

TRGOVSKI LIST

ČASOPIS ZA TRGOVINO, INDUSTRIJO

Licijska knjižnica,
Ljubljana

Uredništvo in upravnništvo je v Ljubljani, Gradišče št. 17/I. — Dopisi se ne vračajo. — Št. pri čekov. — Št. telefona 532
Množina za ozemlje SHS: letno D 90.—, za pol leta D 45.—, za četrt leta D 22.50, mesečno D 7.50, za 1. kvartal D 120.—. — Plača in toži se v Ljubljani

LETO V.

LJUBLJANA, dne 19. decembra 1922.

STEV. 148.

List stane od 1. novembra 1922:

1. za kraljevino SHS:

celoletno	Din. 120.—
polletno	Din. 60.—
četrtletno	Din. 30.—
mesečno	Din. 10.—
posamezna šteč.	Din. 1.—

2. za inozemstvo:

celoletno	Din. 150.—
-----------	------------

Hajka na trgovce.

Pod tem naslovom prinaša »Trgovinski Glasnik« članek, ki je vreden, da ga priobčimo v dobesedni preštavi:

V naši državi imamo danes vrsto ljudi, ki so postavljeni takorekoč izven zakona in proti katerim se je uvedla sistematična, ubistvena hajka, hajka za presledovanje. Misli se bo mogoče, da so to oni brezštevni hajduki po mestih in vaseh, ali one komite, ki preganjajo do obupa naše ljudstvo v južni Srbiji, Črni Gori in Hercegovini? — Ne, niso mišljeni ti. Ti ne povzročajo toliko glavobola našim nadležnim faktorjem, ki se ž njimi tudi ne bavijo preveč, ampak njim se zdi bolj opasna druga vrsta ljudi, katero je treba trebiti in uničevati z vsemi mogočimi šikanami, ter oviranjem dela: to so trgovci.

Mi ne pretiravamo, ko to pišemo, ampak smatramo za absolutno potrebo in dolžnost, da ta grd in absurden pojav javno ožigosamo. Naši nadležni državni stališči so zavzeli napram trgovcem stališče, kakor da bi bili to najpriprostejši banditi in parasiti, kakor da bi bili to ljudje, ki zaslužijo strahovito mnogo in se bogatijo na nedovoljene načine, in da jih je zbog tega ne samo mora ovirati pri zaslužku, ampak da se jih sme celo, na legalne in nelegalne načine, poljubno puliti. Na tega namišljenega nesrečnika so se vrgli, poleg oficijelne države, tudi še mnogi advokati, in mnogi korumpirani administrativni, prometni, carinski uradniki, in še mnogo drugih, kateri zahtevajo, da se jih »namaže«, za to, da bi izvršili samo to, kar je predpisano po zakonu. Za trgovce ni v ostalem sploh zakona: imamo samo razne kapriciozne naredbe in uredbe, ki se spreminjajo z vsakim momentom, tako da noben trgovec ne zna več, kaj mu prinese dan, kaj mu prinese noč. Nagle izpremembe izvozne in uvozne carine, nepričakovane prepovedi izvoza in uvoza, državno prepovedi borznih tečajev in njihove katastrofalne izpremembe, postavitve trgovine pod varštvo ministrstva za socialno politiko, deviznih odborov in še mnogih drugih faktorjev — vse to postavlja trgovino v tako negotovost, da je vsaka kalkulacija nemogoča.

Katere svrhe zasleduje vse to? — Mnogi trdijo, da vse te neprijetnosti, vsa ta bremena ne tangirajo trgovce, ker jih ti prenašajo na konsumente. Ali bi bilo to vedno točno, resnično, bi se moralo vprašati, ali se po tem potu pobija draginja, ki je glavni motiv vsega tega strašnega varštva trgovine. Toda ta trditev ni točna, vsaj sedaj za večino primerov ni točna, kajti nepričakovane spremembe tečajev deviz, potežkoče pokritja in no-

ve nabave blaga prinašajo zelo pogosto ogromne škode, katere morajo prenašati izključno sami trgovci. Netroj trgovinskih podjetij zaključuje zadnja leta svojo bilanco z ničlo čistega dobička in mnoga celo z absolutno škodo na kapitalu. V obupu, zbog velikih šikan pri dovolitvi uvoza in pri dobivanju deviz, zapuščajo postopno mnogi trgovci svoj posel: Police se praznijo, pomočniki se odpuščajo, podjetja se počasi zapirajo. To ni slika samo enega ali dveh mest, ampak to je slika stanja trgovine v celi naši državi. Pri nas izumira trgovina, država jo neposredno in posredno, nevede in vede ubija.

Na uvoznih postajah stoji na tisoče vagonov dospelega blaga, lastniki katerega so se razpršili po raznih uradih in inšpektoratih, izpolnjujejo vse predpise, plačajo vse takse, dajejo vse garancije in vendar ne dobivajo dovoljenja za ocarinjenje: naposled se zve, da je ministrstvo financ izdalo oblastnim deviznim odborom zaupno naredbo, da dokler ne bo izdan nov pravilnik za devize, kakor mogoče ovirajo uvoz! Kdaj bo izdan ta pravilnik, ne zna nihče, tudi ne oni, ki ga pripravljajo, toda do tedaj je ustavljen ves krvotok v našem gospodarskem življenju.

Smatramo, da je to davljenje in mrcvarjenje trgovine do skrajnosti škodljivo, tako za naše kulturne in nacionalne, kakor tudi za vse gospodarske interese sploh.

Vsak, tudi še tako naiven človek zna danes kakšno važno, kakšno neobhodno vlogo igrati trgovina v gospodarskem življenju narodov. Brez trgovine ni niti napredka v proizvodnji, niti padanje cen neposrednega konsuma. Trgovina je glavni faktor napredka in obogatitve vsakega naroda. Imamo slučajev, da obogatijo nekateri ljudje tudi s trgovino po nezazlužnem, toda zbog tega se ne sme započeti hajka proti celokupni trgovini, osobito ne danes, ko najdemo korupcije in nepravilne obogatitve v drugih poslih mnogo več nego v trgovini.

Osobito ni ono podcenjevanje trgovskega stanu, ono preziranje trgovca, ki se širi odgovor s strani raznih naših visokih oblastev, niti pametno, niti opravičeno. Trgovci so bili vedno najzvestejša opora in pomoč naše države in nacionalne politike. Med carinskimi boji, za čas težkih finančnih kriz, za vreme krvavih bojev, o priliki valutnih katastrof, so bili naši trgovci vedno in v vseh situacijah, kadarkoli se je obračala vlada na trgovca, rade volje pripravljeni, da so prevzeli na sebe tudi najtežje materialne žrtve zbog višjih državnih in nacionalnih ciljev. Navajali bi lahko nebroj velikih primerov iz naše bližnje preteklosti, v katerih so se naši trgovci prav dobro tekmovali z našim kmetom v ljubezni do domovine in v požrtvovalnosti. — Ker so pa trgovci v ožih zvezah z mestno kulturo, je bilo še lažje dobiti od njih obilne pomoči za vsak kulturni pokret v naši državi, za prosveto mas, za podpiranje nauke in umetnosti. Med nami ni bilo bogate aristokracije, ki bi pri nas izvrševala vlogo kulturnega pionira in zato je to vlogo prevzelo v večjem delu, skupno z našo inteligenco, naše tr-

govstvo. Naše trgovce čakajo pa v bodočnosti poleg gospodarskih, tudi še ogromne kulturne naloge.

