij, prodaja blaga naloga komisijonarja, pa vendar ni ovire, da bi moderno spedijsko podjetje poleg svoje glavne, zgoraj označene naloge, ne združevalo v sebi vsa ali pa več izmed tu omenjenih opravil.

Napačno bi pa bilo misliti, da spediterska stroka brez teh postranskih podjetij, n. pr. prevozniškega ali skladiščnega ne bi mogla obstojati. V večjih pristaniščih je n. pr. mnogo svetovno znanih spediterskih tvrdk, ki nimajo niti prevoznih sredstev, niti svojih skladišč.

Ali je že stari vek poznal spedijske stroke, ne vemo. Vemo pa, da se stari Grki in Rimljani pri prevažanju trgovskega blaga po morju niso posluževali posrednikov, da jim je bil torej spedijski posel v današnjem pomenu neznan.

In vendar je rimsko pravo ustvarilo nekaj važnih pravnih pojmov, na katerih sloni še danes naše spedijsko pravo. Pod cesarjem Avgustom je jurist Labeo prvi ustanovil pojem višje sile (vis maior) kot meje za jamstvo prevzetih dolžnosti, Justinianov corpus iuris civilis pa ima nekod izraženo tvorno misel o relativnem jamstvu spediterja, ki je bila skoraj z istimi besedami sprejeta v naš trgovski zakon.

Tudi srednji vek ni poznal spediterja v našem smislu. Nevarnost potov po suhem in po morju je bila tolikšna, da se ni noben trgovec upal prepustiti varstvo in odgovornost za svoj tovor drugim osebam. Pravni red je to stanje sankcioniral z zapovedjo, da morajo lastniki sami spremljati svoje blago; vsako zastopanje je bilo pod kaznijo prepovedano. Šele l. 1495. so omejili v Nemčiji s tako zvanim »splošnim deželnim mirom«
roparstvo po cestah in po morju in zavarovali ceste s posebno, za njih varnost ustanovljeno stražo.

Vendar se je že konec srednjega veka razvil običaj, da so trgovci svoje kupčijske prijatelje v daljnih krajih naprosili za razpošiljanje svojega blaga. To je bila sprva le prijateljska usluga; ker pa se je, prepogosto terjala, je postalo to nadležnost in se je zopet opustilo. Toda kmalu so se našle osebe, ki so trgovcem ponujale, da jim odpremijo blago na določene kraje proti plačilu. Te osebe so tedaj imenovali »conductores mercium transvehendarum«; ker se je pa to opravilo omejevalo le na posamezne primere, še ni postalo obrt.

Najmočnejši podnet za razvoj spedicije, morda korenina, iz katere je pognala kot samostojni obrt, je bila tako imenovana »razkladanja pravica«
(Stapelrecht) nekaterih mest, ki jo je po navadi deželni gospod podeljeval kot poseben privilegij.

Koder je veljala ta pravica, so morali trgovci, ki so prihajali skozi dotično mesto, to svoje blago v tem mestu raztovoriti, ga spraviti v skladišča in tam imeti na prodaj. Kaj je bilo za te trgovce pripravnejše, kakor da so prepustili ta posel določenim osebam svojega zaupanja, ki so se zavezale, da bodo med predpisano dobo blago po najboljši veri in vesti v dotičnem mestu imele na prodaj, potem pa poskrbele za njega nadaljnjo odpravo.

Take odpravnike so imenovali faktorje, njih opravilo pa faktorije (Factorey), izraz, ki se je za spedicije ohranil do sredi 19. stoletja tudi v Ljubljani in na Kranjskem.*

Okoli l. 1600. najdemo prve določbe, ki govore o pogojih, s katerimi je dopustiti določene osebe k temu poklicu. Ker je bilo treba za razkladanje in ležanje tujega blaga plačevati tudi razne pristojbine in davščine tako mestu kakor deželnemu knezu, je slednji budno pazil, da je za faktorje pripustil le take zanesljive osebe, o katerih je pričakoval, da bodo utegnili zadovoljevati njegove fiskalne interese. Faktor je moral ob nastopu svojega obrta priseči, da se bo natančno držal vseh predpisov, ki se tičejo njegovih opravil, moral pa je tudi dokazati zadostno izurjenost

* L. 1849. je delovala v Ljubljani in v Zidanem mostu »Vereinigte Speditionsfactorey Joh. Baumgarten, Jos. Schantel in Jakob Friedrich.

v svojem poslu. Deželni knezi in mesta so s časom zgradili tudi posebna skladišča za blago, podvrženo razkladalni pravici, ki so bila pod njihovim nadzorstvom in varstvom; za shrambo blaga pa je bilo treba plačevati (knezu ali mestu) posebne pristojbine, ki so jim bile lep vir dohodkov.

Razvoj spedicije je v 17. in 18. stoletju pospeševala tudi gradnja dobrih cest in zlasti uvedbe rednih poštних zvez. Trgovski promet je postal varnejši in s tem čedalje večji. Trgovec je mogel odslej svoje blago tudi v tujih krajih mirno zaupati posrednim osebam. Tu so torej zametki današnje speditorske stroke, toda posebnih določb glede pravnega stališča spediterja še dolgo ni bilo.

Spedicija je bila v začetku 19. stoletja tudi v naših krajih že zelo dobro razvita. Velika cesarska cesta iz Dunaja v Trst, ki se je bila sezidala pod Karlom VI. ter postopno zboljševala pod Marijo Terezijo in njenim naslednikom, je mrgolela težkih parizarjev, v katerih se je prevažalo trgovsko blago, a tudi po karlovški cesti, ki je vezala Ljubljano z Novim mestom in Karlovec z Reko, čez Brežice pa z Zagrebom, je bilo vedno dovolj prometa. Važna prometna proga, zlasti za banaško in hrvatsko žito in vino je bila Sava; dovoženo blago se je prekladalo v Zalogu, ki je bil pred gradnjo južne železnice zelo živahno pristanišče. A tudi kratko progo mirne Ljubljani med Ljubljano in Vrhniko so že oddavna rabili za prevažanje trgovskega blaga, zlasti ker je bila bolj poceni ko vozna vprega.*

Ljubljana je bila, davno preden je potekla skozi njo železnica, ena najvažnejših prekupčijskih točk na jugu tedanje Avstrije. V njej je že v začetku 19. stoletja zelo razvita speditorska stroka in sicer kot samostojna obrt. Simon Pesjak v Križevniški ulici in Miha Gasser na Krekovem trgu, Jožef Seunig v Gradišču in Simon Jalen na Dunajski cesti so bili že v dobi francoske zasedbe močne spedičijske tvrdke. L. 1837. je štela Ljubljana 15 spedičijskih podjetij; izmed njih omenimo Gašperja in Jožefa Debevc na Rimski cesti, Ignacija Englerja na današnjem Kongresnem trgu 7, Janeza Kristijana Kanca na Rimski cesti, Lamberta Luckmanna na vogalu Slonove (danes Prešernove) in Šelenburgove ulice, Franca pl. Sartoryja na Bregu, Janeza Nep. Khama na Krekovem trgu, Antona Tomšiča na Sv. Jakoba trgu, Jožefa Martinšiča na Dunajski cesti, Josipa Schantla Pred Škofijo in Alojzija Wasserja na Starem trgu.

