

Naročnina za Ljubljansko pokrajino: letno 70 lir (za inozemstvo 75 lir), za 1/2 leta 35 lir, za 1/4 leta 17.50 lir, mesečno 6.— lir, Tedenska izdaja letno 25 lir. Plača in toži se v Ljubljani.

CONCESSIONARIO ESCLUSIVO per la pubblicità di provenienza italiana ed estera: ISTITUTO ECONOMICO ITALIANO-MILANO, Via G. Lazzaroni 10.

TRGOVSKI LIST

Številka 61.

Časopis za trgovino, industrijo, obrt in denarništvo

Uredništvo: Ljubljana, Gregorčičeva ulica 23. Tel. 25-52. Uprava: Gregorčičeva ul. 27. Tel. 47-61. Rokopisov ne vračamo. — Račun pri poštni hranilnici v Ljubljani št. 11.953.

IZKLJUČNO ZASTOPSTVO ZA OGLASE v Kr. Italije (razen za Ljubljansko pokrajino) in inozemstvo ima ISTITUTO ECONOMICO ITALIANO-MILANO, Via G. Lazzaroni 10.

Izhaja vsak torek in petek

Ljubljana, torek 4. avgusta 1942-XX

Cena posamezni številki 0'60

Opozorilo glede vinskih cen

Urad za nadzorstvo cen pri Visokem komisariatu v Ljubljani javlja:

1. Vsi trgovci z vinom na drobno in na debelo, lastniki prenočišč, restavracij, gostiln, krčem in sličnih javnih lokalov se opominjajo, da se morajo vestno držati določil Visokega komisariata št. 83, in 152., objavljenih v »Službenem listu za Ljubljansko pokrajino«, št. 37, in 60.

2. Vina se smejo prodajati in točiti samo po cenah, označenih na ceniku. Za svojevolično povišanje cene ne bo nikakršnega razloga za opravičilo.

3. Cenik mora biti izvešen na dobro vidnem in občinstvu dostopnem mestu. To velja za vse točilnice brez vsakršne izjeme.

Na ceniku ni treba navesti samo cen za peneča vina, pelinkovce, aperitivna vina, likerska vina, vina iz suhega grozdja, muškate, aleatična vina, marsalo, vino santo in vina mistele kakor tudi za vsa stara vina iz trgovine leta 1938. in starejša. Kadar so njih izvor, kakovost in starost ugotovljeni s potrdilom, izdanim od odseka za prehrano pokrajine, v takih primerih je veljavna edino ta listina.

4. Razen tega se opozarja na veljavno določbo, po kateri morajo zgoraj omenjeni obrtniki, ako nimajo vina v kakovosti ljudske potrebe, prodajati potrošnikom, ki to zahtevajo, tudi vina višje kakovosti po isti ceni.

5. Prekrški zgoraj navedenih opozoril ne bodo več dopuščeni. Urad za nadzorstvo cen bo ostro postopal proti kršilec.

Hrvatsko-francoski klirinški dogovor

Kakor smo na kratko že poročali, je bil pred kratkim podpisan med hrvatsko vlado in vlado v Vichyju plačilni dogovor za blagovno izmenjavo pred in po 15. marcu 1942. Dogovor velja tudi za postranske izdatke ter za plačila na podlagi patentnega in avtorskega prava. Vsa plačila se morajo izvršiti po kliringu v francoskih frankih ali pa v hrvatskih kunah. Tečaj je določen na podlagi paritete franka s kuno. Za ostala plačila se morajo prijaviti in če gre za francoske obveznosti proti hrvatskim upnikom, se morajo do 31. avgusta poravnati ali pa se morajo od tega dne plačevati 40dostotne obresti. Šest mesecev po podpisu dogovora se morajo zaostala plačila v celoti po kliringu plačati.

Vzorne vasi v Bolgariji

Po nemškem vzoru bodo tudi v Bolgariji uredili vzorne vasi, ki bodo prednjačile v gospodarskem, socialnem in higienskem pogledu. Prva vzorna vas bo Mramor v sofijskem okolišu, druga pa Dolnji Lukovit v Severni Bolgariji. Vlada je poslala v Nemčijo dva agronoma, da spoznata vso organizacijo nemških vzornih vasí.

V Plovdivu in Dobriču pa bo vlada s pomočjo nemškega srednjeevropskega gospodarskega urada ustanovila dve strojni šoli, v katerih se bodo kmetje naučili uporabljati moderne poljedelske stroje.

