

ČASOPIS ZA TRGOVINO, INDUSTRIJO IN OBST.

LETO IV.

LJUBLJANA, dne 24 decembra 1921.

ŠTEV. 140.

Gospodarski odnošaji med nami in Italijo.

Pretekli teden se je pri seji italijanskih delegatov za trgovske pregovore za Jugoslavijo razpravljalo o programu, po kojem bi se moral ravnati grof Manzoni, italijanski poslanik v Beogradu, da se trgovinski pregovori čim prej obnovijo. Člane delegacije za dogovore se je obvestilo, naj bi bili pripravljeni za odpotovanje v Beograd. Ko se dobi od tam poročilo, da so jugoslovanski zastopniki tudi pripravljeni, se bo takoj odpotovalo.

Gospodarska politika 1921.

(Konec.)

Glede izvršitve mednarodnih in
mirovnih pogodb smo le deloma na-
predovali. Nemčija je začela dobav-

Najbolj produktivno je bilo naše ministrstvo za socialno politiko. To je forsiralo cel niz zakonov, ki so za naše agrarne razmere gotovo malo prenačlenjeni. Konceptija protidruginjske uredbe ni bila dovolj premišljena in je prinesla našemu konzumentu morda več škode kot koristi. Pri

Zakup prodaje soli na debelo.

(Konec.)

Zakupnik mora 1. februarja 1922 otvoriti vse velikoprodaje, kakor je bilo to rečeno v prvem delu pogojev, v protivnem slučaju bo Uprava državnih monopolov sama odprla dotično prodajo na račun zakupnika, ki bo razun tega začasno kaznovan na 1000 do 3000 dinarjev in ako ne bi zakupnik 15 dni po opominu odprl prodaje, izgubi dogovor svojo moč, a kavgija zapade v korist Uprave državnih monopolov. — V slučaju, da ne bi imel zakupnik zadostno soli v skladišču, bo kaznovan na 1000 do 2000 dinarjev. Ako se ne bi ravnal po tozadevnem opominu, bo Uprava sama prevzela neposredno preskrbo rajona s soljo na njegov račun. Kazni in stroški se odračunajo od kavgije. Ako bi se tak slučaj ponovil trikrat, se dogovor

razveljavi in kaveija zapade. Zakupnik, ki bi prodajal sol izven rajona veleprodaje, se bo kaznoval radi tihotapstva po čl. 142 zakona o monopolu tobaka. Vsako nepravilnost s strani Uprave mora zakupnik javiti v teku 15 dni, po preteku tega roka nima več pravice, da bi radi tega zahteval odškodnino.

Zakupnik vodi knjige po predpisih trgovskega zakona. V vsaki veleprodaji se mora voditi še posebno knjigo, ki vsebuje matico in duplikat računov. Matica ostane v knjigi, a duplikat se izda kupcu soli. Uprava državnih monopolov odnosno Oblastna monopolska uprava v Ljubljani ima pravico, da sme potom svojih organov vedno pregledati skladišča in zakupnikove knjige. Ako ne bi hotel zakupnik ali njegov namestnik prisostvovati pregledu, se izvrši isti pri navzočnosti dveh prič, ki podpisata tozadevni pregledni zapisnik. Sol se dobiva v plombiranih vrečah, za koje mora zakupnik plačati določeno ceno, po kateri jih potem tudi razprodaja kupcem. Zakupnik prodaja sol vsakemu brez razlike v najmanjši količini ene vreče. Brez odobrenja Uprave ne sme zakupnik prenesti pogodbo o zakupu na koga drugega.

Za slučaj, da bi po zakup. smrti njegovi polnoletni dediči podali izjavo, da ne bodo držali veleprodaje soli do konca dogovornega roka, ali za slučaj, da pade zakupnik v konkurz ali pod skrbništvo, izgubi dogovor svojo moč in se postopa tako, kakor po preteku roka, za koji se je sklenilo dogovor. Ko stopi pogodba iz veljave, se popiše količine soli in odvzame vse, kar se še najde v zakupnikovih veleprodajah, vračunavši to po neto vrednosti in proti odplačilu za stroške prevoza iz državnih do zakupčevih skladišč. To doplačilo se pa daje kupcu le tedaj, ako bi bile najdene količine v popolnoma zdravem stanju, sicer se mu pa prizna odškodnina v količini cene za industrijsko sol. Zakupnik plača davek od čistega dobička. Zakupnikovo dopisovanje z Upravo državnih monopolov ali z Oblastno monopolsko upravo v Ljubljani, ki se tiče prodaje soli na debelo, je prosto pristojbine. Oni, koji dobi pravico zakupa, je dolžan skleniti pogodbo z Upravo državnih monopolov pet dni potem, ko ga je obvestila Uprava o tem, da je g. minister finance odobril licitacijo. Ako tega ne napravi, zapade koncesija na korist Uprave. Zakupnik je zavezan od momenta, ko podpiše pogodbo, Uprava pa, ko odobri g. minister licitacijo. Za potrdilo dogovora plača zakupnik $\frac{1}{2}$ % provizije od količine soli, označene v predmetnih pogojih.

Kakor smo v prvi polovici pogovora dokazali skrajno birokratičen značaj sestave predmetnih pogojev, tako najdemo argumente za to trditev tudi v danes priobčeni drugi polovici.

