

TRGOVSKI LIST

Časopis za trgovino, industrijo in obrt.

Naročnina za ozemlje SHS: letno 180 Din, za ½ leta 90 Din, za ¼ leta 45 Din, mesečno 15 Din; za inozemstvo: 210 Din. — Plača in toži se v Ljubljani. Uredništvo in upravištvo je v Ljubljani v Gregorčičevi ulici šte. 23. — Dopisi se ne vračajo. — Številka pri poštni hranilnici v Ljubljani 11.953.

LETO XII.

Telefon št. 2552.

Ljubljana, v četrtek, dne 24. oktobra 1929.

Telefon št. 2552.

ŠTEV. 124.

Plačevanje uslužbenskega davka v davčnih markah.

Novi predpisi o plačevanju uslužbenskega davka v davčnih markah, katere smo pred kratkim priobčili, veliki večini delodajalcev, kakor posnemamo iz raznih, dohajajočih nam vprašanj, niso do cela jasni.

Predvsem si nekateri delodajalci niso na jasnem, ali so primorani, ako zaposlujejo največ 20 zaposlencev, plačevati uslužbenški davek v markah, ali pa ga smejo še nadalje plačevati na dosednji način v gotovini.

V tem pogledu ne more biti nobene dvoma, da so delodajalci, ki ne zaposlujejo preko 20 zaposlencev, po novih predpisih dolžni plačevati uslužbenški davek v znamkah. Plačevanje tega davka v znamkah je za one, ki zaposlujejo največ 20 uslužbencev, obvezno in delodajalec ne more izbirati načina, kako bo zadoštil svoj dolžnosti, temveč je primoran plačevati davek v znamkah.

Dalje so delodajalci, ki ne zaposlujejo preko 5 zaposlencev, v dvomu, ali obdrže še nadalje ugodnost, da plačujejo uslužbenški davek četrtletno prvih 15 dni po preteku vsakega četrtletja.

Ta ugodnost po novih predpisih odpade. Po teh predpisih se morajo v knjižici za uslužbenški davek nalepiti ob vsakem izplačnem roku davčne marke. Kdor izplačuje mezde tedensko, mora lepiti marke tedensko, drugi zopet štirinajstdnevno ali mesečno, kakor pač izplačuje mezde. Ugodnosti četrtletne odpredne so veljale samo za plačevanje uslužbenskega davka v gotovini. Samo prehodno smejo šele sedaj nalepiti v knjižico marke za zaslužke, izplačane v mesecih julij, avgust in september 1929, oni, koji bi morali plačati odpadajoči uslužbenški davek za gornje mesece v gotovini do dne 15. oktobra t. l.

Nadalje se naši interesenti pritožujejo, ni v novih predpisih nikjer povedano, kako in kam naj se marke nalepijo v knjižico. Predmetni razglas sicer določa, da se morajo marke nalepiti na za to določenem mestu, a v knjižici sami pa ni za to določene mesta.

V tem oziru so novi predpisi res pomankljivi in po vsej priliki so bili izdani brez dvoma v nameri, da se obrazec knjižice na novo izda in prilagodi novim predpisom. Iz določila, da se morajo nalepljene marke takoj ob nalepljenju uničiti z žigom ali svojo ročnim podpisom delodajalca, bi se dalo sklepati, da se naj marke nalepijo v razpredelke, ki je namenjen za podpis delodajalca. Ker je pa ta prostor jako majhen vsaj dotlej, da se uvedejo nove knjižice, ne more in ne sme biti zadržkov, da se marke nalepijo na prostor poleg izkazila prejemkov samo, da ne zakrijejo teksta posameznih razpredelkov.

Daljni pomislek, ki nam je bil izražen, zadeva kontrolo. Ako zaposlenec izstopi iz službe, mu mora delodajalec knjižico izročiti. Kako naj potem delodajalec dokaže, da je plačal davek v znamkah tudi za uslužbenca, ki je izstopil iz njegove službe?

Iz dejstva, da mora delodajalec ob izstopu službe izročiti knjižico delojemalcu, jasno izhaja, da je omejena kontrola glede plačevanja davkov v znamkah samo na one uslužbenke, ki so pri delodajalcu še v službi. Kontrola

Ob 80-letnici velikega Slovence — Frana Šuklje.

Danes praznuje na svojem gradu Kamen pri Novem mestu 80-letnico svojega rojstva nestor slovenskih politikov bivši deželni glavar na Kranjskem gospod Franjo Šuklje. Tekom svojega plodovitega političnega udejstvovanja v trdem narodnostnem boju je zastopal ne le politične interese, temveč je imel zvesto pred očmi tudi gospodarske interese naše domovine. Fran Šuklje je bil med prvimi, ki je s vstrajnim prizadevanjem polagal temelje obrtni šoli v Ljubljani. Ta šola je bila predhodnica naše Tehnične srednje šole, ki je za našo obrtnost eminentnega pomena. Z neumorno doslednostjo je bil spreten besednik gospodarske povzdige Dolenjske, katero je zastopal v državnem zboru. Plod njegovega dolgoletnega prizadevanja v tej smeri so dolenjske železnice, ki so izredne gospodarske važnosti za našo lepo Dolenjsko. Veliko se je bavil z davčnimi, carinskimi in obče finančnimi problemi in si pridobil v tem oziru v dunajskem držav-

nem zboru zaslužen ugled odličnega strokovnjaka. Gospod Fran Šuklje je v državnem in deželnem zboru nastopal v najtežjih in prevažnih primerih kot poročevalec. Odličen politik, sijajen govornik in temeljit strokovnjak je delal čast našemu narodu povsod, kamor ga je postavilo zaupanje njegovih volilcev. Gospod Šuklje je ena najmarkantnejših osebnosti v naši javnosti. S svojim javnim delovanjem si je pridobil vidno in odlično mesto v slovenski zgodovini. Navzlic svoji lepi starosti je ostal veselega duha in modrega govora. Ob njegovi 80-letnici se spominjajo njegovih velikih zaslug tudi gospodarski krogi. V njihovem imenu je jubilarntu poslala svoja voščila tudi Zbornica za trgovino, obrt in industrijo v Ljubljani. Odličnemu jubilarntu, velikemu Slovencu in spoštovanemu državljanu veljajo danes naše iskrene in pristržne čestitke, katere spremljajo globoko občutene želje za vedro in srečno bodočnost.

* * *

KONCENTRACIJA NAŠE DOMAČE INDUSTRIJE SPIRITA.

V trgovskih krogih se je govorilo, da je veleindustrijalec g. Arko v Zagrebu prodal svojo tovarno špirita. Kakor čujemo, ta vest ni točna. Po naših informacijah je tovarna špirita g. Arka samo stopila v ožje trgovske stike s tovarno g. Teslića v Sisku na način, ki bo obema stranema vsrzel, da morele racionalizirati svoje obrate po vzgledu inozemske industrije, ki je v lastnem interesu že davno izvedla dosledno racionalizacijo. Oba industrija sta obenem kupila tovarno špirita v Brčki in kontingent te tovarne po enakih delih razdelila na svoja obrata v Zagrebu in v Sisku. Tovarno v Brčki nameravata preurediti v industrijo za predelavo poljedelskih produktov. S to transakcijo sta Zagreb in Sisak postala odločilna za našo industrijo špirita, ko sta si s pomočnitvijo kontingente tovarne v Brčki ustvarila pogoje za racionalizacijo produkcije.

za izstopivše uslužbenke ni drugače mogoča, nego da finančna kontrola pri novem službodajalcu pogleda knjižico in se prepriča, ali in v koliko je prejšnji službodajalec zadostil svoji zakoniti dolžnosti. Sicer pa bo v enakih in podobnih primerih izvrševala kontrolo najučinkovitejše davčna uprava sama, ko bo koncem leta pregledovala vse knjižice in takoj na prvi mah videla, za kateri čas davek ni v redu plačan.