Mnogi izmed njih so imeli za transportno blago svoja posebna skladišča, tako Simon Pesjak v Križevniški ulici in lope na Bregu ob Ljubljani, Alojzij Wasser na Karlovški cesti, Janez Kanc in Jožef Debevc na Rimski cesti v Ljubljani, razen tega še (Kanc) v Planini in (Debevc) v Št. Petru na Krasu itd.

Začetek 19. stoletja, v katerem se je razmahnila spedicija v samostojno stroko, ji je prinesel tudi prve pravne osnove. L. 1807. je stopil Napoleonov code de commerce v veljavo, ki je uvedel prvič samostojne določbe o »commissionnaires pour le transport par l'eau et par terre«. Ta trgovski zakonik je služil mnogim drugim evropskim državam za vzgled, tako tudi še veljavnemu avstr. trgovskemu zakonu iz l. 1862., kjer se v 11 členih obravnava spedičijska stroka.

* Te in naslednje podatke krajevno zgodovinskega značaja je prispeval k priučujočemu članku g. dr. Rudolf Andrejka. — (Op. uredn.)

Po tem zakonu je spediter ona oseba, ki poklicno, v lastnem imenu, a za tuj račun prevzema blagovne pošiljke ter jih odpravlja po voznikih ali ladijskih družbah. Spediter jamči za vsako škodo, ki nastane zaradi zanemarjanja skrbnosti pravega trgovca pri prejemanju ali shranjevanju blaga, pri izbiranju voznikov, ladijskih prevoznikov in vmesnih spediterjev ter sploh pri izvrševanju prevzete pošiljatve.

Poleg utrditve pravnih osnov je dalo 19. stoletje spedijski stroki novih, mogočnih podnetov zaradi velikih tehničnih izumov te dobe. Zidanje železnic in ustanovitev paroplovnih družb je mogočno razmahnilo mednarodno trgovino in s tem tudi spedijsko. Prevažanje blaga se je vršilo odslej hitro, točno in varno. Pota mednarodnih prometnih zvez so se ponekod, zlasti v naših deželah, na mah izpremenila, velika cesta iz Maribora do Trsta je osamela, brodarstvo na Savi in čolnarstvo na Ljubljani je čedalje bolj ponehavalo; južna železnica je prevzela izza 1849 in 1858 skoraj ves promet iz Dunaja v Trst. Ljubljana je izgubila svoj gospodujoči položaj kot prvo prekupčijsko mesto na jugu Avstrije, mnogo starih spedijskih tvrdk je tedaj likvidiralo, ker niso mogle ali niso marale prilagoditi se novim razmeram, druge (n. pr. Wasser) so se preselile na Dunaj itd.

Spedijski v Ljubljani kakor drugod je namreč naraslo z raširjenjem njenega torišča po velikih mednarodnih železniških progah Evrope vse polno novih nalog. Različne železniške tarife, ki so mnogokrat odločilno vplivale na ceno blaga, je bilo treba odslej natančno poznati in skrbno paziti na vsako spremembo; prav tako refakcije in popuste, ki jih je dajala država pri izvozu industrijskega blaga, carinske in užitninske predpise ne samo lastne, ampak vseh važnejših evropskih držav. Sklepanje prevoznih pogodb je postalo, če je šlo blago preko več državnih ozemelj, čedalje bolj komplicirano; trgovci in izvozniki pa so pogostoma tudi zahtevali, da jim spediter ne samo izračuna, ampak tudi predjemno založi voznino in carino, da jim napravi kolikor moč ugodne carinske deklaracije itd.

Vse to je zahtevalo od spediterja velike trgovske izobrazbe in praktične izurjenosti; namestiti je moral v svoji pisarni spretne tariferje in v carinskih predpisih dobro podkovano osebje. Tako je z razvijajočim se mednarodnim trgovskim prometom rasel tudi obseg in pomen spedijskih tvrdk in njih vpliv na narodno gospodarsko življenje.

Dotok blaga po železnicah je v večjih mestih narasel daleč čez prvotna pričakovanja. Železniška skladišča mu niso bila več kos. Da blago ni zaležalo predolgo v skladiščih, so si železniške uprave pomagale na ta način, da so kaki zanesljivi spedijski tvrdki poverili kot svojim komisijonarju obligatorni odvoz dospellega blaga na naslovljenčev dom ali podjetje.

Prednost tega obligatornega dovoza, po določni spedijski tvrdki je bila, da se je blago sproti dostavljalo in ni zaležalo v skladiščih, kjer je bilo izpostavljeno različnim nevarnostim okvare. Privatnikom ni bilo treba po prejemu obvestila o doselem blagu šele iskati voznikov ali nosačev; tudi dovozne cene so bile po navadi nižje, kakor one, ki so jih morale stranke plačati nosačem ali voznikom.

Nasprotno pa so druge spedijske tvrdke v dotičnem kraju to privilegirano stališče ene tvrdke občutile kot zapostavljanju in izločitev zdrave konkurence, trgovci in podjetja, ki so imela lastne prevoznike, pa kot utešnitev njih svobode in obremenitev z nepotrebnimi stroški. Zato se je ta sistem s časom opustil. V Ljubljani je južna železnica poverila obligatorni odvoz blaga, dospelega na ljubljansko postajo, že l. 1876. tvrdki Ranzinger; to je prenehalo še-le l. 1923., ko je prešla južna železnica v upravo jugoslovanskih državnih železnic.

Železniške blagovne tarife so bile spočetka precej enostavne, razlika je bila samo med tarifo za kosovno blago in tarifo za vagonске pošiljatve. Pozneje se je uvedel mešani tarifni sistem, ki pa kmalu ni več zadostoval; nadomestile so ga specialne in izjemne tarife, ki so jih povrh še diferencirali po uvozu, prevozu in izvozu. S časom so se združila različna železniška podjetja v železniške zveze, da poenotijo transport in tarife. Odslej se pojavijo kombinirane tarife, to je tarifa za transporte med večjimi postajami, ki pripadajo različnim železniškim upravam. Nekatere izmed teh tarif so vsebovale tudi še prišteto voznino po vodni poti.

Med temi tarifami je za spediterje najbolj pomembna tarifa za nabiralne vozove. Nabiralni voz je vagon, napolnjen do vrha s kosovskim blagom, ki je last različnih razpošiljalcev. Za vse to blago pa sklene spediter z železnico eno samo vozninsko pogodbo, da s tem izrabí cenejšo voznino, ki velja za celovagonski tovor. Sorazmeren del razločka na voznini gre v korist strankam.

Zakaj dopušča železnica to znižano tarifo za nabiralne vozove, ko ji vendar v gotovem pogledu dela konkurenco? To se da pojasniti iz razvoja železniškega prometa. Nedvomno je bilo spočetka za železnico ugodneje, da je imela čim manj kosovnih tovorov za prevoz, ker so ti zelo povišali upravne stroške; vrh tega je imela železnica s takim blagom prav toliko dela, kakor s celim vagonom. Zbiralne vagonе je spediter na oddajni postaji sam naložil, na sprejemni pa sam razložil, torej je železnici odvzel ves trud nakladanja in razkladanja. Po drugi plati pa je spediter gledal na to, da je dosegel minimalno težo, to je, da je naložil vagon do vrha, izrabivši vsak prazen prostor v njem; če bi tega ne storil, bi moral plačati tako zvano zračno tovarnino, ki bi pa znašala več, kot je bila diferenca med kosovno in vagonsko voznino. Železnici zopet hodi pri teh pošiljativah v prid, da se izogne pritožbam glede izgube ali poškodbe blaga, glede zamude itd.