To bi morali znati tudi vsi oni samozvanci-diktatorji našega gospodarskega življenja, ki vodijo danes s tako aroganco in s tako majhnim razumevanjem brezsrčno hajko proti trgovcem in proti trgovini.

Poslovno poročilo trgovske zbornice o gospodarskih razmerah v Sloveniji I. 1922.

(Nadaljevanje.)

Socijalno-politične zadeve.

V preteklem polletju izdani socijalno-politični zakoni in sicer predvsem zakon o zavarovanju delavcev ter zakon o zaščiti delavcev pomenijo v sedanjih obliki veliko finančno obremenitev ne samo naših mladih industrij, marveč zadenejo prav posebno tudi male obrte in trgovine v vseh prečanskih pokrajinah, ki je bila pritegnjena k prispevanju na ta način, da se je zavarovanje zoper nezgode uvedlo tudi za trgovinske obrate. Pri velikih industrijah znaša ta obremenitev vsled reduciranega obrata in še vedno zmanjšane storilnosti delavstva povprečno 10 odstotkov od vrednosti produciranega blaga. Dajanje za pokojninsko zavarovanje, bolniško in nezgodno zavarovanje so v primeri s pomočjo in s podporami, ki jih nudijo zavarovalnice zavarovancem, radi velike upravne režije zavodov neprimerne visoke in je znižanje premij nujno potrebno.

Omenjena zakona sta bila uveljavljena brez motivnega poročila in statističnega materiala ter brez zaslišanja gospodarskih korporacij, katerim se ni dalo prilike, da se o njih izjavijo. K načrtu razdelitve nevarnostnih odstotkov na posamezne obrate je podala zbornica obširno izjavo, vendar je bil vladni načrt uveljavljen v prvotni obliki brez upoštevanja izraženih pomislekov in predlogov. Zato je prosila zbornica ministrstvo trgovine in industrije, da se zavzame za to, da se ti zakoni čimprej podvržejo reviziji, ker bi v sedanjih obliki imeli za domačo podjetnost pogubonosne posledice. Prečanska industrija je prišla napram obnovljeni srbijanski industriji, ki ne plačuje teh velikih socijalnih dajatev, v neenak konkurenčni položaj.

Zbornica je dalje opetovano intervenirala, da se ohrani samostojna trgovska bolniška blagajna v Ljubljani, ki obstoja že nad 80 let in ki po sedanjem ustroju popolnoma odgovarja zahtevam zakona, ki dovoljuje samostojni nadaljni obstoj hrvaški trgovski bolniški blagajni »Merkur«.

Glede ureditve delavnega časa in uvrstitve posameznih obrtov v kategorije s poljedelskim delovnim časom, se je zbornica udeležila anket pri oddelku za socialno politiko in pri oddelku ministrstva za trgovino in industrijo v Ljubljani, kjer se je izjavila v zmislu zahtev, ki so jih bile predlagale posamezne krajevne organizacije trgovstva in obrtništva. Akcija za zboljšanje prometa.

Uvidevajoč, da je najvažnejši predpogoj za konsolidacijo notranjih gospodarskih razmer predvsem za pobijanje draginje in za redni obrat naše industrije, kakor tudi za povečanje izvoza in s tem tudi za izboljšanje valutnih odnosov napram inozemstvu ureditev prometnih razmer, je zbornica posvečala prometnemu vprašanju največjo pažnjo. Naš promet trpi deloma na vojnih posledicah, deloma na posledicah prometne politike bivše monarhije. Dosedanji budžetni izredni krediti, kakor tudi sredstva iz zunanjega posojila, ki so se doslej votirala za izboljšanje obstoječih železnic, niti od daleč ne odgovarjajo potrebam. Pod posledicami te kratkovidnosti pa trpi celo naše gospodarstvo. Posebno za Slovenijo in njeno industrijo je rešitev tega vprašanja življenskega pomena.

Priznati moramo, da se je letos sklenilo več važnih železniško-prometnih pogodb z inozemstvom, za direktni promet s Češko preko Avstrije in preko Madžarske, z Romunijo in Nemčijo, česar se pa poslovni krogi še ne poslužujejo v zadostni meri. — Zbornica je opretilo na vseh merodajnih mestih urgirala izvršitev že lani uzakonjenega železniškega investicijskega programa za Slovenijo, namreč predvsem pospešitev predel za zgradbo železniške zveze iz Murske Sobotice preko Ljutomeru v Ormož, dalje izvršitev zgradbe inšpektorata in železniških delavnic v Ljubljani. Dolga prizadevanja so imela toliko uspeha, da se je v preteklem polletju začelo z zgradbo poslopja za inšpektorat državnih železnic, ter da se je v avgustu konečno vršila trasirska komisija za zgradbo prekmurske železnice. Zbornica je bila v to svrhu tudi sklicala sestanek interesentov vseh gospodarskih krogov in Ljutomeru, da se doseže glede trase sporazum krajevnih interesentov.

Investicijski program.

Akcija za pričetek zgradbe delavnice državne železnice v Ljubljani je uspela v toliko, da je ministrstvo obračaja obvestilo zbornico, da je bil za tekoče leto 1922 potreben kredit za zgradbo delavnice v znesku 2 mil. 470.000 Din že nakazan, ostanek 790 tisoč Din pa bo dan v prihodnjem letu na razpolago direkciji v Zagrebu. Na zopetno zbornično urgenco je direkcija v Zagrebu sporočila 27. julija, da se izdelujejo tozadevni načrti in da se bo po izvršitvi načrtov takoj še letos pričelo z zgradbo. Dalje je zbornica opetovano dopisovala z zagrebško direkcijo in ministrstvo obračaja v zadevi izboljšanja gornjega ustroja železniške zveze Bubniarci in Karlovac, ki ne odgovarja intenzivnemu prometu, in je ministrstvo dalo na zbornično intervencijo z odlokom z dne 3. julija 1922, št. 20.147 direkciji v Zagrebu nalog, da naj se stavi v prihodnji proračun zagrebškega ravnateljstva v te svrhe potreben kredit.

