

GOSPODARSTVO

TRGOVINA * INDUSTRIJA * OBRT * FINANCE

Leto III. št. 56

Trst 12. novembra 1949

Cena lir 15

Čigavo je ladjevje Tržaškega Lloydja?

V Genovi so v navzočnosti ameriškega poslanca in predstavnikov italijanskih oblastev ter državne družbe »Finmare« slovesno razobesili italijansko zastavo na čez oceanski potniški ladji »Conte Biancamano«.

Obnovljeno ladjo so pred odhodom v Genovo razkazali tudi tržaškemu občinstvu. Neki tržaški list je tedaj hudomušno pripomnil, da je to bilo prav za prav slovo velike ladje, katere vrednost gre danes v milijarde in milijarde lir, od Trsta. Potek dogodkov je to domnevo potrdil.

Ladja je bila do danes lastnina »Tržaškega Lloydja«. Ob vstopu Italije v vojno so jo zaplenile ZDA. Med vojno so jo uporabljale za prevoz vojaštva. Po vojni jo je ameriška vlada vrnila Italiji, to je pravi njenemu prejšnjemu lastniku »Tržaškemu Lloydju«. Ladja je bila tudi ves čas vpisana v register ladjevja te družbe. Ko je bilo sklenjeno, da bodo ladjo polnoma obnovili, je nastal »erir med tržaškimi in italijanskimi ladjedelnici, ki so se pulile za to popravilo, ki je vrglo milijarde. Ker je bila ladja v italijanskih rokah — končno je tudi »Tržaški Lloyd« se vedno v koncernu »Finmare« — so delo dobile ladjedelnice v Trstju (v Italiji).

Obnovljeno ladjo so postavili na prago Genova—Južna Amerika. Pred odhodom so na njej svečano razobesili italijansko zastavo. Tržaščani se seveda vprašujejo, čigava je prav za prav ladja.

Na to jim lahko odgovorimo za zdaj samo z navedbo razlage italijanskih vladnih krogov. Ti trdijo, da je italijanska, in sicer lastnina italijanske države. Po njihovi vi tezi so ZDA poklonile ladjo Italiji, t. j. italijanski državi, torej ne »Tržaškemu Lloydju«. Danes ni več ladja v spisku ladjevja »Tržaškega Lloydja«, čeprav je bila v njem vpisana še nedavno. Z izbrizom te ladje, t. j. z izgubo 24.000 ton, je tonaza »Tržaškega Lloydja« padla na okroglih 113.000 BRT. »Conte Biancamano« torej ne bo vozila na novi pragi na rano »Tržaškega Lloydja«, pač pa čun »Tržaškega Lloydja«, ki je bil ustanovljen med »Tržaškim Lloydjem«, genoveško družbo »Italial« in državnim holdingom »Finmare« konsorcij, ki bo upravljal ladjo. Tako je zmagovala stališča italijanske vlade, da ladja ne pripada več »Tržaškemu Lloydju«.

Danes lahko zaščitni koristi STO-ja samo angloameriška vojaška uprava, ki ga upravlja v smislu določb mirovne pogodbe o začasni upravi. ZVU, ki so sestavljajo poleg Angležev prav Američani, ima za to ne samo pravno veljavno pooblastilo, temveč tudi potrebne moči. Poleg tega gre za ladjo, ki so jo vrnilo ZDA, čeprav bi jo bile lahko zadržale kot vojni plen.

Dobro bi bilo, da bi ZVU ob tej priliki razčistila tudi zadevo 16 ladij »Liberty«, ki so jih nabavili v ZDA in izročili »Tržaškemu Lloydju«. Ali so te ladje lastnina »Tržaškega Lloydja« ali niso? Značilno je, da so vse registrirane v Genovi in ne v Trstu.

Nujno je potrebno, dokončno razčistiti mednarodnopravni položaj »Tržaškega Lloydja«, ki kot bivše imetje italijanske države pripade po mirovni pogodbi državi STO-ja, a je še danes v sklopu italijanskega državnega holdinga Finmare.

Poleg ZVU je o zadevi gotovo poučena tudi tržaška misija ECA; krediti ERP gradijo namreč v Trstu tri 13.000-tonske ladje za »Tržaški Lloyd«. Ameriški kongres je odobril kredite ERP STO-ju in ne Italiji.

HOFFMAN PRED OSTAVKO?

Laburistični tehnik »New Statesman and Nation« napoveduje ostavko upravnika ERP Hoffmana in pravi, da je pač naiven, ako misli, da se v nekaj mesecih da ozdraviti (integrirati) gospodarstvo 17 držav udeleženk ERP. Sedemnajst pasivnih držav ne more ustvariti aktivne enote, pravi list.

Mirna reakcija francoske javnosti

V zadnjih 30 letih je vrednost francoskega franka v zlatu padla od 290 milijonov na približno 3. Pri zadnjem razvrednotenju, ki je sedito razvrednotenju funta šterlinga, ni pokazala francoska javnost nikakršnih znakov zaskrbljenosti. Niti vladna kriza, ki jo je izzvala razvrednotenje, ni spravila javnosti iz ravnotežja. Značilna je bila posebno mirna reakcija na borzi. Frank je bil razvrednoten nasproti dolarju, njegova vrednost pa je skočila nasproti funtu. Dan pred razvrednotenjem je stala palica zlata težka 1 kg 629.000 frankov, po objavi razvrednotenja je skočila cena najvišje na 670.000 frankov, toda v zadnjem tednu oktobra je že nazadovala na 635.000 frankov. Dolar na črni borzi ni presegel 400 frankov; v zadnjem tednu oktobra je padel na 350, medtem ko je znašal uradni tečaj 350 frankov. Frank je ostal razmeroma miren tudi na švicarskem trgu, kjer stane švic. frank okoli 100 francoskih. Pogosto moraš za 100 fr. frankov plačati še nekaj stotink več.