V obče se čujejo pritožbe, da so sedanje davčne knjižice za uslužbenški davek jako nepraktične in da bi jih bilo treba poenostaviti, da bi vsrzelale svojemu pomenu. Na to dejstvo smo tekom časa že ponovno opozorili na nekatere nedostatke, ki se pa še sedaj niso odpravili. Zato pa nujno želimo, da se knjižice, ko se bodo na novo izdale in prilagodile novim predpisom, uredijo tako, da jih bo mogel izpolnjevati vsakdo, tudi oni, ki se trajno ne peča z davčnimi vprašanji. V ta namen je neizogibno, da se preračunavanje davka po možnosti poenostavi in odpravi razne izjeme, na katere se je ozirati, da se uslužbenški davek pravilno izračuni.

ANKETA GLEDE PRAVILNIKA O AVTOBUSNIH VOZNJAH.

Kakor je doznala Zbornica za TOI, se namerava na padlagi določb § 54 odstavka 2 obrtnega reda, kakor tudi v zmislu določb čl. 17 uredbe o zaščiti javnih cest in prometa na njih z dne 6. junija t. l. uveljaviti v kratkem za Dravsko banovino poseben pravilnik za avtobusni promet. Ta pravilnik obsega v glavnem določbe, ki so bile podjelnikom večinom predpisane že ob izdajanju koncesij, vsebuje pa tudi nekatere nove predpise, glede katerih obstoja potreba, da izrazijo interesirana podjetja svoje mišljenje. V to svrhu sklicuje Zbornica za TOI sestanek interesentov, ki se bo vršil v ponedeljek, dne 28. oktobra t. l. ob 10. uri dopoldne z zbornični posvetovalnici s sledečim dnevnim redom: 1. Načrt pravilnika za avtobusni promet. 2. Stanje cest in potrebe avtobusnega prometa. 3. Slučajnosti.

* * *

BEOGRAJSKE BANKE IN ZAŠČITA VLAGATELJEV.

Beograjski bančni krogi naglašajo potrebo izdajanja zakona za zaščito vlagateljev v svrhu zopetne vzpostavitve polnega zaupanja od strani občinstva v banke. Vodilni zavodi so si to zaupanje ohranili, a glede mnogih malih zavodov je razmerje med osnovno glavnicu in neprimerno višjim vlogam rodilo pomisleke. Načrt predvideva posebno ludi združenje manjših bank v večje zavode.

* * *

SOLUNSKA SVOBODNA CONA PRI DE POD TRGOVSKO MINISTRSTVO.

V ministrstvu trgovine in industrije je izdelan zakonski načrt, ki ureja prehod naše solunske cone iz pristojnosti finančnega ministrstva v pristojnost trgovskega ministrstva. Hkrati se pogajajo v Atenah jugoslovanski zastopniki s pariško francosko pristaniško družbo o nakupu 40.000 m² z vsemi objekti, skladišči itd. Doslej je bilo razmerje le zakupno.

Ivan Mohorič:

V Belgiji.

(Nadaljevanje.)

Razlika med Amsterdamom in Antwerpenom je frapantna, dasi jih loči le dobrih 210 km. Občutili smo jo zelo močno. Prašne ulice, polne papirnih odpadkov, krik in vik kot v kakem južnjaškem pristanišču, zvečer ob devetih še vse trgovine odprte. Trafike, knjigarne in živilske prodajalne pa so bile še po deseti uri zvečer odprte. In Belgija menda ni v tem oziru najbolj zaostala država in tudi ščiti delavca in nameščenca. In vendar tu se trgovina ni dala tako zbirokratizirati, kot je to uspelo pri nas.

Zlošnim korakom sem jo ubral v pristanišče. Ob obali je stalo več prekoceanskih ladij, na eni so bili kot pomožno osobe Kitajci, na drugi zopet Črnci. Živo vrvenje vlada cel dan na vseh nasipih ob pristanu. Nad nakladišči je zgrajena na železni konstrukciji cele kilometre dolga promenada, kjer šetajo v pozno noč domačini, motreč življenje na velikih potniških in tovornih ladjah, ki so zasedrane v luki. Bila je žgoča, soparna noč kot razbeljen svinec. Zaman si čakal hlada večernega vetriča, v breztišje sinje poletne noči je donel hreščec hrup polifonov iz okolišnih mornariških beznic in barov in hripavo petje pomorščakov in pristaniških dam.

Prebivalstvo se v večernih urah formalno nastani na ulicah, posedajo pred hišami, na stopniščih in sredi nerce v kričavem razgovoru. Vmes begajo otroci, da je nerca skoro neprehodna. Preko zelenega trga sem se usmeril že proti domu, kar začujem naenkrat glasno godbo. Trenutek nato se je že pojavila povorka študentov, ki so nosili velik napis »Flansko Flancem«. Njim so sledile v gostih presledkih kulturne, pevske, telovadne, športne, socijalne in druge flamske organizacije z nad 20 godbami. Cel leksikon aforizmov, parol in političnih deviz so nosili na mnogobrojnih standardah v sprevodu. Ostri, kritični in hudomušni so bili vmes, pri katerih bi naša policija in cenzura, ako bi to bilo pri nas, gotovo ne ostala ravnodušna in pasivna. Tu pa jih je z božansko potrpežljivostjo spremljala državna policija in udano poslušala vse šlagerje in vzklike, ki so orili iz množice.

Ta kilometre dolgi sprevod, to navdušenje mladine, ta nebroj organizacij, ki so se korporativno udeležile manifestacije za flamsko avtonomijo — šele odpre tuje oči kako močno in širokopotezno je to gibanje. Zadovoljitev njihovih zahtev spada med najtežje notranjopolitične probleme Belgije. Drugi dan sva z g. zborničnim predsednikom I. Jelačinom čisto slučajno prisostvovala slavnostni akademiji, ki jo je priredila Zveza flamskih organizacij. Tenor cele prireditve je bil, vcepiti mladini v nežno sree idejo in borbenost za flamsko avtonomijo. Flamski jezik, ki ga govorijo domačini, je pravzaprav le narečje holandsčine, vendar za uho na prvi mah nerazumljiv. Antwerpen je žarišče flamskega gibanja za samostojnost in nosi menda tudi vse posledice te svoje orientacije.

Antwerpen se medtem že letos resno pripravlja na proslavo stoletnice belgijske neodvisnosti, ki bo meseca avgusta prihodnje leto. Organizira razstavo, ki naj dokumentira bogato zgodovino Flamcev, njihova kulturna

in zgodovinska stremjenja in dokaže upravičenost njihovih političnih aspiracij.

Neizporna je zakladnica Antwerpna v slikarskem bogastvu. Vsaj ni čuda! Antwerpen je rojstni kraj slavnega Jacquesa Jordaensa, van Dycka, je delavnica mojstra Pierre-Paula Rubensa in vrste drugih nam manj znanih močnih umetniških individualitet, ki so vtisnili svojim delom žig časa in ambijekta, v katerem so živeli in delali.

Največje znamenitosti, ki zanimajo turista pri obisku Antwerpna, so magistrat, industrijski in dekorativni muzej, umetniški muzej, muzej za flamsko folkloristiko, borza in katedrala. Meni je posebno ugajala mestna hiša, zgrajena v bogatem renesančnem stilu v sredi 16. stoletja. V njeni bližini zagledaš Hansa Huis, nedaleč potem Rubensovo hišo in Palais du Roi.

Življenje je v Antwerpnu mnogo cenejše, dasi je komaj par kilometrov od holandske meje oddaljen. Mesto je polno spomenikov, kar na Holandskem popolnoma pogršaš. Od kolo dvora ob Avenue d' Italie se razvija moderni del mesta. Pa tudi staro mesto se velepotezno asanira. Škod, ki jih je povzročilo bombardiranje mesta med vojno, ni več videti. Vse je že davno popravljeno.