Prometna sredstva v Italiji

Ogromna, zadnjič opisana javna dela so temeljito preobrazila nekatere italijanske pokrajine, z njimi v zvezi pa se že 20 let izvaja velikopotezni program razširitve in zboljšanja prometnih zvez.

Železniško omrežje je bilo razširjeno na 23.221 km. V osemnajstih letih je bilo zgrajenih novih prog za 3506 km, elektrificirane proge pa so se razširile od 700 na 4798 km. Leta 1924. je bila dograjena proga Bologna—Verona, leta 1927. pa proga Rim—Napoli, katero prevozi vlak v dveh urah in petdesetih minutah, dočim je vozil po stari progi štiri ure in petnajst minut. Leta 1928. je bila odprta za mednarodni promet proga Cuneo—Ventimiglia, leta 1934. pa proga Bologna—Firenza, ki spada med najdržnejše železniške gradnje na svetu zaradi svojega dvotirnega, 18 in pol km dolgega predora skozi Apenine. Graditev predora je stala eno milijardo in 122 milijonov lir.

Zboljšanje železniškega prometa označujejo naslednje primerjave trajanja vožnje: iz Turina v Genovo 2 uri, prej 3, iz Genove v Rim 6 in pol ure, prej 11 ur, iz Milana v Rim čez Bologno 8 ur in pol, prej 12 ur, iz Milana v Genovo 2 uri, prej 3, iz Milana v Benetke 3 ure, prej 4, od Brennerja v Bologno 6 ur, prej 9, iz Benetk v Bologno 2 uri, prej 3, iz Napolija v Reggio Calabria deset ur, prej 13 ur.

Državno železniško omrežje, ki se uporablja in upravlja kot avtonomno podjetje, je izpopolnjeno s prometnimi službami, ki se dajejo v koncesijo zasebnikom. Omrežje, na katerem se je udeleževala zasebna pobuda, se je povečalo od 3830 na 6271 km in je od tega elektrificiranih 1880 km.

Avtomobilske proge so se razširile v mestih od 1444 na 5188, izven mest pa od 40.470 na 123.477 kilometrov.

Omrežje civilnega letalstva je konec leta 1926. obsegalo 3844, sredi leta 1939. pa 44.788 km, število ur poletov se je zvišalo od 3520 na 31.000, število potnikov pa od 3990 na 80.465 v prvem polletju 1939. Za civilno zrakoplovstvo je bilo določeno v državnem proračunu za leto 1922-23. samo 2.7 milijona lir, v zadnjem predvojnem proračunu pa 111 milijonov, dočim so razne javne organizacije prispevale še okrog 38 milijonov lir.

Poštno in brzojavno službo vodi avtonomno podjetje, ki je podrejeno prometnemu ministrstvu. To podjetje je imelo leta 1922. okrog 338 milijonov primanjkljaja, po osemnajstih letih pa je doseglo Splošno ravnateljstvo pošte in brzojava nad 1 milijardo, državno telefonsko podjetje pa blizu 250 milijonov prebitka, kar je omogočilo, da so se znižale tarife, zboljšale zveze ter zgradila številna poslopja za urade in nameščenice.

Leta 1925. so imele avtomatske telefonske centrale 45.000 števil in 31.000 naročnikov, zdaj pa je številka nad pol milijona, naročnikov pa nad 400.000. Z mednarodnimi kabli je Italija v telefonski in radiotelefonski zvezi s skoro vsemi državami na svetu, pred l. 1925. pa je bila samo s šestimi.

Državnih cest pod upravo avtonomnega podjetja je 137 v dolžini 21.000 km. Do leta 1922. sta bila

asfaltirana samo dva odstotka tega omrežja (460 km), do sedanje vojne pa je bilo asfaltiranih nad 12.000 km državnih cest in zgrajenih je bilo na 400 novih mostov.

Med novimi avtomobilskimi cestami je posebno važna ona, ki vodi iz Genove proti Serravalle Scrivia ter tvori kratko in udobno zvezo med genovskim pristaniščem in nižino Pada. Cesta je dolga 50 km, vodi pa skozi 11 predorov ter čez 30 mostov in viaduktov. Stroški za to cesto so znašali okrog 210 milijonov. Potem sledijo naslednje ceste: Milano—jezero Como in Varese (dolžina 86 km, stroški 70 milijonov), Milano—Bergamo (48 km, 56 milijonov), Napoli—Pompeji (21 km, 36 milijonov), Bergamo—Brescia (45 km, 54 milijonov), Firenza—morje

(83 km, 120 milijonov), Milano—Torino (125 km, 145 milijonov), Padova—Benetke (26 km, 29 milijonov).