Kako postaneš francoski milijonar

Pariška borza ti pove: Če si pred drugo svetovno vojno imel denarno 100.000 frankov in si zanje leta 1938 kupil delnice francoskih jeklarn in tovarn topov, imaš danes v žepu 900.000 frankov. Kdor je tedaj kupil za 100.000 frankov vrednostnih papirjev francoskih podjetij v oddaljenih kolonijah, ki jih Francija še trdno drži v svojih posestih, je danes pravi milijonar, saj poseduje 1.240.000 frankov. Tisti, ki je imel več zaupanja v kemične tovarne, ki izdelujejo eksplozivne snovi, gnojila, barve itd.,

ima danes okoli 600.000 frankov. Toda kdor je kupil delnice petrolejskih podjetij, ta razpolaga danes kar z 1.980.000 franki. Se srenejši je tisti, ki je kupil vrednostne papirje tekstilnih tovarn; danes je dvakratni milijonar, njegovih 100.000 frankov iz leta 1938 je danes vredno 2.180.000 frankov. Tisti seveda, ki so vložili svoj denar v podjetja v Indokini, ki je danes poprišče hudih borb, ali pa v papirje francoskih podjetij, ki so bila nedavno podržavljena, so pač manj zaslužili.

Mar so res vsi tisti, ki inajo danes namesto 100.000 frankov v žepu 1 ali 2 milijona, pravi milijonarji? Ali so res na boljšem kakor leta 1938? Nikakor ne. Po uradnih podatkih so vrednostni papirji na pariški borzi poskočili 11,7-krat, toda cene blagu za 18—19-krat. Zaradi večkratnega razvrednotenja je kupna moč franka silno padla. Če hočeš danes kupiti 1 kg kruha, ducat jajc, tono litiga železa ali fosfata, te treba mnogo več frankov.

Vojna je dvignila poklicne spekulante z blaginjo. Če si je n. pr. spekulant leta 1938 nabavil za 100.000 frankov litiga železa, poseduje danes vrednost 2.250.000 frankov. Cena litiga železa je namreč poskočila 22-krat.

Spekulacija ne gre danes niti v Franciji tako od rok kakor nekoč. Niti olajšave, ki jih je dovolila francoska vlada borzam, niso poživile pariške borze. Splošno se prebivalstvo ne vda več tako borznim spekulacijam kakor pred vojno, temveč kupi vrednostne papirje samo, da bi se zavarovalo pred posledicami razvrednotenja. Toda glavni nasprotnik borzne spekulacije je podržavljenje podjetij, ki zajema čedalje bolj.

ODLOČEN POSEG ZDA v evropsko gospodarstvo

Marshallova pomoč se je izkazala kot sredstvo pritiska na gospodarsko politiko evropskih članic ERP, kakor ga ni nikoli imela na razpolago nobena velesila. Strah pred izgubo znatne ameriške pomoči v dolarjih je do sedaj dosegel za Ameriko vse evropske koncesije. Po razvrednotenju valute so dosegli v Anneyju odpravo, oziroma omiljenje carin v Zapadni Evropi, ki ni napovedovalo, dokler ni prišlo na dnevni red pri OEEC. Z veliko skrbjo so v zapadni Evropi pričakovali sestanek Sveta OEEC za konec oktobra 1949. Napovedan je bil prihod upravitelja ECA g. Hoffmana in vedeli so, da nosi v svoji torbi nove zahteve. Prišel je in izbil iz glave vsem predstavnikom članic ERP, da bodo lahko počasi uvajale reforme v svojem gospodarstvu, ki so jih Američani naročili. Hoffman je izjavil, da je neposredni cilj Marshallovega plana, da se doseže ravnotežje v dolarjski bilanci in da se doseže integracija gospodarstva zapadne Evrope. Integracija je novi pojem, ki bo zahteval od vseh članic ERP največje žrtve. Bistvo integracije je tvorba velikega enotnega trga v zapadni Evropi, kjer morajo izginiti vse kvantitativne omejitve blagovnega prometa, vse pачilne pregreje med članicami, kjer bodo končno odpravljene carine. To, da je edini predpogoj za ekspanzijo gospodarstva, ki naj jo izvedejo zasebniki in ne države. Vladam je pridržano določanje ciljev in pogajanje. Proizvodnja za enoten trg 270 milijonov potrošnikov v zapadni Evropi bo cenena in bo hitro rasla. Sposobna bo za tekmo. Sicer bo zašča zapadna Evropa v temo. Integracija je praktična nujnost. Hoffman je pojasnil, da je za doseglo integracije gospodarstva v zapadni Evropi potrebna:

