

GOSPODARSTVO

TRGOVINA * INDUSTRIJA * OBRT * FINANCE

Poština plačana — Sped. abbon. post. — II gr.

Leto IV. št. 62

1. februarja 1950

Cena 15

Križev pot Kaj prinaša pogodba FLRJ - Anglija

slovenskih napisov

Glede na okolnost, da so mnogi trgovci in obrtniki v tržaskih predmetih in okolici rajši odstranili svoje napise, kakor da bi plačevali visoke davke in vnovič prošili za odobritev napisov, je uredništvo »Gospodarstva« postavilo na tiskovni konferenci Conskega predsedništva dve vprašanji:

1) Ali bi ne kazalo davka na napise prilagoditi plačilni zmožnosti trgovcev in obrtnikov?

2) Ali daja vprašanje uporabe jezika pri napisih povod za diskriminacijo? (Pod vplivom angleškega izrazoslovja je prišla ta beseda tudi pri nas zelo v rabo in pomeni pri podeljevanju pravic deliti državljanke, recimo, po jeziku v več vrst in dajati prednost drugim pred drugimi. Prip. ur.).

»Gospodarstvo« je prejelo na tiskovni konferenci 23. januarja odgovor, ki pravi, da je davek (taksa) na napise v Trstu nižji kakor v Italiji (pri nas 15krat višja kakor pred vojno, v Italiji pa v nekaterih mestih tudi 40krat). Z druge strani ne igra vprašanje uporabe jezika niti kakšne vloge; če so nekateri obrtniki in trgovci odstranili napise »v nekem določenem jeziku« (slovenskem), so to storili zato, da ugodijo svojim gostom, oziroma odjemalcem.

Takšen odgovor nas seveda ni mogel zadovoljiti. Primerjava v razmerah v Italiji ne pove ničesar, ker bi bilo treba primerjati skupno obdavčenje, da bi povedala vsaj nekaj; sicer napoveduje odgovor povzemanje davka na napise za 20-krat v primeru s predvojnimi. Na drugo mesto nam je bilo sporočeno, da znaša letni davek (taksa) na napise in vsakovrstno reklamo 400 lir po kv. m v predmestju in okolici, v samem mestu pa trikrat toliko.

Za napis je potrebno predhodno dovoljenje s strani občinskega tehničnega urada in mestne policije, da se presodi napis »iz estetičnega vidika in odstranijo morebitne jezikovne nečistosti«. Odgovor pravi dalje, da izvršijo oblasti vse te potrebne formalnosti zelo hitro.

V samem listu bi zdaj prošili Consko predsedništvo, naj nam po svojem tiskovnem uradu razreši uganj, kakaj so slovenski napisi izgubili, ko je mestna policija zahtevala od obrtnikov, da vložijo na novo prošnjo za odobritev. Zakaj jih niso obrtniki sneli poprej? Mar so se menjali gostje in odjemalci kar čez noč, in sicer prav v trenutku, ko so se pojavili organi mestne uprave in zagrozili z »zakonitim posledicami«? Stori se to, da se izognejo križevemu potu, po katerem mora vsak, ki hoče izposlovati odobritev napisov. Nekateri se tudi obrnili za ostrim vetrom, ki piha proti našemu jeziku iz vseh uradov.

Kakšen je ta hitri postopek obdelave? Poleg prošnje na kolektivnem papirju in z natančnim opisom načrta za napis, je treba priložiti dve fotografiji pročelja stavbe. Pred odobritvijo pride na lice mesta posebna uradna komisija, kar stane prosilca 3—4.000 lir.

Gre za napise, ki so bili postavljeni po zlomu fašizma in so po svoji sestavi nosili žig svobode; bili so namreč slovenski ali vsaj dvojezični. Mar bi ne bilo mnogo bolj preprosto in praktično, da bi mestna uradna komisija na lasno pobudo — če že mora nadzirati napise — sama pregledala napise na mestu? Ne, potem bi jih ne mogla javno zvečiti, ker je ZVU odpravila zakon, ki je prepovedoval »tuje napise«. Zaželeni rezultat se da doseči laže po drugi navidez povsem zakoniti poti, da se krivda lahko vrže na »odjemalce in goste«.

VELIKE LADJE SE NE RENTIRAJO

Predsednik velike angleške družbe Cunard Line je zanikal več, da namestila družba naročiti čezoceanske ladje s tonažo 85.000 ton, da bi konkurirala ameriški družbi US Lines, ki namerava zgraditi več takšnih ladij do leta 1953. Ladja s takšno tonažo bi danes stala okoli 15 milijonov funtov, in za zavarovanje bi morali plačati 5 do 6 milijonov funtov.

Beograjska »Borba« prinaša komentar o pomenu jugoslovansko-angleške trgovinske pogodbe. Spričo napora jugoslovanskih delavcev in okrepitve trgovinskih zvez Jugoslavije z drugimi državami je gospodarska blokada s strani Sovjetske zveze in drugih vzhodnih držav propadla. Okrepitev gospodarskih stikov s tujimi državami, se zrcali zlasti v trgovinski pogodbi z Anglijo, ki predvideva trgovinsko izmenjavo v vrednosti 100 milijonov funtov v teku petih let. Protijugoslovanska propaganda je skušala izkoristiti predvsem vprašanje jugoslovanske odškodnine za angleško podržavljeno imetje. V resnici se je Čehoslovaška v oktobru lanskega leta obvezala, da bo V. Britaniji kot odškodnino za angleško podržavljeno imetje plačala 8 milijard funtov. Plačilo je bilo razdeljeno na 18 obrokov, med temi mora CSR poravnati 4 v teku štirih let. Začetni od leta 1954 mora čehoslovaška plačati V. Britaniji v teku 11 let 20 milijard funtov javnih dolgov.

Trgovina z vzhodnimi državami omogoča V. Britaniji velik prihodek dolarjev. Med takšne najvažnejše pogodbe sodijo angleške pogodbe z ZSSR, CSR, Poljsko itd. Te države trgujejo z zapadnimi državami; zato je popolnoma neosnovan očitke kominformatske propagande na račun Jugoslavije, češ, da

sklepa pogodbe z zapadnimi državami. Trgovinski stikom z zapadnimi državami, ki prinašajo Jugoslaviji koristi in ki sloni na osnovi recipročnosti, se Jugoslavija ne bo nikdar odpovedala.

JUGOSLOVANSKI LES ZA ANGLIJO

Po podatkih angleških listov se je Jugoslavija v najnovejši trgovinski pogodbi obvezala, dobaviti Angliji v teku 5 let 160.000 standardov (4.672 kub. m — 1 standard) žaganega mehkega lesa in 200.000 kub. m trdega lesa, poleg prago, janskega lesa in furnirja. Skupna vrednost dobavljenega lesa bo dosegla 58 mil. funtov.

Angleška vlada bo objavila besedilo trgovinske pogodbe z Jugoslavijo v Beli knjigi. Po bilanci v novembru bo Jugoslavija dobavila Angliji 60.000 standardov mehkega lesa in 180.000 kub. m trdega na račun stare pogodbe. Angleška vlada se je obvezala, da bo pospešila izvršitev jugoslovanskih naročil za opremo industrije v vrednosti 30 milijonov funtov in bo zajamčila kredit 8 milijonov funtov. Jugoslavija bo pričela vračati kredit 30. junija 1953 v obrokih po 500.000, 1 milijona in 2 milijona funtov.

POMORSKI SPORAZUM

Trgovinska pogodba vsebuje tudi določbo, s katero sta se pogodbeni-

ci odpovedali vsake diskriminacije o pomorski plovbi. Predstavniki plovnih družb obeh držav se sestanejo, če bo mogoče pred koncem marca, da bi v podrobnostih preučili vsa plovna vprašanja.

Velika Britanija bo dobavila Jugoslaviji 200.000 ton nafte v l. 1950, 150.000 ton v l. 1951 in po 100.000 t. v naslednjih treh letih, 30.000 ton avtomobilskega in 2.000 ton letalskega bencina. V. Britanija bo dobavila 2.000 ton kavčuka. Državi bosta izmenjali še veliko količino raznih drugih izdelkov in polizdelkov. Kontingente bosta določali za vsako leto posebej.

FINANSIRANJE IZMENJAVE

Danes so že znane nekatere podrobnosti glede financiranja angleško-jugoslovanske izmenjave. Financiranje je prevzela Midland Bank, ki financira že trgovino s Poljsko in se je pred dobrim tednom obvezala, da bo do konca marca zajamčila Poljski kredit 2,5 milijona funtov. Ta način financiranja trgovinske izmenjave med Anglijo in tujimi državami se je po mnenju londonskih gospodarskih krogov popolnoma obnesel. Midland Bank je stavila na razpolago za jugoslovanske nakupe v Angliji in na šerlinskem področju sploh 2,5 milijona funtov. Dogovorjeno je bilo, da se ti krediti nakažejo v treh obrokih, in sicer do višine 7.500.000 funtov.

ČSR PO LABI V SVET

Prednosti in pomanjkljivosti plovbe po Lavi

Čehoslovaška plovba po Labi ima danes že nad 25letno tradicijo in razpolaga z velikim plovnim parkom. Njena vloga v zunanji trgovini izvira iz okolnosti, da je CSR po Labi povezana s Hamburgom. Leta 1929 je odpadlo v čsl. zunanji trgovini (skupna vrednost 40.487 milijonov Kč) 7 odst. (2.859 mil. Kč) prometa na posredovanje labske plovbe, leta 1936 9,4 odst. in 1937 od celotne vrednosti zunanje trgovine 22.952 mil. Kč celo okrog 10 odst. t. j. 2.234 mil. Kč.