Monopolska skladišča se nahajajo v Kreki oziroma v Pagu ali Sušaku in eventuelno celo v Trstu. Ne določa se, katero skladišče bo dobavljalo sol Ljubljani ali Celju. Enkrat bo mogoče skladišče v Kreki, drugo pot pa ono v Pagu. Kako naj tedaj oferent kalkulira vsoto za ponudbo? Vsaj se ne more zahtevati, da bi kdo navedel v offeriti točne svote, če niti ne more ugotoviti, koliko stroškov bi imel pri prevozu. Kakor je razvidno iz pogojev, misli napraviti država novo skladišče na Sušaku in predvideva se celo slučaj, da se napravi skladišče v Trstu. Da, ali bo potem zakupnik primoran nositi riziko že iz Trsta? Po sedanjih pogojih bi bil pač v to primoran, toda to bo težko izvedljivo in država bi morala dostaviti sol vsaj do naše obmejne železniške postaje. Opustitev točnejših določil v tem oziru kaže jasno o površnosti in neprikladnosti predmetnih pogojev.

Upeljava novega modusa razprodaje soli na debelo ima edino to dobro stran, da se s tem prepušča razprodajo soli na debelo svobodni

konkurenci. To bo za sedaj poizkus, kojega se napravi le v naši pokrajini in ki bo potem pri povoljnih rezultatih uveden v vsej državi. Zeleti bi bilo zato, da se oglasi iz naših trgovskih krogov čim večje število ponudnikov. Kar se pa tiče vsote za transportne stroške, ki je pri kalkulaciji neobhodno potrebna, svetujemo, da se napravi oferta neglede na prevozne stroške in naj se predlaga, da se ti stroški, ki naj se potem pri oddaji soli iz monopolskih skladišč vsakokrat posebej vračunajo. To bo tudi sicer potrebno iz razlogov, ki smo jih že navedli, to je, da se bo oddajala sol iz različnih skladišč, ki povzročajo naravno različne prevozne stroške.

Katastrofalno gospodarstvo naše železniške uprave.

Stanje železniškega voznega parka za blagovni promet je radi brezglavega gospodarstva v državni železniški upravi vedno bolj in bolj brezupno. Po uradnih podatkih imamo na državnih železnicah v naši državi nad 10.000 defektnih in razbitih tovornih voz, ki so za vsak transport neuporabni in za naše narodno gospodarstvo mrtev kapital. Ne samo, da imamo direktne škode, da se ves v teh vagonih investiran kapital ne obrestuje, ki bi predstavljal, ako računamo po današnjih povprečnih nabavnih cenah 100.000 kron za en blagovni voz, ogromno svoto 1 milijarde kron, trpi naše gospodarstvo ogromno škodo s tem, da nima od tega velikanskega defektnega voznega parka prav nobenih dohodkov. Po izjavah strokovnjakov lahko računamo, da nese pri malo urejeni upravi in ekonomični izrabi en blagovni voz dnevno povprečno najmanj 500 kron dohodkov, kar bi znašalo letno 180.000 kron in je torej voz v dobrem pol letu plačan.

Državne železnice so danes komaj v stanju kriti 7 do 10% celokupne potrebe na blagovnih vagonih za izvoz. Podrobna situacija glede kritja zahtevanih vagonov za prevoz blaga je bila v Sloveniji po uradnih zaznamih tekem letošnjega leta sledeča:

Meseca jan. 104% zaprtih, 68% odprtih; februarja 58% zaprtih, 44% odprtih; marca 39% zaprtih, 38% odprtih; aprila 36% zaprtih, 24% odprtih; maja 71% zaprtih, 19% odprtih; junija 104% zaprtih, 24% odprtih; julija 60% zaprtih, 29% odprtih; avgusta 41% zaprtih, 38% odprtih; septembra 23% zaprtih, 27% odprtih; oktobra 36% zaprtih, 14% odprtih.

Situacija glede zaprtih vagonov je bila ugodna le v januarju in v juniju, tik pred žetvo. Pri odprtih vozovih, ki igrajo glavno vlogo pri izvozu lesa, se je od maja položaj nekoliko izboljšal, a le do avgusta, sedaj pa kaže rapidno padajočo tendenco. V oktobru je padla na eno sedmino, torej od 100 vagonov blaga pride jih samo 14 na vrsto za prevoz. Kam vodi tako gospodarstvo?

Te številke so za naše gospodarstvo katastrofalne in je v njih videti ves vzrok nemogućnosti napredovanja našega izvoza in poboljšanja naše valute. Sedaj je napovedanega tovara, samo kar ga že leži na naših železniških postajah v Sloveniji 30.000 vagonov, na Hrvaškem in v Slavoniji za izvoz preko Slovenije v Italijo, Švico, Holandsko, Nemčijo in Francijo 61.000 vagonov, od tega 45 tisoč 700 odprtih in 17 tisoč 300 zaprtih vagonih. Ves ta napovedan tovor leži in propada po zaslugi naše pametne prometne politike na raznih železniških postajah, njegova vrednost propada od meseca do meseca in upanje na rešitev vagonске krize pada tudi vsak dan bolj in bolj. Število defektnih voz raste z vsakim dnem in bo, kakor je iz zgoraj navedenega statističnega razvoja razvidno, kmalu ohromel cel naš železniški promet. Človeku se zdi skoraj nemogoče, da bi se moglo v eni državi na evropskem kontinentu na tak

skrajno malomaren način gospodariti in biti tako brez programa glede tega najbistvenjšega vprasanja našega gospodarstva. Ako se ozremo po drugin državam vimo, da si je na primer Čenoslovaška republika nabavila v dobi od prevrata že 23.000 popolnoma novih železniških voz. Nemčija, ki je morala oddati antanti kot vojno odškodnino 140.000 vagonov, ima danes večji voznik park, kot ga je imela pred vojno. Tudi Italija, o kateri se v naših časopisih zelo rado in pogosto piše, kako dezorganiziran je nje železniški promet, je vendarle v stanju, da nam posojuje za lesne in živinske transporte svoj voznik park.