1. Potrebna je prilagoditev tečajev valut pod kontrolo mednarodnega denarnega sklada.
2. Morajo se najti sredstva za zadržanje motenj v gospodarstvu, ki lahko nastanejo vzlic izravnavi tečajev. Integracija se ne sme vzdrževati s hudimi pritiski, ker sta v nasprotju trgovska politika in praksa.
3. Integracija se lahko začne z manjšimi skupinami z enotnim trgovom. Odprta morajo pustiti vrata za nove pristopnike. Iz malih skupin bodo nastale velike. Nove pregraje v trgovini so prepovedane.
4. Izvedba tega programa je zelo nujna. Ukinitve dela obstoječih uvoznih omejitev je zahteval Hoffman takoj in sporočilo programa nameravanih možnih uvoznih olajšav do konca leta. V resoluciji so udeležence sprejele obveznost, da bodo do 15. decembra t. l. znižale uvozne omejitve iz držav ERP za 50 odstotkov. Države morajo sporočiti ovire za predložitev svojega programa in izpolnitev sklepov Sveta OEEC. Razširiti se mora prenosnost valut med članicami. Dvojne cene se morajo odpraviti. Na predlog Italije so sklenili ponovni študij vprašanja zaposlitve »stalno odvisnih delovnih moči v nekaterih državah članicah« v Evropi in drugje.

Nekatere udeležence so že šle na delo. Značilna je izjava francoskega poslanika Bonnetta, ki je napovedal ustanovitev »Fritaluxa« (Francija, Italija in zemlje Beneluxa). Napovedal je konvertnost tozadevnih valut. Ta skupina se bo trudila, da pridobi za skupnost tudi Svico. Sliena akcija se oglašja v Skandinaviji. Pridržke Velike Britanije je obrazložil Cripps in jih utemeljil z njo vlog v imperiju.

Pri vsem uspehu niso Američani zadovoljni. Želijo večjo vneto in večjo naglico. Na tempo njihovega pritiska vpliva bilančni primanjkljaj okoli 5 milijard dolarjev, čeprav so zvišali davke za 4 milijarde dolarjev. Kongres je nerazporejen; pomoč bo postopoma

ŠE ENO ANGLEŠKO MNENJE O TRSTU

Rešitev tržaškega vprašanja v zapadni carinski uniji?

Članek v »The World Today« (zvezek za november) je obogatil angleško publicistiko z novim prispevkom o tržaškem vprašanju. »The World Today« izdaja Institut za mednarodna vprašanja (The Royal Institute of International Affairs). Članek je očito pisan po liniji angleške zunanje politike, ki se mora v zadnjem času mnogo ukvarjati z angleško kolonialno politiko in si prizadeva, ohraniti čezmorsko posest; po vsem tem utegne biti diverzantskega značaja. Poleg tega zasluži pozornost tržaških gospodarskih krogov tudi zaradi tega, ker po vsej verjetnosti predstavljajo pisčeva izvajanja tudi poglede druge polovice vojaške uprave v Trstu.

Pisec se pohvalno izraža o ukrepih ZVU za gospodarsko obnovo Trsta, za obnovo pristanišča in tržaške industrije; sicer je voja-

ška uprava začasna in kot takšna ne more postaviti dolgoročnega načrta.

S simpatijo opisuje italijanska gospodarsko politiko v Trstu, ki je po zlomu Avstroogrske izgubil svoje povezave zaledje. Omenja moderniziranje in razširitev ladjedelnic; s pomočjo italijanske vlade so se te tako dvignile, da so dosegle polovico zmogljivosti vseh ladjedelnic v Italiji. (Dejansko je zmogljivost ladjedelnic v Julijski krajini še pod Avstrijo presegala zmogljivost vseh ladjedelnic v Italiji.) Italijanska vlada je rešila »Tržaški Lloyd« in Cosulichovo družbo iz krize na ta način, da je njihove ladje postavila na proge, po katerih se razvija italijanska trgovina, in jim nakazala letno podporo. (Alarmantni članki v tedanjih tržaških listih, kakor v »Piccola«, in brezupni protesti tržaških pomorskih krogov proti

Mussolinijevemu preureditvam italijanske in tržaške plovbe ne potrjujejo mnenja angleškega pisca.) Edino aktivno postavko, ki jo je Italija našla v Trstu, so bile velike zavarovalnice. Italijanska vlada jih ni vključila v svoj monopol, toda Mussolini je končno porabil velik del njihovega premoženja v inozemstvu za oboroževanje.

Med štirimi državami, ki po drugi svetovni vojni sestavljajo tržaško zaledje, pripisuje »The World Today« največji pomen Avstriji, nato Češkoslovaški in Madžarski. Jugoslavije sploh ne omenja. Pošiljke ERP za Avstrijo predstavljajo visoko postavko v tržaškem prometu. Praktičen prispevek za pospeševanje avstrijske trgovine čez Trst je določba v italijansko-avstrijski pogodbi, da se avstrijske obveze za prevoz blaga na italijanskih ladjah in pristaniške usluge lahko poravnajo v italijansko-avstrijskem kliringu. (Avstrijski strokovni tisk je izrazil mnenje, da pomeni ta rešitev poslabšanje v primeri s prejšnjim položajem.)