Antwerpen dela po svojem življenju vtis živahne francoske luke. Do pozne noči vrvi bujno življenje, iz katerega se zjutraj težko in pozno prebujajo. V ostalem francoski vpliv ni nič čudnega. Saj je bil tudi tu Napoleon, ki je prišel širokopotezno preureditev antwerpskega pristanišča, zgradbo novih pomolov in skladišč, ki so do danes narasla v ravni črti do dolžine nad pet in pol kilometrov.

Drugi dan smo krenili nazaj proti prestolici Belgije, proti Bruslu. Pot vodi v ravni črti proti jugu skozi mesto Malines (Mecheln), ki je sedež knezoškofije, in je dolga komaj 47 kilometrov. Pokrajina, skozi katero smo vozili, ni posebno rodovitna, tudi ne preveč intenzivno obdelana. Malines kaže še dosti sledov nemške invazije, ki so ga oktobra 1914 izropali in od dveh strani bombardirali. Nekdaj je Malines slovel po svojih čipkarskih izdelkih, danes se peča v glavnem z izdelavo pohištva. Okolica je znana po belušah in grašku. Cesta do Vilvorda lahko konkurira z onimi v ljubljanski okolici. Šele dobrih deset kilometrov pred Bruslom pričinja makadamizirana chausséeja. Na celi tej črti so se bili v septembru 1914 hudi boji. Hiše so sicer rekonstruirane, vendar smo imeli vtis, da ni še pravega življenja tu.

Skozi industr. predmestje Schaerbeek smo privozili do severnega kolodvora in se nastanili ob botaničnem vrtu. Brusel leži v sredi bogate brabantke ravnice, na mali vodici Senni in šteje danes s predmestji nad 800.000 prebivalcev. Notranje mesto zaokrožuje pas širokih senčnatih bulevarjev, ki so bili v letih 1814 do 1840 zgrajeni na mestu nekdanjih utr. Centrum trgovine in prometa je spodnje mesto, katerega osiše tvorita dva bulevarja, ki gresta v ravni črti od severnega do južnega kolodvora, od koder vodi železnica v Pariz. Na teh bulevarjih so nanizane najelegantnejše trgovine, kavarne in hoteli. Tu smo videli v eni izložbi kot posebno čudo razstavljen ves blaten avtomobil, ki je iz Brusla dospel brez defekta do Beograda. Vse ga je obkroževalo. Očividno leži za to publiko Beograd takorekoč v Orijentu, da se lahko smatra za rekord vztrajnosti, če je kdo z avtomobilom prodrl tako daleč na Balkan.

AVSTRALSKA IN NOVOZELANDSKA VOLNA.

Mednarodni poljedelski zavod v Rimu poroča o produkciji volne v Avstraliji in na Novi Zelandiji sledeče: Avstralski pridelek bo znašal 320 milijonov kg proti lanskim 340 milijonom. Kvaliteta je nekoliko slabša kot lani, ker je vlakno manjše in krajše. Na Novi Zelandiji upajo na 102 milijona kilogramov proti 96 lanskim. Kvaliteto označajo kot dobro.

Svetovna preskrba s krompirjem zagotovljena.

Veliko ugibanje o svetovni produkciji krompirja se je umaknilo sedaj gotovosti. Skoraj povsod se je dosegel povprečni pridelek in je svetovna preskrba vsekakor zagotovljena. Nekatere dežele, kot Češkoslovaška, izkazujejo rekorden pridelek, dober pridelek imata Švica, Francija itd. V Nemčiji pričakujejo pridelek med 35 in 38 milj. ton, na Poljskem kot lani 25,5 milj. ton. Trgi so v posameznih deželah bolj ali manj mirni, kakor je to v prehodnih dobah večinoma običajno. — Na Nemškem je sredi septembra trg nekoliko kolebal; pozneje se je pa ulrdil, ko se je izvedelo, da bo letošnji pridelek manjši od lanskega. A o bodočih cenah si še niso čisto na jasnem in so zato odložili fiksiranje smernih cen za tovarniški krompir. Žgalni konlingent so glede na manjši pridelek določili s 85 odstotki, prevzemno ceno s 65 markami. — V Franciji je kupčija precej enakomerna. V začetku povpraševanje ni bilo kos veliki ponudbi in je bila zlasti previsoko cenjena sprejemna zmožnost pariškega trga, nato se je pa kupčija prav lepo poživela. Vsled dobrega pridelka in še zmeraj velike ponudbe so cene nekoliko padle. — Holandci in Belgijci so pridelek pospravili in čakajo na izvozne možnosti. — V Angliji in v Skandinavskih državah potreba zaenkrat tudi še ni velika. Za drugo polovico tekočega meseca pričakujejo živahnejše kupčije. — Italijanska uvozna prepoved za avstrijski krompir je bila za semenski krompir odpravljena, za jedilni krompir pa obstoja še naprej. — Odkar so v Švici vpeljali večjo uvozno carino za krompir, štiri franke za meterski stol, se je cena za domači krompir stalno dobro držala. A poraba odpomore le trenutni potrebi. Prodaja je po odhodu tujcev izdalno padla. Pridelek v Švici bo srednjedober. — Izvoz krompirja iz Poljske je v prvi letošnji polovici bistveno narasel; izvozili so ga 48.385 ton v vrednosti ca 5 milijonov zlatov proti 29.813 tonam in 3,5 milijonom v prvi lanski polovici. V istih mesecih leta 1927 je znašal izvoz 59.946 ton v vrednosti skoraj 8 milijonov zlatov. Odkar je odpovedala nemška bojna carina, ima Poljska veliko večjo možnost krompirjevega izvoza kot prej. V Nemčiji se govori, da so se izvršili večji zaključki nemške krompir predelujoče industrije s poljskimi producenti. Seveda so doličene tovarne te vesli demeritale; koncentracija poljske industrije, ki predeluje krompir, se nadaljuje. Podjetji Wronke in Luban, ki razpolagata s tremi velikimi tovarnami, sta se fuzionirala. Z dnevno predelavo 40.000 meterskih stolonov sta stopili med največja lozadevna podjetja Vzhodne Evrope. — Dalje poročajo, da je importiral lani Egipt 205.000 meterskih stolonov krompirja v vrednosti 154.000 angleških funtov. Največ je uvozila Italija, 135.000 stolonov. — Poleg Poljske pridejo v Severovzhodni Evropi v poštev še Latvija, Litva, Estonska in Finska ter posebno Rusija, od koder pa nimajo še podrobnejših poročil. O njih bomo še govorili. — V posebnem članku bomo govorili o pridelku krompirja v Jugoslaviji.



KOLINSKA TOVARNA
v LJUBLJANI izdeluje že
pred vojno dobro znano
pristno „VYDROVO“
rženo kavo!

Po svetu

60 hotelov v Dalmaciji hočejo zgraditi Amerikanci in Angleži, in sicer prvovrstnih. Strokovnjaki pravijo, da je vkljub zelo naraslemu tujskemu prometu lako veliko število naenkrat odveč.

V Bitolju so z delniško glavnico 5 milijonov Din ustanovili Prvo avtomotorno d. d.

Nove Cosulicche delnice v znesku 400 milijonov lir bodo v celoti prevzele Banca Commerciale Italiana, Banka Commerciale Triestina in finančna skupina, ki je v zvezi v Lloyd Sabauda v Genovi. Cosulich bo mogel s tem svojo plovbo nadalje izgraditi, Lloyd Sabauda bo pa dal v Trstu zgraditi nove ladje.

Sladkorno produkcijo v Nemčiji v kampanji 1929/30 cenijo na 17 milijonov meterskih stolonov. V kampanji 1928/29 je znašala 18.600.000 stolonov. Delalo bo letos 238 tovarn, dosli manj kot lani.