Izazen zgoraj navedenega ogromnega kontingenta defektnih voz je še ena cela vrsta voz na drug način imobiliziranih in odtegnjenih gospodarsk. prometu. Tako je n. pr. 600 odprtih voz zaposlenih stalno s prevazanjem premoga iz rudnikov Trboveljske premogokopne družbe na Hrvaško, v Slavonijo in v Srbijo. — Pred Beogradom stoji stalno naloženih okrog 2.000 vagonov na progi med Indijo in Beogradom, za katere pravi prometno ministrstvo, da jih nima kam razložiti. Okrog 2.000 nadaljnjih vagonov zadržujejo vedno carinarne. Na ta način se število vseh prometu odtegnjenih vagonov zviša na 15.000 komadov. V Zagrebu samem je ob državni železnici okrog 300 vagonov raztirnjenih, ki vedno bolj propadajo in se pogrezajo v zemljo. V teh vagonih stanujejo železničarji; ako računamo, da bo stal vsak vagon za nadomestilo teh neuporabljenih vagonov 100.000 kron ter da se z njim lahko letno zasluži bruto dohodkov 180.000 kron vidimo, da izgubljamo samo pri tem parku letno 75 milijonov kron, ali v treh letih nad 200 milijonov kron. Mislimo, da bi se bilo za ta denar pač dalo postaviti permanentne stavbe za 300 železniških družin in železnica bi bila imela svoj voznik park, država pa zgrajene stavbene objekte in železničarske rodbine ne bi propadale kakor propadajo zdravstveno, gmočno in moralno pri bivanju v vagonih.

Za hitrejše poslovanje naših carinarne, ki zadržujejo posamezne pošiljke po nepotrebnem od 3 do 8 dni, se borimo že dve leti brez bistvenega uspeha in zboljšanja situacije. Vsled poslovanja naših carinarne lahko računamo dnevno izgubo na dohodkih vsled zadržanih vagonov najmanj 1 milijon kron.

Delo naših železniških delavnic se sploh ne pozna, ker vlada v njih upravi na eni strani skrajni birokratizem, na drugi strani pa med delavstvom delomrznost in anarhija, s katero se sabotira in onemogočuje vsaka izdatnejša akcija za popravilo večjega kontingenta voz.

Zato nam je skrajno nepojmljivo, da se od novega investicijskega posojila le najbolj neznatni procent votira za popravilo voznega parka in se to namerava izvesti zopet v lastni režiji. Ako bi naša država nabavila 10.000 novih železniških voz, kar bi stalo sedaj 1 milijardo dinarjev ali polovico že najetega notranjega investicijskega posojila, bi lahko z njimi pri količaj normalni komercijalni eksploataciji bruto zaslužila v enem letu 1¼ milijarde, ostal pa bi ji popoln voznik park. Kakšen ugoden upliv bi to imelo na našo valuto, nam ni treba posebej opisovati. Na tak način bi dobili drugačen ugled pri antanti in v ostalem inozemstvu, ki sedaj natančno in v podrobnostih vidi pomanjkanje organizatornega zmisla v gospodarstvu in upravi in skrajnen strankarski egoizem in šovinizem, ki nadvladuje v javnem življenju.

Pa tudi v notranjosti države bi se nam marsikaj drugače obrnilo. — Mnogo nezadovoljstva bi izginilo iz širokih krogov in mnogo ljudij bi opustilo svoje opozicijske nazore in začelo drugače misliti, ko bi videlo, da se resno dela, ko bi videlo dejstva in ne samih obljub in neizvršenih projektov. Naš stan bi lahko napisal cele leksikone križevih potov trgovca pri sedanjih železniških raz-

merah. Koliko nepotrebnih potov, koliko potrate časa, izgube energije, moledovanja in pisarjenja z uradi, čakanja z blagom, izgube na prometu, koliko brezmočne jeze, nerecelnih stroškov, podrtih kupcij in vse radi birokratizma državne železniške uprave.

Toda nismo še pri kraju s tem žalostnim poglavjem našega gospodarstva. Imamo še en nadaljni dokaz o zapravljanju našega premoženja. To so pristojbine za inozemske vagon, ki krožijo po naši državi. — Kakor znano, je po mednarodni konvenciji glede medsebojne uporabe železniških voz določena časovna najemnina za vsak inozemski voz za prve tri dni dnevno po 2.50 franka, za 4 do 7 dan po 3 franke dnevno, za 8 do 10 dan po 4 franke, za 11 do 15 dan po 5 in za vsak nadaljni dan po 6 švicarskih frankov dnevno in za vsako proti predpisano uporabo vagonov 40 frankov.

Po uradnih evidencah imamo povprečno 8.000 inozemskih voz v naši državi. Ako vzamemo, da se plača zanje po 4 franke dnevno, dobimo pri sedanjem kurzu naše valute ogromno svoto 1.600.000 dnevne najemnine za inozemske vagon. Ta ogromni tribut plačujemo inozemskim železniškim upravam, namesto, da si nabavimo za vsako ceno lastne vagon.

H koncu še nekaj. Kakor smo že parkrat poudarjali tudi pri južni železnici v regime provisoire ni bilo rešeno vprašanje investicij. Radi tega je vsako večje delo in izvršitev programa pri nas nemogoča. Zato je nujno potrebno, da se merodajni zastopniki naših krogov pri ministrstvu in v upravnem svetu zavzamejo za rešitev tega prečega vprašanja, da bi bilo delavnicam mogoče pričeti z delom v večjem obsegu.