Za obnovo prometa na prekmurski železnici iz Murske Sobotice v Hodoš je zbornica vodila več mesecev trajajočo korespondenco. Obnovitvi se je upiralo zagrebško ravnateljstvo, ki je bilo odpoklicalo osobe in odpeljalo inventar na liško železnico, kakor tudi vojno ministrstvo, ki ni

hotelo iz neznanih vzrokov kljub predlogu pristojne IV. armijske oblasti privoliti v rekonstrukcijo proge na obmejni črti med Hodošem in Hottormany-Davidhaza, da bi se dovažal za obrat potrebni premog v tranzitu preko madžarskih železnic. Po dolgem odporu se je vendarle konečno posrečila obnova prometa vsaj v omejenem obsegu in s tem ustreglo upravičenim željam prekmurskih gospodarskih krogov.

Nadalje je zbornica intervenirala pri oddelku ministrstva trgovine in industrije glede prenosa sedeža uprav lokalnih železnic iz Avstrije v Slovenijo in pospešitve delitve onih lokalnih železnic, katerih polovica omrežja se nahaja v Avstriji, druga polovica pa v naši državi. Po dolgotrajnih intervencijah pri raznih osrednjih uradih se je konečno posrečilo zbornici doseči v februarju 1922 obnove rednega tranzitnega prometa iz Maribora preko Špilja in Radgone v Ljutomer, katerega so bili avstrijski lokalni faktorji samovoljno in proti določbam mirovnih pogodb ter na železniški konferenci v Celovcu maja 1921 doseženega sporazuma po izpraznitvi ukinili 30. julija 1920 in je bil le 25 dni v juniju in juliju obnovljen.

Prometne omejitve.

Vsled prometnih omejitev, ki jih je izdalo ravnatelstvo državnih železnic v Zagrebu koncem meseca junija, je zbornica pričela takoj energično akcijo, ki pa je dosedaj rodila le delni uspeh, ker proga Zagreb—Sisek—Vinkovci v sedanjem stanju nikakor ni kos, obvladati ogromno narasli tovarni promet. Zbornica je že meseca februarja, potem opetovano julija in avgusta ter septembra opozarjala ministrstvo saobračaja na kritične posledice prometnih omejitev ter skušala, uvidevajoč, da železniška uprava sama ne more izvesti poprave železnic brez dovoljenja velikega sanacijskega kredita, zainteresirati naše narodne poslance, vse politične organizacije, kakor tudi ostale zbornice v kraljevini za velikopotezno rešitev tega perečega vprašanja, ker so se razmere od meseca do meseca v tovarnem prometu kljub reparacijskemu materialu vedno bolj slabšale. Zbornica je predlagala ravnateljstvu državnih železnic v Zagrebu, naj skliče po prometnem shodu Zveze industrijcev v Ljubljani konferenco gospodarskih krogov glede ureditve tovarnega prometa in določitve smeri za prometne omejitve, nakar do sedaj še ni prejela odgovora.

Tarifne zadeve.

Z ozirom na vedno bolj rastočo perečnost nerešenega tarifnega vprašanja se je zavzela zbornica pri opetovanih prilikah za obnove in sklicanje tarifnega odbora pri ministrstvu saobračaja, ker se poprejšnji odbor v svoji triletni funkcijski dobi ni bil niti konstituiral. Industrija v zborničnem okolišu, ki je uživala v Avstriji gotove tarifne ugodnosti, je prišla vsled neurejenosti tarifnega vprašanja v naši državi v zelo neugoden položaj. Tu je omeniti predvsem našo mlinarsko industrijo, ki se bori z veliko konkurenco podonavskih vlemilcov, ki izkoriščajo v polni meri za svoj promet rečno plovbo, medtem ko se morajo naša podjetja boriti z neprilikami zastoja železniškega tovarnega prometa. Linearno 50% povišanje tarif, ki je stópilo z 8. junijem t. l. v veljavo, je težko zadelo mnoge industrije, ki morajo prevažati svoje surovine male vrednosti na velike razdalje. Tu je potrebna nujna remedura in je zato sklicanje tarifnega odbora neodložljivo. Izdajajo se tarifne olajšave za prevoz krmil, medtem ko se za ljudsko prehrano in za oskrbo industrij niso dovolile še nobene olajšave. Zbornica je vložila protest, da se uvaja tako povišanje brez zaslišanja tarifnega odbora.

Zbornica je s pozornostjo sledila tudi razvoju zadeve jadranskih tarif, na katerih naše železniško omrežje ne participira, in ki delajo naši industriji in izvozni trgovini občutno škodo. Po naročilu ministrstva saobra-

čaja nabira sedaj zbornica gradivo za ureditev tarifnega vprašanja in je pričakovati po novem letu sklicanje tarifnega odbora.

(Dalje prih.)

Naše prometne razmere.

(Nadaljevanje.)

Posledice proračunskega gospodarstva.

Te kalamitete so se, kar se budžeta tiče, posebno v letošnjem letu, ko se je pričelo nesrečno gospodarstvo s proračunskimi dvajsetinami, vedno bolj in bolj stopnjevale. Krediti, ki so jih predvidevale dvajsetine in ki so bili kalkulirani na podlagi cen spomladi leta 1919, so bili povišani samo za premog in olje. Za vse druge materialne izdatke so ostali neizpremenjeni in je bila posledica, da se ni moglo nabaviti najnujnejšega materiala za popravilo strojev in vagonov ter za vzdrževanje obrata, kar je imelo zopet nadaljno posledico, vedno rastoče število defektnih voz ter samoumevno zastoj cirkulacije vagonov. Razmere so se poostrele tako daleč, da ni bilo niti kredita za nabavo vagonov, listov, za nabavo plomb za vagona in drugih malenkosti, za katere je bilo potrebnih le nekoliko sto kron.

Jasno je, da so predpisi zakona o državnem računovodstvu za sedanje nestalne razmere in nestalne cene materiala neuporabljivi in da je treba vsaj za gospodarstvo pri železnicah uajti drugo, času primernejšo obliko budžetiranja in gospodarjenja, ki odgovarja načelom trgovskega poslovanja in ne predstavlja okostnelega birokratskega sistema, ki je celo pri stabilnih cenah povzročal velike nepravilnosti. Kakor smo obveščeni pripravlja ministrstvo saobračaja revizijo zakona o državnem računovodstvu, vendar se je bati, da se bo stvar predolgo zavlekla.

Slaba kvaliteta premoga.