Temeljno ceno bakrene pločevine so v Nemčiji znižali za 1 marko pri 100 kg in znaša cena od 12. t. m. naprej 232 mark.

Tečaj pesete je v zadnjem času najprvo občutno padel, kar spravljajo v zvezo z govoricami o zmanjšanju tečajne zaščite od strani merodajnih španskih činiteljev; nato se je zopet dvignil in sicer vsled intervencije prav teh činiteljev.

Avstrijsko pivarniško leto, zaključeno z 31. avgustom, izkazuje približno isto ugodno prodajo kot prejšnje leto. V septembru prodaja ni bila ugodna, kar ni posledica vremenskih razmer, temveč gospodarskih razmer.

Coen in sinovi, ena največjih bolgarskih žitnih tvrdk, ki se je pečala tudi s trgovino usnja, je prišla v konkurz. Lasnika tvrdke brata Coen sta z dolgovi 15 milijonov levov pobegnili v inozemstvo. Vsled konkurza je prizadetih mnogo manjših tvrdk.

Snuje se nova češkoslovaška plovna družba, ki nima s »Srednjeevropskim Lloydom« nič skupnega. Gre za podjetje popolnoma zasebnega značaja brez vsake državne subvencije. Družba bo obratovala iz Hamburga, Trsta in Danziga ven; financiral jo bo konsorcij, ki mu pripadajo v prvi vrsti Živnobanka in Legiobanka, a nameravana je tudi udeležba inozemskega kapitala, najbrž potom neke angleške plovne skupine.

Uvoz piva v Nemčijo, ki je znašal lani ca. 198.000 hl, pride po večini iz Češkoslovaške, 98%. Nemci povprašujejo zlasti po kvalitetnem plzenskem pivu.

Bencinski konvenciji pripadajoče nemške tvrdke so znižale ceno bencina za 1 do 2 pfen. pri litru, in sicer s takojšnjo veljavnostjo.

Čisti dobiček General Motors Corp. izkazuje tudi v tretjem četrtletju nazadovanje proti lanskemu letu. Na delnico ga pride v tretjem četrtletju 1,55 dol. (lani 1,76), za vsa tri četrtletja pa 4,95 dol. (5,36). Vseh v obloku se nahajajočih osnovnih delnic je 43.500.000.

Češkoslovaška industrija čevljev in usnja se pogaja o ustanovitvi skupne prodajne organizacije.

Poljska papirna industrija, ki je bila že doslej deloma kartelizirana, se pogaja glede kartelizacije vseh panog.

V sovjetskih kolektivnih podjetjih posejani svet je dosegel pet milijonov hektarov. V tekočem letu je bilo organiziranih 55 velikih državnih poljedelskih obratov s skupno površino 2,5 milijona ha; organizirali bodo še nadaljnjih 65 poljedelskih obratov s površino 3 milj. ha.

Rima-Muranyi železne tovarne d. d. izplačujejo iz čistega dobička v znesku 3.423.000 pengö 7-odstono dividendo (lani 6%).

Emelko, za lfo prvo nemško filmsko družbo, je kupila nemška država, ki ima sedaj v svojih rokah 61% Emelkinih delnic. Vzroki nakupa so bili v prvi vrsti politični; nemška vlada je hotela preprečiti, da bi nemški film, ki je že itak močno centraliziran, z nadaljno koncentracijo v preveč enostranskem političnem smislu vplival na javno mnenje.

Podjetje umetne svile Tubize bo vsled novega fabrikacijskega načina moglo cene svojih izdelkov znižati.

Nemško kovinsko podjetje Klökner zvišuje dividendo od 6 na 7 odstotkov.

Stanje naših cest in potrebe avtomobilnega prometa.

(Poročilo zborničnega tajnika gosp. Ivana Mohoriča na plenarni seji TOI zbornice dne 15. oktobra 1929.)

(Nadaljevanje.)

Oblastne ceste in objekti se vzdržujejo po novem zakonu z oblastnimi sredstvi in s prispevki okrajnih cestnih odborov. Za gradnjo in prelaganje obstoječih oblastnih cest ima prispevati samouprava 50% gradbenih stroškov, ostalih 50% pa porazdeli pristojni organ oblastne samouprave na one cestne okraje, ki imajo od teh cest neposredno koristi. Porazdelitev se ima vršiti v razmerju z davčno močjo poedinih okrajev. Ako se računa potreba za vzdrževanje samoupravnih cest na kilometer samo s 5000 dinarji, znaša potreba za obe oblasti letno 24½ milijona dinarjev.

Za te vzdrževalne stroške samoupravnih cest prispeva dve tretjini oblast in eno tretjino prizadeti cestni okraji, preko katerih držijo te ceste. Zakon predpisuje, da oblastna doklada za vzdrževanje oblastnih cest ne sme biti manjša od 30% skupne oblastne doklade. Nadaljni § 37 zakona o samoupravnih cestah določa, da se mora za gradnjo in vzdrževanje samoupravnih cest uporabljati ljudsko delo, v kolikor ne bi mogla samoupravna telesa izvršiti teh poslov iz svojih denarnih sredstev. Zakon zahteva osebno delo zavezancev ali njihovih namestnikov osebno plačevanje ustrezne povprečne dneve za navadnega delavca. Osebnemu delu so zavezani vsi delazmožni moški prebivalci od 18 do 55 let. Davčni zavezanci, ki ne spadajo pod obveznost osebne dela, a plačujejo nad 100 Din neposrednega davka, morajo plačati odkupnino. Državni, oblastni in občinski uradniki plačujejo v obče osebno delo v denarju v znesku tridnevne plače. Poleg tega morajo davčni zavezanci, ki imajo tovarni voz za vprego ali tovarni avtomobil, priti na poziv oblastva na delo s svojim vozom osebno avtomobilom. To je dalekosežna novost, ki dosedaj ni obstojala in je zbornica takoj, ko je zakon izšel, s posebno spomenico opozorila oblastne samouprave, da bi imela uporaba ljudskega dela v naših prilikah zelo neugodne posledice in predlagala dosledno stališče, ki ga je zavzela v tem vprašanju že prejšnja leta, da naj se kuluk v to svrhu ne uporablja.

Stanje oblastnih cest je na močno frekventiranih progah zelo nepovoljno. Posebno razdrapane prašne in blatne so ceste v kraju gostega tujkega prometa in na progah po katerih se prevažajo veliki tovari lesa in drugih surovin do bližnjih železniških postaj. Zato bi bilo nujno potrebno, da se skliče anketa vseh zainteresiranih faktorjev, ki bi določila program dela in obenem prvenstvenost del po nujnosti popravil posameznih cest in pripravila tudi vse, kar je potrebno za finansiranje ugotovljenega delovnega programa.

Sedanji okvir finančnih sredstev je za temeljito in sistematično popravilo samoupravnih cest enako nezadosten kakor za državne in vendar teh del ne kaže vsled tega odlašati. Potreba je zato po vzoru inozemskih držav poiskati novih virov in načina, da se izvede v večjem obsegu program javnih del na samoupravnih cestah obeh oblasti. Potrebno je tudi, da se doseže dotacija za naše samoupravne ceste iz kredita, ki je predviden v državnem proračunu za podporo nedržavnim cestam in ki znaša v letošnjem proračunu 30 milijonov dinarjev in tudi zadostno dotacijo iz kredita za izredne izdatke, ki znaša 45,5 milijona dinarjev in od katerega dobimo le za most preko Radgone poldrugi milijon dinarjev.

Proge stalnih avtomobilnih zvez se razvijajo v štirih smereh. Glavna in najvažnejša je dovozna smer iz večjih krajev, ki so oddaljeni od železnice, na železniške postaje. Take zveze so najredvilnejše zastopane. Njihov voznik red je določen že sam po sebi z voznim redom, ki velja za železniško proggo. Poleg njih prometujejo tudi zbi-

ralne proge, ki vozijo na večje razdalje in oskrbujejo zvezo z večjim številom krajev. V tem oziru spada med najdaljše proge prekmurska transversalna zveza Rogaševci—Murska Sobota—Dolnja Lendava, ki je dolga 61 kilometrov. Razen takih prog so se razvile tudi neke vrste okrožnih prog na primer v ljubljanski okolici.