Po mnenju angleškega pisca ne predstavljajo severne luke, ne nemške ne poljske posebne nevarnosti za Trst, in to zaradi političnega položaja v Nemčiji in preslabe povezave poljskih luk s čezmornjem. Bodočnost Trsta je odvisna od političnega razvoja v jugovzhodni Evropi. Sicer bo evropska carinska unija, v katero bi vključili tudi Avstrijo, prinesla Trstu polno zaposlitev, pristanišča, trgovino in industrijo. Za ta primer ne bodo zadostovali več samo obnovljeni pomoli, temveč je potrebna izven proste luke urejena človeška skupnost, ki bo s svojimi možgani poskrbela za pravilno poslovanje pristanišča, za vzdrževanje ladij in pomorskih prog ter upravljanje mednarodne trgovine. (Skoda, da ni pisec izrecno pripomnil, da bi bilo v ta namen potrebno pritegniti k delu vse tržaške sile, tudi slovenske.)

»The World Today« je mnenja, da se nikakor ne sme zanemariti industrijska panoga poleg pomorstva in trgovine. Za gospodarsko obnovo Trsta je treba postaviti dolgoročen načrt, takšnega načrta pa ne zmorejo vojaške uprave, temveč je zanj potrebna civilna uprava.

Pravilna rešitev tržaškega vprašanja, t. j. vprašanja obnove tržaškega gospodarstva, je tudi važnega mednarodnega političnega pomena, ker bo po delu v Trstu vzhodni svet sodelil zapadne metode.

EKSPANZIJA ČSR

na Bliznji in Srednji vzhod

Skodin koncern v Hradcu Kraľovem izvršuje naročilo večjega števila oljnih stiskalnic za Indijo. Del stiskalnic je že v uporabi v Indiji, kjer so se po poročilih češkoslovaških listov dobro obnesle. Češkoslovaška industrija je posekala v tem pogledu ameriško in angleško konkurenco.

Na Cipru uporabljajo češkoslovaške setvene stroje vrste Minerva M-21.

Češkoslovaška industrija je v zadnjem času prejela večje naročilo stenskih ur iz Afganistana.

Češkoslovaška izvažala razne vrste tkanin v Egipt, Turčijo Libanon, Palestino, Indijo, Pakistan in Sirijo.

DELEZ TUJIH DRŽAV PRI ČEŠKOSLOVASKI ZUNANJI TRGOVINI

Češkoslovaški minister za zunanjo trgovino dr. Antonín Gregor je izjavil uredniku pariškega lista »Parallèle 50«, da zavzemajo gospodarski stiki z državami nartrnega gospodarstva v češkoslovaški zunanji trgovini čedalje važnejši položaj. Delež teh držav, ki je v letu 1948 dosegel okrog 33 %, se giblje letos okoli 40 %. V smislu petletnega načrta bo delež držav načrtnega gospodarstva znašal okoli 45 % ob koncu leta 1953.

ZSSR pripravlja valutni blok

Denar

V londonskih bančnih krogih je zbudilo pozornost obvestilo Državne banke ZSSR glede novih tečajev rublja nasproti razvrednotenim evropskim valutam. Tečaj rublja je ostal nasproti dolarju neizpremenjen. V Londonu so mnenja, da namerava Sovjetska zveza organizirati »rubljevno področje«, ki bi ga sestavljale »vzhodne« države in po možnosti tudi Kitajska. ZSSR si prizadeva, da bi v ta gospodarski blok stopila prav Kitajska. Doslej se je trgovska izmenjava razvijala med Sovjetsko zvezo in njenimi zaveznici na dolarski osnovi. V bodoče bi se obračunavanje vršilo v rubljih. Države sovjetskega gospodarskega bloka imajo sicer precej izvoznega blaga, ki bi ga lahko izvažale na Kitajsko; toda dokler ne bo urejeno vprašanje poravnave, se ne more razviti trgovina s Kitajsko. — Za sovjetsko trgovino z ZDA ne pride v poštev vprašanje tečaja rublja, ker se ta trgovina poravnava obojestransko v dolarjih.

Zniževal in zahteva od Hoffmana za februar pozitivne uspehe. ZDA si prizadevajo, da bi omogočile zapadni Evropi večji uvoz. V javnih govorih sta se za to zavzela Acheson in Snyder, ki s Hoffmannom vred tolmačijo Trumanovo željo, da doseže gospodarsko zedinjeno zapadno Evropo.

V. R.

Tečaj francoskega franka (tudi nasproti liri) ostane neizpremenjen, ker ni nihanje na prostem trgu v preteklem mesecu prekočilo določenih 20 %.

PRED NOVIM RAZVREDNOTENJEM MARKE?

Po poročilu iz Washingtona je nastal med tremi vojaškimi guvernerji zapadne Nemčije nesporazum glede tečaja nemške marke. Ameriški guverner in predsednik vlade Adenauer sta mnenja, da bi bilo treba še nekoč znižati vrednost marke; angleški in francoski guverner pa se temu protivita iz strahu, da bi potem nemška industrija še bolj konkurirala njihovim industrijam.

CISTI DOBIČEK AMERISKIH ŽELEZNIC PADA

Ameriške železnice so imele v septembru 38,5 milijona čistega dobička, lanske leto pa v tem mesecu 83 milijonov. V prvih devetih mesecih 1949 je znašal njihov dobiček 278 milijonov, lani je dosegel 503 mil. dolarjev.