Po vojni se plovba po Labi nekaj časa ni mogla razviti, zlasti ne po vsej prvotni dolžini do Hamburga. Sele spomladi 1946 so pričeli z manjšimi prevozi, toda hamburško pristanišče je bilo tedaj še v neredu in brez čezmorskih plovnih zvez. Zato je padel delež prometa po Labi v čsl. zunanji trgovini na 3,26 odst. t. j. 81 mil. Kč od celotnih 24.591 mil. Kč. Leta 1947 je suša in preplavljena struga Labe preprečila celo običajen promet, v letu 1948 pa je bil kljub slabim vodnim razmeram nekaj boljši kot v 1946.

Lansko leto je pričela običajna plovba komaj 15. marca in zaradi »berlinske krize« je slabo kazalo. Čehoslovaške ladje so bile tedaj edine, ki so vozile po vsem toku reke. Slab promet v tem letu pa je spet povzročilo stanje vode: spomladi je bil bodisi odvoz kakor dovoz blaga šibek, pod zimo pa, ko bi blagovni promet znatno in hitro narasel, je nizka voda zavrla razvoj rečnih prevozov.

Ing. J. Kohout, generalni ravnanatelj »Čsl. plovby labske« piše v glasilu ministrstva za zunanjo trgovino sledeče: Da pomeni v povojnem času pot po Labi kljub nekaterim zmotam najkrajši in najcenejši zvezo CSR z morjem na zapadno. Njena vrednost je še večja, ker oskrbuje prevoze po njej čehoslovaško podjetje, ki ureja promet po lastnih vidikih in razpolaga z lastnimi ladjem. Za CSR treba omeniti še dve prednosti, ki jih daje plovba po Labi: 1. prihranek deviz za stroške tranzita skozi Nemčijo; 2. čsl. plovna družba ima v Hamburgu vedno dovolj rečnih ladij, kar olajšuje sprejem tudi največjih pošilk blaga in omogoča neposredno prekladanje z rečne ladje na čezmornik in obratno. Obe prednosti daje mednarodni značaj reke Labe, zaradi katerega je plovba po njej svobodna.

Avgusta 1949 je CSR sklenila sporazum o najetju skladišča št. 41 v hamburški luki, in sicer v onem

delu, ki je znan pod imenom »Segelschiffhafen«. Uporabna površina skladišča znaša 4.670 m², na razpolago je 7 električnih 3-tonskih žerjavov. Skladišče ni na ozemlju čsl. »svobodne cone« v hamburškem pristanišču, ki služi zlasti oceanskemu prometu, prav zaradi tega pa je praktično, ker je dostopno za ladje manjše in srednje tonaže. Tudi z železnico ima dober spoj. Danes pristaja ob skladišču tedensko po več čezmornikov in vrsta rečnih ladij labske plovbe. Tudi železniški promet je živahen. Ves ta promet je bolj urejen kakor na drugih mestih v pristanišču. Na splošno namreč Hamburg po vojni še ni dosegel nekdanje tehnične popolnosti in urejenosti lusklega poslovanja, čeprav ni več daleč od tega.

B. Z.

Zopet svobodna konkurenca med severnimi pristanišči

Visoki komisariji, ki nadzorujejo zapadno Nemčijo v imenu zmagovalcev, so s posebno noto razveljavili dogovor iz leta 1948 o razdelitvi prometa med pristanišči Belgije in Holandije ter Zapadne Nemčije. Poslovanje urada Rhine Central

Booking Office, ki je vodil nemški promet skozi belgijska in holandska pristanišča, je bilo odpravljeno. Razvejavljena je bila določba, po kateri pripada nemškimi pristanišči 20 % prometa za nadaljnjo odpravo. To se pravi, da bo po poslednji popolna svobodna konkurenca med belgijskimi, holandskimi in nemškimi pristanišči. Gre predvsem za dovažanje ameriške pomoči za »Nordrhein-Westfalen«, predvsem žita. Holandska vlada je še nedavno zahtevala, da bi holandskim in belgijskim pristaniščem moralo pripasti ne 15 % prevoza žita, temveč 53%. Uvoz je zdaj prepuščen zasebnikom, prav tako so zapadne sile prepustile zasebni pobudi vprašanje spora glede delitve prometa med severnimi pristanišči.

Nemci so s tem ukrepom zadovoljni in delajo zdaj na to, da bi ZDA prepustile njihovim družbam tudi del prevoza ameriškega blaga v Nemčijo. Samo v decembru je odšlo iz ZDA in Kanade 45 ladij v smeri proti Hamburgu.

MISLI

ZA JESTVINICARJE. »Povej mi, kaj ješ, in povedal ti bom, kdo si.« Usoda narodov je odvisna od kakovosti njihove prehrane. (Bričlat-Savarin)

Italija se približuje Nemčiji

V trenutku, ko niso francosko-nemška trgovinska pogajanja rodila pričakovane uspeha in ko so se tudi politični odnosi med sosedoma na Renu precej ohladili, se skuša Italija politično in gospodarsko približati Nemčiji. Francozi so Nemcem očitali, da koretirajo z Italijo, v Bonnu pa odgovarjajo, da se jim ponuja Italija.

Vsekakor so italijanski trgovci in kmetje silno aktivni, kar dokazuje, tudi nedavni sestanek v prostorih Združenja italijanskih trgovcev v Milanu. Na sestanku je spregovoril tudi predsednik italijansko-nemške trgovinske zbornice. Vsi govorniki so se zavzemali za pospešitev trgovinske izmenjave z Nemčijo.

L. 1938 je italijanski izvoz v Nemčijo dosegel 19,07 odst. vsega italijanskega izvoza in 36,9 odst. italijanskega izvoza v evropske države. L. 1948 je znašal italijanski izvoz v zapadno Nemčijo 2,9 odst. in 6,3 odst. v devetih mesecih 1949 pa 7,5, oziroma 14,8 odst. Izmenjava torej napreduje.

Italija izvažala predvsem južne pridelke in uvažala premog. Izvoz južnih pridelkov (sadja, pomaranči in limon, povrtnine itd.) je dosegel v 9 mesecih 1949 500.000 t. l. 1948 pa 271.000 t. (l. 1938 1.202.000 t.). Vrednost tega izvoza je znašala lanske leto 40 milijonov dolarjev. Od tega so Italijani dejansko prejeli 16.000 milijonov, drugi denar je ostal za kritje italijanskega uvoza iz Nemčije.

Vrednost vsega italijanskega izvoza v devetih mesecih 1949 je dosegla 466 milijard in 62 milijonov lir, vrednost italijanskega izvoza v Evropo 235 milijard 441 milijonov, vrednost izvoza v Nemčijo 34 milijard 875 mil., vrednost uvoza iz vseh držav je znašala 681.676 mil., iz evropskih držav 202.404 milijonov, iz Nemčije pa 26.349 milijonov lir.

ITALIJANSKO-NEMSKA KONKURENCA NA SVETOVNIH TRGIH

V zadnjem času se nemški proizvodi čedalje bolj uveljavljajo na mnogih tržiščih na škodo italijan-

IZHAJA VSAKO DRUGO SOBOTO.

Uredništvo in uprava: Trst, ulica Geppa 9. Telefon 89-33. — Cena: Posamezna številka 15 lir, 10 din. — Naročnina: za STO in Italijo letna 350 lir, polletna 180 lir; za Jugoslavijo letna 250 din, polletna 130 din; za ostalo inozemstvo letna 1 dolar. — Cene oglasov: za vsak mm višine v širini enega stolpca 40 lir, 6 din.

Na bruseljski avtomobilski razstavi

V času od 15.—20. januarja so v Bruslju priredili 33 avtomobilsko razstavo. Bruseljska razstava je velikega mednarodnega pomena. ZDA, V. Britanija, Francija, Čehoslovaška, Italija in Nemčija se potegujejo za nove kupce avtomobilov. Belgijski trg je bil doslej splošno ugoden, ker razpolaga Belgija s čvrsto valuto, toda letos je pričelo število kupcev pojemati.

Američani so prišli z različnimi novostmi, predvsem z izpopolnitvijo krmilnih naprav. Med temi omejenja strokovni tisk izum popolnoma avtomatične transmisije pri vozilih

Prelom med Poljsko in Francijo

Francoska vlada je obvestila poljskega poslanika v Parizu, da francoska delegacija, ki je bila pripravljena na odhod v Varšavo na trgovinska pogajanja, ni odputovala. Trgovinski dogovor, je stekel 31. decembra. Njegov obseg 5 in pol milijarde frankov v vsak smer je bil skoraj popolnoma izrpan. Francija je prejela 875.000 ton premoga in raznih proizvodov. Izvozila je volno, kemične izdelke in stroje. Čeprav ni prišlo do novih pogajanj, se trgovinska izmenjava ni ustavila, temveč se nadaljuje v okviru splošnega dogovora z dne 19. marca 1948, ki velja do 31. decembra 1952.

Poljska vlada je obvestila francosko, da je ustavila vse nadaljnje poljske nabave v Franciji v odgovor na prekinjenje trgovinskih pogajanj, ki jih je povzročila francoska vlada. Poljska bo izvršila samo že zaključene kupčije. Ustavljena so bila naročila za industrijsko opremo in drugega blaga v vrednosti 15 milijonov dol., kakor tudi druga naročila za 35 mil. dol. v kliringu. Poljska vlada zahteva, naj Francija plača premog, ki bi ga sicer poravnala z izvedbo poljskih naročil.