Kakor doznavamo, so sedaj pogajanja v teku, da bi dobile naše železniške uprave večje kontingente, baje okrog 2000 vagonov v najem. Državna železnica je po naših informacijah kupila dosedaj v Avstriji 80 vagonov in jih vzela 200 v najem. — Vse to je napram ogromni potrebi prav smešno malenkostno. Zadnje dni je radi ukazov, da se morajo odprti vagoni dostavljati premogovnikom, izvoz lesa skoraj popolnoma ustavljen.

Predpogoj zboljšanja prometa pa je, da carinarji in nevešči železniški uradniki ne sabotirajo dela. Videli smo, ko je bil izvoz živine po leti dovoljen, da so cariniki cele noči carinili in tisočaki dijet so jim kar padali v žep. Sedaj pri lesu se jim nikamor ne mudi ker njih konjunktura ni tako ugodna. V Zagrebu je bil po leti promet precej v redu, sedaj pa je en sam uradnik povzročil, da stoji tam 600 do 700 vagonov, nadaljne transporte se mora deponirati po Teznem in drugod in plačevati ogromne najemnine za vagon. In ni je moči, ki bi napravila red, kjer zaradi ene osebe trpi celo mesto.

Smatramo, da bi bilo zelo umešno, da bi se vse naše gospodarske korporacije zavzele za pozitivno rešitev vagonске krize in predlagale vladi revizijo investicijskega programa v zmislu naših gornjih izjav.

Pred železniškim shodom.

III. Vprašanje podaljšanja lokalke Grobelno-Rogaška Slatina do Krapine in Golubovca.

Ko se je gradila železniška zveza Grobelno-Rogatec, se je podaljšanje do deželne meje izgradilo z namenom in zagotovilom hvaških interesov, da se bo zveza podaljšala do Krapine. Z različnimi političnimi mahinacijami madžarske politike se je onemogočilo zgraditev te dobrih 13 in pol km dolge zveze iz gornje sotlske v krapinsko dolino, ker je bil glavni interes Madžarov in Avstrijcev, da tudi s prometno politiko vzdržujejo separatizem jugoslovanskih narodov in preprečijo vsak naravni in gospodarski stik in zbliza-

nje, ki bi lahko postalo njih političnim intencijam novarino.

Z osvoboditvijo je padla nena- ravna politična meja med Soto in Krapino in zato je postala ena izmed prvih nalog nove države, da zgradi vezniški del manjkajoče železnice. S tem vzpostavi direktno zvezo med savinjsko in celjsko dolino ter krapinsko-važejsko-zagrebsko o- konico. Ta dograditev spoja je po- trebna iz krajevnih, gospodarskih in tudi splošnih prometopolitičnih in zlasti tudi iz strateških ozirov.

V krajevnem pogledu bi ta zve- za za krapinsko lokalno prinesla predvsem novo življenje našemu hi- rajočemu državnemu zdravilišču Ro- gaški Slatini. Naraven dotok letovi- čarjev v Slatino je iz Zagreba, vendar si pri sedanjih zvezah vsako skoraj premisli potovati tja, ko mora enkrat ali dvakrat prestopati in vedno ča- kati zvez. Krapinska zveza bi poži- vila tujski promet in dvignila renta- biliteto zdravilišča, ki je danes pa- sivno in ne more svojih modernih naprav in udobnosti v polni meri u- veljaviti. Posebnega pomena bi bila zveza za izvoz mineralne vode na Hrvaško in v Slavonijo. Sedanji ovi- nek preko Zidanega mosta-Zagreb znaša 150 tarifnih kilometrov in sta- ne za vagon vode tovornina 570 din. Pri zvezi preko Krapine v Zagreb bi stal isti vagon le 360 din., ker bi znašala razdalja le 90 tarifnih kilo- metrov. Tudi ostale industrije bi da- jale tej železniški zvezi velik lokalni tovor. Tu je omeniti predvsem ve- liko steklarstvo v Straži pri Rogateu, ki nad polovico svojih proizvodov prodaja na Hrvaško in dalje na vzhod. Ta odstotek bi se pri kratki direktni zvezi na Zagreb gotovo po- višal. Razen tega imamo ob koncu se- danje lokalne velike ležišča materi- jala, iz katerega se izdelujejo brusni kamni, ki se v velikih množinah iz- važajo na vse strani. Sledi se tam v okolici premog. Proti Zagrebu bi na- ravno po zgradbi zveze gravitiral iz- voz lesa, stavbenega materiala, ži- vine, sadja, posebno pa jaje, katera trgovina je ob rogaški lokalci najbolj razvita. Toliko v glavnem glede lo- kalnega tovara.

V splošnem prometopolitičnem oziru bi dobili s to progo tretjo zve- zo od glavne dvotirne proge južne železnice Maribor-Zidanimost na Hr- vaško. S to kratko zvezo se razbre- meni enotirna proga Zidanimost-Za- greb in doseže iz savinjske doline di- rektna zveza na vzhod in v Zagreb. Zidanemu mostu bi ostal promet med Ljubljano in Zagrebom, razen tega še del severnega prometa, del pa bi se dirigiral pri primerni tarifni po- litiki preko Rogateca in Krapine. Ogro- mní pomen te povprečne zveze v strateškem oziru je bil povdarjen v izjavi zastopnika glavnega general- nega štaba g. pplk. Milosavljeviča na veliki železniški konferenci od 1. do 10. maja 1920 v Beogradu. Tedaj je že vojna uprava zahtevala, da se ta zveza stavi v najnujnejše potrebne železnične zgradbe in investicije.

Zato nas je tembolj začudilo, ko je izšel investicijski program želez- niških stavb iz našega notranjega posojila, v katerem popolnoma po- grešamo to kratko zvezo. Nepojmlji- vo je nam, kako se je moglo to zgo- diti in kakšne latentne moči so tu zo- pet intrigirale, da se je ni sprejelo v program.