Tržaška cementarna splavala v Afriko

Ob koncu preteklega meseca so naložili na ladjo »Tržaškega Lloydja« »Portorose« ob pomoči železarne »Ilva« pod Skednjem razne stroje in naprave za tovarno cementa. Ta pošiljka, ki je tehtala približno 400 ton, je druga v teku tega leta. Prva s približno 700 tonami je bila odposana že spomladaj, a tretja in zadnja pošiljka (okoli 100 ton) poide v kratkem čez Genovo v afriško luko Mombasa.

Omenjeni stroji in naprave predstavljajo celotno opremo za tovarno cementa, ki jih je nabavila v Nemčiji še pred vojno družba »Ilva«, ker je nameravala zgraditi po Skednjem cementarno. Ta tovarna, o kateri so tedanji režimski časopisi že prinašali slike osnutkov, bi zaposlila veliko število delavcev in bi proizvajala menda 1400 vreč cementa na uro. Iz raznih razlogov pa ni prišlo do izvedbe tega načrta. Letos je družba »Ilva« prodala vso omenjeno opremo rimskemu podjetju »Impresa ing. Sante Astaldi«, ki jo je nato naprej prodalo podjetju »Uganda Electricity Board«, Kampala (Uganda). Iz Mombase bodo odpravili vse te stroje s tovarnimi avtomobili v Ucelbo, približno 1500 km v notranjosti Ugande, v bližini jezera Victoria, kjer bodo zgradili cementarno.

Tržaško pomorstvo in industrijsko središče

delo tvornih sil vsega zaledja

»Gospodarstvo« je v zadnji številki navedlo trditve tržaškega coneškega predsednika prof. Palutana (v »Continental Daily Mail«), da so vsa industrijska, trgovska, zavarovalna in pomorska podjetja v Trstu brez izjeme delo Italijanov, ki so manj kakor v enem stoletju napravili iz Trsta veliko trgovsko in pomorsko središče, najprej v Avstro-Ogrski in potem v Italiji. »Est modus in rebus« ali »Staka sila do vremena«. Kdor si lusi dediščino starih Latincev, ne bi smel tega pozabiti; kajti niti citateli angleških listov ne bo prav tako težko odkriti resnico.

V 19. stoletju so stopili v ospredje doslej neznani kraji kakor Lošinj, čigar ladje so dovažale žito iz Črnege morja... Stari Grad, ki je imel okrog 1850 nad 70 ladij... Korčula s sto in eno ladjedelnico... Boka Kotorska... Okrog leta 1870 je bilo deset desetih vseh ladij pod avstrijsko zastavo vpisanih v Lošinju, Cresu, Voloskem in Luvranu. Pet let pozneje opazimo rezultate počasne izpremembe: prebivalstvo otokov ni imelo dovolj sredstev, da bi gradilo parnike; brodarji z Lošinja, ki so se združili v zadrage in družbe, so se nekako držali stare postojanke. Ob začetku 20. stoletja je bilo od 29 parnikov v Avstrijskem Primorju 14 vpisanih na Lošinju. (J. Maerz: »Die Adria-Frage«, str. 83-84).

Vzhodna obala Jadrana je bila vedno bolj navezana na morje kakor zapadna. Slovanski brodarji so pluli bolj za tuj račun kakor za lastno trgovino. V severnih predelih so prevajali nekdanji za Adrio, pozneje za Oglej, Ravenno, Benetke in potem za Trst, Dalmatinci pa so bili bolj trgovsko-posredniki za turško zaledje in Črno goro. Oboji, Primorci in Dalmatinci so seveda šli s trehuhom za kruhom. V dobi parnikov so se bolj in bolj selili v Trst. Kdor je imel kaj pod palcem, je ustanovil trgovsko ali plovno podjetje, ladjedelnico. Velika večina pa je bila pomorščakov in delavcev, ki so se mešali z Istrani, Kraševci, Vipavci in Furlani. O tem je pisal Scipio Slataper leta 1914 drugače kakor danes prof. Palutana. »Trst... so osnovali pred enim stoletjem, lahko rečemo, skoraj v celoti kozmopolitično. Za 19. stoletje pa pravi: Italijanski Trst je gledal, kako se oblikuje v njem... novo mesto, ne več kozmopolitsko, kakor v začetku 18. stoletja, marveč slovansko mesto.« (Scritti politici, str. 155.)

Po letu 1815 srečamo med najbolj znanimi brodarji-trgovci imena Židov, Grkov, Srbov iz Boka in dalmatinskih Hrvatov: Aron Parenta, Aron Vivante, Kaliman Minnerbi, Mihael Vučetič, Ivan Premuda, A. Pilepič, bratje Lazarevič itd. poleg Pietra Sartoria in Vincenza Rossija. Bokelj Vučetič je imel mornarico 18 velikih ladij in podružnice v Rusiji, od koder so dovažali žito. Prvo vožnjo s parnikom je v Trstu leta 1815 poskusil angleški konzul Allen, ki je s svojo »Karolino« in finančnikom Morganom ustanovil »Angleško kompanijo«. Ta je najbrž zaradi konkurence vplivala pri izdajanju prepovedi, da bi se nadaljevale poskusne vožnje z ladja na vrtjak, ki jih je leta 1829 delal v tržaškem pristanišču ljubljanski Čeh Ressel. Ob parnika te družbe je prevzel pozneje »Lloyd«, česar G. Gerolami v »Navi e servizii del Lloyd Triestino«, Trst 1949, ne omenja.