Končno imamo še četrto vrsto prog, ki vozijo v celoti ali pa deloma paralelno z železniško progo in bi se jih lahko smatralo kot konkurenčna podjetja železnici. V resnici pa ni namen takih prog, da delajo konkurenco železnici, marveč samo dopolnjujejo vozni red železnice in pospešujejo promet. Paralelno z železnico vozijo avtomobilne proge Ljubljana—Vrhnika; Ljubljana—Kranj—Tržič; Ljubljana—Rakek—Stari trg; Celje—Št. Jurij; Poljčane—Konjice—Vitanje; Šoštanj—Slovenjgradec; Vitanje—Slovenjgradec—Dravograd; Maribor—Ptuj itd.

Železnica v prvem času razvoja avtomobilnega prometa ni posvečala temu vprašanju nikake pažnje. Letošnje poletje pa je prometno ministrstvo zaprosilo ministrstvo trgovine in industrije da naj bi se v bodoče koncesije za avtomobilne proge, ki bi mogle konkurirati železnici in škoditi njenim interesom, ne izdajale brez znanja in predhodnega pristanka prometnega ministrstva. Po nalogu ministrstva predlagajo sedaj take prošnje velika županstva železniški upravi v izjavo. Seveda stoji v praksi železnica v vsakem konkretnem primeru prošnje za novo koncesijo vzdolžne proge načelno na odklonilnem stališču tudi v primerih, kjer konkurenca očitno ne obstoja. Tako intranzigentno stališče bi moglo s časom voditi do znatnih neprilic in ovirati razvoj avtomobilizma na mnogih važnih progah. Naše mišljenje je, da je treba načelno izdati koncesije za vsako novo progo, ako je vozni red tak, da dopolnjuje prometne zveze železnice, ki vozi v isti smeri. Poleg stalnih celoletnih zvez igrajo za naše kraje veliko vlogo sezonske proge, katerih število se je v zadnjem času tudi razveselljivo povečalo.

Po izkazih velikega županstva v Ljubljani je bilo dosedaj podeljenih v ljubljanski oblasti 58 koncesij za periodično prevažanje oseb z avtomobili, ki obratujejo 50 raznih prog. Najstarejša koncesija datira iz leta 1924 in je bila izdana za progo Št. Vid—Ljubljana. V letu 1925 ji je nato sledila kot druga koncesija za progo Ljubljana—Domžale—Blagovica. Do leta 1928 je bilo izdanih vsega komaj 10 koncesij. Lansko leto je sledilo nadaljnjih 13 koncesij, ostalih 35 pa je bilo podeljenih šele v toku letošnjega leta. Pri osnovanju avtomobilnega prometa je bila najjačja privatna iniciativa in sicer posamezne tvrdke, po večini mali podjetniki, ki so morali promet še le vzgajati in ljudstvo navajati na avtomobilne zveze.

Razvoj kaže torej nagel napredek. Seveda so podjetja z začetkom imela povsod premagati znatne težkoče in jih ni bilo mogoče že od vsega početka vzeti na rigorozne predpise.

Poleg privatnih podjetnikov pa so se pojavile kot podjetnice tudi mestne občine in sicer prva med njimi mariborska mestna občina, ki je namesto cestne železnice vzpostavila v mestu in v bližnji okolici reden avtobusni promet, dolgo za njo pa v zadnjem času tudi mestni občini ljubljanska in celjska.

Končno se udejstvuje v obratovanju rednih avtomobilnih zvez od leta 1926 tudi poštna uprava, ki vzdržuje na področju ljubljanskega poštne ravnanstva 7 stalnih avtomobilnih zvez v skupni dolžini 191,7 km in sicer proge:

1. Šmartno ob Paki—Gornji grad—Solčava 44,2 km.
2. Brežice—Novo mesto 14 km.
3. Mestinjce—Sv. Peter pod Sv. gorami 29 km.
4. Rogaševci—Murska Sobota—Dolnja Lendava 61 km.
5. Mozirje—Gornji grad 17 km.
6. Brežice—Biseljsko 24 km.
7. Brežice pošta — Brežice — kolo dvor 2,5 km. (Konec prihodnjih.)

Razno

† Srečko Potnik. Na svojem domu v Ljubljani, Metelkova ulica 13 je dne 22. t. m. preminul širok Slovenije znani tovarnar Srečko Potnik. Pokojni je užival povsod, zlasti v gospodarskih krogih velike simpatije. Bil je marljiv, vzoren in smotren gospodar, ki je dvignil svoje podjetje do zavidljive višine; njegov kremenit značaj mu je pridobil nebroj prijateljev, ki ga bodo prav težko pogrešali. Ob nenadomestni izgubi izrekamo težko prizadeti družini naše globoko sožalje.

Avstrijska produkcija žita bo mogla kriti po izvajanih poljedelskega ministrstva Födermayerja vso domačo potrebo že v petih letih, produkcija sladkorja pa že v dveh.

JUGOSLOVANSKI IZVOZ LESA IN SPANSKA PESETA.

Doslej se nismo dosti zanimali za špansko valuto, po sklepu trgovske pogodbe s Španijo je postalo to seveda drugače. Španska vlada hoče vpeljati za peselo zlato pariteto, a do vpeljave bo preteklo morebiti še več let. A nekaj drugega bo španska vlada ukrenila, in sicer, kakor se vidi, v najkrajšem času. Zakonilo bo tečaj pesele višje določila kot je sedaj. Seveda pa potreba stalne intervencije vlade v prilog peseti ni dokaz, da so se razmere v Španiji že konsolidirale, kajti v finančni zgodovini zadnjih desletih let se je izkazala vsaka intervencija in vsako umelno vplivanje na valuto le kot pomožno sredstvo in koncem koncev kot škodljivo.

KORUZNI KARTEL JUGOSLAVIJE, OGRSKE IN RUMUNIJE.

Ogrski državni produkti eksportni zavod se pogaja v Beogradu z jugoslovanskimi in rumunskimi poljedelskimi interesenti o skupni prodaji koruznega pridelka imenovanih lreh dežel. Name-ravana je uslanovitve skupnega prodajnega sindikata, da se prepreči nadaljno padanje domačih koruznih cen. Nasprotno pa označajo vesti o nameravanem donavskem žitnem kartelu kot neosnovane.

Tržna poročila

MARIBORSKI TRG, dne 19. oktobra 1919.

Slaninariji so pripeljali na 40 vozeh 126 zaklanih svinj, 1 telico in 5 telet, 122 kg svinjskih jeter, 106 kg pljuč in 104 kg črevesne masli, kmelje pa 26 voz krompirja, 8 voz čebule, 9 voz zeljnatih glav in 6 voz sadja, kmelice pa okoli 1000 komadov perunine in drugih domačih živali na trg, kateri je bil povsem dobro založen in obiskan.

Cene mesu so ostale neizpremenjene. Perunina se je prodajala: piščanci 30—60 Din par, kokoši 40—60, race, gosi in purani 60—100, domači zajci 15 do 35, divji zajci pa 60—80 Din komad.

Krompir, zelenjava, druga živila, sadje, cvetlice. Cene krompirja so bile 1:25 do 1:75, paradižnikov 3—4, kislemu zelju 4—5, kisli repi 3—3,50, čebuli 4—5, česnu 14—15 Din za kg, kumarcam 0:50 do 2, buči 1—3, zeljnatim glavam 0:50 do 3, ohrovlu 1:50—2 Din komad, jajcam 1:50—1:75, natrlim 1:20—1:30 Din za komad, mleku 2:50—3, smetani 12—14 Din za liter, bučnemu olju 26—28, olivnemu olju 22—24 Din za liter. Sadju: jabolkam 4—8, hruškam 5—10, grozdju 10—16 Din za kg, koslanju 2:50—3, pečenemu 6 Din za liter. Cvetlicam 0:50—5, z lonci vred 10—50 Din za komad.