Nadaljni vzrok prometnih kalamitet je današnja kvaliteta premoga, ki stoji direktiji za obrat na razpolago. Ta premog je v prim. z mirodobnim premogom do 30% slabši ter obsega do eno tretjino neuporabnih primesti, kamna, in zemlje. Ker so stroji, ki stojijo v obratih do skrajnosti izrabljeni, povzročajo premog, ki ima že itak nizko kalorično vrednost, radi primesti vsak čas defekte ter vsled tega zakasnitve vlakov. Dokaz te trditve je, da je bilo lansko leto od vseh normalnih vlakov še 85% pravih, to je brez zamude, medtem ko jih je sedaj komaj 10%. Premog, ki ga dobiva direktija vsled svoje slabe kvalitete ni sposoben za deponiranje. Vsled nizke odmerjenega dnevnega kontingenta, ki je bil pred meseci le začasno nekoliko povišan, a tudi to v razmerju kakor je narasel promet, so zaloge kurilnic in postaj tako pičle, da jim vsak čas grozijo nepravilnosti. Direktija je predlagala ministrstvu, da naj se nabavi nekaka železna rezerva dobrega inozemskega premoga, h čemur pa dosedaj ni prišlo.

Pomanjkanje strojev.

Med nadaljnimi vzroki zastajanja tovarov in prenatrpanja postaj je omeniti pomanjkanje strojev sploh, posebno pa dobrih strojev za lokalne železnice. V območju zagrebske direktije pride na 50 vagonov ena lokomotiva, medtem, ko pride pri ostalih direktijah ena lokomotiva že na 30 vagonov. Posebno v subotički direktiji je razmerje števila strojev napram številu vagonov neprimerno ugodnejše kot v ostalih direktijah. Zagrebska direktija je zahtevala, da se ji od 480 lokomotiv, ki jih je dobila naša država na račun reparacij iz Nemčije odstopi 80—100 komadov. Ministrstvo saobračaja pa je ukazalo dirigirati vse nove stroje v Srbijo, ter je obljubilo dati zagrebski direktiji za tri nove stroje po eno uporabno in eno neuporabno lokomotivo na razpolago. Ševeda so bile tudi uporabne lokomotive vsled neprestane službe od izbruha vojne tako izrabljene, da

se o njih nikdar ne ve, ali bo taka lokomotiva, ki zapuša kurilnico dospela na cilj ali ne. Za reparaturo neuporabnih lokomotiv pa je bil potreben denar, ki ga proračun ni predvideval v zadostni količini. To je najboljše razvidno tudi iz letošnjega proračuna 1922/23, kjer je za materialne nabave delavnic železniške direktije v Subotici določenih 33 milijonov dinarjev, akoravno ima Subotica samo eno podružno železniško delavnico in mnogo manjše omrežje kakor pa zagrebska direktija, kateri je bilo za delavnice nakazanih samo 13.000.000 dinarjev za nabavo materiala, kljub temu, da ima veliko železniško delavnico v Zagrebu ter podružne delavnice v Brodu in Srbskih Moravicah. Umevno je, da je vsako večje delo onemogočeno, ako se nakazuje samo eno tretjino za material zahtevanih kreditov.

Reparacijske lokomotive.

Ker direktija Zagreb ni imela dobrih strojev za glavno progo in ker so bile zakasnitve vlakov vedno večje, je morala na lastno pest in odgovornost proti ukazu ministrstva zadržati nove lokomotive, ki so prihajale iz Nemčije, da je sploh vzdržala vsaj ta promet, ki ga danes že imamo. Lokomotive, ki smo jih prejeli iz Nemčije, so lokomotive za glavno progo. Omrežje zagrebske direktije pa tvori po večini vicinalne proge, za katere primanjkuje lahkih lokomotiv. Na opetovane prošnje in predstavitve zagrebske direktije je sedanji železniški minister konečno obljubil, da bo naročil na račun reparacij 20 lokomotiv za vicinalne proge. Brez teh lokomotiv je trajno zboljšanje prometa na obdravski železnici iz Osjeka v Križevce nemogoča. Ali so bile te lokomotive res naročene in kdaj bodo dospele, še do danes ni znano.

Osobje.

Za stroje je potreba tudi starega izurjenega osebja. Sedaj pa razpolaga direktija po pretežni večini le z mladim osebjem, ki je bilo na hitro nekoliko izučeno v strojni službi in ki ne more vršiti službe tako, kakor bi bilo v interesu prometa. Stari strojniki so po večini odpovedali službo, deloma vsled slabe plače, deloma vsled tega, ker se jim ni prekrbilo stanovanj itd. in odšli v privatno službo k novo-osnovanim industrijskim podjetjem, ki so jim nudila mnogo boljše pogoje. Iz istih vzrokov so zapustili državno-železniško službo tudi strojni inženirji, tako da ima zagrebska direktija na 10 kurilnic odnosno ekspozitur s 2000 km proge sedaj celotno 2 strojna inženirja. Posledica tega je popolno pomanjkanje strojne kontrole na progi. Prometno uradništvo je napram samolastnosti strojevodij popolnoma brez moči in strojevodja diktira danes ali naj se kak tovor prevzame ali ne.

Sistem premij v delavnicah.

Po skoro enoletnem zavlačevanju je ministrstvo saobračaja konečno odobrilo predlog zagrebske direktije, da se vpelje v delavnicah sistem premiranja, ki bo sedaj vpeljan tudi pri ostalih direktijah. Pri poprejšnjem medznem sistemu v delavnicah je bilo delo zelo padlo in se je lani popravilo za 16% lokomotiv in za 90% vagonov več kot pa v letošnjem letu pred upeljavo premij. Posledica premijskega sistema, ki je bil upeljan 25. septembra, se je takoj pokazala in je bilo v naslednjih mesecih izvršenih za 80% več popravil kakor v prejšnjih mesecih.

Premikalni kolodvori.

Med nadaljnje vzroke zastoja spada pomanjkanje premikalnih kolodvorov v območju zagrebske direktije za nove prometne smeri. Pred vojno se v Zagrebu kljub temu, da je bil absolutni promet zagrebske postaje mnogo večji kot danes, ni vršilo nikako ranžiranje, ker je bilo 86% vsega prometa tranzit in sicer v glavnem madžarsko-jadranski promet, za katerega se je tovor ranžiral že v Gyekenyešu, odnosno na Reki. Medtem ko smo dobili v Sloveniji med

vojno pod vojaškim režimom na srečo nekake surrogate za premikalne kolodvore na Težnem, v Zalogu in v Dravljah, je na Hrvaškem sedaj edina postaja, kjer se da izvršiti nekoliko premikanja Vinkovci, medtem ko se v Zagrebu še le sedaj gradi premikalni kolodvor. Načrt za ta kolodvor je bil izdelan že leta 1910, pa vsled raznih našprotstev med ministrstvom in zagrebsko občino ni prišlo k izvršitvi.

Tovorni vlaki prihajajo sedaj v Zagreb z mešanimi tovari ter lokalni tovor ni ločen od tranzitnega. Posledica je, da je manipulacija takega vlaka zelo otežkočena. Poleg tega moramo vpoštevati, da je stalo pred vojno leta 1913 na zagrebskem kolodvoru maksimalno 253 vagonov, medtem ko jih sedaj stoji minimalno 1.029. Ta moment prispeva z drugimi k temu, da je promet za Zagreb d. k. po južni železnici iz Slovenije že nad leto dni zaprt.