Švica posoja denar

Švica je te dni posodila mnogo denarja starim bankirskim družbam, Franciji in Belgiji. Zveza švicarskih bank in Credit Suisse sta dovolila francoskim državnim železnicam 250 milijonov švicarskih frankov posojila. Denar bo izplačan po posredovanju Francoske narodne banke. Obrestna mera se bo rovnala po načinu uporabe denarja. Za posojilo je treba poročilo v zlatu.

BELGIJSKA BANKA Société Nationale de Credit à l'Industrie je načela v Švici posojilo 50 milijonov švic. fr. To je četrto posojilo po letu 1947. Švicarske banke bodo razpisale posojilo med švicarskimi državljani, ki bodo prečeli belgijske obveznice. Obrestovali jih bodo po 4 %. Posojilo je zajamčila belgijska država.

Zakasnitev zaradi stavke

Zaradi 16-dnevne stavke v tržaskih industrijskih podjetjih, ki je dosegla svoj višek v dvodnevni splošni stavki, je izšlo »Gospodarstvo« šele danes in to povečini z gradivom natiskanim še pred stavko. Tržni pregled in borza sta v skladu z datumom lista. Prihodnja številka izide še prihodnjo soboto, tako da čitatelji ne bodo prikrajšani.

Uredništvo

skih. Tako so mnogi južnoameriški trgi praktično že delj časa zaprti za italijanski izvoz, medtem ko je Nemcem uspelo plasirati mnogo izdelkov, ki jih južnoameriške dežele potrebujejo za svojo industrializacijo, kakor motorje, turbine, stroje itd. V zameno uvažajo Nemci predvsem razne poljedelske proizvode, ki jih Italija ne potrebuje. Sami italijanski opazovalci ugotavljajo poleg tega, da so italijanski izdelki v primerjavi z nemškimi precej dražji.

Italijanski trgovski krogi so tudi zaskrbljeni za razvoj nemško-jugoslovanske tržne izmenjave. Ze v februarju bo Jugoslavija pričela nakupovati vrsto izdelkov, ki so ji potrebni za industrializacijo, pa tudi drobne izdelke široke potrošnje, kakor šivanje, brivska rezila, glavnike itd. v zamenjavo za prav tiste proizvode, ki bi jih Italija sama rada plasirala v Nemčiji, kakor vino, sadje in konzervirano sadje.

ameriškega podjetja General Motors. Angleži so nastopili predvsem z lahkimimi vozili; razstavljenih je bilo kar 6 znamk 1,5 litrskih vozil: Jowett, Morris, Riley, Singer, Vauxhall in Wolseley). Tudi Francozi izdelujejo predvsem mala vozila. Sicer so bili razstavljeni avtomobili vseh vrst. V avtomobilski tehniki prednjačijo Američani, kakor poročajo neki Angleži. Angleži so zaostali za njimi, ker so morali vozila, ki jih izvažajo na ameriški trg prilagoditi ameriškim zahtevam. Ta čas pa so Američani izkoristili za uvedbo novih izumov. Iz Amerike prihajajo poročila o nadprodukciji, čeprav niso tovarne v Detroitu in Dearbornu v polnem obratu.

Ameriški avtomobil »Keller«, ki se približuje evropskemu tipu (4 cil.) stane 87.000 belg. fr., angleški »Vanguard« 89.000 in nemški Opel-Kapitän 83.000 bel. fr.; »Fiat« 500 386.750 in francoski »Renault« 318.500, čehoslovaški Minor 349.300, »Ford-Anglia« 367.500 in »Volkswagen« 370.000 belg. fr.

IZVOZ ANGLEŠKIH AVTOMOBILOV v prvih devetih mesecih lanskega leta je dosegel 243.608 komadov; vsa proizvodnja je znašala 371.010.

Nekaj stopenj pod ničlo

Kakšna gonilna sila teh nekaj stopenj pod ničlo! Drvarnice se prazniijo, seveda tišči, ki so se z drumi v pravem času založili, drugi, t. j. večina Tržačanov, hajdi k drvarju! Ta navadno zopet nima na zalogi dovolj blaga in mora h grostiku. Toda niti grostiki se verjetno niso založili dovolj z drumi in so se zadovoljili s prvimi pošilkami, ki so sicer bile letos bolj obilne kakor lanske. Ko bi bili vedeli, da se po toplem zaletu januarja pojavi sv. Sava s sibirskimi vetrovi. Ne čitajo listov! V nemkem ljubljanskem listu je dr. Manohin še v toplih januarskih dnevih svaril, naj bomo pripravljeni na vdor mrzlejšega vala iz Sibirijske. Zadel je, kakor lanske leto, ko je natančno po tednih izračunal, koliko časa bomo imeli suho zimo.

Koliko bi bili lahko zaslužili naši drvarji, ko bi ga bili poslušali! Danes so drva na drobno že po 1300, pred nekaj meseci si jih lahko dobil za okoli 1000 lir stot. Ko bi »Gospodarstvo« poročalo o Manohinovi napovedi, bi verjetno še danes naletelo na kritiko: To ne sodi v gospodarski list. In vendar je že danes mnogo »konservativnih« kmetov, ki se pri delu ravna po radijskih vremenskih napovedih.

Za drvarje in oglarje torej prava sreča teh nekaj stopenj pod ničlo s kraško burjo. Nič slabše za instalaterje. Po prvem hujšem mrazu pokajo po Trstu vodovodne naprave in celo strnišča, da je rečeno, za industrije in instalaterje v namreč. Tudi električarjem prinese burja nekaj zaslužka. Pokvarjene električne pečice privlečejo na dan pensionirani profesorji in uradniki, ki samevajo v sobah za sance in jih včasih ogrejejo samo ostri pogledi gospodinj. Gostilničarji in kavarnarji si verjetno niso mnogo na boljšem ob burji. Tu pa tam se nekdo pogreje s »puncema ali zvrne kozareček žganja, toda po večini Tržačani ostanejo rajši doma in čakajo, da burja preneha.

Prav je imel tisti Tržačan, ki se je on dan v openskem tramvaju nekje na Kolonji pridruževal, da ne da enega poletnega dne za svo zimo. Tisti brivec, ki je v dnevih »sibirskih« mrazov obrl dva Tržačana in je moral seči v zasebno mošnjo, ko je bilo treba plačati najemnine, mu bo gotovo prišlo le, v katero vrsto naj prištejejo lekarnarje in zdravnike, med zadovoljne ali nezadovoljne? Med moli zimo sem nainov pobara zdravnik-prijatelj, kako mu gre. »Slaba letina« mi je odgovoril strokovno.

L. B.

Vzpon Reke ob naravnem zaledju

Promet v luki prekosil predvojnega - Redne proge z vsem svetom

S priključitvijo k Jugoslaviji je bila Reka priključena k svetovni naravnemu zaledju. Ta okolnost in povojni gospodarski vzpon Jugoslavije, ki pospešuje čedalje trgovinsko izmenjavo s posredovanjem Reke, sta ustvarila zdravo in trajno osnovo za razvoj reškega pristanišča.

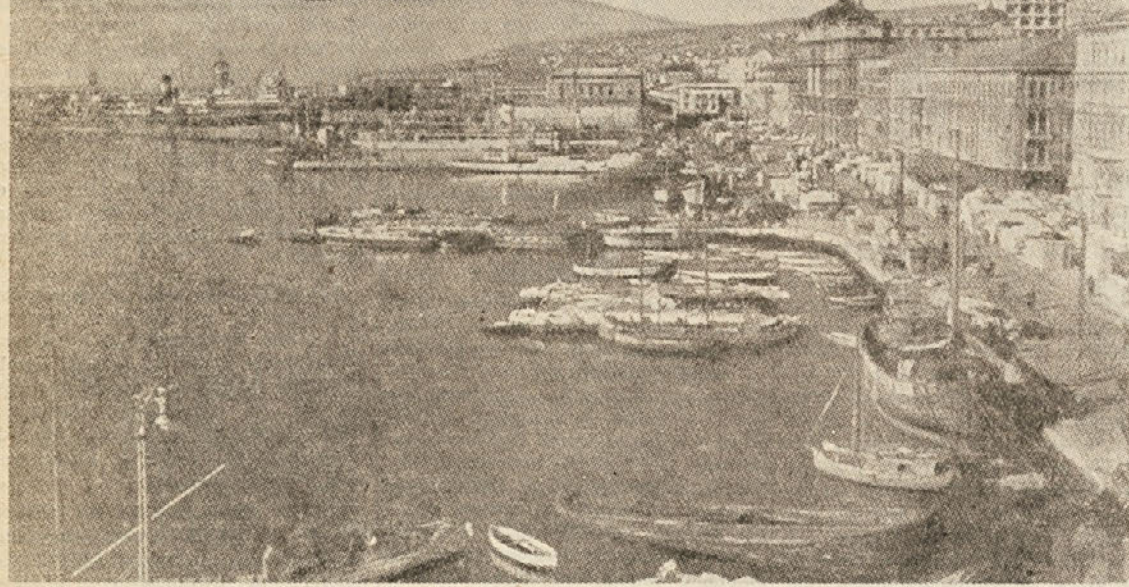
Promet čez Reko je že davno prekosil promet za časa italijanske uprave, ki je v l. 1939 dosegel višek, t. j. 252.422 ton. l. 1946, ko se ni bilo pristanišče obnovljeno, je šlo skozi Reko 622.561 t blaga in l. 1947 970.596 t. V l. 1948 se je promet dvignil kar na 1.659.361 t, medtem ko je v prvih devetih mesecih l. 1949 znašal že 1.614.644 ton. To se pravi, da je v devetih mesecih lanskega leta dosegel promet v vsem letu 1948.