Lesena in lončena roba se je prodajala kakor obično po 1—100 Din za komad, brezove melle 1:75—5 Din za komad, koruzni slami 30—35 Din za vrečo.

Seno in slama na mariborskem trgu. V sredo 16. t. m. so kmetje pripeljali 12 voz sena, 5 voz slame in 2 voza stelje; v soboto 19. t. m. pa 14 voz sena in 6 voz slame na trg. Cene so bile senu 65 do 100, slami 55—60, stelji pa 55 Din za 100 kg.

TEDEN LJUBLJANSKI BORZI

Posebno poročilo Trgovskega lista

Devizno tržišče.

Mlačnost na deviznem trzišču Ljubljanske borze traja še dalje, kar spričujejo zlasti številke deviznega prometa v prejšnjem tednu (16.683 milj. dinarjev). Po dosedanjem razpoloženju se nagiba promet v tekočem mesecu h prometu v oktobru 1927., ki je zaključil s skupnim prometom od preko 57 milijonov dinarjev. Vkljub vsem dosedanjim znakom ni izključeno, da devizna kupčija tekom prihodnjih tednov ponovno oživi.

Višina doseženega deviznega prometa na poedinih borznih sešankah znaša v ponedeljek (14. t. m.) 4.246 milj. Din (največ zaključkov v Londonu in Italiji), torek 2.145 milj. Din (Curih — Italija), ki izkazuje najmanjši promet, v sredo 3.507 milj. Din (London — Praga), četrtek 2.197 milj. Din (London — Curih) in končno v petek 18. t. m. 4.588 milj. Din, torej najvišje doseženi dnevni promet minulega tedna, od čegar odpadejo največji zaključki na devizo Curih in deloma Italijo.

Značilno je, da je Narodna banka intervenirala v tako majhnem obsegu, kot že dolgo ne, kajti z njenim posredovanjem je bilo zaključeno le za 2.229 milj. Din deviz in sicer največ Curiha (0.914), Prage (0.620), Berlina (0.608) in Dunaja (0.558), dokaj manje Londona (0.138), najmanje pa Stockholma in sicer za 0.091 milj. Din.

Nasprotno pa konstantno raste višina po privatnih ponudbi omogočenih deviznih zaključkov, seveda le v primeri z višino prometa v intervencijskem blagu in pa skupnim deviznim prometom, opravljenim v posameznih tednih. Od 14.—18. t. m. je bilo samo v privatnem blagu za nad 13½ milj. Din deviznih zaključkov, od katerih so najvišji v devizah: London 4.008, Curih 2.865, Trst 2.542 in Praga 1.353; dokaj manjši so bili zaključki na Dunaju 0.884, New-Yorku 0.833, Berlinu 0.681 ter v Parizu 0.457, dočim so bili malenkostni zaključki v Budimpešti in Amsterdamu.

Izmed važnejših deviz je v prelečenem tednu beležil neizpremenjeno edino Curih, medtem ko so skoro vse ostale devize tekom tedna izpreminjale tečajno bazo od pondeljkovega sestanka dalje. S stalno dvigajočo se tendenco je notiral tečaj Bruslja (početni tečaj — obenem najnižji — 7.9068 dne 14. t. m., končni tečaj in najvišji pa 18. t. m. 7.9123) in deloma Amsterdamu ter Londonu, dočim so bile vse ostale devize — izvzemši Pariza — beležene v tečajih s padajočo tendenco. Po dolgem času je bil na zadnjem borznem sestanku (18. t. m.) notiran tudi Stockholm in sicer na bazi 1521.10.

Interesentno je pri tem vsekakor primerjati poedine kurzne difference z višino doseženega prometa v posameznih devizah: Tako je bil v Amsterdamu ob skoro neizpremenjenem tečaju (22.81) storjen le en manjši zaključek, v Berlinu ob znatnem tečajnem padcu (od 13.5275 — 14. t. m. — na 13.52 — 17. t. m.) celih 75 točk je bilo zaključkov skupno za 1.289 milj. Din, v Budimpešti ob neznatni tečajni razliki tudi malenkosten zaključek, v Curihu radi njegovega konstantnega tečaja pa promet od preko 3.779 milj. Din, v Londonu radi vidnega oslabljenja (275.92 — 15. t. m. padel na 275.88 najnižji tečaj 16. in 17. t. m.) za 40 točk in vsled nagle okrepitve na 275.93 (najvišji tečaj) izkazan promet od 4.146 milj. Din, v New Yorku vsled naglega oslabljenja (od 56.59 — najvišji tečaj — 14. t. m. oslabil na 56.545 najnižje doseženi tečaj 18. t. m.) šibak promet od približno 0.833 milj. Din, v Parizu ob sila spreminjajoči se tendenci in tečaju je dosegel promet komaj 0.457 milj. Din, pravljako v Pragi, ki je bila v stalnem tečajnem padanju (najnižje beleži tečaj 167.73 — 17. in 18. t. m.) in izkazala srednji promet od ca 1.973 milj. Din, slično kot deviza Trst, katera je s svojimi tečajnimi oscilacijami začrtala značilno krivuljo preko najvišje (16. t. m. 296.71) in najnižje (296.55 — 17. t. m.) dosežene točke ter izkazala celokupni promet od 2.542 milj. Din.

Ostale devize niso notirale.

Efektivno tržišče.

Nekoliko več zanimanja. Tečaji so po večini še vedno neizpremenjeni, razen Prve hrvaške štedionice, ki je 15. t. m. dosegla tečaj 872.50 za denar in 18. t. m. že 880 — dinarjev ter Kranjska industrijska družba, ki je 18. t. m. beležila 300 — za denar, seveda brez blaga. Pravljako je bila 14. t. m. značilna notica v denarju in blagu za Vojno škodo in sicer po tečaju 419 — povpraševanje in 430 — ponudba. Baš tega dne je bila Vojna škoda tudi zaključena in sicer večji zaključek po Din 419 —, dočim je bil po kurzu 430 — storjen le nominalni zaključki. To je videli tudi iz dejstva, da je ta papir nuden 15. in 16. t. m. po 430 — dinarjev, toda 17. t. m. že samo za 425 — dinarjev, naravno brez vsakega zanimanja.

Drugi interesanten pojav na efektivnem trzišču tvorijo Tobačne srečke iz leta 1888, ki so bile 17. t. m. zaključene (seve zgolj nominalno!) po izredno visoki ceni.

Za vzdrževanje avtomobilnega prometa razpolaga poštna uprava z 22 avtomobili. Poštna uprava si za avtomobilni promet dosedaj še ni pridobila obrtnih listov, kakor bi bilo potrebno, ker avtomobilnega prevažanja oseb ni nikakor mogoče subsumirati pod pojem poštne regala, marveč je to postranski pridobitni posel, v katerem je poštna uprava popolnoma enak podjetnik, kakor vsi drugi. Interno je poštni avtomobilni promet urejen s posebnim pravilnikom iz leta 1926. Poštna uprava pa zahteva poleg tega še od privatnih podjetnikov, da naj bi na progah, za katere so jim izdane koncesije brezplačno prevažali tudi poštne stvari. Želi, da se podjetniki na to vežejo že v koncesijski listini. Ta zahteva gre vsekakor mnogo predaleč in kakor je želeti, da pride v vsakem konkretnem primeru do sporazuma ter da se na avtomobiliziranih progah obenem prevažata tudi poštne stvari, je vendar po našem mišljenju neutemeljena in radi velike odgovornosti, ki jo nalaga prevoz pošte, nesprejemljiva.