Spedijske tvrdke so se začele okoli l. 1880. baviti tudi s pregledovanjem voznih listov z reklamacijami zaradi previsoko zaračunane voznine ali zaradi zamude v prevozu. Železnicam ti novi posli niso bili posebno všeč, za to so skušale vplivati na spedijska podjetja, ki so bila od njih odvisna (n. pr. ona, ki so prejela od železnic privilegij obligatornega odvoza), da takih vozarinskih pisarn ne ustanove.

V tem času so začele spedijske tvrdke oskrbovati tudi transport pohištva z lastnimi selilnimi vozmi, kar je bilo zvezano s precejšnjimi investicijami.

Odkar se je otvorila južna železnica, so stopile v Ljubljani na mesto starih spedijskih tvrdk nove, ki so se prilagodile spremenjenim raz-

meram. Njih število pa daleč ni dosegalo prejšnjega. Najbolj znamenita je bila okoli l. 1848. »združena spedijska faktorija« Janca Baumgartnerja, Jakoba Friedricha in Jožefa Schantla na današnji Emonski cesti (takrat Gradišče 72), ki pa je l. 1855. prišla v konkurz.

L. 1853. je ustanovil podjetni nekdanji ljubljanski župan Ambrož spedijsko tvrdko Miha Ambrož in Karl Hausner na Dunajski cesti 72 (danes Tyrševa cesta 15), ki pa ni dolgo obrtovala. Pomembnejša je bila spedijska tvrdka Jožefa Karla Račiča na Dunajski cesti 87 (danes poslopje Gospodarske zveze), ki se je preselila pozneje v Predilno ulico 85 (danes Pražakova ulica). Ustanovljena l. 1857., je poslovala do l. 1875.

V začetku l. 1869. je ustanovil Franc Pirker na današnji Resljevi cesti 36 spedijsko tvrdko in jo vodil do l. 1900. Na tem mestu je danes Tomanovo kamnoseško podjetje. Račičevo spedijsko podjetje je dne 1. marca 1876 prevzel Rajmund Ranzinger star., a se že čez 4 mesece preselil v Medjatovo hišo, Dunajska cesta 73, kjer je podjetje poslovalo l. 1909., ko je Rajmund Ranzinger ml. sezidal ob današnji Masarykovi cesti svojo hišo in zgradil v zvezi z njo skladišča, tik ob skladiščih Južne železnice.

Spediter je, kakor že prej omenjeno, predvsem posrednik med trgovci, industrialci in izvozniki na eni in med konzumenti in prevozniki na drugi strani. Obseg in pomen spedijskih tvrdk je s časom močno narasel in z njim pa tudi vpliv spedijske na narodno gospodarstvo. V zadnjih desetletjih minulega stoletja pa so se pojavila stremjenja, ki spediterju niso bila prijazna. Nekateri trgovski in industrijski krogi so ga jeli označevati za nepotrebnega vmesnega organa, ki samo draži tovorni prevoz. Skušali so ga odpraviti, češ, da njegove posle opravijo lahko sami in brez njegovega posredništva. Ta prizadevanja trajajo ponekod in v gotovi meri še danes. Tudi železnice so se jim sprva vdajale, a po lastni izkušnji kmalu odnehale, ker so pač spoznale, da vrši v čedalje bolj kompliciranem gospodarskem in prometnem življenju ravno spediter prevažne in nenadomestljive naloge.

Pravilnost tega naziranja se je pokazala zlasti v svetovni vojni in v dobi gospodarske zmede, ki je nastopila po njej. Nikdar prej niso bili mednarodni transporti združeni s tolikimi težavami kakor ravno med vojno in tik po vojni. Mednarodne zvezne tarife so prišle ob veljavo, uvedeno je bilo obvezno frankiranje, pri uvozu, prevozu in izvozu je bilo treba premagati velikanske težave.

Tudi po sklepu mirovnih pogodb se gospodarstvo in promet dolga leta nista mogla umiriti, težkoče so ne da bi se manjšale, rajše še rasle. Velika, enotna gospodarska območja starih monarhij — avstrijske in ruske — so se ali razbila na mnogo manjših ali pa kakor na Ruskem izločila iz vsake gospodarske zveze z ostalo Evropo. Povsod pa so zrasle stene potnih ovir, vizumskih utesnjevanj, carinskih šikan. Gospodarska vojna vseh proti vsem je dovedla do prohibitivnih carin, do kontingentiranja uvoza in izvoza, do najhujših omejitev v deviznem prometu.

Nikoli ni bila pomoč posrednih oseb potrebnejša kakor v povojni dobi.

Železniški obratni material je bil ves obrabljen, promet v domači državi slab, z inozemstvom pa prekinjen ali zelo malenkosten.

Nastopilo je l. 1919., leto občega preseljevanja. Pripadniki in optanti ene ali druge izmed nastalih nasledstvenih držav, enega ali drugega naroda so se iz dosedanjih bivališč selili v nova, njim ugodnejša ali simpatičnejša. Železnice bi ne zmogle velikanskega naval selivcev, niti bi se udeležene stranke same ne mogle seliti tako hitro in brez skrbi, ko bi jim takrat ne bile priskočile na pomoč razne spedijske tvrdke na Dunaju, v Gradcu, Pragi, Ljubljani, Trstu itd., kar je bilo za te tvrdke zelo naporno, a ne posebno lukrativno delo, kajti vozovni material je zelo trpel in treba ga je bilo po par transportih prenoviti.

Sredi l. 1919. so se začeli počasi vršiti tudi blagovni transporti iz novega inozemstva, kamor so spadali odslej Dunaj, Gradec, Trst, Praga itd. Potreba po blagu je bila izredno velika, ki ga pa železnice zaradi tehničnih, a tudi političnih ovir še niso zmogle. Železniški promet z Dunaja v Jugoslavijo je bil n. pr. takrat mogoč samo čez Špilje, promet čez Jesenice je bil prepovedan. Nedovoljen je bil tudi promet iz Ogrske.

Progi Gradec—Maribor—Ljubljana in Zidani most—Zagreb sta bili preobremenjeni. Vsaka vagonaska pošiljatev iz inozemstva je bila vezana na posebno dovoljenje železniške direkcije v Ljubljani (kosovni promet iz inozemstva je bil zabranjen). Ni torej čuda, da so spediterji po možnosti forsirali promet z nabiralnimi vozovi.

Vzrok, da je bil blagovni promet faktično toliko časa zaprt, je bil tudi v tem, ker niso carinski uradi primerno funkcionirali. Bilo je premalo carinskih skladišč, premalo carinskega osebja in še to je bilo po večini neizurjeno. Poleg tega so se pojavile težave zaradi zastarelih predpisov starega srbskega carinskega zakona, ki je nadomestil v naših krajih prej veljavni modernejši avstrijski zakon. V predvojni Srbiji je bila ustanova spediterja le malo poznana, nje posle so oskrbovali tam poleg carinskih deklaracij kot glavne panoge carinski posredniki, ki so bili po večini upokojeni carinski uradniki, časih tudi upokojeni ali odpuščeni uradniki z drugih resorov. Ta poklic je bil vezan na koncesijo, ki jo je izdajal finančni minister, kar še danes velja.