Na drugem mestu navajamo podatke o progah, ki imajo Reko za svoje izhodišče. Poleg ladij Jugoslovanske linijske plovbe prihajajo redno na Reko tudi ladje tujih družb, kakor švedske Svenska Lloyd holandske Royal Netherlands Steamship Company, angleške Ellerman's Wilson Line, norveške Der Norske Nidellhavs Linie, predvsem pa ladje Tržaškega Lloydja, italijani in drugih italijanskih družb; dalje ladje družb ZDA, kakor American Lines in Lykes Brothers Steamship Company. Te družbe vzdržujejo 12 rednih prog z Reko, tako da je Reka povezana s pomorskimi progami s Švedijo, Holandijo, V. Britanijo, Norveško, Indijo, Pakistanom, Južno in zapadno Afriko, Južno in Srednjo Ameriko, z obalami na Pa-

cifiku in Atlantiku Severne Amerike.

Da navedemo še podatke o tonazi ladij, ki so prispele v reško pristanišče, v teku devetih mesecev lanskega leta: 5.195 jugoslovanskih ladij s tonazo 535.737 t. 242 italijanskih (204.128 ton), 35 ameriških (153.591 t), 45 angleških (110.282 t), 13 panamskih (45.577 t), 14 norveških (23.528 t), 8 sovjetskih (20.267 t), kakor tudi 12 švedskih, 174 tržaških, 12 holandskih, 2 iz Hondurasa, 4 grške, 2 turški, 1 švicarska, 1 kanadska, 2 madžarski in 1 izraelka. Vsega skupaj je priplulo 5.769 ladij pod 19 zastavami s skupno tonazo 1.365.135 čistih registrskih ton.

RIJEKA



ŠEST REDNIH PLOVB Jugoslovanske linijske plovbe

Jugoslovanska linijska plovba, državno plovno podjetje na Reki, je izdalo nov vozni red na svojih stalnih progah za prvo polletje 1950. Družba vzdržuje šest stalnih prog. V primeri z dosedanjim voznim redom so nastale nekatere izpremembe, ki jih omenjamo vsaj v glavnem.

I. Proga Jadransko morje - Severna Evropa vsakih 15 dni. Odhod z Reke s pristajanjem v Dubrovniku, Alžiru, Oranu, Kazablanki, Londonu, Hamburgu, Rotterdamu, Anversu, Zeebruggeu (doslej niso ladje obvezno pristajale v tem pristanišču) in Trstu.

II. Proga Jadransko morje - Bližnji vzhod z odhodom z Reke vsaki teden (doslej vsakih 10 dni) in vrnitvijo na Reko ter pristajanjem v Trstu, Dubrovniku, Bejrutu, Aleksandriji, Benetkah in Trstu (ob povratku).

III. Proga Jadran - Izrael - Turška z odhodom z Reke vsakih 28 dni. Doslej niso ladje pristajale v izraelskih lukah, pač pa je obstajala zveza Jadran - Turška vsakih 20 dni. Nova proga: Reka - Dubrovnik - Haifa - Tel Aviv - Smirna (Izmir) - Carigrad - Benetke - Trst - Reka.

IV. Proga Jadran - Izrael - Ciper z odhodom z Reke vsakih 25 dni (doslej 20 dni) s pristajanjem v Dubrovniku, Haifi, Tel Avivu, Limassolu, Famagusti, Iskenderunu, Mersinu, Benetkah in Trstu.

V. Proga Jadran - Severna Amerika vsaki mesec (doslej vsaka 2 meseca) z odhodom z Reke in pristajanjem v Alžiru, Gibraltarju, New Yorku in Gibraltarju.

VI. Proga Jadran - Južna Amerika z odhodom z Reke, oziroma Sibena vsaka 2 meseca (doslej vsakih 20 dni) in pristajanjem v Splitu, Dubrovniku, Alžiru, Gibraltarju, Dakarju in Buenos Airesu.

JUGOSLAVIJA NA DONAVI

Nemški listi poročajo, da sta ob Donavi prispele v Regensburg dve jugoslovanski motorni ladji, ki sta privlekli iz Jugoslavije na 6 tovarnih čolnih 2.700 ton bakra in pirita. V Regensburgu bodo ladje nato vire premog iz Porurja. Prvič po vojni se je zgodilo, da so v nemških pristaniščih na Donavi pristale jugoslovanske ladje.

Ostra konkurenca na progi Trst-Egipt

Tržaška poročevalska agencija ASTRA javlja, da se bo na progah med Trstom in Bližnjim vzhodom vnela huda konkurenca med tržaškimi, italijanskimi in jugoslovanskimi plovnimi družbami. Jugoslovanska linijska plovba je postavila na progi Trst - Reka - Beyrouth - Aleksandrija moderne ladje Zagreb,

Skopje, Topusko, Sarajevo in Vis. V kratkem bo na mesto Visa postavila novo ladjo Titograd. Na progi Trst Beyrouth - Egipt že vozi: italijanska beneška družba «Adriatica» z ladjami Belluno, Salvatore, Esperia in Chioggia; tržaški družbi S. Balducci z ladjami S. Antonio, Carbonello in Ascona ter Navilevanti - Sperco z ladjo Verus. Jugoslovanska linijska plovba je razvila živahno propagando zlasti za svojo progo z odhodom iz Trsta in Benetk. Svoje predstavništvo za podonavsko zaledje je izročila družbi «Seefrachtenkontor» na Dunaju. Napoveduje se ostra konkurenca, ker je Jugoslovanska plovba pripravljena znižati brodnine in sprejeti v poravnano vsako valuto.

BELGIJSKA MORNARICA OBNOVLJENA

Danes že lahko trdimo, da je belgijska mornarica v bistvu obnovljena; saj razpolaga že z 98 pomorskih ladijami s tonazo 398.867 BRT, medtem ko je pred vojno obsegala 101 enot s tonazo 423.000 BRT. Ob koncu vojne je Belgija imela še 180.700 BRT. Po vojni so Belgijci najprej izdelali načrt za izgradnjo trgovinske mornarice, ki naj bi obsegala 1 milijon BRT. Pozneje so ta načrt opustili. Začeli so predvsem obnovljati in popravljati stare ladje. Poleg tega so belgijske ladjedelnice imele mnogo naročil iz inozemstva. V letu 1948 so naročila iz držav s šibko valuto, ki so poprej zaposlile 3/4 belgijskih ladjedelnice, nazadovale. Delež belgijske trgovinske mornarice pri svetovni mornarici je znašal l. 1914 0,65 odst.

POMORSKA ŠOLA V PIRANU

Ideali mladih mornarjev

Osvoboditev je prinesla Slovenem tudi številne nove šole. Dobili smo slovensko pomorsko šolo, pomorski tehnikum, ki je zdaj v Piranu. Šola je začela z delom 1. marca 1947. v Semedeh pri Kopru, 16. maja 1948. pa je bila premeščena v Piran.

Šola vzgaja bodoče častnike trgovinske mornarice. Kdor želi posejati to šolo, mora imeti malo maturo na srednješolskem zavodu, potreben pa je tudi dober vid in sluh, kakor tudi razločevanje barv. Pouk na tej šoli, ki je izenačen s popolno srednjo šolo z zaključnim izpitom, se prav za prav vrši v dveh sorodnih šolah. Z letošnjim šolskim letom je bil pouk reorganiziran. Tako imamo v Piranu poleg Pomorskega tehnikuma še Pomorsko šolo, ki je nepopolna srednja strokovna šola in traja leto dni. V njej se pripravljajo nižji strokovni kader za pomorstvo. Pomorska šola ima dva odseka: broderskega in strojnega. Pomorski tehnikum v Piranu je popolna srednja strokovna šola in traja tri leta. V njej se pripravljajo srednji strokovni kader za pomorstvo. Pomorski tehnikum ima dva odseka: navičnega in strojnega. V navičnem odseku se vpisujejo absolventi broderskega odseka pomorske šole, čim so dokončali najmanj leto dni prakse na ladjah in v tem času pokazali smisel za ladijsko službo, voljo in sposobnost za daljnje izpopolnjevanje v svoji stroki. V strojni odseku se vpisujejo absolventi strojnega odseka pomorske šole, čim so dokončali najmanj leto dni prakse na ladjah in v tem času pokazali smisel za ladijsko službo, voljo in sposobnost za nadaljnje izpopolnjevanje v svoji stroki.

Pomorska šola in pomorski tehnikum v Piranu imata tudi svoj internat, v katerem morajo stanoviti vsi dijaki. Revnim in marljivim dijakom podeljuje Istrski okrožni ljudski odbor stipendije.

V navičnem odseku Pomorskega tehnikuma se vzgajajo bodoči kapitani trgovinske mornarice, v strojnem pa bodoči strojni častniki. V prejšnjem šolskem letu je imel Pomorski tehnikum tudi ladjedelniki odsek, kjer so absolventi dobili naslov ladjedelniškega tehnika. Ta oddelek je do danes dovršilo že nekaj dijakov, ki so nato odšli na tehnično fakulteto zagrebške univerze, kjer študirajo za inženirje ladjedelstva. Ostalim absolventom Pomorskega tehnikuma je, v kolikor ne bi nadaljevali s poklicem, ki so ga izbrali pri vstopu v tehnikum, omogočen nadaljnji študij, in sicer: absolventi navičnega odseka lahko študirajo na filozofski fakulteti matematiko in fiziko, na gospodarski fakulteti strojnega oddelka lahko nadaljujejo študije na tehnični fakulteti. Vsem ostalim absolventom je že vnaprej zagotovljeno ustrežajoče mesto v trgovinski mornarici.