Najbolj interesantno pa je, da je bila vrhu tega še predkoncesionarju pred nekoliko tedni odvzeta konce- sija, ne da bi se bil navedel razlog, kaj se s tem korakom namerava.

Povdariti moramo, da se hrvaški gospodarski krogi že desetletja bori- jo za uresničenje te zveze. Projekt je že nad 40 let star in o vseh akci- jah in spomenicah, ki so bile storje- ne v prilog tega vprašanja, bi se da- lo napisati celo knjigo.

Neverjetno se nam zdi, da se no- če videti pomena te kratke zveze, ki tudi ni zvezana z večjimi stavbenimi terenskimi težavami, medtem, ko se na drugi strani razpravlja s polno resnostjo o direktno fantastičnih pro- jektih. Želeli bi zato, da se merodaj- ni krogi zavzamejo za to vprašanje,

da se še naknadno sprejme v inve- sticijski program.

Pri tej priliki moramo še spre- govoriti par besed o lokalni Grobel- no-Rogatec. Kakor znano, ima to podjetje 3.040.000 kron delniškega kapitala, pri katerem sta bili udele- ženi bivša avstrijska država z 800 ti- soč kronami osnovne glavnice in biv- ša dežela Štajerska z 600.000 krona- mi. Ostali kapital so obrestovalne prioritete delnice in je znašala njih rentabiliteta od otvoritve v decem- bru 1903 do svetovne vojne 1,8, 2,3, 2,55, 3,5, 3,5, 3, 1,75 odstotkov. Ker še sedež uprave ni prenešen z Dunaja v našo državo, nam povojni podatki niso na razpolago. Tudi ni v javnosti še znano, kako daleč je uspela likvi- dacija terjatev bivšega erarja odnos- no štajerske dežele. Ako jih prevza- me naša država, bo brezdvomno in- teresirana na tem, da rogaško lokal- ko podaljša do Krapine in jo s tem napravi sposobno za tranzitni pro- met. Potem bi ji tudi kazalo da pre- vzame celoten obrat v lastno režijo, katerega vodi sedaj po pogodbi juž- na železnica proti 50% brutodohod- kov.

Lokalne železnice v Sloveniji.

V Sloveniji imamo osem lokal- nih železnic, ki so vse imele do pre- vrata svoj sedež na Dunaju razen o- nih dveh, ki sta bili last štajerske dežele in sta imeli sedež v Gradcu. Prva se je preselila z Dunaja uprava doljenjskih železnic, katerih obrat vodi kr. državna železnica proti let- ni najemnini.

Nato se je prenesel z Dunaja tudi sedež lokalnih železnic Ljub- ljana-Vrhnika in Kranj-Trzin, ki so bile postavljene pod državno nad- zorstvo. Po prilično dolgem času se je vršil pretekli mesec občni zbor, ki je šele uredil upravo imenovanih lokalok.

Upravo lokalnih železnic Slov. Bistrica postaja-mesto in ozkotirne lokalke Poljčane-Konjice, ki sta bili last bivše štajerske dežele, je prev- zela država, vendar likvidacija še ni izvršena.

Lokalna železnica Ljutomer- Radgona, ki je kot samostojna delni- ška družba, del prometne zveze Špi- lje-Ljutomer, ima še vedno svoj se- dež na Dunaju, kakor tudi komerci- jelno vodstvo južne železnice in nje- nih lokalok. Enako je z lokalno želez- nico Velenje-Spodnji Dravograd, ki je del skupne delniške družbe Ve- lenje-Sp. Dravograd-Wolfsberg, in ima tudi vedno še svoj sedež na Du- naju. Sekvester, odnosno državni nadzornik ni glede delitve teh dveh lokalok in njih nacionalizacije še kljub dolgemu času dveh in pol let, kolikor je nam znano, prav ničesar pozitivnega dosegel. Njih vprašanje visi še popolnoma nerešeno v zraku, medtem ko vodi na Ljutomerški juž- na železnica obrat na račun lastnikov proti pogodbeni udeležbi na bruto dohodkih in na mislinjski pa držav- na železnica proti vrnitvi obratnih stroškov.

Glede obračuna ni v širši javno- sti ničesar znanega, vendar bi nas zanimalo zvedeti, ko že tri leta ni- mamo bilanc teh podjetij, ali so ak- tivna ali pasivna in ako so aktivna, ali se z njimi ne vzdružuje pasivni avstrijski del, ki obratuje vsled niz- kih tarif in razvrednotne valute go- tovo z ogromnim deficitom.

Obe kranjski lokalci sta imeli do maja 1919 na Dunaju redno knji- govodstvo. Od takrat do danes nima- mo ne knjig, ne bilanc in sploh ne vemo, na čem da smo. Naš namen ni tu inkriminirati, niti raziskavati, ko- ga zadene krivda za ta neodpusten nered, mi imamo edino ta interes, da se napravi temu turškemu gospo- darstvu brezpogojno takoj konec, da pridemo vsaj z novim letom v redne razmere. Ako to dosežemo, smo do- segli svoj namen. Neodpustno pa bi bilo, ako bi z molčanjem odobrvali sedanji nejasni položaj.

Razen ureditve uprave je treba pri lokalokah rešiti še celo vrsto prav-

nih vprašanj. Predvsem je vprašanje državne in deželne garancije, ki še ni z zakonom urejeno odnosno pre- vzeto, dalje je vprašanje obračuna posojil in predprijemov iz naslova dr- žavne garancije, pri katerih so naše lokalke napram bivšemu erarju zna- tno angažirane in sicer v relaciji mi- rodobne valute, konečno je vpraša- nje izpremembe pravil glede oddaje obrata v najem, ki igra posebno pri doljenjskih železnicah važno ulogo. Znano je, da te železnice že od pre- vrata stremijo za tem, da bi Sušter- šičevo kupčijo popravile in da bi zo- pet dosegle, da vodi državna želez- nica obrat na njih progah na račun lastnikov, namesto sedanjega siste- ma obratovanja proti fiksní, nizko določeni letni najemnini.