Vzlic tem spremenjenim razmeram, v katere se je mogel naš spediter le počasi uživeti, pa je bila doba povojnih let nekako do l. 1926., za spedijsko stroko doba visoke konjunktore. Kakor trgovina, obrt in industrija, tako je tudi spedicija imela vse polno dela in zaslužka. Takrat so se pojavila med nami tudi stremljenja svetovnih spedijskih podjetij v inozemstvu, zlasti na Dunaju, da bi prešla v last domačih spedijskih tvrdk in ponujala so za odkup naravnost ogromne zneske.

V Ljubljani je poslovalo takrat razmeroma malo spedijskih tvrdk; staro domače spedijsko podjetje Rajmunda Ranzingerja ml., tvrdka Balkan na Dunajski cesti 33, ustanovljena l. 1908., in tvrdka Uher v Koldvorski ulici. Slednja je l. 1923. res prešla v last družbe »Intercontinentale« (Caro in Jellinek) na Dunaju in posluje od l. 1930. naprej v Dalmatinski ulici 5. Tvrdka »Balkan« pa je okoli 1927 likvidirala; nje naslednik je tvrdka »Javna skladišča«. Spedijsko podjetje Ranzinger je pa naval vzdržalo in posluje še danes v svojih novih prostorih na Masarykovi cesti 19—21. V letih po vojni so nastale razne nove spedijske tvrdke, tako spedicija Rajka Turka na Masarykovi cesti 9, tvrdka »Paketošped« v Koldvorski ulici, tvrdka »Levante« na Miklošičevi cesti 15 itd.

Od 1. 1925. naprej so se prometne razmere počasi, a postopoma normalizirale. Uredila so se tarifna vprašanja, odprl se je blagovni promet z inozemstvom na vse strani, osnovala so se zopet meddržavne in tarifne zveze. Tudi danes se pojavljajo poskusi, izriniti spediterja in njegovo posredništvo, češ, da obremenja tovorni transport. Nekatere agende pa bodo vedno morali prepustiti spediterju in popolnoma mu eksistence ne bodo mogli vzeti.

R. Ranzinger

OPREZNI MEDNARODNI BLAGOVNI TRGI

Sankcije proti Italiji so kupčijo na mednarodnih blagovnih trgih precej omejile in se je razen v par izjemah navzgor gibanje ustavilo. Prišlo je tudi do padanja cen, ki pa ni bilo posebno veliko; izjema je čaj. Živahno je bilo deloma povpraševanje po kavi, po sladkorju in kopri, dalje po bombažu in lanu.

Ne glede na običajno kolebanje so bili pšenični trgi precej odporni. Opreznost narekujejo velike kanadske zaloge, boljši izgledi v Avstraliji in izvozna zmožnost Rusije, ki se nikakor ne sme podcenjevati. — Evropski trg sirovega masla je bil od konca novembra dalje precej trden, k čemur so mnogo pripomogli bližajoči se prazniki. — Prekomorske avkcije volne so potekale zelo trdno in živahno. — Sirova svila je imela previsoko ceno in so zato v Ameriki prešli k večjemu izdelovanju umetne svile, vsled česar se je cena sirove svile omajala; razmerje v ceni med obema vrstama postaja zopet bolj normalno. — Pri kovinah se je le malo izpremenilo, bodisi navzgor bodisi navzdol. Trg bakra je bil zelo miren in se je le malo premaknil. Večja produkcija v Zedinjenih državah bo dala nagibov tudi za večjo produkcijo v Afriki, Čile in Kanadi. — Cene na trgu kavčuka so trenutno približno iste kot so bile pred letom dni. Industrija spričo Novega leta ne naroča dosti.

Podamo običajni seznam cen za sredo decembra oziroma za konec novembra.

Blago	Borza	Konec nov. 1935	Sreda dec. 1935
Pšenica	Chicago	97'25	96'50
Kava	New York	5'05	5'08
Sirovi sladkor	New York	2'09	2'09
Maslo	Chicago	12'42	12'30
Bombaž	New York	12'15	12'20
Volna	Bradford	31'50	31'50
Lan	Leningrad	54'50	54'50
Džuta	London	20'12	20'—
Konoplja	London	26'62	27'—
Baker	New York	8'60	8'60
Cin	New York	51'25	51'50
Svinec	London	17'94	17'62
Cink	London	15'94	15'69
Srebro	New York	65'37	65'37
Kavčuk	New York	13'12	13'06

MEDNARODNE BORZE

V sredi decembra kažejo vse velike mednarodne borze znake opreznosti, kar je posledica zamotanega mednarodnega položaja. Primerjan s sredo novembra je bil položaj sledeči:

Borza	Sredi novembra	Sredi decembra
Berlin	34'8	34'1
London	76'8	75'8
Pariz	50'6	50'3
Bruselj	34'1	33'3
Amsterdam	38'3	38'7
Stockholm	16'4	16'4
Zürich	37'3	36'7
Dunaj	40'5	41'2
Praga	69'1	70'7
Milano	91'8	95'0
New York	86'6	82'5

Šest od naštetih enajstih borz je svoje tečaje poslabšalo, štiri so ga zboljšale, ena je ostala nespremenjena. Pri tem vzamemo za indeks na koncu leta 1927 številko 100 in primerjamo ob tej številki sedanji položaj. Iz gori navedenih indeksov izračunjeni skupni indeks je izkazan v sredi decembra z 52'2. Posebej je treba omeniti, da je nizki stockholmski indeks posledica Kreugerjevega poloma; v začetku je bil še dosti nižji. To seveda na skupno številko zelo vpliva.

Žir.

SPREMEMBE V ZUNANJI TRGOVINI JUGOSLAVIJE

V prvih devetih mesecih leta 1935. kaže zunanja trgovina Jugoslavije nekoliko ugodnejšo tendenco kot v letu prej; njena vrednost je narasla od 5230 milijonov Din na 5386 milijonov ali za 3 odstotke. Skoraj ves prirastek gre na rovaš izvoza. V naši zunanji trgovini imajo odločilno vlogo Italija, Nemčija, Avstrija in Češkoslovaška, ki so bile udeležene v prvih treh četrtletjih 1935 na uvozu Jugoslavije z 52'6%, na izvozu pa s 64'9%. Pomen teh dežel za nas je veliko večji z vidika našega izvoza kot pa z vidika njih uvoza.