Naraščanje prometa.

Ako vzamemo samo razmere v Zagrebu v predvojni dobi in sedaj, vidimo, da je bilo v Zagrebu prejetih l. 1913 dnevno 99 vagonov blaga in naloženih 51 vagonov. Leta 1921 pa je narasel dotok na 259 vagonov dnevnega prejema, medtem ko znaša odprema le 98 vagonov. Iz tega je razvidno, koliko se je pojačila intenziteta prometa, medtem ko je gornji stroj in tehnična oprema postaj ostala popolnoma ista. Dasi je celotni promet, ki je znašal 1913 leta 977 vagonov dnevno, leta 1921 pa 843 vagonov, padel, ker manjka madžarsko-reški tranzitni promet, ki je znašal 86% celega predvojnega zagrebskega prometa, postaja Zagreb davno ne odgovarja več prometnim zahtevam. Iz te statistike pa je tudi razvidno, da je manevriranje, ki se vrši na zagrebskem kolodvoru danes povprečno za 100% večje kot je bilo poprej. Pri potniškem prometu se vidi ta razvoj še jasneje. Število potnikov na zagrebski postaji je znašalo 1918, leta 624.000 in je naraslo do leta 1921 na 2.036.000 ter znašalo že v prvih devetih mesecih letošnjega leta nad 2.300.000.

Kakšne so praktične posledice pomanjkljive cirkulacije voz, dokazujejo sledeče številke: dne 4. decembra je bila zahteva vagonov na progah zagrebske direktije brez Slovenije in Dalmacije 1007 G, 1023 K, 857 Jk voz. Na razpolago pa jih je bilo 208, odnosno 255 in 251 vagonov dnevno. Po veljavnem voznem redu pa se da prevesti dnevno le po 15—20 vagonov, ker ni strojev in personala. Pri tem pa še potrebe privatnikov sploh nismo vpoštevali.

Kako se je povečal promet na progi Sisak-Brod napram predvojni dobi, akoravno je tehnična oprema postaj in zgradba proge ostala ista, kažejo najboljše sledeče številke: leta 1913 je znašalo na tej progi število vlakov 6573, leta 1921/22 pa 10.002, torej za 65,7% več; število vlakovnih kilometrov je znašalo 854.161 leta 1913 in 1.184.998 leta 1921/22, torej za 72% več.

Ker nimamo Reke je postaja Bakar stalno zatrpna, dasiravno je madžarski promet reduciran na minimum t. j. samo en vlak dnevno.

Pričakovati je, da se bodo razmere nekoliko zboljšale, ko bo na pomlad, koncem februarja dograjen nov premikalni kolodvor v Zagrebu in ko bodo postaje Ivanjko, Garčin, Jasenovac in Milanovci za en tir razširjene. Ševeda to ne bo mnogo zaleglo, ako se istočasno tudi v ostalih ozirih razmere ne začnejo boljšati.

Materijalne dobave.

Nadaljni indirektni vzrok zastoja prometa je zavlačevanje odobritev materialnih dobav za potrebe direktije pri ministrstvu saobračaja. Tako je n. pr. pri pragi, da navedemo samo en konkretni primer, bilo nakazano zagrebski direktiji 1.000 komadov manj, kot jih nujno potrebuje, in tudi teh ni dobila po zimi, ko je dovolj kmetskih delavcev na razpolago, ker nimajo po zimi dela

na polju, marveč v juliju, ko ni bilo za one plače, ki jih nudi železnica mogoče dobiti delavstva. Posledica tega je bila, da je imela železnica prage, ni pa imela delavcev in v kolikor jih je sploh dobila, zopet ni imela potrebnega orodja. Podobnih primerov bi lahko navedli celo vrsto. Na inženjerskem kongresu meseca maja t. l. v Sarajevu je podal o tem poglavju bivši pomočnik železniške direkcije v Sarajevu in profesor tehnike J. Alačević s podrobnimi podatki uničujočo strokovno kritiko o poslovanju ministrstva, ne da bi bila zažela naša le najmanjši odmev v skupščini odnosno v ministrstvih.

Vsem znanim industrijskim, obrtnim in trgovskim tvrdkam v Sloveniji prične podpisano upravništvo danes razpošiljati »Obrtniški koledar« za l. 1923 s povzjetjem 13 dinarjev. Koledar, ki je priročna žepna knjižica, obsega 96 str. najpotrebnejših podatkov in zanimivega gradiva za industrije, obrtnike in trgovce. Posebno potrebni, oziroma poučni so zanje nekateri članki, kakor članek o davkih, nadalje o koncesijah, o vlogah pri sodiščih itd. Koledar prinaša tudi odločbo, s katero se gotovi predmetni oproščajo uvozne carine, ako jih uvažajo industrijska ali obrtna podjetja za potrebe oziroma vzdrževanje svojih podjetij. — Založništvo torej upravičeno pričakuje, da koledarja nihče ne bo vrnil, ker bi s tem tudi ovzročil založništvu škodo napoštnini.

»Obrtniški koledar«.

M. Savič:

Naša industrija in obrti.

(Dalje.)

Kartonažne izdelke izdelujejo omenjene tovarne v Beogradu, dalje tovarne v Zagrebu poleg manjših in večjih knjigoveških obrtnikov v celi državi. Imamo tudi manjša podjetja, kakor so g. Vape v Beogradu in Bonača v Ljubljani, ki delajo poleg navadnih škafeljev tudi fine lekarniške škafelje, kakor tudi fine škafelje za bombone, dišave in podobno. Te tovarne zaslužijo ravnotako tarifno zaščito, da bi se čim bolj razvile ter napredovale, ker so v stanju, da zaposlijo mnogo ženskih rok. Te tovarne bodo začele izdelovati tudi pisemski papir, ovitke, voščila in podobne izdelke papirne konfekcije, posebno tovarna g. Vape in Bonača. Dosedaj so se izdelovali ovitki večjih dimenzij in sicer g. Vapa v Beogradu in Petrovič v Sivilanju. Tudi ta industrija zasluži, kakor ostale poprej navedene stroke, da se jih kot vrsta industrije za zaposlenje ženskih moči zaščiti.

Tiskarska industrija v Srbiji je krila navadno potrebo države v svojih izdelkih. Samo pesmarice in narodne koledarje so tiskali v Zemunu, Novem Sadu in Pančevu in sicer okrog 50.000 komadov na leto. Med vojno je ta industrija mnogo trpela ter se je po prevratu s težavo obnovila in ustanavljala in to tembolj, ker so veliki založniki začeli tiskati vsa svoja naročila na Dunaju in ker je bila delavna sila zelo redka in draga ter je diktirala pogoje. Sedaj se je ta industrija obnovila, a trpi vsled nezaposlenosti in naročil v inozemstvu. Naši tiskarski industriji v Srbiji škoduje to, da ni na tehnični višini, ona nima n. pr. rotacijskih strojev, ima malo strojev za vlivanje črk itd.