Gojenci (njihovo število znaša sedaj 131, med njimi sta tudi dve mladinki, ki študirata na navičnem oddelku) se z velikim zanimanjem že sedaj pripravljajo za svoj bodoči poklic, ki zahteva celega človeka.

Učni načrt in program je zelo obširen. Na tehnikumu poučujejo kar 40 predmetov, med njimi pet jezikov, in sicer: slovenskega, srbohrvaškega, ruskega, angleškega in italijanskega.

Največji obseg ima v učnem načrtu seveda stroga pomorska stroka, kot navigacija, astronomija, radiotelegrafija, signalizacija itd., v

strojnem oddelku pa mehanika, termodinamika itd. Poučujejo srednješolski profesorji — pomorski strokovnjaki.

Na dveh obveznih šolskih potovanjih v letih 1948 in 1949 so gojenci svoje teoretično znanje pokazali tudi praktično. Prvega potovanja, ki je trajalo mesec dni, se je udeležilo 55 dijakov in profesorjev, lanskega potovanja pa 82 dijakov in profesorjev. Na potovanjih so si gojenci ogledali vso jugoslovansko obalo in vse znamenitosti jugoslovanskih območij. Kamor koli je zaplula šolska ladja z dijaki PT-ja iz Pirana, povsod je bila izredno lepo sprejeta. Zlasti lepo je naš mlad pomorski naraščaj sprejela jugoslovanska mladina, ki je naravnost med seboj tekmovala, kako bi pokazala večjo pozornost in gostoljubnost svojim mladim tovarišem.

V Pomorskem tehnikumu v Piranu se vzgaja nov kader slovenskih pomorščakov. V njem se poraja slovenska pomorska delavnost. Iz tega zavoda prihajajo slovenski pomorščaki, prežeti z novim duhom, prežeti z idejo bratstva in strpljivosti med narodi, z idejo enakopravnosti in enakopravnosti vseh narodov na zemeljski krogli, očisti vseh primesti nacionalnega sovinitva.

Nujnost časa zahteva, da postanejo Slovenci tudi v pomorstvu realisti in da ocenimo vrednost morja tudi z njegove praktične strani. Moramo se na morju afirmirati kot dobri kapetani, kot sposobni in vestni pomorščaki, kot dobri trgovci in odlični poznavalci vseh narodov in vprašanj. Letos bo naš pomorski tehnikum zapustila še druga generacija slovenskih pomorščakov in v svet ponesla socialni duh novega slovenskega človeka, duh novega pomorščaka.

V času od 19.—31. januarja so priplule, oziroma odpule iz našega pristanišča naslednje ladje:

AMERISKE LADJE:

»Exportera« (8000 t., New York) je izkrcala v luki pri Sv. Andreju razno blago. Nato je naložila večjo količino celuloze avstrijskega izvora, namenjeno v Boston in Filadelfijo. »Authwing« (6800 t., New York) je izkrcala ob hangarju 62 razno blago, nakar je odpula v ZDA. »Maiden Creek« (7000 ton, New York), je izkrcala razno blago za ZDA. »Ruth Lykes« (8000 t., Galveston - Texas) je izkrcala v Stari luki razno blago.

»Mihael T. Gonlandris« (7000 t., New York) je iztovorila v luki pri Sv. Andreju večjo količino žita.

»Golden State« (8000 t., New York - Marine State Lines) je izkrcala ob hangarju 62 žito in razno blago, nakar je odpula v ZDA. »Virginia Lykes« (9000 t., New Orleans - Lykes Lines) je izkrcala ob hangarju 63 tovor žita. »War Hawk« (8500 t., Mobile) je izkrcala pri silosu tovor žita nakar je odpula v ZDA.

JUGOSLOVANSKE LADJE:

»Topusko« (3300 t., Reka) je ob hangarju 71 v luki pri Sv. Andreju več dni nakladala 2000 ton solitra avstrijskega izvora (Oesterreichische Stickstoffwerke Aktiengesellschaft, Linz af Donau), namenjena v Aleksandrijo. Razkladanje iz vagonov in vkrcanje na ladjo je iz-

V pristanišču živahnije

vršila špedicijska tv. Fr. Parisi. Naložila je tudi veliko pošiljko lesa. Ob pomolu 5 smo opazili tudi ladjo »Livno« (7000 t., Reka), ki je po kratkem času zopet odpula. »Titograd« (3.199 t., Reka), nova motorna ladja podobna »Zagreb« je vkrcala ob molu 5 v luki pri Sv. Andreju tovor lesa, namenjenega v Aleksandrijo, nato pa je odpula v Staro luko zaradi izpopolnitve tovara.

ANGLESKE LADJE:

»Markab« (5200 t., Sunderland) je med večdnevno bivanju naložila večjo količino magnezita avstrijskega izvora, namenjenega na Japonsko. »Reborn« (1800 t., Malta) je ob molu 5 naložila manjšo količino premoga in nato odpula.

TRZASKE LADJE:

»Ambr« (7176 t., Tržaški Lloyd) je po kratkem bivanju ob hangarju 69 odpula. »Astra« (7247 t., Tržaški Lloyd) je naložila ob hangarju 69 razno blago in 510 ton solitra avstrijskega izvora (Oesterreichische Stickstoffwerke Aktiengesellschaft, Linz af Donau), namenjena v Durban in Capetown. »Chioggia« (motorna ladja 3004 t.) je vkrcala ob hangarju 58 v luki pri Sv. Andreju večjo količino (2999 ton) solitra avstrijskega izvora namenjenega v Aleksandrijo nakar je odpula v Staro luko, kjer je naložila

la manjšo količino raznega blaga namenjenega v Beirut.

»Duino« (7159 t., Tržaški Lloyd) je odpula prazna iz Stare luke v luki pri Sv. Andreju. »Gerusalem« (8052 t., Tržaški Lloyd) potniška ladja, je naložila ob hangarju 61 manjšo količino raznega blaga ter odpula v Egipt.

ITALIJANSKE LADJE:

»Monginevro« (7176 t., Genova, Navigazione Alta Italia) je razložila v luki pri Sv. Andreju tovor žita. »Aldebarane« (1577 t., Genova, Marittima mercantile) je bila več dni ob molu 5 zaradi popravil. »Adele Croce« (2000 t., Genova) je naložila v Stari luki manjšo količino lesa in nato odpula v luko pri Sv. Andreju zaradi izpopolnitve tovara. »Sarga« (1500 t., Genova) je vkrcala ob molu 5 tovor lesa namenjenega v Egipt. »Sebastiano Venier« (7176 t., Benetke - Navigazione Veneziana) je izkrcala ob hangarju 58 razno blago.

GRSKE LADJE:

»Eugenia Chandris« (4500 t., Pirej) je izkrcala v luki pri Sv. Andreju večjo količino koruze. »Tinos« (2000 t., Pirej) je pristala ob molu 5, kjer je naložila kot navadno tovor lesa, namenjenega v Grčijo.

D.

„Z želodcem v Parizu - s srcem v Berlinu“

Gospodarski pomen Posarja za Francijo - Proračun 37 milijonov frankov

Usoda Posarja je bila te dni zopet postavljena na svetovno pozornost. Med Francozi in posarsko vlado, ki ji je na čelu Johann Hoffmann, pa tudi med Parizom in francosko vlado in vlado zapadne Nemčije v Bonnu je bil napravljen poskus za sklenitev sporazuma glede gospodarske in politične pripadnosti Posarja. Poskus je zazdal propadel. Potovanje francoskega zunanjega ministra Schumana v Bonn ni rodilo zaželenih uspehov, o pogajanjih med Schumanom in Hoffmannom v Parizu tudi ni bilo poročila o doseženem uspehu. Ko bi ta pogajanja uspešna, bi iz Posarja odšel francoski visoki komisar in izročil oblast Posarcem.

Posarje je izredno velikega pomena za francosko gospodarstvo. Danes kroži v deželi francoski frank. Francoski načrt gre za tem, da se Posarje gospodarsko vključi v francoski sestav, politično pa bi dežela dobila avtonomijo. Za njeno obrambo in zunanje predstavnost bi poskrbela Francija. V Bonnu niso proti gospodarski naslonitvi Posarja na Pariz, vendar zahtevajo, da bi se Posarje vključilo v zvezno državo Zapadne Nemčije. Posarski avtonomisti odbijajo ta načrt, češ, da ne morejo biti z želodcem v Parizu s srcem pa v Berlinu. Pri pogajanjih v Parizu je šlo predvsem za izkoriščanje premogovnikov, ki jih danes upravlja francosko državno podjetje Regie

Največje njihovo bogastvo sta premog in jeklo. Proizvodnja premoga je l. 1949 dosegla 14,3 milijona ton premoga in 1.800.000 t. jekla. Proizvodnja jekla predstavlja okoli 1/5 francoske proizvodnje, proizvodnja pa nad 1/4 francoskega izkopa. Prav toliko premoga mora Francija uvažati iz inozemstva. Lansko leto so povprečno izkopal 62.960 ton premoga na dan, t. j. okoli 5.296 vagonov ali 1.429 kg na vsakega rudarja. Načrt za tekoče leto predvideva dnevni izkop 36.000 ton. Lansko leto je bil premog takole razdeljen, Posarje 24 odst., Francija 28 odst., Nemčija 23 odst., Luksemburg, Svica, Italija, Avstrija in Španija okoli 7 odst., ostalih 18 odst. je ostalo pa za uporabo v samih rudnikih.