Tržaški Lloyd (tedaj »Avstrijski«) in obe glavni zavarovalnici so ustanovljali po letu 1830. V Lloydovem pripravljem odboru iz leta 1933 so bili: Francoz J. Bcsquet, Nemci Kori L. Bruck (pozneje avstrijski trgovski minister), L. M. Brucker in K. Regensdorf, Anglež W. Grant, Grk Giannichesis, Italijana G. Padovani in G. Sartorio, Židje F. Kohan, M. Parenta, Schnell-Griot, Spanec Rodriguez de Costa in Srb Mihael Vučetič. Vsi ti so pač le posamezni primeri londonskega »Lloyda« in pariškega »Lloyd Français«. Ustanovitvi »drugega« oddelka Lloyda t. j. današnje plovne družbe (prvi odd. je vršil zavarovalno agencijske posle) so kumovali tudi dunajski Rothschildi.

Zavarovalnice so podobno ustanovljali razni ljudje. N. pr. že omenjeni Giannichesis, da je Rallis, Catraro, Teodoropulo, Holandec D. P. Duth in Švicar A. Pariz (Parisi), Francoz Lawison, Žid V. Salem in Srb Marko Kvekič, ki je igral v RAS-u veliko vlogo skozi mnoga desetletja kakor Vučetič v plovbi, pri »Splošni zavarovalnici in pri tržaški Trgovinski zbornici. Pri »Splošni (Assicurazioni Generali)« so bili ustanovitelji tudi dunajski, graški, ljubljanski in praški trgovci.

Pretiramo bi bilo seveda trditi, da imajo posamezniki ali tudi sku-

pine te ali one narodnosti odločujoče zasluge za uspeh tržaških podjetij. Pri »Lloydu«, ki pozna v svoji zgodovini mnogo težkih udarcev, se odločilno-pozna blagodejni vpliv državnih subvencij, torej poročstvo vse monarhije. Uspeh zavarovalnic pa je bil zagotovljen zaradi tega, ker je dunajska vlada okrog leta 1838 prepovedala ustanavljanje predstavništva inozemskih zavarovalnic po monarhiji. Dunajski vpliv se prav dobro vidi v upravnih svetih in ravnateljstvih Lloyda kakor zavarovalnic je kar mrgolelo nemških imen, pa tudi čeških in madžarskih je bilo med njimi.

Povezana z Dunajem je ustvarila zavarovalnicam ogromne dobičke. Imele so podružnice po vsej monarhiji, pa tudi po vsej nemški konfederaciji in po Italiji. Povsod tam so namreč imeli dunajski krogi dolgo odločilni vpliv. Do prve svetovne vojne so si pridobili odločilen vpliv v tržaškem gospodarstvu življenju Židje, ki so skupaj z Nemci in Madžari sedeli v upravnih svetih. V teh se ponavljajo imena: Rallis, Morpurgo, Paris, Uhlich, Escher, Glanzmann, Frankfurter, Hagener, Glanzstadter, pa Bethlen, Frigessy, Levi, Brunner, Alberti, Salem, Scaramanga, poprej Vučetič, Miletič, Dopčević, pozneje Cosulich (Kozulic) in Tripčević (Tripkovič).

Nihče ne zanika Italijanom spretnosti pri »prevzemih«, pri raznih finančnih operacijah, kakor n. pr. v Lloydovem primeru. Toda prevzeti podjetje s finančno transakcijo še ne pomeni, ustvariti ga.

Za splošni razvoj Trsta so seveda temeljni gospodarski, tehnični in politični činitelji: gospodarski napredek v 19. in 20. stoletju, razvoj parne plovbe, zgraditev železnice v zaledju in izprememba v funkciji luke (namesto prostega pristanišča industrijsko pristanišče) ter politični poseg bivše monarhije proti Levantu. Evo, kaj pravi italijanski pisec Roletto: »Trst je prišel do večje blaginje, ko se je znašel na ozemlju širokih razmer, v državi, ki je nemoteno gospodarila velikemu jadranskemu krmilu.« (Il Porto di Trieste, str. 32.)

Eco

MEDNARODNI POMEN RUSKEGA JEZIKA

Češkoslovaški minister za zunanjo trgovino dr. Antonin Gregor je izjavil češkemu novinarjem, da je postala rusčina, zlasti po drugi svetovni vojni najvažnejši jezik za vse narode srednje in jugovzhodne Evrope. V zadnjem času se rusčina uveljavlja tudi v vseh državah na vzhodnih mejah Sovjetske zveze: na Kitajskem, Koreji, v Mongoliji in dr.

Gibanje cen na debelo v Italiji

V primeri z letom 1938 (osnova = 100) so bile cene najvažnejšega

Povprečno v mesecih	Živila	Blago žival. in rast. izvora	Blago rudninskega izvora	Splošni indeksi
Januar	272.37	283.93	221.79	257.91
Februar	253.11	278.63	221.27	249.89
Marec	251.94	271.96	219.76	246.94
April	251.62	269.58	211.14	242.85
Maj	249.61	267.60	204.73	239.14
Junij	244.73	259.00	197.63	232.25
Julij	245.87	255.35	198.55	231.87
Avgust	248.48	256.46	201.04	233.99
Septemb.	252.84	259.49	201.06	236.28
Oktober	256.41	256.92	199.54	236.00

Podatki za oktober veljajo za prvi teden. Razpredelnica je sestavljena na podlagi podatkov št...