Sedanja situacija naših tiskarskih industrij v Srbiji zahteva, da se uvede carina na knjige, pisane v našem jeziku, ki se tiskajo v inozemstvu. Ravnotako nam interes naših šol nalaga, da se ukine carina na tiskarski papir kakor tudi na tiskarsko barvo. S tem bomo dosegli, ker je število tiskaren zadostno, da bodo zaposlene in da se knjige ne bodo dražile. To je interes tudi ostale tiskarske industrije v celi državi, akoravno ona tehnično dobro stoji ter krije potrebe svojega okoliša.

Izdelava vsakovrstnih slik na papirju je industrija, ki je komaj pri-

čela, je skromna in je zastopana v mnogobrojnih umetniških zavodih v Zagrebu, Beogradu, Sarajevu, Novem Sadu in Ljubljani. Ona se ima šele razviti ter napredovati s podporo vseh državnih sredstev za podpiranje industrije, s šolo, šolanjem, carinsko politiko, zaposlenjem od strani države, občin in korporacij. V ta namen bi bilo treba pri eni državnih tiskarni osnovati šolo za vse grafične obrti, kakor tudi vzgojiti čim večje število posameznih gojencev, da se v teh strokah spopolnijo. Enako bi bilo treba izdajati primerne tehnične knjige v našem jeziku, v katerih bi bila opisana vsaka stroka predelovanja papirja.

Za vse druge stroke predelavanja papirja bi bilo treba šolati naraščaj v tu- in inozemstvu, da bi se ta koristna stroka industrije čim bolj in čim hitreje pri nas razvila kot last domačinov.

64. Izdelovanje lesovine in navadne lepenke pri nas.

Od jelovega in smrekovega lesa se izdeluje lesovina, kjer imamo dovolj takega lesa in po ceni vodne sile. Ta se pridobi v specialnih aparatih, v katere se stiskajo leseni panji preko okretnic, ki se z ogromno hitrostjo vrtijo. Tak lesni brus potrebuje za svoj pogon, kakor tudi za pogon postanskega stroja okrog 250 do 500 konjskih sil. Brušen les gre potem preko strojev za razplastitev, kakor tudi preko stroja za odvajanje vode.

Od lesovine se izdeluje navadni ometni papir, priprosta bela in rujava lepenka, časopisni papir, s 85% lesovine, konceptni papir in podobni izdelki.

Pri nas se nahaja 6 tovarov za navadno lepenko, kakor tudi dve tovarni papirja, ki izdelujejo tudi lesovino. Vse tovarne ležijo v Sloveniji.

1. Sladkogorska tovarna lepenke in lesovine, Slatka Gora, ki izdeluje letno okrog 280 vagonov rujava lepenke;

2. Tovarna Moline, Tržič, ki izdeluje okoli 150 vagonov bele lepenke;

3. Tovarna Prevalje pri Guštanju, ki izdeluje letno okoli 12 vagonov rujava lepenke in 24 vagonov lesovine;

4. Tovarna Vilhem Fürth, Ceršak, ki izdeluje letno okrog 180 vagonov rudečkastorjave lepenke.

5. Tovarna grofice Turn v Forski Vasi pri Prevaljah, ki izdeluje letno okrog 13,3 vagonov lesovine in 19,50 vagonov bele lepenke;

6. Južnoštajerska lesna industrija Mislinje, ki izdeluje letno okrog 40 vagonov lepenke;

7. Tovarna v Goričanih proizvaja okrog 27 vagonov lesovine;

8. Tovarna Medvode 140 vagonov lesovine.

Naša industrija potrebuje letno sledeče množine lesovine: Tovarna v Vevčah okrog 180 vagonov, tovarna v Zagrebu okrog 72 vagonov, torej okrog 252 vagonov, medtem ko se producira le okrog 200 vagonov in se mora ostanek uvažati iz Avstrije. Velik naš interes bi bil, da se produkcija razširi, ter da se osnujejo nove tovarne lesovine v naši državi, kakor v Bosni na Hrvaškem in v Srbiji, ki bi pokrile sedanjo, kakor tudi povečano domačo potrebo ter služile tudi za izvoz. To tembolj, ker instalacije teh tovarov niso drage in si jih premožni posamezniki lahko nabavijo. Narodno-gospodarska prednost izvoza lesovine je razvidna iz primera z izvozom lesa in obstoja v tem, da se iz smrekovine dobi od prostorninskega metra 200 do 250 kg to je ravnoisto težo, kakor stavbenega lesa, medtem ko je na kilogram lesovine dvakrat dražji kot kilogram lesa.

Lepenke se producira okrog 680 vagonov na leto in sicer se v tuzemstvu proda okrog 120 vagonov, tako, da se mora okrog 580 vagonov izvažati v Anglijo, Egipt, Italijo in Južno Ameriko. Poleg obstoječih tovarov se zida sedaj v okolici Ljubljane to-

varna za sivo lepenko, ki bo producirala letno okrog 100 vagonov. Računajoč, da stane vagon lepenke okrog 16.000 dinarjev, znaša to pri 580 vagonih 10.440.000 dinarjev. Interesantno je tudi omeniti, da ima Avstrija 67 takih tovarov za lepenko, kar predstavlja lepo izkoriščanje gozdov, ter donša Avstriji pri izvozu znaten zaslužek.

Švedske drž. hidro-električne naprave.

Odkar je James Wat leta 1768 iznašel parni stroj, je ta zavladal na vseh industrijskih in prometnih poljih in še danes uspešno kljubuje svojim neštevilnim konkurentom. Dejstvo pa, da parni stroj požre celih 85% energije, ki se porabi v obliki premoga, ter da se te 15% te energije, da praktično uporabiti za delo in dejstvo, da se velika energija vode v rekah po neprestanem padcu končno neizrabljena izgublja v morju, je dovela inženjeurje do tega, da so se vrnili k primitivnem človeku in njegovega najpopolnejšemu stroju k mlinškemu kolesu. Seveda to v prvotni obliki ni bilo uporabno za večje vodne sile vsled svoje primitivne lesene gradnje in teoretične nepopolnosti. Po mnogih poskusih in variacijah pa je kot ležeča turbina ali stoječe Peltonovo kolo dobilo današnjo praktično uporabno obliko. Pri tem se je pokazala še ta velika ugodnost, da se ta vedna energija, ki se javlja v obliki rečnega padca spremeniti s samo 5—15 procentno izgubo v električno energijo in ta zopet z le omenjeno izgubo zopet v mehanično delo, izgubljenih je torej le 10—30% prvotne energije, dočim pri parnem stroju 85%, a z električnim prenosom energije še več. Iz tega se že javno razvidi, da hidroelektrične naprave lahko oddajajo električni tok več kot trikrat ceneje od oparnih central, ako niti ne uračunamo vodne energije, ki je tu zastojni in dragega premoga, ki ga požro parni stroji.