Francozi navajajo, da je gospodarstvo Lorene, ki je zopet pod francosko oblastjo, tesno povezano z gospodarstvom Posarja. Od leta 1870, sta deželi bili politično pod skupno upravo, ločili sta se šele leta 1935, ko so se Posarci s plebiscitom izrekli za Nemčijo.

Nemški nacionalisti v Posarju odgovarjajo na francoski predlog, da ne morejo biti Posarci z želodcem v Parizu, s srcem pa v Berlinu.

Pri pogajanjih v Parizu je šlo predvsem za izkoriščanje premogovnikov, ki jih danes upravlja francosko državno podjetje Regie

des Mines; Francija je pripravljena odstopiti delež pri izkoriščanju premogovnikov Posarcem. Do leta 1919 so premogovniki pripadali nemški državi, nato jih je upravljal francoska vlada do l. 1935.

Šlo je tudi za to, da se sklene trgovinski dogovor, ki bi preprečil posarsko konkurenco francoskemu blagu. Tako n. pr. konkurira posarska keramična industrija francoski. Cene bi se določevale sporazumno. Carinsko upravo bi prevzeli Posarci, toda v smislu francoskih carinskih določb.

OGROMEN DRŽAVNI PRORAČUN

Državni proračun Posarja za l. 1950, ki je bil te dni predložen deželnemu zboru, se je povečal nasproti lanskemu za 29 odst. in predvideva 27.531.200.000 fr. dohodkov in 25.137.515.000 fr. izdatkov, prebitka torej za 2.393.685.000 fr. Prebitek v rednem proračunu gre za kritje primanjkljaja v izrednem proračunu, ki izkazuje 9.122.417.000 dohodkov in 11.416.102.000 izdatkov. — Dežela je vsekakor bogata. Obrtnih delavnic n. pr. ima kar 12.563 (lansko leto 12.225).

Socialni utrinki

ZA ITALIJANSKO DELAVSTVO zahteva Italija pri pogajanjih za ustanovitve gospodarskega bloka »Fimebela« (poprje »Fritaluzza«), pri katerem bi sodelovale Francija, Italija, Belgija, Luksemburg in Holandija, svobodno kroženja po vseh teh državah. Italijanski delavec naj bi si v teh državah lahko svobodno iskal delo. Odpraviti bi morali vse zapreke proti priseljivanju italijanskega delavstva. Ako druge države ne bi hotele pristati na to, potem naj Italija pogajanja razbije, piše »La iere della Sera«.

500 ITALIJANSKIH DEKLET pojde na delo v angleške tkalnice, tako pravi poročilo Mednarodnega združenja za volno v Londonu. V bombažni industriji Lancashireja je že zaposlenih več Italijanov.

300 MILIJONOV LJUDI je malarčnih na svetu. Odprava Svetovne zdravstvene organizacije pobija zdaj malarčne komarje v državi Tenaj v severni Indiji. Prenašajo jo sloni.

500 SICILIJSKIH DRUŽIN SE IZSELI V URUGVAJ. O pogojih se pogaja posebna komisija sicilijskih parlamentarcev z urugvajskim poslanikom v Rimu.

PO »AMERIKANSKO«. Pet premogovnih družb v Ohiu toži Mr. Johna L. Lewisa in druge voditelje sindikata ameriških rudarjev za škodnino 500 milijonov dolarjev. To naj bi bila škodnina za 7 milijonov ton neizkopačnega premoga za časa stavke, ki jo je vodil Lewis.

200.000 PRISELEJENCEV bo letos sprejela Avstralija, kakor je izjavil minister za priseljevanje tujcev. Tudi v bodoče se bo vsako leto lahko vselilo toliko tujcev. Računajo, da bo v letu 1960 Avstralija štela 10,5 milijona ljudi.

DROBIŽ po 1, 2, 3 in 10 lir ki je obrabljen, se bo po novem zakonskem načrtu, ki je bil predložen parlamentu, hitreje zamejati za novega kakor doslej.

PROIZVODNJA KEMICNE INDUSTRIJE V ITALIJI je dosegla 88 odst. predvojne.

Iz Italije

1.367.777 TON BLAGA ERP JE PRIPELJALO V ITALIJO 12 ladij v času med 9. in 15. januarjem. Poleg tega so 3 petrolejske ladje pripeljale 37.963.382 kub. m petroleja in 3 ladje 1.539.829 ton bombaža.

ITALIJANSKA PROIZVODNJA MODRE GALICE

Računajo, da bo letos italijansko poljedelstvo porabilo okrog 800.000 stotov modre galice. Po predvidevanju bo italijanska industrija proizvedla le 650.000 stotov modre galice, vendar pa računajo, da bodo 150.000 stotov blaga črpal iz starih zalog. Potrebni baker bodo nakupili v inozemstvu; v ta namen bodo nakazali iz kreditov ERP 3,1 milijona dolarjev.

TRŽNI PREGLED

Tržna kronika ne naznazuje v zadnjih dveh tednih izrazitejših izprememb cen in blagovnega prometa. Cene so se na splošno ustalile na kvotacijah, ki so jih dosegle v polovici januarja. Prevladuje mnenje, da ne bo v prihodnjih dveh mesecih večjih izprememb. Vsekakor pa se v sedanjem obdobju opaža izrazitejša tendenca k uravnoteženju cen posameznih proizvodov na podlagi predvojnega sorazmerja. Tako se je n. pr. na področju masla pomenilo maslo, zmerno so se podražile živalske maščobe, medtem ko so se cene olivnega olja ustalile. Zmerno, a postopno naraščajo tudi cene proizvodov, ki so dosegli v primerjavi s predvojnimi cenami previsoke točke, kakor n. pr. trdi siri in naspošno industrijski proizvodi.

Blagovni promet na tukajšnjem tržišču je še vedno zelo omejen, razen pri nekaterih živilih, ki so predmet večje sezonske potrošnje.

Poslovni krogi pričakujejo z zanimanjem učinke, ki jih bo imela na notranji trg tako imenovana liberalizacija blagovne izmenjave v državah, ki so vključene v ERP.

ZITARICE

Tendenca h krepkejšim cenam se je utrdila zlasti pri pšenici, čeprav se niso cene v bistvu oddaljile od prejšnjih kvotacij. Poljedelcem v Italiji je vlada obljubila, da bodo cene pri obveznem odkupu žitaric ostale vsaj na dosednji višini. Pravkar pa so v Italiji uvedli novo carino na uvoz pšenice, ki bo znašala 25-50 odst. vrednosti blaga. S tem bo inozemsko žito stalo v italijanskih pristaniščih (in tudi v Trstu zaradi carinske unije z Italijo) okrog 7.100 lir za stot.

Tržišče kromu je ostalo neizpremenjeno. Med ostalimi postranskimi žitaricami se je podražil oves zaradi slabe razpoložljivosti blaga. Pri rižu se opaža znatno nazadovanje potrošnje v primerjavi s predvojno dobo.

Zadnji ceniki na tržiščih Benečije so naslednji: pšenica I 6.700-6.800 lir za stot, II 6.600-6.700, III 6.400-6.500; kromu 4.600-4.700; belu kromu 4.300-4.400; ječmen 4.400-4.500; oves 4.400-4.600; prosa 4.500-4.800 lir za stot.

ZIVINA

Ponudba goveje živine je še vedno živahna, vendar je v sedanji sezoni zaradi večje potrošnje tudi povpraševanje zelo naraslo. Cene so usmerjene rahlo navzgor, kar je mskem obdobju skoraj nenavaden pojav. Tudi prašičereji prodajajo svoje proizvode pod nekoliko boljimi pogoji, ker je ponudba prašičev znatno popustila.

Zadnji ceniki so naslednji: Rovi: voli 210-220 lir za kg žive teže; krave 210-230; teleta 340-360; pitanci prašiči 320-340; prašički 400-420.

Videm: voli I 190-240 lir; II 150-190; krave I 160-190, II 130-160; teleta 330-380 lir za kg.

VINO

Med vsemi poljedelskimi proizvodi je vino v najslabšem tržnem položaju. Ceniki prinašajo za nekatere tržišča neznatno podražitev vina na nekaterih tržiščih, vendar kupčije z vinom ne gredo od rok. Italijanska proizvodnja vina, ki pritiska na tržaški trg, je dosegla lani, po uradnih obvestilih, 35,8 milijona hl, t. j. 2 odst. več kakor predlanskim in največ v povojni dobi.

Verona: Valpolicella 380-430 lir za stot. hl, Soave 380-430, Bardolino 360-410, »Verona« 350-360 lir za hl.

Firenze: običajna vina 9-10 stop. 2.500-2.900, 10-11 stop. 2.900-3.500, 11-12 stop. 3.500-4.200, nad 12 stop. 4.200-6.000; fina vina 11-12 stop. 5.000-5.800, 12-13 stop. 5.800-6.700, 13-14 stop. 6.700-7.800.

OLIVNO OLJE

Po nedavni podražitvi so se cene olivnega olja skoraj povsod ustalile, ponekod pa tudi rahlo nazadovale.

V Bariju so zadnje cene naslednje: olivno olje do 1 stop. kisline 380-390 lir za kg, do 1,5 stop. kisline 355-360, do 3 stop. 340-350, do 8 stop. 330-340 lir za kg.

MLEČNI IZDELKI

Cene masla so v nazadovanju, cene mehkih sirov so ostale na približno prejšnjih kvotacijah, znatno pa so se pocenili trdi siri in parmezani, ki so dosegli najvišjo podražitev v primeri z ostalimi poljedelskimi proizvodi. Najvišje cene so dosegli trdi siri lani maja meseca, ko so za blago na debelo plačevali do 1.450-1.500 lir za kg. V naslednjih mesecih so cene parmeza stalo nazadovale in dosegle kvotacijo 1.100-1.150 lir za kg. Pričakovati je, da se bo ta tendenca še okrepila do dokončnega uravnoteženja z ostalimi cenami poljedelske proizvodnje.