Nabrežinski kamnolomi so oživel

Pogosto se čuje glas, da je kamnoseška industrija danes obsojena na propast. Vse kaže, da so takšni glasovi neutemeljeni. Vsekakor je obstoj vsakega podjetja odvisen od možnosti prodaje izdelkov. Tako je seveda tudi s kamnarskimi podjetji. Res je, da danes nimajo nabrežinski kamnolomi takšnega zaledja, kakor pred prvo svetovno vojno. Avstro-ogrska država je bila nekdanji glavni odjemalec tega kamna. V tistih časih so tudi gradili velike palače, pri katerih so uporabljali predvsem nabrežinski kamen. Danes se le redko vidijo nove stavbe, ki bi bile grajene iz kamna. Graditelji gledajo predvsem na to, da bo stavba čim cenejša. Zunanost je manjšega pomena. Zato mnogim zadostuje le ometano pročelje. Ker se pač danes skoraj ne grade palače iz kamna, se je zmanjšala proizvodnja kamnolomov v Nabrežini.

Pročelja tržaških trgovin in barov ter drugih lokalov se neprestano oplešavajo. Zunanje kakor tudi notranje stene obdajajo s kamnitimi ploščami, ki jih dobavljajo predvsem Nabrežini. To je danes glavni posel večine nabrežinskih podjetij. Oni lastniki kamnolomov in kamnoseških delavnic, ki si znajo pridobiti naročila, imajo na vsak način dovolj dela. In nuročilo je dovolj, vsaj danes. Za zdaj ne kaže, da bi takšna naročila prenehala. V Nabrežini je nekaj podjetij, ki so preobložena z naročili te vrste. Kakor pri vsakem drugem obratu, tako je tudi tu procvit podjetja odvisen od podjetnosti lastnika in njega zmoglosti, da konkurira drugim.

Poleg kamenitih plošč za oblaganje sten izdelujejo v Nabrežini v precejšnji meri tudi stopnice in kamnite okvire za velika stopnišča vrata. Stopnice iz nabrežinskega kamna so znane daleč po svetu. Nekdanji bil Egipt velik odjemalec stopnic, izdelanih v Nabrežini.

Poleg dobave po načrtih določenih kamnoseških izdelkov za domači trg je kamnarska industrija v Nabrežini tudi usmerjena na inozemski trg. V inozemstvo ne pošiljajo izgotovljenih kamenitih izdelkov, temveč le velike kvadre nabrežinskega kamna. V Nabrežini je namreč nekaj podjetij, ki lonijo kamne le za izvoz. Ti kamnolomi nimajo kamnoseških delavnic. Kamen, ki ga ločijo v kamnolomu od skladov, obdelajo samo s »špicco«, da dobijo obliko, primerno za izvoz.

NATECAJ ZA AMERISKE NAGROBNE KAMNE

Kamen izvažajo predvsem v ZDA. Vsekakor si lastniki kamnolomov prizadevajo, da obnovijo vse stare poslovne zveze z evropskimi in čezmorskimi državami. V zvezi z izvozom nabrežinskega kamna v dežele okrog oceana se je razširila vest, da je neka nabrežinska tržnica poslala v ZDA manjreden kamen, kar je seveda naročnik opazil in menda odpovedal nadaljnja naročila. Posredno zadenejo takšne pomanjkljivosti tudi vso nabrežinsko industrijo, ki uživa sicer po svetu pravi sloves. Nabrežinski kamnarji želijo, da se takšen primer več ne ponovi.

PRI ANGLESKEM NATECAJU SO NABREŽINCI PROPADLI

Da se je delo v nabrežinskih kamnolomih in kamnoseških delavnicah povečalo, nam priča tudi to, da se je število zaposlenih povečalo. V januarju 1948. leta je delalo v nabrežinskih kamnolomih 118 nameščenec, medtem ko je danes zaposlenih približno 350 oseb. To število seveda ni veliko v primeri z razmerami pred prvo svetovno vojno. Takrat si je v Nabrežini služilo kruh z obdelovanjem kamna nad 2000 oseb! Zda je v Nabrežini v obratu osem podjetij. Ni dolgo tega, kar je pričel ponovno obratovati kamnolom arh. Radoviča, ki je nekdanji izvažal kamen tudi v Egipt. V teh kamnolomih lonijo tudi precej redko vrsto kamna, nabrežinski »polzastia« gradbeni kamen. Na go sto je namreč preprečen z okameninami hipuritov.

Nabrežinski podjetniki sedaj čakajo na izid natečaja za dobavo križev za pokopališča ameriških vojakov. Tega natečaja se je udeležilo več velikih kamnoseških podjetij v Evropi. Za ta dela so bile predpisane štiri vrste kamna. Omenjeni natečaj je bil razpisal za dobavo 18.000 kamenitih križev, ki bi bili izdelani po načrtu naročnika. Križi so namenjeni ameriškim pokopališčem padlih vojakov v Italiji, Luksemburgu, Tripolisu ter še drugod. Natečaj so se udeležila nabrežinska podjetja kot celota. V kolikor je znano, so ponudili nabrežinski podjetniki najnižje cene, vendar do danes še ni naročila.

Gre za naročilo v vrednosti približno 200 milijonov lir. Z njim bi si nabrežinska kamnarska podjetja zagotovila delo za eno leto.