V vseh državah je zato nastalo živahno gibanje za izrabo vodnih sil. Švedska je prva v Evropi začela z velikopoteznim pretvarjanjem belega premoga (tako imenujejo vodno energijo) v elektriko in v tem pogledu še danes prednjači poleg Svice, sev. Italije in Tirolske. Švedska ni agrarna država, kar nam priča že pogled na zemljevid. Zahodni del je gorat, vzhodni sicer nizek, a poln jezer, močvar in zalivov. Ker nima niti dovolj premoga za najpotrebnejšo industrijo je njeno narodno gospodarstvo bilo v začetku 20. stoletja sila otežkočeno. Kljub temu, da jo narava za te nedostatke odškodovala z razsežnimi gozdovi in prvovrstno železno rudo. Izrabljanje velikih vodnih sil pa je bil prvi korak k rešitvi gospodarskega vprašanja, kajti uvoz premoga je znatno padel in dan je bil pogoj za razvoj domače industrije.

(Konec prihodnjic.)

Narodno gospodarske zudave. Trgovina.

Italijanska trgovci za zboljšanje trgovinskih odnosov z našo državo. Tržaški trgovci in izvozniki, ki so zainteresirani na trgovini z Jugoslavijo, so priredili zborovanje, na katerem se je razpravljalo o težkem položaju, ki je nastal zadnje čase vsled odredb jugoslovanske vlade glede valute in vsled prepovedi iste vlade, da ne smejo banke pošiljati valute iz Jugoslavije v inozemstvo. Zborovalci so izvolili odbor, ki naj ukrene potrebne korake, da se po možnosti odstranijo ovire, ki zabranjujejo trgovski promet med obojema državama. Izvoljeni delegati se napotijo v Beograd, kjer bodo skušali doseči olajšave glede izvoza valut in drugih tozadevnih preostrih odredb.

Trgovinska pogodba med Češkoslovaško in Portugalsko se je podpisala dne 11. decembra v Lisaboni.

Italijansko-češkoslovaška konferenca v Trstu. Dne 15. t. m. so se sešli v Trstu italijanski in češkoslovaški delegati na gospodarsko konferenco. Gre

za olajšave in ugodnosti razne narave, ki bi jih mogla Italija dovoliti češkoslovaški trgovini z Vzhodom v tržaški luki. V prvi vrsti gre za češkoslovaški sladkor.

Industrija.

Nova šumska industrija se ustanovi v Bosni pod naslovom »Jadrina« z domačim kapitalom 5 milijonov kron. Soudeležnik Ignac Fischer da podjetju na razpolago svojo parno žago v Petrovem selu, ki je vredna pet milijonov kron.

Udruženje subotičkih mlinov. Lastniki mlinov v Subotici so osnovali v zaščito svojih interesov udruženje, ki ima med drugim na programu tudi boljše oskrbo konzumentov z moko.

Industrijska kriza na Češkoslovaškem. Največja tovarna čevljev v Češkoslovaški, tvrdka Bata v Zlimu na Moravskem, ki je izvažala zlasti v Jugoslavijo in na Dansko, mora svoj obrat znatno omejiti. Za prihodnjo soboto je odpovedano delo 500 delavcem. Ostali delavci bodo delali v omejenem obsegu.

Ameriško železo in jeklo. Produkcija surovega železa v novembru je znašala 2.845.000 ton, to je največja tekom zadnjih dveh let. V novembru je pričelo delati z nova 22 peči, tako da je število peči naraslo na 240. Naročila za železo v prvem četrtletju 1923. se cenijo na milijon ton.

Stinnes v Švici. Po vesteh švicarskih listov je Stinnes v Švici investiral že preko 20 milijonov zlatih mark.

Denarstvo.

Pravilnik o dovoljevanju kreditov in eskomptiranju menic. Upravni odbor Narodne banke je imel v kratkem sejo, na kateri se je sklenilo: 1. da se imajo krediti dovoljevati le protokoliranim tvrdkam in 2. da se za sezone krediti dovoljuje rok največ šestih mesecev; v gotovih izjemah sme odbor ta rok podaljšati. 3. Menice morajo podpisati tri osebe: izjema naj se dela le pri onih tvrdkah, ki so na doorem glasu in kjer zadostujeta dva podpisava. 4. Podružnicam Narodne banke se dovoljuje, da dajo kredite tudi brez odobrenja glavnega upravnega odbora, toda le največ 10 odstotkov vplačane vsote.

Carina.

Carine prost uvoz zdravil. Te dni je ekonomsko finančni komite odobril carine prosti uvoz onih zdravil, ki se ne morejo v naši državi proizvajati.

Premeščenje glavne carinarnice iz Maribora v Št. Ilj. Pred kratkim je došla v Maribor komisija z nalogo, da uredi vse potrebno za premeščenje glavne carinarnice v Št. Ilj. Komisija si je ogledala na licu mesta Št. Ilj.

Carinski nadavek v Nemčiji znaša od 20. do 26. t. m. 189.900%.

Promet.

Avtomatični telefoni. Ministrstvo pošte in brzojava nabavi pričetkom prihodnjega leta nekoliko stotin avtomatskih telefonov, katere postavijo po ulicah in železniških postajah v vseh večjih mestih naše države.

Zveze Tržaškega Lloydja s črnomorskimi ruskimi lukami. V sporazumu z italijansko vlado je Tržaški Lloyd sklenil, da obnovi zveze z ruskimi lukami Batum, Odesa, Novorosijsk in Sebastopol.

Kriza brodarstva v Italiji. V pristaniščih Italije tiči danes okoli 150 brodov s 760.000 tonami brez posla. Od teh jih je v Genovi 48, v Neaplju 33, v Benetkah 17 in v Trstu 7.

Direkten prevoz blaga z mednarodnimi tovarnimi listi. Povodom dogovorov med zastopniki nasledstvenih držav in Nemčije, ki so se vršili v Dresdenu, je došlo do definitivnih sklepov, da se more od 1. februarja 1923 dalje pošiljati blago z mednarodnimi tovarnimi listi. Take pošiljke bodo imele prosto pot skozi vse pogodbene države.

Razno.

Amerika zviša kredite inozemskim državam. Na konferenci guvernerjev posameznih držav je priporočil guverner države Nebraska, naj Zedinjene države zvišajo kredite onim inozem-

Družba 'Ilirija' Ljubljana

Kralja Petra trg 8. Telefon šte. 220. Nakup gozdov. Prodaja vsakovrstnega lesa.