Predvsem pa je potrebno, da naša država ustvari čimprej podla- go za reševanje vseh teh vprašanj in stvari bazo za pospeševanje in pod- piranje lokalnih železnic s tem, da se izda čimprej zakon o lokalnih železnicah, ki bi zjednačil vse zadevne predpise bivše Avstrije, Madžarske in Bosne, ker so Srbi itak imeli sa- mo državne železnice.

V kratkem se bo treba pečati tu- di s tarifnimi vprašanji naših lokalok, ker pretih v tem oziru pri sedanjih razmerah postati nesreča za mnoge stroke našega gospodarstva. Pridr- žujemo si o tem poglavju ob priliki podrobneje razpravljati.

Za enkrat bi želeli samo, da bi železnično politični shod v Ljubljani dne 29. decembra ne mlatil prazne slame o bodočih zvezah, o raznih projektih in programih, marveč se omejil na razpravo o rešitvi zgoraj navedenih vprašanj. S tem bi ne- dvomno, mnogo bolj koristil našim pridobitnim krogom in celokupni javnosti, ki želi v tem oziru jasnosti.

Izvoz in uvoz.

Izvoz semen iz Rumunske. Pri mi- nistrstvu za poljedelstvo se je ustanovil poseben odsek za izvoz semen. Njegova naloga bo reguliranje izvoza, določitev načina plačanja in sploh vsa vprašanja, ki se tičejo izvoza semen. Predvideva se, da bo znašal letošnji izvoz 2000 va- gonov.

Narodno gospodarske zadeve. Trgovina.

Švicarski vzorčni semenj v Bazlu. se bo vršil v dneh od 22. aprila do 2. maja 1922. Tozadevni prospekti so in- teresenom na vpogled pri Trgovski zbor- nici v Ljubljani.

Industrija.

Zopet nov napredek v naš državi je proizvodnja valovite lepenke. Vsled svojih neprekosljivih proizvodov znana, nad 24 let obstoječa tvrdka »Kromoli- tografska tvornica Rožankowski in drug d. d. v Zagrebu«, je zgradila v večih v to svrhu zgrajenih velikih zgradbah specijelno tvornico za proizvodnjo va- lovite lepenke vsake vrste in kartonaž- no tvornico, v kateri se izdelujejo iz valovite, kakor tudi iz vseh vrst dru- ge lepenke in papirja razne škatle, kartoni, mali kovčki, mape za zlaganje pisem in razne embalaže. Krasna tvor- nična oprema je znamenitost, delazmož- nost vseh treh oddelkov je neomejena, tvrdka sama pa je dik domače indu- strije.

Obrt.

Dobava svinčene gledice za obrtni- ke. Urad za pospeševanje obrti v Ljub- ljani ima na razpolago večjo množino svinčene gledice. Lončarji in pečarji naj ustmeno ali pismeno prijavijo svoje potrebščine na omenjeni urad, Dunaj- ska cesta 22, najkasneje do 29. decem- bra t. l.

Carina.

O povračilu razlike med maksimal- no in minimalno carinsko tarifo za blago iz avstrijske republike. S členom 2, za- kona o uvedbi pogodbe o začasní ure- diti vzajemnega trgovskega prometa med kraljevino Srbom, Hrvatov in Slo- vencev in avstrijsko republiko, sklen- jene dne 27. julija 1920, se je ta pogod- ba podaljšala do dne 31. decembra 1921.

Zato se odreja dodatno k brzozjavni na- redbi C. br. 78.002 z dne 4. novembra t. l. na podstavi členov 273. in 56 carin- skega zakona: Carinarice morajo uvoz- nikom na njih prošnjo vrniti razliko med maksimalno in minimalno carin- sko tarifo, pobrano na ono blago iz av- strijske republike, ki se je zacarinilo izza dne 1. novembra 1921 pa do dne, ko so carinarice prejele naredbo o po- daljšavi omenjene pogodbe, po maksi- malni namesto po minimalni postavki izprememb in dopolnitev zakona o splo- šni carinski tarifi, in sicer neglede na višino vsote, ki se vrača, in brez poseb- ne odobritve generalne direkcije carin. Ur. l. št. 151, čot. 348, 1921.

Davki.

Uredba o davku na vojne dobičke in uredba o davku na promet odvzeta iz dnevnega reda. Na seji zakonodajne- ga odbora dne 21. t. m. sta bili navedeni uredbi odvzeti iz dnevnega reda na predlog predsednika Trifunovića in si- cer iz razloga, da se tako važne stvari ne morejo reševati brez odgovornih mini- strov.

Urad za odmero prirastkarine v Ljubljani se razpušči. Ker je bil zakon o prirastkarini, kakor znano, že ukinjen, ter so se odmerni zaostanki iz leta 1920 že rešili, se bo urad za odmero prirast- karin v Ljubljani z 31. decembrom 1921 razpustil. Neplačane zaostanke je plačati neposredno pri dotičnih davčnih uradih.

Promet.