Cene glavnih mlečnih proizvodov se gibajo okrog naslednjih kvotacij: maslo 690-790 lir za kg; parmezan 1948 950-1.110, emmenthal 490, gorgonzola sveža 270.

SADJE IN ZELENJAVA

Na tržaškem trgu zelenjave in sadja na debelo se gibljejo cene okrog naslednjih kvotacij: za kg fco trg: česen 90-100 lir; kislje zelje 90; korenje 45-55; cvetača 35-80; čebula 60-75; krompir 27-48; radič 120-140; rdeči radič 130-200; kislja repa 60; repa 20-25; pomaranče 50-130; mandarine 65-120; jabolka 20-100; hruške 28-120; banane 510.

RAZNA ŽIVILA V TRSTU

Fižol (saluggia) 125-130; krušna moka 80 odst. 83-85; koruzna moka 73-75 mešana marmelada 200-220; sladkor 268; riž 90-102; kakao 850.

LES

Na krajevem tržišču lesa so cene žaganega mehkega lesa precej nazadovale. V manjši meri so nazadovale tudi cene trdega lesa. Zadnje cene za blago v tranzitu so naslednje: smrekovina in jelovina »tombante« 12-13.000 lir za kub. m; tramovi u. Trst 7.500-8.500; hrastovina »Bouilles« 38-42.000; hrastovina 36-40.000; neobrobljena parjena bukovina 27-32.000; naravna neobrobljena bukovina 17-19.000; obrobljena parjena bukovina 32-35.000; neobrobljena javor 27-30.000; bukovni furnirski hlodi 18-21.000; bukovni hlodi 12-14.000.

Ponudniki avstrijskega lesa so na tržaškem trgu zelo aktivni. Poročajo, da je v prvih 11 mesecih lanskega leta Avstrija izvozila na STO in Italijo 753.000 m lesa, t. j. okrog 78 odst. vsega avstrijskega izvoza lesa (1.055.000 kub. m). S tem se je avstrijski izvoz na STO in Italijo v primerjavi s lanskim letom skoraj potrojil.

Nepričakovano se je na italijanskih tržiščih, sicer v manjših količinah pojavil nemški les. Gre za blago, ki bi ga morala Nemčija dobaviti Franciji iz Črnege lesa na račun reparacij, ki pa jih je Francija odklonila, ker je proizvedla mnogo materiala iz obširnih gozdnih pogorišč. Ponudbe se nanašajo skoraj izključno na jelovino, ki pa je na italijanskih tržiščih manj cenjena kakor smrekovina.

MEDNARODNA TRŽIŠČA

CHICAGO			
Pšenica (stot. dol. za bušel)	14/I	3/I	17/I
Koruzna " " "	219.-	217.75	215.25
" " " "	128.-	131.50	129.25
NEW YORK			
Baker " " "	18.62	18.62	18.62
Cin " " "	74.50	77.50	76.25
Svinec " " "	12.-	12.-	12.-
Cink " " "	9.75	10.-	10.-
Aluminij " " "	17.-	17.-	17.-
Nikelj " " "	40.-	40.-	40.-
Krom (dol. za tono)	38.-	38.-	38.-
Ž. srebro dol. za steklenico	72.-	72.-	73.-
LONDON			
Baker (f. šter. za d. tono)	153.-	153.-	153.-
Baker blister " " "	149.50	149.50	149.50
Svinec " " "	98.50	98.50	98.50
Antimon " " "	150.-	185.-	185.-
ALEKSANDRIJA			
Bombaž „Karnak“ I. (talerjev za kantar)	100.35	99.-	100.30
" „Zagora“ I. " " "	85.25	84.50	87.65
SANTOS			
Kava Santos C (kruzejrov za 10 kg)	191.90	210.60	207.-

Razvoj na mednarodnih tržiščih je v glavnem miren. Cene so usmerjene k stalnosti in se gibljejo v omejenem obsegu okrog prejšnjih kvotacij. Izrazilo krepka tendenca se opaža le na tržiščih bombaža, ki je dosegel doslej najvišje cene v sedanji kampanji. Na področju žitaric so cene pšenice razmeroma krepkejšje od cen koruze. Na tržišču kovin ni omeniti važnejših izprememb razen pri cinku, ki se je zmerno pocenil na ameriškem in angleškem trgu.

Mednarodni svet za žito je vključil v žitni sporazum Kostariko. Med ostalimi podpisniki žitnega sporazuma niso še ratificirali pogodbe Kolumbija, Liberijska, Filipini, Urugvaj in Kitajska.

Med žitaricami je v sedanjem obdobju najzanimivejši položaj koruze. Razvoj mednarodne trgovine s koruzo je v veliki meri odvisen od argentinskega pridelka. Dosedanja predvidevanja o pridelku v Argenti-

ni so zelo pesimistična (1,5 milijona ton). Na drugi strani pa imajo ZDA v zalozah velike količine koruze. Avstralija pričakuje tretji zaporedni obilen pridelek koruze (207 mil. bušlov). Zadnji svetovni pridelek koruze je znašal po najnovejših vesteh 5.800 mil. bušlov v primeri s predlanskim, ki je dosegel 5.990 mil. bušlov. Predvojna povpreka svetovne proizvodnje koruze je znašala okrog 4.700 mil. bušlov.

KOVINE

Računajo, da je svetovna proizvodnja bakra dosegla v lanskem letu okoli 2.043.000 kratkih ton (1 kratka t = 0,90718 metrske t); v 1. 1948 je bila svetovna proizvodnja bakra nekoliko večja in je dosegla 2.122.000 t. Po proizvodbah ameriškega Metall Bulletin je znašala svetovska proizvodnja v 1. 1949: 225.000 t bakra, 9.000 t cina, 170.000 t cinka, 155.000 t svineca, 155.000 aluminija, 17,5 milijona t surovega železa in 22 mil. t jekla. Za leto 1950

pa se po uradnih sovjetskih virih predvideva naslednja proizvodnja: 250.000 ton bakra, 12.000 ton cina, 200.000 t cinka, 200.000 t aluminija, 19,5 mil. t surovega železa in 35,4 mil. jekla.

Zaradi razpustitve italijansko-španskega koncerna živega srebra, o katerem smo že poročali, je Španija pričela prodajati srebro na svojo roko. Kvotacija španskega živega srebra fob New York znaša 5 dol. za steklenico (brez carine), vendar pa se cene na tem trgu niso oddaljile od prejšnje kvotacije 71-74 dol. za steklenico. Vest, da je Španija prodala 40.000 steklenic Sovjetski zvezi po raznih evropskih prekupčevalcih ni bila doslej potrjena.

VOLNA

Svetovna proizvodnja volne je znašala v 1. 1949 3.780 milijonov funtov, t. j. le okrog 10 milijonov funtov več kakor 1. 1948. Predvojna povprečna svetovna proizvodnja se je gibala okrog 3.900 mil. funtov. Pomanjkanje blaga in naraščajoča potrošnja sta glavna vzroka izredno krepke cene volne na svetovnem trgu.

VINO

Po ameriških virih so na vsem svetu pridelali 1. 1949 36,8 milijona kratkih ton grozdja. Od tega odpade okoli 20% na namizno grozdje, ostalo pa na proizvodno vino. S tem se ni svetovna proizvodnja dosegla predvojne, ki je znašala 39,8 mil. kratkih ton, (1 kratka t = 0,91 metrske tone).

Na francoskem trgu so cene na koncu januarja padle zlasti pri vinu srednje gradacije. Zgubile so 5-10 fr. na stopnjo pri hektolitru. V Narbonni so šla vina z 9-11 stop. 18. januarja po 380-400 fr stop.; 25. januarja so ta vina imela ceno 368-384 fr. Tudi cene alžirskih vin so šibke. V Oranu je povprečna cena za vino 12 stop. 380 in za 13 stop. 390 fr.

SVETOVNA PROIZVODNJA CEMENTA

Po vesteh švicarskega izvora bo 18 držav, ki so vključene v ERP, proizvedlo letos okrog 34 milijonov ton cementa, t. j. v celoti približno toliko kolikor so ga te države letno proizvedle v predvojni dobi. Porast proizvodnje v primeri z letom 1938 beležijo v Angliji (1. 1938: 7,8 mil. ton, 1. 1949: 9,2 mil.), v Franciji (3,5-6) v Belgiji (3,5-2,9) in v Avstriji (0,8-1). Znatno je nazadovala nemška proizvodnja cementa (od 8,5 na 6,1 mil. in italijanska (od 4,6 na 2,9 mil. t.). V razmerju s številom prebivalstva porabi povprečno največ cementa Belgija. (240 kg na prebivalca letno, t. j. 40 kg več kakor v ZDA). Med srednje potrošnike spada Francija (120 kg letno na osebo), med najslabše pa Grčija (35 kg na prebivalca).

Izvozne cene evropskega cementa, namenjenega v čezmorske dežele se sukajo okrog 14-17 dolarjev za tono fco evropska pristanišča. Prevoz tone cementa v vrečah znaša n. pr. iz Splita v Buenos Aires okrog 40 angl. šilingov. V preteklih dneh je odplul iz Gdince prvi tovor poljskega cementa za Singapur.