Število rednih avtomobilnih zvez v mariborski oblasti znaša sedaj 30, od katerih ima 13 prog svoje izhodišče v Mariboru. Nekatere proge obratujejo samo sezonsko. Za tujski promet je velika pomanjkljivost, da ni bil doslej izdan skupni vozni red avtomobilnih zvez tako, da bi se vsak izletnik in tujec o odhodu in prihodu z lahko informiral. Želeti je, da se tudi ta nedostatek že s prihodnjo sezono odpravi in vozni red objavi skupno z železniškim. Nastala je torej potreba enotne ureditve koncesioniranja v smislu predpisov cestnega reda.

kem tečaju Din 82 —, dočim je njih faklična cena bila tedaj cca Din 50 —, kar je v ostalem pokazala tudi notacija tega efekla že koj naslednjega dne in sicer v tečaju Din 45 — za denar in blago. Po slednje omenjenem tečaju so bile Tobačne srečke tudi zaključene.

Tendenca nekoliko živahnejša, sicer brez znatnejših sprememb.

Lesno tržišče.

Situacija tudi v prelečenem tednu ni pokazala izboljšanja. Vzrok, posebno glede drv, je iskati v padcu lire, vsled česar naši izvozniki nočejo več prodajati v italijanski valuti, boječ se iz prejšnjih izkušenj — večjih kurznih diferenc. Nadalje se mora računati tudi z dejstvom, da so v Italiji skladišča v glavnem že založena, medtem ko se konsum zmanjšuje. Cena hlodov na panju je precej visoka kljub temu, da so cene nežamanemu lesu nekoliko popustile. Isto velja za tesan les.

Zaključenih je bilo v minulem tednu v celem 12 vagonov desk, 3 vagone sečnic, 2 dopjona bordonalov, 1 vagon broderskega poda, 1 vagon jelševih plohov, 7 vagonov bukovih hlodov, 2 vagona brzojavnih drogov, 4 vagone bukovih mellišč in končno 12 vagonov bukovih drv-cepanic.

Išče pa se:

Lipove plohe I., II., od 2 m dolžine naprej, od 50 do 130 mm, z nekoliko 27 mm debeline, od 20 odnosno 18 cm širine naprej. Cena feo Sušak.

Jesenovi hlodi, od 2 m naprej, od 30 cm premera naprej.

Vsako množino brzojavnih drogov (smreka, jelka, bor), od 650, 7, 750, 8, 850, 9 in 10 m dolžine.

Bukove hlode za Španijo (za furnir), dolžina 230/250 cm in 430/500 cm, od 45 cm premera naprej, prima. Cena feo vagon, prihod Sušak pristanišče.

Hrastove neobrobline plohe, 90 110, 130 milimetrov, od 230 m naprej, od 28 cm naprej, I., II. Cena feo vagon meja via Postojna.

Hrastove podnice, I., II., od 19—27 cm širine in sicer: ca. 150 m³ 43 mm, 265 m, ca. 100 m³ 53 mm, 280 m, ca. 120 m³ 63 mm, 290 m. Cena feo vagon meja via Postojna.

Bukove hlode (ca. 1000 m³), I., od 35 cm premera naprej, od 210 m naprej, stopnjevanje po 10 in 10 cm.

Hrastove frize (po 100 m³), po možnosti samo od 5 cm širine naprej debeline 27 mm. Cena feo vagon meja Postojna.

Jelšove hlode, ozir. plohe. Cena franco vagon nakladalna postaja.

Vsako množino bukovih suhih drv, meter-skih in rezanih na razne dolžine.

Trame, glava glava in sicer: od 13 × 16 centimetrov: 100 kom. od 6 m, 50 kom. od 7 m, od 15 × 15 cm: 30 kom. od 4 m, od 16 × 18 cm: 50 kom. od 8 m od 18 × 20 cm: 90 kom. od 4 m, od 18 × 25 cm: 10 kom. od 4 m, 16 kom. od 5 m, od 20 × 25 cm: 24 kom. od 4 m, od 25 × 25 cm: 50 kom. od 3 m, 10 kom. od 4 m, od 25 × 27 cm: 5 kom. od 3 m, 5 kom. od 7 m, od 25 × 30 cm: 2 kom. od 5 m, od 27 × 32 cm: 20 kom. od 7 m. Cena feo vagon nakladalna postaja.

Brestovina, paralelna, ostroroba, rezana izven sra, in sicer: 8800 kom. 60 × 80 × 1200 mm, 4400 kom. 80 × 85 × 450 mm, 1600 kom. 33 × 140 × 2000 mm. Cena feo vagon meja via Postojna.

3—4 vagone mecesovine, prvovrstne (za mizarske svrhe), 45, 50, 60 mm debeline, 4 m dolžine, od 20 do 40 cm širine, brez sra. Cena feo vagon nakladalna postaja.

Hrastove prage: 120 m × 12 × 15 cm 800 kom., 260 m × 14 × 24 cm 50.000 kom. Cena feo vagon meja via Postojna, oziroma feo vagon pristanišče Sušak.

Ca. 50 m³ neparjenih orekovih boules, rezanih iz zunanje čistih brez grč in skoraj brezgranih panjskih hlodov, od 35 cm premera naprej v idočih debelinah rezano. Stranske deske se vzamejo zraven. Cena feo vagon meja Špilje ali Jesenice.

Ca. 300 m³ remeljnov (smreka, jelka), v raznih dimenzijah za Grčijo, I., II., III., monte, ostrorobo, očeljeno, vezano. Cena feo

vagon meja via Djevdjelije tranzit. Plačilo proti akreditivu.

Vsako množino hrastovih friz, od 25 do 60 cm dolžine, v širinah od 5, 6, 7, 8 cm z 10% od 4 cm. Cena feo vagon meja via Postojna. Plačilo proti akreditivu.

1 vagon lipovih plohov, od 2 m naprej (z nekaj komadov od 1—190 m), od 16 cm širine naprej, čim debelejša in širša roba. — Franco vagon meja Postojna.

600—800 m³ brzojavnih drogov (smreka, jelka), samo 10 m dolgih, premer v vrhu 11½—14/15 centimetrov, zdravih, ravnih, obeljenih. Na koncitetu se ne gleda.

1 vagon jelovih anten, od 18—20 m dolžine, premer spodaj 25 cm, premer v vrhu 10 cm, ravnih, zdravih. — Cena feo vagon nakladalna postaja.

Vsako množino borovih brzojavnih drogov in sicer: 9 m dolžine, premer v vrhu 15—17 cm, 10, 11 m dolžine, premer v vrhu 16—19 cm, 12, 13 m dolžine, premer v vrhu 17—19 cm, z malenkostjo 8 m, 15—16 cm premera v vrhu. Cena franco vagon nakladalna postaja.

200 kom. na živ rob rezane jelovine, dolžina od 750—8 m, 18 × 20 cm debeline, I., II., III. monte. Cena franco vagon Sušak pristanišče.

Večjo množino borovih madrierov (za izdelovanje cestnega tlaka), prizmiranih, ostrorobih, pravokotno očeljenih in sicer: dolžina 202 m (računa se za 2 m) in 233 m (računa se za 230 m); širina od 16 do 25 cm (merjeno na polni centimeter); debelina 80 mm (s toleranco 2 mm navzdol in s toleranco 3 mm navzgor). — Blago mora biti zdravo, izključeno je gnijilo, zimasto, preperelo, plavo, kakor tudi prevelike, nezdrave in prečne grčice. — V splošnem, vsaka dobava mora vsebovati najmanj polovico madrierov z najmanjšo širino 21 cm. Največ ena šestina množine poslanih madrierov od 18 cm širine, oziroma pod to širino. — Cena fob Sušak.

Madriere (smreka, jelka), 73 × 223 mm, 4 m dolžine. Cena feo vagon meja Postojna, oziroma Sušak pristanišče.