Naša trgovina z Italijo se je v milijonih dinarjev takole oblikovala (zmeraj prva tri četrtletja):

Leto	Uvoz	Izvoz	Saldo
1932	257'2	521'6	+ 264'4
1933	329'6	533'1	+ 203'5
1934	416'0	592'4	+ 176'4
1935	306'3	551'2	+ 244'9

Trgovina z Nemčijo kaže za prvih devet mesecev leta 1932. ob 390 milijonskem uvozu pasivnost 169 milijonov dinarjev, v naslednjih treh letih pa aktivnost 51, 18'8 in 43'5 milj. dinarjev ob uvozu 271'4, 371'1 in 410'5 milj. dinarjev. Pri našem izvozu je bila v letih 1931. in 1932. Nemčija še na četrtem mestu, l. 1933. in 1934. na tretjem, l. 1935. pa na drugem

mestu. Kljub vsem tedencam po samopreskrbi bo ostala Nemčija za agrarne pridelke tudi v bodoče eden najboljših odjemalcev.

Zelo zanimiva je slika naše zunanje trgovine s Češkoslovaško. Kaže nam okrepitev trgovskih stikov med deželami Male antante in pa rastoči pomen Male antante kot gospodarsko-političnega činitelja. In v letu 1935. je bil naš saldo prvič aktiven.

Leto	Uvoz	Izvoz	Saldo
1933	256'1	152'7	— 103'4
1934	306'1	240'1	— 66'0
1935	338'6	380'9	+ 42'3

Od 1933 do 1935 je narasel naš uvoz iz Češkoslovaške za 32 odstotkov, naš izvoz v Češkoslovaško pa za 149 odstotkov.

Naš aktivni saldo v trgovini z Avstrijo postaja zmeraj manjši. Leta 1933. je znašal 203 milj. dinarjev, l. 1934. 111'7, l. 1935. pa 97'9 milj. dinarjev, pri čemer so številke izvoza 529'2, 437'2 in 415'1 milj. dinarjev. Avstrija se zelo trudi, da se zunanja trgovina med obema državama izenači.

Glede drugih važnejših sprememb omenimo še izvoz v italijanske kolonije. Dočim je znašal izvoz v Eritrejo v prvih devetih mesecih leta 1934. le 900.000 Din, je narasel v isti dobi leta 1935. na 20,300.000 dinarjev. Izvoz v Italijansko Somalijo je narasel od 600.000 na 8,300.000 dinarjev, izvoz v Libijo pa od 700.000 na 1,700.000 dinarjev. Torej vsekakor zelo ugoden zaključek.

Dr. V. Š.

NAŠE GOSPODARSTVO OB KONCU LETA 1935

Že v prejšnjem poročilu smo napisali, da stoji naše gospodarstvo v znamenju sankcij proti Italiji. Že je potekel skoro mesec dni, odkar so stopile sankcije v veljavo in naše gospodarstvo se še ni privadilo na novo stanje. Kajti pomisliti je treba, da gre za desetletno tradicijo naše trgovine, ki je bila doslej izključno navezana na Italijo. Gotovo je, da bi bilo dobro, če bi se izključila posredovalna vloga Italije, od katere je imela znatne dobičke in prav bi bilo, da bi naš les našel pot naravnost v dežele in države, kjer se troši. Toda pomisliti je treba, da je za tako organizacijo, za izpremembo smeri izvoza, potrebno dolgo in trudapolno delo, ki se ne da odpraviti v enem mesecu, ampak zahteva temeljitih priprav. Organizacija in pridobivanje tujih tržišč še ni tako težko, kot organizacija našega izvoza in garantiranje kvalitete robe. Baš v tem oziru mora biti poskrbljeno za nemoteno razvijanje izvoza. To velja v veliki meri za našo lesno industrijo in trgovino, kjer prevladujejo mali obrati, katere je težje povezati v prodajno enoto kot pa velika podjetja, ki so deloma že sama dovolj velika za organizacijo svoje prodaje. Zlasti velja to za mala podjetja, ki niso glavni obratni predmet lastnika in n. pr. predstavljajo zanj le postranski zaslužek. Problem ni tako enostaven, kot si ga je mogoče predstavljala resolucija Zveze narodov glede medsebojne pomoči sankcijskih držav. Saj bi že preusmeritev sama zahtevala velike stroške, ki jih naše gospodarstvo v sedanjem položaju ne more prenesti.

Trenutno je položaj tak, da od začetka sankcij pa do danes ni šel niti en vagon lesa v Italijo in si dobavlja Italija les iz Avstrije, kamor gre mogoče tudi nekaj našega izvoza, da tako posredno pride na italijanski trg. Naša trgovinska politika bi se morala veliko bolj brigati za naš izvoz lesa, kot se briga sedaj, ker je vendar les najvažnejši naš izvozni predmet in predstavlja posebej za Slovenijo predmet, od katerega živi lahko rečemo na stotisoče naših ljudi.

V zvezi s sankcijami je tudi veleaktualno vprašanje likvidacije našega kliringa z Italijo. Pomisliti je treba, da je znašal na dan uveljavljenja sankcij naš aktivni klirinški saldo v prometu z Italijo okoli 170 milj. dinarjev. Razvoj klirinškega salda z Italjo nam kaže po podatkih naše Narodne banke naslednja tabela:

	saldo milj. Din	zadnje izvršeno izplačilo
31. oktobra	170	29. julija
6. novembra	170	2. avgusta
13. novembra	172	2. avgusta
21. novembra	166	7. avgusta
28. novembra	185	8. avgusta
5. decembra	184	9. avgusta
11. decembra	184	9. avgusta

Do dne 11. decembra je bila izplačana aviza št. 75.895, dne 17. decembra pa št. 76.801. 7. decembra je naša Narodna banka odredila delno likvidacijo našega kliringa z Italijo. Uvozniki italijanskega blaga bodo še naprej plačevali svoje obveznosti, ki jim izvirajo z uvoza italijanskega blaga po tečaju 355'40. Obenem pa je bilo javljeno, da bo Narodna banka odkupovala terjatve naših izvoznikov do zneska 100.000 lir, in sicer one vsote, ki so bile plačane v Italiji pred 18. novembrom 1935. Za ostale terjatve nad 100.000 lir in za one vsote, ki do 18. novembra 1935 še niso bile plačane v Italiji na izbirni račun, se bo odredila po obvestilu Narodne banke likvidacija kasneje.

Dne 12. novembra pa je bil v Službenih novinah objavljen odlok finančnega ministra, da so uvozniki dolžni plačati svoje obveznosti upnikom na ta način: 1. 30% dolžne vsote morajo poravnati na klirinški račun najkasneje v roku 15 dni od dne objave tega odloka. 2. ostanek pa morajo poravnati najkasneje v roku 2 mesecev od dne objave tega odloka. Končno določa odlok finančnega ministra, da se bodo iz razpoložljivih sredstev na klirinškem računu vršila še nadalje izplačila našim izvoznikom in sicer po kronološkem redu, vendar zaenkrat samo do zneska 300.000 lir.

Na podlagi prvega odloka z dne 7. decembra, ki je določil fiksen tečaj, po katerem morajo plačevati uvozniki svoje obveznosti, je bila z 9. decembrom na naših borzah črtana notacija tako za devizo Milan kot tudi za tečaje v privatnem kliringu. Tako je pričakovati likvidacije italijanskega kliringa šele v prvih mesecih leta 1936, kar vsekakor ni v interesu naše izvozne trgovine.