Trgovinska mornarica se je po letu 1922. reorganizirala in izpopolnila z velikim uspehom. Tonaža je narasla od 2.7 na 3.4 milijona, pri čemer so se največje ladje po številu podvojele, po tonaži pa početrile. Popolnoma so bile preurejene tudi subvencionirane pomorske proge in pristanišča. Preureditve v upravnem in tehničnem pogledu so bile najprej izvedene pri konzorciju pristanišča v Genovi, potem pa so prišla na vrsto pristanišča v Napolju, Livornu, Bariju, Benetkah in v Palermu ter so znašali stroški za preureditve od leta 1927. dalje nad dve milijardi lir.

Evropski lesni trg

Strokovno glasilo za lesno gospodarstvo dunajski »Internationaler Holzmarkt« označuje položaj na evropskem lesnem trgu takole:

Nemčija

V skladu z letno dobo nazaduje vedno bolj ponudba okroglega lesa, dočim ostaja povpraševanje še nadalje veliko. V prvi vrsti se trguje s hlodi listovcev, mnogo manj pa z okroglim lesom iglavcev. Prve navedbe o bodočem lesnem gospodarstvu letu so izšle, vendar pa se prava kupčija ne bo začela pred 1. oktobrom. Lesni nakupi niso sedaj tako lahki kot v normalnih letih, ker se je treba hitro odločiti in dostikrat tudi ne da bi se videlo blago, ker se sicer prodaja to blago drugam. Vendar pa se prenašajo kupčije ne sklepajo, ker imajo kupec občutek, da se njih potrebe le upoštevajo in da dobe primeren material. Dogovorjene nabave so se mogle kljub pomanjkanju delovnih moči v glavnem izvršiti in tudi transportna vprašanja so se mogla premagati. Odvoz lesa zato zadovoljivo napreduje. More se smatrati, da bo proizvodnja krila tudi rastloče potrebe, seveda z upoštevanjem uvoza iz drugih evropskih dežel. Računati pa je tudi z lesom iz novo priključenih vzhodnih pokrajin, ki bodo po vpostavitvi reda dobre dobaviteljice lesa za Nemčijo. Bile so tudi že izdane navedbe o pogozdovanju teh dežel. Namera je, da se vse pokrajine, ki so bolj primerne za gozdno ko za kmetijsko gospodarstvo, pogozde. To se bo tudi izvedlo, da se zagotovi bodoče kritje nemških potreb na lesu ter da se nemški lesni uvoz iz nekaterih drugih držav zmanjša.

Slovaška

Letošnja sezona okroglega lesa se more praktično smatrati kot zaključena. Vendar pa ostaja povpraševanje po iglastem lesu in okroglem lesu listovcev še naprej živahno. Ponudbe iz prve roke pa se komaj morejo pričakovati in izvozniki so navezani na les, ki ga dobe iz trgovskih krogov. Večje količine okroglega lesa se morejo pričakovati šele po jesenski sečnji. Sedaj so podjetja zlasti zaposlena z odpravo posekanega lesa. Železniški vagoni se dodeljujejo na pol za rezan les in na pol

za okroglo bukovino. Sedanja proizvodnja okrogle bukovine se je skoraj podvojila in dogovorjeni kontingenti so se mogli popolnoma pokriti ter je dobil tudi domači trg polno količino njemu potrebnega lesa (približno 200.000 kub. metrov). Proizvodnja železniških pragov je bila večja kakor pa se je pričakovalo. Izvoz okroglega iglastega lesa se je še nadalje povečal. Večjih količin trgovskega blaga ni več. Glavno povpraševanje velja pa stavbenemu lesu.

Madžarska

Ker lesne dobave večine lesnih sortimentov zaostajajo za potrebo, se cene na madžarskem lesnem trgu nikakor ne morejo umiriti. V zadnjem času pa so prišla na trg zopet velika naročila vojaške uprave in javne roke. Zaloge niso nikjer posebno velike, domače žage pa delajo, v kolikor to dopušča oskrba z okroglim lesom, v dveh izmenah. Tuji les prihaja skoraj izključno iz Slovaške. Pogajanja o lesnih cenah s Slovaško so se končala in so se cene dvignile za 10 odstotkov. Zaenkrat se še ne more reči, če se bo razvijala madžarsko-slovaška lesna trgovina skladno z novimi cenami.