Ca. 400 m³ tramov merkantilnih, 11 × 13 cm, od 5 in 6 m dolžine. Cena feo vagon nakladalna postaja.

Brzojavne droge (smreka, jelka, bor) in sicer: 6000 komadov 650 m, v vrhu 10 cm, 18.000 komadov 8 m, v vrhu 11 cm, 3000 komadov 9 m, v vrhu 11 cm, 3000 komadov 10 m, v vrhu 11 cm, 2000 komadov 12 m, v vrhu 11 cm, 1000 komadov 15 m, v vrhu 11 cm. Cena franco vagon meja via Postojna.

Žitno poročilo.

V zvezi z nazadovanjem tečajev za pšenico na borzi v Chicagu je danes cena tudi na budimpeštanski borzi popustila. — Promet je bil živahen, ker so cene budimpeštanske borze še vedno izpod pariete in so v zvezi s cena-

mi budimpeštanske borze tudi cene naši pšenici še vedno izpod pariete, kar je pomembno za naš izvoz, ki je slejkoprej še vedno precej živahen. Z ozirom na la izvoz je predvidno, da bodo morale cene naši pšenici v poznejših mesecih vsekakor doseči povišanje. — Za koruzo je velik interes inostranskih tržišč in so bili napravljeni veliki zaključki. — V tuzemstvu samem je interes za koruzo manjši, ker cene pšenice še vedno niso v onem razmerju s koruzo, da bi koruza postala važen faktor za prehrano, temveč se sedaj uporablja le v preležni množini za pokladanje živini in v industrijske svrhe. — Za oves, ječmen in rž je zanimanje nadalje prav slabo in so vsi li pridelki takorekoč brez posebnega interesa. — Fižol je v ceni nekoliko pridobil radi povpraševanja iz inozemstva. — Dšenična moka se lrguje na bazi cen prejšnjega ledna, vsekakor je pa pričakovali, da bo nularica poslala dražja, ker je odjem za črno moko še vedno neizpremenjeno slab.

V pretečenem tednu je bilo zaključeno na ljubljanski borzi: dva vagona pšenice in dva vagona koruze.

Cene so bile sledeče:

Bačka pšenica nova: 80/81 kg, 1% prim., mlevska vozina, slov. post., dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 245—24750.

Bačka pšenica nova: 77/79 kg, 2% prim., mlevska vozina, slov. post., dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 24250—24550.

Bačka pšenica nova: 76/77 kg, 2% prim., mlevska vozina, slov. post., dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 230—23250.

Sremska pšenica: 80 kg, 2% prim., mlevska vozina, slov. postaja, dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 240—24250.

Sremska pšenica: 77 kg, 2% prim., mlevska vozina, slov. postaja, promptna dobava, plačilo v 30 dneh, Din 235—23750.

Slavonska pšenica: 77 kg, 2% prim., mlevska vozina, slov. postaja, dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 225—230.

Rž: 72/73 kg, 2% prim., mlevska vozina, slov. postaja, dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 210—21250.

Pšenična moka 0 G: franko Ljubljana, pri odjemu celega vagona, plačilo po prejemu blaga, Din 355—36550.

Koruzna bačka: zdrava, rešetana, mlevska vozina, slov. postaja, dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 21250—21550.

Koruzna bačka: zdrava, rešetana, navadna vozina, slov. postaja, dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 215—21750.

Koruzna nova: umetno sušena, mlevska vozina, slov. postaja, dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 19750—20050.

Koruzna nova: umetno sušena, navadna vozina, slov. postaja, dobava promptna, plačilo v 30 dneh, Din 20250—20550.

Ječmen bački, ozimni, novi: 66/67 kg, Din 20550—20750.

Oves bački novi: 63/64 kg, navadna vozina, slov. postaja, Din 205—20750.

Ljubljana, 21. oktobra 1929.

Tečaj 23. oktobra 1929	Povpraševanje Din	Ponudba Din
DEVIZE:		
Amsterdam 1 h. gold	—	2280
Berlin 1 M	1351	1354
Bruselj 1 belga	—	7909
Budimpešta 1 pengő	—	98932
Carib 100 fr.	109440	109740
Dunaj 1 šiling	79380	79630
London 1 funt	27553	27633
Newyork 1 dolar	—	56475
Paris 100 fr.	—	22277
Praga 100 krou	16716	16793
Trst 100 lir	29520	29720

Mariborska Borza dela. Od 13. do 19. t. m. je pri tej Borzi iskalo dela 84 moških in 58 žensk, tedaj 142 oseb, 92 službenih mest je bilo prostih, delo je dobilo 78 oseb, t. j. 31 moških in 47 žensk, odpotovalo jih je 41, odpadlo pa 43, 525 oseb je ostalo koncem ledna v evidenci. Od 1. januarja do 19. oktobra pa je dela iskalo 4698 moških in 2740 žensk, službenih mest je bilo 4355 prostih, delo je dobilo 1617 moških in 1731 žensk, odpotovalo jih je 1105, odpadlo 2460.

Pri Borzi dela v Mariboru dobijo delo: 10 viničarjev, 1 šafar s sinom, 18 hlapcev, 2 pomožna delavca, 1 hišni sluga, 1 kovač, 2 kleparja, 2 elektrikarja, 1 mehanik, 1 avtomehanik, 1 kollar, 8 mizarjev, 2 sodarja, 1 žagar, 1 stavbni ključavničar, 1 delovodja za krojačnico, 5 krojačev, 5 prirojevalcev za gornje dele čevljev, 1 usnar, 1 tapetnik, 14 soboslikarjev, 4 tesarji, 10 zidarjev, 28 rudarjev, več vajencev (pekovske, čevljarke, kovaške in mizarske obrti), kakor tudi 6 kmečkih dekel, 1 gospodinja, 6 služkinj, 8 kuharic, 2 postrežnici, 2 vzgojiteljci, 4 plečilke, 2 kuharici za Srbijo 2 varuški, 2 tovarniški delavki, 1 šiviljska vajenka, 1 kuharica za grajščino in 1 kuharica za uradniško menzo.

Brez posebnega naznanila,



Potrži globoke žalosti naznanjamo vsem sorodnikom, prijateljem in znancem, da je naš nadvse ljubljani soprog, oz. oče, stari oče, brat, tast, stric in svak, gospod

Srečko Potnik

tovarnar

dne 22. t. m. po dolgem, mukapolnem trpljenju, previden s svetotajstvi, mirno preminul.

Pogreb nepozabnega pokojnika bo v četrtek, dne 24. oktobra 1929 ob 4. uri popoldne izpred hiše žalosti, Metelkova ulica 13 na pokopališče k Sv. Križu.

V Ljubljani, dne 22. oktobra 1929.

Globoko žalujejoči ostali.

Mestni pogrebni zavod v Ljubljani.

Veletrgovina
kolonijalne in
špecerijske robe

Ivan Jelačin

Ljubljana

Zaloga
sveže pražene
kave, mletih dišav
in rudninske vode

Točna in solidna
postrežba!

Zahtevajte cenik!

Trgovci in Industriji

Trgovski
list se priporoča
za
inseriranje!

Razpis.

Društvo Trgovski dom v Ljubljani razpisuje

oddajo mizarskih del

za zgradbo Trgovskega doma v Ljubljani. Proračun se dobi v tajništvu gremija trgovcev v Ljubljani, Beethovnova ulica, od dneva razpisa dalje med uradnimi urami za Din 50—. — Zapečaten in pravilno opremljene ponudbe je vložiti do 9. novembra t. l. pri tajništvu gremija trgovcev v Ljubljani do 12. ure popoldne.

Širite
"Trgovski
list!"

KUVERTA

DRUŽBA Z O. Z.

Tvornica kuvert in konfekcija papirja
LJUBLJANA
Vožarski pot 1 Karlovska c. 2