Med tem se tudi politični položaj ni izboljšal, kot si mnogi želijo in vsa prizadevanja za mir so doslej našla gluha ušesa, tako da nam v doglednem času ni pričakovati normalnega stanja v trgovini z Italijo. Stvar se zna vleči in vse kaže, da bodo za naš izvoz tudi v primeru likvidacije vojne v Afriki ostale težke škode in da nam italijanski trg ne bo tako

odprt kot doslej. Zasedli nam ga bodo deloma naši konkurenti, deloma pa bodo igrali v nadaljnji trgovini s sankcijskimi državami veliko vlogo tudi psihološki momenti.

V zvezi z nastalim finančnim položajem je Italija znatno omejila že sredi decembra uvoz efektivnih lir, da s te strani prepreči izvoz kapitala in pritisk na liro, mogoče vsaj na onih tržiščih, kjer lira še notira. Proti koncu novembra (točno 28. novembra) je uvedla Italija novo nakupno ceno za zlato, katero plačuje Banca d' Italia. Objavljeno je bilo, da znaša nakupna cena za gram zlata 15'50 lir, od česar pa je odšteti še 50 lir stroškov za taljenje pri kg, tako da znaša faktična nakupna cena za zlato 15'45 lire za gram. To odgovarja razvrednotenju lire za 22'32%, ker je znašala dosedanja odkupna cena za zlato 12'63 lire za gram. V zvezi s tem je bila notica lire na številnih inozemskih tržiščih črtana, tako da je danes težko podati pravo vrednost lire. Vrednost lire je različna z ozirom na razne države in z ozirom na možnost porabe dotičnih lir. Nakupna cena za zlato predstavlja samo en tečaj za lire, faktično pa jih je veliko, tako da ne moremo prav za prav imenovati nobenega tečaja.

Da bi Italija pridobila one količine, ki so ji vsaj v mali meri potrebne za plačilo inozemskih nakupov, je organizirala zbirko zlata, katere uspeh še ni objavljen, kakor so sploh vesti o pravem položaju v Italiji redke in je ukinjena uradna objava skoro vseh gospodarskih statistik, posebno pa izkazov Italijanske banke. Tudi drugače se Italija na vse načine trudi, da se upre sankcijam in tako vzdrži svoje prebivalstvo na sedanjem gospodarskem standardu.

V našem gospodarstvu je nam omeniti važno novost, uvedbo trgovanja z nemškimi nakaznicami. Dne 25. novembra se je tudi začela trgovina z nemškimi klirinškimi nakaznicami. Ta dan je bil zanje zabeležen na zagrebški borzi tečaj 15'125—15'325, kar pomeni v primeri z uradnim tečajem marke, ki znaša 17'5608—17'6995 razvrednotenje za približno 14%. Od tedaj naprej pa se je tečaj marke znatno znižal. Tako je marka notirala na zagrebški borzi dne 18. decembra samo še 14'10—14'30 Din pri zelo slabi ponudbi. Uvedba trgovanja z markami je imela namen pospešiti zmanjšanje klirinškega salda v prometu z Nemčijo. Razvoj klirinškega salda v prometu z Nemčijo nam kaže tale tabela:

31. oktobra	322	milijonov	dinarjev
6. novembra	331	„	„
13. novembra	341	„	„
21. novembra	362	„	„
28. novembra	381	„	„
5. decembra	388	„	„
11. decembra	376	„	„

Omenjamo, da je prehodno dosegel naš aktivni saldo v nemškem kliringu tudi že 400 milijonov dinarjev, kar je za naše gospodarstvo znatna vsota.

Zanimanje gospodarskega sveta vzbuja tudi predlog novega trgovskega zakonika, ki je bil predložen sredi novembra narodnemu predstavništvu v pretres. Pri izdelavi predloga tega zakona je odlično sodeloval tudi znani naš strokovnjak dr. Milan Škerlj, vseučiliški profesor v Ljubljani, ki je bil z ukazom kr. namestnikov imenovan tudi za vladnega poverjenika pri pretresu tega zakona. Izvoljen je bil že tudi

tozadevni skupščinski odbor, ki je že začel z razpravo o predlogu zakona. Novi zakon obsega, kot je razvidno iz pisanja dnevnik listov, dva dela. 1. del: Trgovci in trgovsko pomožno osebje. 2. del: Trgovske družbe in tajna družba. Ze naslov odsekov pove, kolike važnosti je za vse gospodarsko življenje novi zakonik, saj je prav za prav ustava za poslovni svet. Prvi del: 1. odsek: Trgovci. 2. odsek: Trgovski register. 3. odsek: Trgovske firme. 4. odsek: Trgovske knjige, računovodstvo. 5. odsek: Prokura in trgovsko polnomočje. 6. odsek: Trgovsko pomožno osebje (tu veljajo določila obrtnega zakona). 7. odsek: Trgovski zastopniki (agenti). 8. odsek: Trgovski posredniki. Drugi del: 1. poglavje: Javna trgovska družba. 2. poglavje: Komanditna družba. 3. poglavje: Delniške družbe. 4. poglavje: Družbe z omejeno zavezo. 5. poglavje: Tajna družba in 6. poglavje: Tuje trgovske družbe. Posebej je treba podčrtati, da uvaja novi trgovski zakonik družbe z omejeno zavezo, ki so poslovale doslej samo v Sloveniji in Dalmaciji, v vse ostale pokrajine države.

Novost v naši gospodarski zakonodaji je tudi novelizacija kartelnega zakona, s katerim se postavljajo karteli pod nadzorstvo države. Izkušnja bo kaj kmalu pokazala, kaj smemo in česa ne smemo pričakovati od te nove uredbe.

Zaščitna zakonodaja glede denarnih zavodov se še vedno izvaja in še ni zaključena vrsta denarnih zavodov, ki je zaprosila za zaščito. Tako n. pr. izkazuje statistika obeh združnih zvez v Ljubljani (Združne zveze ter Zveze slovenskih zadrug), da je do prvih dni meseca julija prosilo za zaščito (večinoma za odlog plačil) 110 kreditnih zadrug od 488 obstoječih kreditnih zadrug — članic obeh zvez. Do srede decembra je število prošenj naraslo na 178. Po dosedanjih objavah v »Službenem listu dravske banovine je prejelo odloge plačil 79 zadrug. Pričakovati pa je, da bodo v kratkem rešene tudi druge prošnje. Zanimiva je nadalje v zvezi s tem statistika, ki jo je objavila zagrebška zveza denarnih in zavarovalnih zavodov v svojem letnem poročilu za 1934, ki je bilo objavljeno sredi decembra letos. Po tej statistiki je zaprosilo za zaščito v naši državi 256 denarnih zavodov, ki so organizirani v obliki delniških družb. Od teh je prejelo doslej odgovore na svoje prošnje 220 zavodov, od katerih je ministrstvo trgovine in industrije odobrilo 186 zavodom samo odlog plačil, 4 zavodom odlog plačil s sanacijo, 6 zavodom odlog plačil s fuzijo, izvenkonkurzna likvidacija pa je dovoljena 24 zavodom. Po statistiki zagrebške zveze znašajo vloge in upniki pri zavodih, katerim je odobren odlog plačil, 4449'9 milj. Din ali 48'5% skupne vsote vlog pri naših bankah, deln. družbah. Iz te statistike je nadalje posneti, da so se od leta 1930 pa do konca 1934 zmanjšali krediti denarnih zavodov od 14.507'9 na 8852'9 milj. dinarjev.