Hrvatska

Hrvatska lesna trgovina je v znaku napetih cen pri vseskozi dobrem povpraševanju. Z zadnjo navedbo o najvišjih cenah za rezan iglasti les se je zavrl nadaljnji dvig cen, čeprav je še nadalje ostala tendenca za višje cene. Domači trg potrebuje zelo velike količine lesa, ker so se začela številna obnovitvena dela. Pa tudi iz inozemstva je živahno povpraševanje po hrvatskem lesu, predvsem iz Italije in Nemčije. Švicarji skušajo nabaviti les za parkete, toda zaloge tega lesa so zelo majhne.

Romunija

Pomembnejšega lesnega izvoza sploh ni. Tako se odvija rom. lesna trgovina skoraj samo na domačem trgu, kjer so bili v zadnjem času doseženi razni zaključki. Cene se vedno dvigajo. Za okrogli iglasti les so se plačevale cene v višini 800 do 1000 lejev za meter na panju. Tesan stavbeni les je zelo iskan in njegova cena se giblje med 3400 in 3600 lejev za meter.

Pri zadnjih kupčijah z rezanim iglastim lesom so se plačevale cene po 4500 do 5800 lejev. Trg z drvimi je bil živahen in na trg so prišle zelo zadovoljive količine. More se zato sklepati, da bo za bodočo zimo trg zadostno založen z drvimi.

Švica

Poletne kupčije so živahne in popuščajo samo v kolikor se to dogaja v normalnih časih ob poletju. Trg z okroglim lesom se je nekoliko popravil, ker se je moglo v maju in juniju že marsikaj lesa spraviti iz gozda. Vendar pa je še mnogo lesa v gozdu obležalo. Trg z rezanim lesom se je pomiril. Žage so polno zaposlene in posebno zadovoljivo je, da zaloge na žagah in v lesni trgovini še nadalje naraščajo. Uvozna trgovina je še nadalje na dosedanji višini. Les se uvaža samo iz Slovaške in Madžarske, pri čemer se daje prednost boljšim kvalitetam. Iz Hrvatske se pošiljajo le manjše količine. Posebno iskano je ogelje iz Slovaške in Madžarske.

Nizozemska

Nizozemski uvozniki so še vedno v pogajanjih s finskimi izvozniki in sklepajo se vedno nove kupčije, ki pa ne zadovoljujejo posebno niti Nizozemcev niti Fincev. Pri sedanjem stanju finskega lesnega trga je težko ustreči vsem zahtevam nizozemskih uvoznikov, čeprav te zahteve popuščajo. Vendar pa se kupčije sklepajo in prve pošiljke so tudi že odšle na Nizozemsko, kjer jih nestrpnost pričakujejo. S Švedsko se nove kupčije ne sklepajo, ker so bili dovoljeni devizni kontingenti že izčrpani. Domači trg je popolnoma v znaku pomanjkanja blaga, ker se morajo še nadalje razpoložljive zaloge odstopati oblastem. O cenah ni povedati nič posebnega. Gibljejo se še nadalje v okviru oficialno določenih cen.

Merilo agrarne produktivnosti balkanskih dežel

V dokaz, da bi se dala agrarna proizvodnja južnovzhodne Evrope znatno dvigniti, je objavila revija »Der neue Balkan« naslednji pregled uporabe železnih in lesenih plugov po podatkih iz leta 1937.:

	železni plugi	leseni plugi
Bolgarija	364.000	580.000
Grčija	185.000	620.000
Romunija	580.000	940.000
Turčija	400.000	2.200.000
Jugoslavija	390.000	1.120.000
	1.919.000	5.460.000

Od vrednosti uvoza železnih plugov iz Nemčije je prišlo leta 1937. na prebivalca Bolgarije 2.64, na prebivalca Grčije 1.80, Romunije 1.78, Turčije 1.24, bivše Jugoslavije pa 1.09 RM.

Revija naglašja: Če je poleg 1.9 milijona železnih plugov v uporabi še blizu 5 in pol milijona lesenih, ni mogoče govoriti o intenzivnem obdelovanju zemlje. Bolgarija potrebuje še zdaj okrog 800.000 železnih plugov, v Romuniji pa je bilo leta 1937. od vseh (4.285.714) kmetij 36% brez plugov, ker ni bilo vprežne živine.

**Naročajte in širite
Trgovski list!**