BERSON

**Gumijevi napetniki
in podplati**

Vam ohranijo obuvalo
trpežno
in
lepo.



Dobe se v vsaki boljši trgovini z usnjem ter na debelo pri

Berson-Kaučuk d. d. Zagreb, Wilsonov trg 7.

skim deželam, ki imajo življenja zmogljive vlade. Predno pa se ti krediti zvišajo, ej treba po njegovem mnenju od teh držav zahtevati, naj znižajo svojo oboroženo silo na oni stalež, ki odgovarja mirovnemu stanju.

Letošnji pridelek tobaka. Kakor poročajo iz Beograda, znaša celokupni letošnji pridelek tobaka v Jugoslaviji samo približno 8 milijonov kilogramov. Ker pa je treba za konzum vsaj 12 milijonov kg, je samostojni odbor monopolske komisije sklenil, da nakupi za porabo v naši kraljevini 4 milijone kilogramov tobaka na Holandskem.

Knjige na račun reparacij. Italijanska in nemška vlada sta se sporazumeli, da izroči Nemčija na račun reparacij raznovrstne knjige za državne knjižnice. Italija dobi za 4 milijone zlatih mark knjig, ki so izšle pred vojsko in med njo.

Nov davčni zakon v Nemčiji. Državni zbor je sprejel po kompromisnem predlogu meščanskih strank novi davčni zakon, ki skuša prilagoditi davčne postavke padcu denarne vrednosti.

Tihotapljenje dinarja. V finančno ministrstvo prihajajo mnoge vesti o tihotapljenju dinarja, zlasti v Avstrijo in Madžarsko. Da bi se tihotapljenje preprečilo, je finančno ministrstvo odredilo svojim obmejnim organom, da strogo preiščejo vsakega potnika.

Generalni tajnik za Avstrijo. Za generalnega tajnika za Avstrijo je imenovan bivši rotterdamski župan dr. Zimmermann, ki je izjavil, da to mesto sprejme. Pričakujejo, da bo dr. Zimmermann že prihodnje dni prišel na Dunaj.

Češkoslovaško - jugoslovansko narodno - gospodarsko združenje v Pragi. To združenje, kot nadaljevanje jugoslovanske ankete, katera se je vršila ob priliki spomladanskega velesejma v Pragi in katerega cilj je vsestransko pripomoči izboljšanju gospodarskih razmer med Kralj. SHS in Češkoslovaško

Republiko, se sestoji iz delegatov sledečih korporacij: Osrednja enota gospodarskih društev, Praha, II. Hybernská ul. Savez čsl. bank, Praha V. Mikulašská tř. 9. Trgovska in obrtniška zbornica v Pragi. Masarykova Akademija Dela, Praha I. Starom. nám. Izvozna družba v ČSR. Praha, Narodní třída. Pražki velesejm, Praha, I. Starom. radnice. Čsl. - jugosl. liga, Praha II. Mikulašská ul. Osrednji savez čsl. industrijalcev, Praha I. Masarykovo nabř. 4. kakor tudi raznih drugih osebnosti, kooptiranih izvrševalnim odborom. Uduženje bode delovalo v pisarnah Praškega velesnjema na Staroměstské radnici, dalje v odbornih sekcijah, katerih je dosedaj ustanovljeno 6 in sicer: Sekcije: bančna in finančna, industrijska, trgovinskih zbornic, zemljedelska, splošno narodnogospodarska, legislativna. Pisarne teh sekcij se bodo nahajale pri oni korporaciji, ki je član združenja in ki se za delovanje dotične sekcije najbolj zanimala. V centralni pisarni se bode uradovalo vsako sredo in soboto od 4—7 ure popoldan. Vsi uradi omenjenega združenja so pripravljeni vsem interesentom, ki se zanimajo za jugoslovanske tazine, dajati potrebne informacije in v slučaju potrebe podpirati želje interesentov o uresničevanju njihovih interesov v Jugoslaviji.

Josip Petelinc

Ljubljana, Sv. Petra nasip 7

se priporoča na veliko, galanterija, kravate, srajce, palice, potrebščine za šivilje, krojače, čevljarje in sedlarje, toaletno in brivsko milo, gumbi, sukanec, svilna za vezenje čipk, vezenine.

Raznovrstne šolske zvezke

za srednje, obrtne in osnovne šole, kompendije, dnevnike in beležnice, raznovrsten papir in vse šolske in pisar. potrebščine dobavljajo najceneje

TISKARNA "SAVA", KRANJ.

POZOR! Za trgovce posebno ugodne cene!

Davki! Vloge! Davki!

Pravni nasveti, pismene vloge, pritožbe, prizivi, prošnje itd.

Dr. Robert Kermauner, finančno-juridično zastopstvo.

Ljubljana, Knafjeva ulica št. 4. Prilijče desno!

Kmetska posojilnica ljubljanske okolice v Ljubljani

naznanja svojim odjemalcem, da bo obrestovala s 1. jan. 1923

vloge po 5%

Činovniška banka v Beogradu potrebuje za novo zavarovalno družbo

Direktorja-organizatorja in 2 star. uradnika

Kandidati naj vpošljejo svoje oferte najpozneje do 31. decembra t. l. navedeni banki, Kralja Milana br. 64

Trgovska hiša

v zelo prometnem kraju, stara, dobro upeljana trgovina na deželi ob južni železnici pri Mariboru, krasni lokali, obširna skladišča, hlevi itd. se takoj proda. Cenjene ponudbe pod »Brezkonkurenčna trgovina« na upravništvo »Trgovskega lista.«

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.

Prvovrstna suha

ajdova kaša

(Heidenbrein) se vedno dobi pri
A. Radi, Maribor.

Jugoslovanska švicarska industrija crijeva k.d.

(prije Josip Pavešić.)

Zagreb, na Kanala 48.

Veliko skladište govedjih suhih i soljenih tankih crijeva (Bandel-darm), debelih soljenih (Bajdarm) strogo sortirano. Ovčjih i svinjskih crijeva (Saitling), kao i za kobasice (Kesselroß) prodaje na veliko i malo. — Traže se zastupnici u provinciji.

Zahtevajte

„MEDICINAL KONJAK“

z znamko

„Alko - modri križec“

In najfinejše krem likerje!

„ALKO“, Ljubljana-Kolizej

Delniška glavica:

K 60.000.000.—

Podružnice:

Novo mesto, Rakek, Slovenjgradec.

Trgovska banka d. d. Ljubljana preje Slovenska eskomptna banka

LJUBLJANA, Šelenburgova ulica šte. 1.

Izvršuje vse bančne posle najtočneje in najkulantneje.

Rezervni zakladi:

K 6.500.000.—

Telefoni šte. 146, 458.

Brzjavke: Trgovska