V mednarodnem gospodarstvu pretresljaji še niso prenehali. Še vedno so valute držav zlatega bloka predmet stalnih napadov in morajo emisijske banke teh držav obenem z vladami napenjati vse sile, da še nadalje ohranijo stabilnost svojih valut. Stabilizacija valut v svetovnem obsegu pa se odmika tako daleč, da se praktično o njej skoro ne da več govoriti. Predvsem porabljajo emisijske banke držav zlatega bloka kot najmočnejše orožje diskontno politiko. Tako je Banque de France zvišala svoj diskont dne 18. novembra od 4 na 5%, dne 28. novembra pa od 5 na 6% in je na tej višini diskont še vedno. Položaj Holandije se je nekoliko

obrnili na boljše, dočim Švica pri zadnjih napadih na valute zlatega bloka ni toliko trpela. Vsekakor pa je za gibanje zlata poučna tale tabela, ki kaže stanje zlatega zaklada emisijskih bank Francije, Holandije in Švice (v milij. dotične valute):

Francija			Holandija			Švica		
30.	8.	71.742	2.	9.	536	31.	8.	1.366
4.	10.	72.093	30.	9.	536	30.	9.	1.372
1.	11.	71.990	4.	11.	606	31.	10.	1.387
29.	11.	66.191	2.	12.	628	30.	11.	1.392
6.	12.	65.905	9.	12.	630	7.	12.	1.392

Iz teh podatkov je razvidno, da je že v septembru Holandija izgubila znatne količine zlata, tako da je do konca septembra njen zlati zaklad padel na 536 milj. goldinarjev, dočim je na koncu leta 1934. znašal njen zlati zaklad še 842 milijonov goldinarjev. Podobno se je zmanjšal tudi zlati zaklad Francije v teku leta, v začetku leta je znašal še 82.123 milj. frankov, dne 6. decembra pa je znašal le še 65.905 milj. švicarski zlati zaklad je znašal na koncu leta 1934. 1910 milj. švicarskih frankov, dne 15. decembra 1935 pa samo še 1388 milj. frankov.

Glavni dobiček od tega odtoka zlata je imela Amerika, kamor se je začelo stekati zlato od septembra 1935 dalje v nezaslišanem obsegu. Tako je znašal ameriški uvoz zlata v septembru letos 217 milj. dolarjev, v oktobru 233 in v novembru 255'4 milj. dolarjev, torej skupno v treh mesecih 705 milijonov. V prvih 10 dneh decembra je bilo uvoženega zlata v USA še za 145'8 milj. dolarjev, tako da je znašal zlati zaklad USA čez 10 milijard dolarjev, kar je v svetovni finančni zgodovini rekordna višina.

D. P.

T O I N O N O

Stoletni jubilej Trgovskega bolniškega in podpornega društva v Ljubljani

Naše društvo je pisalo ob tem jubileju predsedstvu Trgovskega bolniškega in podpornega društva sledeče pismo: »Lepo se Vam zahvaljujemo za ljubeznivo vabilo na proslavo stoletnice, kar obstoji Vaša dobrodelna ustanova, in nam je ljuba prilika, da Vam ob tem v zgodovini naših stanovskih organizacij jedinstvenem prazniku izrekamo svoje iskrene in pristrčne čestitke. Od početka našega društva so obstojali z Vašim društvom, ki je te dni stoletni jubilar, tesne zveze ter so vodilni možje naše stanovske združbe, ki družijo trgovske gospodarje in namenščence, odločilno posegali v razvoj Vašega društva ob njega preporodu in preosnovi. V resnici

redkega in znamenitega jubileja se za tegadelj od srca radujemo z Vami ter je naša iskrena želja, da Vaše plemenito delo srečno napreduje v vedri bodočnosti. Upravičeno ponosni na svoje dosežke in uspehe nadaljujte v blaginjo in korist zaupanih Vam pridov žlahtno delo v vzgled in pobudo prihodnjih rodov. Pošiljamo Vam za Vaš svečanji jubilej svoje kolegijalne pozdrave in zagotovilo svojih simpatij ter iskreno želimo, da Vaše jubilejne svečanosti potekajo kar najlepše.

Trgovsko društvo »Merkur za Slovenijo v Ljubljani.

Stečaji

Društvo industrijcev in veletrgovcev v Ljubljani objavlja za dobo od 1. do 30. novembra 1935 sledečo statistiko (šte-

vilke v oklepaju se nanašajo na isto dobo pretečenega leta):

1. Otvorjeni stečaji:

V Dravski banovini 2 (2), Savski 3 (4), Vrbaski — (—), Primorski 1 (3), Drinski — (2), Zetski — (1), Dunavski — (1), Moravski — (—), Vardarski — (1), Beograd, Zemun, Pančevo 1 (5).

2. Razglašene prisilne poravnave izven stečaja:

V Dravski banovini 6 (4), Savski 10 (5), Vrbaski — (—), Primorski — (1), Drinski 1 (1), Zetski 1 (—), Dunavski 5 (4), Moravski 1 (2), Vardarski — (1), Beograd, Zemun, Pančevo — (2).

3. Končana stečajna postopanja:

V Dravski banovini 3 (10), Savski 7 (1), Vrbaski 1 (1), Primorski 4 (3), Drinski — (3), Zetski — (2), Dunavski 2 (6), Moravski 3 (4), Vardarski 3 (4), Beograd, Zemun, Pančevo 1 (—).

4. Potrjene prisilne poravnave:

V Dravski banovini 3 (9), Savski 7 (4), Vrbaski — (—), Primorski — (9), Drinski 2 (2), Zetski 1 (—), Dunavski — (—), Moravski — (—), Vardarski 1 (—), Beograd, Zemun, Pančevo 2 (3).

Domači Pullmanovi vagoni

Generalna direkcija državnih železnic in tovarna vagonov v Brodu sta se domenili glede gradbe desetih Pullmanovih vagonov v vrednosti 1.500.000 Din. To je prvič, da se brzovozni vagoni za mednarodni promet zgradijo pri domačem podjetju. Doslej smo vse tovrstne vagonne uvažali.

Izvoz konoplje iz Jugoslavije

Leta 1934. je bilo izvoznih iz Jugoslavije za 89.560.000 dinarjev konoplje proti 43.640.000 Din v letu 1933. Zelo je narasel izvoz v Nemčijo — od 16 milijonov Din na 41.500.000, dalje v Francijo — od 900.000 na 6.600.000 Din. V Češkoslovaško smo izvozili l. 1933 za 4 milijone 800.000 Din konoplje, l. 1934 za 8.800.000, v Švico leta 1933 nič, lani za 1.900.000, v Anglijo l. 1932 za 200.000, l. 1933 za 2.200.000, l. 1934 za 9.700.000 Din itd.

Naši računi z Nemčijo in Italijo

Neporavnani aktivni saldo Jugoslavije napram Nemčiji je narasel na 400 mi-

lijonov dinarjev, napram Italiji skoraj na 200 milijonov (184) skupaj na skoraj 600 milijonov dinarjev.