Spremembe voznega reda. Ravna- eljstvo drž. železnic v Zagrebu poroča sledeče: S 15. decembrom t. l. se sta- vijo v promet direktni vozovi od Za- greba d. k. preko Karlovca — Ljub- ljana — Jesenice — Villacha do Salz- burga in obratno. — Odhod iz Zagreba d. k. ob 22. uri 25 minut, prihod v Salz- burg ob 17. uri 25 minut, odhod iz Salz- burga ob 13. uri, prihod v Zagreb d. k. ob 6. uri 34 minut. — V Salzburgu ima- jo ti vlaki direktno zvezo za München odnosno iz Münchena. — Prihod v München ob 21. uri 35 minut, odhod iz Münchena za Salzburg ob 9. uri 10 mi- nut. Od istega dne so v prometu od Beo- grada do Ljubljane gl. kol. preko Zida- nega mosta direktni vozovi pri vlakih št. 4, 503, 516a, 15. — Odhod iz Beo- grada ob 18. uri, prihod v Ljubljano gl. kol. ob 11. uri 30 minut.

Vsi naši državljani, ki potujejo v Trst, se imajo zgledati pri naši delega- ciji. Po naredbi ministrstva za notranje zadeve se imajo vsi naši državljani, ki potujejo v Trst, zgledati v Trstu pri naši delegaciji neglede na to, ali jim je potni list tukaj izdan tudi za povratek ali ne.

Zvišanje potniške in prtljažne ta- rife na južni železnici. Z veljavnostjo iz- za dne 1. januarja 1922 se zvišujejo voz- ne cene za potnike za 15 odstotkov, in voznine za pse, potno prtljago in eks- presno blago za 10 odstotkov. Zvišane vozne cene za potnike se zaokrožajo navzgor na 50 par, odnosno na cel di- nar, voznine za pse, potno prtljago in ekspresno blago na 5 odnosno na 10 par navzgor. Vozna cena za drugi raz- red znaša 2, za prvi razred pa 3 vozov- nice tretjega razreda. Ur. l. 151.

Lokalna tarifa za prevoz mrličev, živih živali in blago na progah družbe južne železnice v kraljevini Srbom, Hr- vatov in Slovencev. Z veljavnostjo izza dne 1. januarja 1922 se zvišujejo voznine za brzovozno in tovrno blago za deset odstotkov. Zvišani vozninski stavki se zaokrožajo navzgor na 10 par. Ur. l. 151.

Za potnike iz Avstrije v Jugoslavijo. Obratno ravnateljstvo južne železnice ob- javlja: Generalna direkcija carin v Beo- gradu nas obvešča, da jemljejo potniki pri D-brzih vlakih zlasti iz Avstrije se- boj v kupeje še vedno kot ročno prtljago carini podvržene predmete, z namenom, da jih utihotapijo v Jugoslavijo, ne da bi plačali uvozno carino. Opozorjamo ob- činstvo v njega lastnem interesu, da preda take predmete v prevoz kot pot- niško prtljago, ker bo carina sicer v nasprotnem slučaju nastopila z občut- nimi globami, oziroma take potnike pri- silila, da prekinejo vožnjo in izstopijo v obmejni carinski postaji. Če pa ima potnik seboj carini podvržene predmete, ki so tako malenkostni, da jih ne more predati kot potniško prtljago, naj jih pri- javi sam nepozvan carinarici v ob- mejni carinski postaji.

Obrestuje najugodnejše vloge na knjižice in v tekočem računu. - - Izvršuje se bančne posle najkulantnejše. - - Vplačana delniška glavnica K 30.000.000. - - Telefon št. 567. - - Čekovni račun št. 12.200. - -

Najboljša, najtrajnejša in najsigurnejša

Embalaza

je oni ovojni materijal, ki nudi največje prednosti **vsem strokam**, ki razpošiljajo kakršnokoli blago, bodisi potom pošte ali potom železnice:

valovita lepenka

(Wellpappe)

je v uporabi najcenejša embalaža, nudi največje osiguranje proti razbitju steklenih predmetov, steklenic, jajc in vsakega drugega krhkega blaga.

Valovita lepenka

je lažja kot vsaka druga embalaža, kar znižuje poštno stroške.

Valovita lepenka

se more zvijati, je trdna, trajna, odporna in se med transportom ne lomi tako lahko kakor tenki leseni zabojčki.

Kot **edina tvornica** v državi SHS, ki sama proizvaja **valovito lepenko** in ki je **edini dobavitelj** zedinjenih avstrijskih tvornic valovite lepenke za državo SHS, Vam nudimo:

Valovito lepenko v zvitkih

v različni debelosti
in različni širini.

Valovito lepenko v ploščah

dvostransko, v velikosti po zahtevi.

Kartone iz valovite lepenke

zložljive v vsaki izdelavi in velikosti.

Ovoje iz valovite lepenke

za steklenice, električne žarnice
steklenice za konzerve itd. itd.

Škatlje iz valovite lepenke

z zaščitnimi predeli iz valovite lepenke
v notranjosti, razdeljane po želji.

Dalje Vam dobavljamo iz naših mnogoštevilnih, s stroji izborno opremljenih oddelkov naše

kartonažne tvornice

vse embalaže iz lepenke in papirja, ki pridejo v poštev:

Kartoni za skladiščenje

(Faltkartons) avtomatne kartone,
prevlečene in neprevlečene.

Škatlje za pošto

v vsaki velikosti
in vsaki izdelavi.

Skladiščne škatlje

za trgovine
vseh strok.

Luksuzne kartonaže

za parfumerije, lekarne,
slastičarne itd.

Poštno ovoje

za lepake, koledarje
diplome itd.

Škatlje za množinsko blago

za vkladanje velikih količin na
najcenejši in najpraktičnejši način.

Mape za vkladanje pisem (Briefordner) - Schnellihefter
Male potne kovčke - Torbe za nakupovanje - Šolske torbe - Krožnike za torte itd.