POVEČANJE IZVOZA JUGOSLOVANSKEGA TOBAKA

Lani je Jugoslavija izvozila okrog štirikrat toliko tobaka kakor v 1. 1939. Jugoslovanske tobačne izdelke bodo letos prvič izvažali v mnoge prekomorske dežele. V ta namen se vršijo n. pr. pogajanja z južnoameriški državami kakor tudi s francoskimi kolonijami. Prav tako bo letos Jugoslavija razstavljala svoje tobačne proizvode na najmanj 20 razstavah, stalne razstave pa bo organizirala v Bruslju, Londonu, Parizu in Stockholmu.

Glavni urednik
LOJZE BERCE
Odgovorni urednik
STANISLAV OBLAK
Založnik
Založba »GOSPODARSTVA«
Tiskarna Založništva tržaškega tiska

Avtopodjetje S. T. A. R. - D. D.

Trst, Ulica Moreri 7 - tel. 56-08 - Rojan
Avtobusna postaja Trst - Biljaternica
št. 3 - tel. 5125

Potniške proge z avtobusi:

VOZNI RED TRST-PIRAN

Ob delavnikih:

Odhod iz Trsta (avtobusna postaja) ob 7.30. — Odhod iz Kopra (proti Piranu) ob 8.45. — Prihod v Piran ob 9.30. — Odhod iz Pirana ob 16.55. — Odhod iz Kopra (proti Trstu) ob 17.45. — Prihod v Trst (avtobusna postaja) ob 19.

Ob nedeljah in praznikih:

Odhod iz Trsta (avtobusna postaja) ob 8. — Odhod iz Kopra (proti Piranu) ob 9.05. — Prihod v Piran ob 9.45. — Odhod iz Pirana ob 17.30. — Odhod iz Kopra (proti Trstu) ob 18.20. — Prihod v Trst (avtobusna postaja) ob 19.30.

Na tržaškem trgu kave in sladkorja

Tržaška tranzitna trgovina s kavo je v začetku tega leta precej oživele zaradi večjih nakupov s strani tržaškega zaledja. Jugoslovanski uvozniki so n. pr. v preteklih dneh sklenili na tukajšnjem tržišču kave nakupno pogodbo za dobavo okrog 2.000 vreč brazilske kave. Pri virih proizvodnje so cene kave v pričakovanju novega pridelka še vedno zelo krepke, vendar pa se opaža značilna previdnost kupcev; iz tega bi se dalo sklepati, da ne pričakujejo nadaljnjega porasta cen. Tržaški operaterji so v glavnem pihiteli z nakupi še pred podražitvijo, in so svoja skladišča dobro, nekateri pa tudi čezmerno založili. S tem so premostili težave, ki so v zadnjih časih nastajale zaradi precej nerednega dotoka blaga. Vsekakor pa računajo, da bodo viški zaloga posli do polovice marca. Med ostale značilnosti tržaškega tržišča kave je še zabeležiti večje zanimanje za slabše vrste blaga.

Zadnje cene kave v Trstu (od uvoznika do grosista fco skladišče izven proste cene) so naslednje: Rio I 980 lir za kg, Rio II 940; Santos I 1.320, II 1.230; Salvador 1.290; Haiti 1.150; Kostarika 1.400; Gima 1.060; Moka 1.220 lir za kg.

V prostem pristanišču (fco skla-

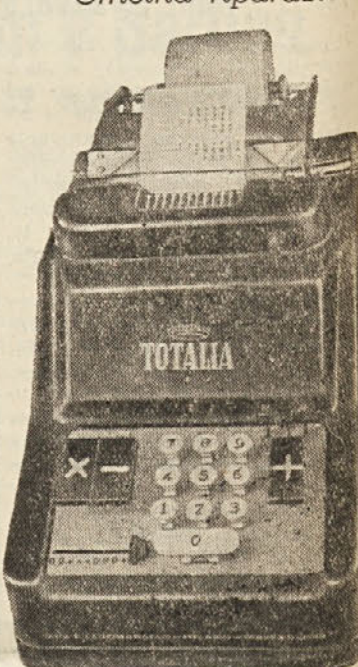
dišče) so cene naslednje: Rio I 45,50 dolarjev za 50 kg, II 40,50 dol.; Santos I 62, II 57; Haiti 53; Salvador 62, Kostarika 70 dolarjev za 50 kg; Gima 360 angleških šilingov za ct (ct = 50,8 kg); Moka Hodeidah 460 šilingov za ct.

Na tržaškem tranzitnem trgu sladkorja vlada v zadnjem obdobju precejšnje mrtvilo. Vzrok mrtvila tiči predvsem v previsokih cenah pri virih proizvodnje. Ponudbe, ki se nanašajo n. pr. na kubanski sladkor cif Trst, se sukajo okrog 130 dolarjev za tono. Ponudba je zelo aktivna, vendar je bilo na podlagi take cene sklenjenih le malo kupčij. Cenejši je angleški rafinirani kolonialni sladkor, ki ga ponujajo po 135 dol za tono cif Trst.

Trgovanje s českim in madžarskim sladkorjem je v zadnjih časih skoraj popolnoma prenehalo, predvsem zaradi previsokih cen.

E. LAGOMARSINO

Macchine per uffici
Officina riparazioni



Agente per Trieste e provincia
Lodovico Saksida
Via Canal Piccolo 2
Telefono 83-24

TOVARNA EKSENC IN ETERIČNIH OLJ JANOUSEK

USTANOVLJENA L. 1883

Parni obrat za destilacijo naravnih eksenc in eteričnih olj za likerje, dezertna vina, sirupe in slaščičarsko industrijo.

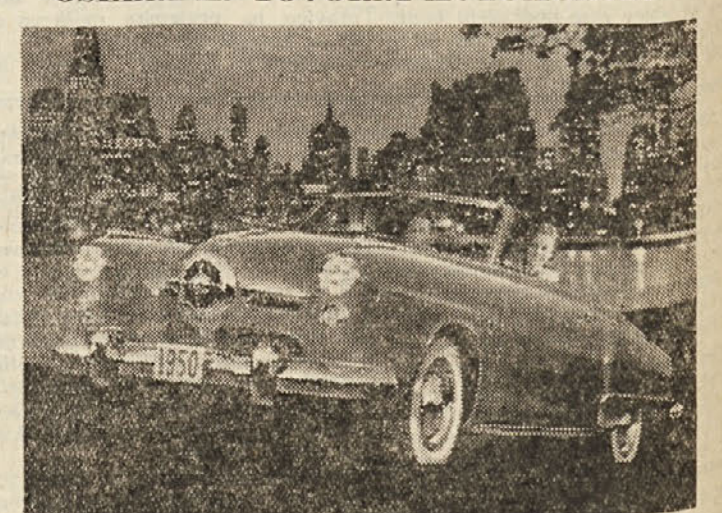
Tovarne aromatičnih ter eteričnih kemičnih proizvodov in neškodljivih barvil za dišeče vode in za farmacevtilko.

TRST - BARKOVLE - Tel. 29-963

SKLADIŠČE IN LABORATORIJ ZA INOZEMSTVO:
Trst, Prosta luka - Skladišče št. 29

STUDEBAKER 1950

OSEBNI IN TOVARNI AVTOMOBILI



Zelo kor stno in uporabno ameriško vozilo. — Najmanjša poraba goriva. — Ojačane izmeti in najmodernejši komfortni pribor.

Tovarni avtomobili od 1/2, 3/4, 1, 1 1/2 in 2 ton

TVRDKA AUTIMPORT - TRST
ULICA PALESTRINA 10/b - TEL. 83-07

Prodaja tudi v kompenzaciji - Takojsnja predaja
v Tržaški prosti luki in v Kopru - Cene zmerne

BORZA

VALUTE V MILANU

	9. I.	17. II.	Min.	Maks.
Funt sterling	8.200	8.025	8.150	8.225
Napoleon	6.850	6.500	6.800	6.850
Dolar	658	660	652	664
Francoski frank	162	162	162	170
Svicarski frank	153	154	152,50	155
Funt št. papir	1.500	1.550	1.500	1.600
Avstrijski šiling	22	21,50	21	22
Zlato	930	890	890	970

BANKOVCI V CURIHU

dne 15. II. 1950			
ZDA (1 dol.)	4,30	Belgija (100 fr.)	8,60
Anglija (1 f. št.)	10,45	Holand. (100 fl.)	101.-
Francija (100 fr.)	1,13	Švedska (100 kr.)	73.-
Italija (100 lir)	0,65	Izrael (1 f. št.)	8,50
Avstrija (100 šil.)	13,50	Španija (100 pez.)	8,25
Čehoslov. (100 kr.)	1,10	Argent. (100 pez.)	29.-

VREDNOSTNI AIRJI V TRSTU

	9. I.	16. II.	Min.	Maks.
Južna železnica	2.605	2.500	2.500	3.710
Splošne zavarov.	6.310	6.870	6.310	7.800
Assicuratrice	780	808	780	815
Riun. Adr. Sic.	1.945	2.040	1.945	2.080
Jerolimici	1.900	1.900	1.900	1.900
«Istra-Trst»	580	580	580	580
«Lošinj»	8.000	8.000	8.000	8.000
Martinolić	1.475	1.475	1.475	1.475
Premuda	3.565	3.565	3.565	3.565
Trippović	6.910	6.910	6.910	6.910
Tržaški tramvaj	580	580	580	580
Openski tramvaj	1.010	1.010	1.010	1.010
Terni	268	265	266	274
ILVA	239	221	221	239
Zdr. jadr. ladjedel.	160	137	100	160
Ampelea	800	800	800	800
Arrigoni	1000	1000	1000	1000