Tobačni pridelek

Letošnji tobačni pridelek Jugoslavije cenijo na 11 milijonov kg. Največji je pridelek v Južni Srbiji s 6.500.000 kg; sledijo Hercegovina, Črna gora in Dalmacija z 2.500.000 kg, nato Vojvodina z 1.500.000 in slednjič Severna Srbija s 500.000 kg.

Davščine v Dravski banovini

Po uradnih podatkih je znašala porabljen davščina državnih davkov v letu 1934. v Dravski banovini:

na plačanih neposrednih davkih Din 298.4 milj.; na plačanih posrednih davkih s carino: 248.7 milj. Din; na trošarinah 23.2 milj. Din; na taksah 40.8 milj. Din.

Skupno 611.1 milj. Din. — Niso pa vštete v to svoto banovinske davščine.

Leta 1934. je znašala obremenitev z banovinskimi davščinami Dravske banovine:

neposredni davki: 45.07 milj. Din; trošarine 19.45 milj. Din; takse 12.70 milj. Din; ostale banovinske takse 0.50 milj. Din; skupno 77.72 milj. Din.

Tako je plačala Dravska banovina v letu 1934. na državnih davkih 611.10 milj. Din; na banovinskih davkih 77.72 milj. Din, — skupno torej 688.82 milj. Din.

Sueški prekop

zaznamuje še nadalje naraščanje dohodkov. Do srede novembra so znašali letos 763 milijonov frankov proti 738 milijonom v isti lanskoli dobi. Italijanski prevozi so sedaj na drugem mestu; prej so bili na petem. Delež italijanskih ladij je narasel od 6.4% v lanskem novembru na 17.4% v letošnjem.

Nov indeks za svetovno trgovino

Nemški zavod za konjunktorno raziskovanje je izdelal nov indeks svetovne trgovine, ki ne vzame za podlago kupno vrednoto, temveč vrednoto vsake dežele zase. V ta namen so bile sestavljene indekrsne vrste iz 35 dežel, ki predstavljajo 90 odstotkov vse svetovne trgovine. Po tem novem načinu je bil obseg svetovne trgovine v tretjem četrtletju 1935 za 23.1% večji kot v tretjem četrtletju 1933, ko je padla svetovna tr-

govina na najnižjo točko. Primerjana z rekordnim letom 1929 je bila svetovna trgovina v tretjem četrtletju 1935 pač še zelo majhna in je padla od tedaj za 48 odstotkov, a o trajni stagnaciji svetovne trgovine v zadnjem času se ne more več govoriti. Največji pogon svetovni trgovini je dala rastoča industrijska produkcija, ojačena po večji nakupni moči agrarnih dežel. Vedno večjega pomena je tudi odstranjanje trgovskih ovir v ameriških Zedinjenih državah. Vsi znaki kažejo, da bo svetovna trgovina kljub sankejskim odredbam polagoma še nadalje rasla.

Od svetovnega trgovskega brodovja

je še zmeraj 5.300.000 ton nezaposlenih; v oktobru 1932 je bilo brez posla skoraj 10 milijonov ton. V Zedinjenih državah je nezaposlenih 23,5% vseh trgovskih ladij, v Franciji 14,3, v Grčiji 11, v Holandiji 9,2, v Norveški 5, v Nemčiji 4% itd.

Svetovna produkcija premoga

Produkcija črnega premoga v Angliji bo znašala letos v celoti 221 milijonov ton (lani 224,5), v Nemčiji 137,7 (125,0), v Franciji 45,5 (47,6), v Poljski 27,0 (29,3), v Belgiji 26,1 (26,4), v Holandiji 11,7 (12,3), v ameriških Zedinjenih državah 367,0 (376,4). Za Rusijo nimamo podatkov za l. 1935; l. 1933 je znašala produkcija 76,6 mil. ton, l. 1934 pa 90,4; torej se Rusija ostalim državam hitro približuje.

Rekordna produkcija zlata

V preteklem letu 1934 je dosegla svetovna produkcija zlata znesek 560 do 570 milijonov zlatih dolarjev proti povprečnosti 400 milijonov dolarjev v letih 1925 do 1929. Vidne svetovne zaloge so narasle na 940 milijonov dolarjev, iz česar se da sklepati, da ljudje ne kopičijo več toliko zlata doma kot so ga prej. V Južni Afriki je produkcija lani v primerj z letom 1933 padla od 343.000 na 326.000 kilogramov; tudi v Indiji je bila lani manjša kot predlanskim. Narasla je pa v Kanadi in v Zedinjenih državah. Svetovna produkcija srebra se je gibala v zadnjih letih med 5 in 8 milijoni kilogramov.

Pivo v Zedinjenih državah

V tekočem letu je bila poraba piva v Zedinjenih državah za približno 25

odstotkov večja kot v preteklem letu. Za vse leto 1935 je konsum piva cenjen na 61 milijonov hektolitrov, dočim je znašal leta 1934 48 milijonov hl in v rekordnem letu 1914 — pred prohibicijo — 77 milijonov hl. V Zedinjenih državah se popije sedaj največ piva na vsem svetu, čeprav na osebo še ne toliko kot na primer v Nemčiji. Amerikanci, ki so vzrasli v času prohibicije, se na pivo še niso navadili.

Ogromne množine zlata v Zedinjenih državah

Newyorška National City Bank ugotavlja v svojem novemberskem mesečnem poročilu, da so se v 22 mesecih od konca leta 1933 dalje zlate rezerve Zedinjenih držav pomnožile za 5500 milijonov dolarjev, da so se torej v manj kot dveh letih podvojile. To pomnoženje je več kot dvakrat tako veliko kakor ono v 16 letih od 1913 do 1929. Ljudje, ki mislijo naprej, s tem kopičenjem zlata niso zadovoljni.

Beremo, da zahteva Hoover, bivši predsednik Zedinjenih držav, povratek k zlatemu standardu ter ukinitve vseh vrednostnih pooblastil, ki jih je dal predsedniku ameriški kongres. Njegove zahteve, ki se tičejo tudi še drugih gospodarskih vprašanj, obsegajo 11 točk.

Zlate rezerve Zedinjenih držav se polagoma bližajo deseti dolarski milijardi. Ameriško zlato priteza tuje zlato nase, in ni videti, kdaj se bo to končalo. Ves obtok bankoveev ameriških Rezervnih bank znaša le tri milijarde in pol in bi bil krit z zlatom tudi v slučaju, če bi se odpoklicala iz Zedinjenih držav tudi vsa inozemska kratkoročna in dolgoročna imovina, ki je cenijo na dve milijardi in pol. Obtok bankoveev in ta imovina dasta skupaj 6 milijard dolarjev.

Plovba v Bolgariji

Bolgarija ima 250 kilometrov morske obale in 497 kilometrov dolgo vodno cesto po Donavi. Morska obala ima osem pristanišč, od katerih sta najvažnejši Varna in Burgas. Tudi ob Donavi je osem večjih pristanišč. Zunanja trgovina se vrši s 40 odstotki po morju, z 20 odstotki po Donavi in s 40 odstotki po železnici. Promet v obmorskih pristaniščih izkazuje v preteklem letu 115.000 ton uvoza in 206.000 ton izvoza, v donavskem prometu 106.000 in 141.000 ton, pri čemer pridejo vpoštev zlasti pristanišča Ruse, Lom in Orehovo.