Vse naše proizvode Vam dobavljamo po želji brez tiska ali tiskane v knjigo-tisku, kamenotisku, jedno ali večbarvno, v najsolidnejši, najbolji in najokusnejši izdelavi, kakor se taki proizvajajo že čez 24 let v naši tvrdki.

Kromolitografska tvornica

Rožankowski i drug d. d.

Zagreb, Savska cesta br. 27-29.

Ustanovljena 1898.

Telefon br. 4-80.

Underwood

najboljši ameriški pisalni stroj sedanosti

Opalegraph

razmnoževalni aparat, razmnožuje strojno in ročno pisavo potom neizrabljive steklene plošče.

Glavno zastopstvo za Jugoslavijo:

The Rex Co. Ljubljana, Gradišče 10.
Moderno urejena popravilnica vseh pisalnih strojev.



Trgovci in kmetijske zadruge pozor!

Umetna Kajnit 15%
gnojila: Kalijeva sol 22-20%
» » 40-42%

oddaja po najnižjih konkurenčnih cenah tvrdka

Anton Tonejc in drug, Maribor.

SLOVENSKA ESKOMPTNA BANKA

LJUBLJANA

Šelenburgova ul. 1

Interesna skupnost s Hrvatsko eskomptno banko in
Srbsko banko v Zagrebu.

Kapital 20.000.000 K. - Rezerve okrog 6.000.000 K.

Brzjavni naslov: ESKOMPTNA. - Telefon Interurb. št. 146.

Izvršuje vse bančne transakcije najkulantneje.

Denarne vloge. - Nakup in prodaja: efektov, deviz,
valut. - Eskompt menic, faktur, terjatev. - Akreditivi.
Borza.

Ocarinjenje in spedicija!

Vse v to stroko spadajoče
posle izvršuje točno in ku-
lantno od trgovcev ustanov-
ljena

**ORIENT d. d. v Mar-
boru, Meljska cesta 12.**
Telefon št. 90 in
njena podružnica v Ljubljani,
Sv. Petra cesta 27.

Medić, Rakovec & Zankl,

prej:
A. Zankl
sinovi.

Tovarna kemičnih in rudninskih barv ter lakov.

Centrala: Ljubljana.

D. z o. z.

Skladišče: Novisad.

Brzjavni: Meraki, Ljubljana.

Telefon: 64.

English varnishes:

Angleški laki:

COPAL VARNISH.

Kopalov lak za znotraj.

PINE COPAL VARNISH.

Fin kopalov lak

za znotraj.

SUPERFINE COPAL

BODY VARNISH.

Lak za kočije, najfin.

PINE COPAL CAR-

RIAGE BODY VARNISH.

Lak za kočije, fini.

PALE FLATTING

VARNISH SPRF.

Brusilni fini prep. ak.

PALE FLATTING

VARNISH UNIVERSALE

Brusilni prepar. lak.

EXTERIOR COPAL

VARNISH FINE.

Fin zračni lak.

EXTERIOR COPAL

VARNISH SPRF.

Najfinejši zračni rap. lak

PALE SICCATIVE

FLUID

Sikatif, svetel.

DARK SICCATIVE

FLUID.

Sikatif, temen.

SPRF. WELLRIGHT

VARNISH.

Lak za kočije sta

najfinejši.

Priznane najboljša in
zanesljiva kakovost:

barve za obleke, vse

vrste barv, suhe in olj-

nate, mavec (Gips),

mastenc (Federweiss),

strojno olje, karbolinej,

steklarski in mizarski

klej, pleskarski, silkar-

ski in mizarski čopiči,

kakor tudi drugi v to

stroko spadajoči

predmeti.

„MERAKL“.

Lak za pode.

„MERAKL“.

Linoleum lak za pode.

„MERAKL“.

Emajlni lak.

„MERAKL“.

Brunoline

English varnishes:

Angleški laki:

JAPAN BLACK

VARNISH.

Lak za gvozdje, japan.

PINE JAPAN BLACK

VARNISH.

Fin črni japonski lak.

QUECK BLACK

VARNISH

Japon. lak s sikativom.

ISOLATING BLACK

VARNISH.

Izolirni lak.

LIQUID DRIERS PALE

Terebina svetla.

LIQUID DRIERS DEEP.

Terebina temna.

DAMAR VARNISH.

Damarov lak.

ENAMEL VARNISH

WHITE.

Emajl beli.

ENAMEL VARNISH

BLUE, RED, GREEN.

Emajl moder, rdeč,

zelen.

FINE ENAMEL

VARNISH WHITE.

Emajl beli, izredno fini.

Emajlni laki. Pravi firnež. Barva za pode.

Dular & Fabiani

veletrgovina
manufakture

Ljubljana, skladišče Balkan.

Priporoča svojo bogato zalogo
po najnižjih cenah.

Samo na debelo.

VELETRGOVINA

Gregorc & Verlič

Ljubljana

priporoča

špecerijsko, koloni-
jalno blago in vsako-
vrstno žganje.

Konkurenčne cene — točna postrežba!

Brzjavni: GRELIČ.

Telefon interurb. šte. 246.

Zahtevajte cenike!

Edina razprodaja vseh vrst

specijalnega

mavca - gipsa

za celo kraljevino SHS.

Tvornic: Stanz, Kindberg, Sem-
mering, Schottwien, Puchberg,
Auseewiesen etc., nudi po najnižji
ceni iz svojih zalog:

Ljubljana, Osijek, Novi Sad, Zemun

Kosta Novakovič

veletrgovina mavca

Ljubljana, Židovska ul. št. 1.

Hedžet & Koritnik — Ljubljana

Frančiškanska ulica 4

MANUFAKTURNA
blagovnica na debelo