Tudi Velika Britanija je razpisala podoben natečaj. To naročilo bi bilo približno za polovico manjše naročilo kakor ameriško. Slo je za dobavo nagrobnih spomenikov za pokopališča angleških vojakov v Evropi. Pri tem natečaju so propadli nabrežinski podjetniki, ker so postavili drugi konkurenti ugodnejše dobavne pogoje.

M. P.

FUNT STERLING - LIRA
Italijanski denar urad je izdal nove do oče glede operacij, ki se nanašajo na menjava funta šterlinga. Nove določbe so stopile v veljavo tudi na angloameriškem področju STO-ja dne 1. novembra.

Jugoslovansko pomorstvo se dviga

Trgovinska mornarica in ladjedelnice

»Neue Zürcherzeitung« (20. okt.) je objavila v svojem trgovinskem delu pregleden članek o razvoju jugoslovanske plovbe in ladjedelnice, ki se osniva očitno na podatke iz poučenega vira.

»Gospodarstvo« prinaša od številke do številke poročila iz jugoslovanske gospodarske obnove, tako je svoje čitatelje obveščalo tudi o napredku jugoslovanskega brodarstva in ladjedelnice. Kljub temu bomo povzeli iz švicarskega lista nekatere podatke zaradi boljšega pregleda.

Reška ladjedelnica »Trečji maja« je že zgradila vrsto modernih motornih ladij (»Zagreb« 3350 BRT, »Skoplje« 3100 BRT in »Sarajev«, ki je še v gradnji). Omenjene ladije pripadajo Jugoslovanski linijski plovitvi, ki je najpomembnejše plovno podjetje v Jugoslaviji in ima danes 23 enot s tonazlo 88.583 BRT. Največja njegova ladjica je »Radnik« (6665 BRT), zgrajena v ZDA. Za njo pride potniška ladjica »Partizanka« s 6209 BRT. Za to družbo bodo v Rotterdamu v kratkem dogra-

dili še dve ladiji (6062 in 6250 BRT). List še ne omenja, da je med tem časom motorna ladjica »Srbija« (6250 BRT) že prispela na Reko.

Drugo pomembnejše plovno podjetje »Jugoslovanska plovitva« ima 14 ladij s tonazlo 74.429 BRT. Največji parnik je »Biokov« s 5968 BRT. Njene ladije ne plovejo na rednih progah, temveč svobodno po potrebi, v nasprotju z ladjami »Jugoslovanske linijske plovitve«. Ta je avgusta uvedla redne proge s Trstom in Hamburgom vsake 14 dni.

Po tonazi zavzema tretje mesto »Jadranska plovitva« z 8 ladjami s skupno tonazlo 32.245 BRT. Njena največja ladjica je »Hrvatka«, zgrajena v ZDA, ki obsega 7600 BRT; za njo pride petrolovska ladjica »Jajce«.

»Jadranska linijska plovitva« vzdržuje s svojimi manjšimi ladjami promet ob jadranski obali med Trstom in Ulcinjem. Samo 4 njene ladije presegajo 500 ton.

Sedež vseh omenjenih plovnih podjetij je na Reki.

RAZVOJ JUGOSLOVANSKE MORNARICE V PETLETNEM NAČRTU

	L. 1939	1951	Povečanje v %
Skupna tonaza	390.000	600.000	54 %
Ladije dolge plovbe	326.000	520.000	60
Obalne ladije	64.000	80.000	25 %
Skupna pogonska sila	220.000 HP	400.000 HP	82 %
Jadralnice	4.500	13.000	190
Tovorni promet	3.332.000	6.200.000	87
Potniški promet	1.608.000	3.800.000	136
Dolžina pomolov	8.592	10.429	21

Obnova Jugoslovanske mornarice je zapopadna v teh podatkih: Na koncu leta 1945 je imela mornarica 38 ladij (dolge in obalne plovbe) s 64.176 BRT, sredi junija 1949 pa 45 ladij dolge plovbe s skupno tonazlo 165.257; temu je treba dodati obalne ladije »Jadranske linijske plovitve« in jadralnice. Jugoslavija ne nabavlja ladij samo v inozemstvu, temveč jih tudi sama gradi. Sama gradi tudi že

pomorske stroje. Najvažnejša ladjedelnica je »Trečji maja« na Reki, za njo »Vicko Krstulović« v Splitu (s popravilnico v Kraljeviću), dalje ladjedelnica Martinolić v Ma'em Lošinju in ladjedelnica v Pulju, ki gradi predvsem ribiške ladije.

Podjetje »Brodospa« je doslej dvignilo iz morja 30 ladij. Na Reki je bil ustanovljen »Jugoslovanski register brodova«.

Gospodarski drobiž

BLAGOVNI PROMET MED STO-JEM IN TURCIJO

Trgovski glasnik železnice STO-ja je objavil nove predpise glede prevoza blaga med Trstom in Turčijo, ki so bili sestavljeni s sodelovanjem jugoslovanskih bolgarskih, grških in turških železnice. Prevozne stroške do jugoslovansko-bolgarske meje plača pošiljatelj, dočim plača prejemnik ostale stroške. Ostali pogoji so, razen nekaj omejitev, isti kot jih predvideva mednarodni dogovor o prevozu blaga po železnici z dne 23. novembra 1933.

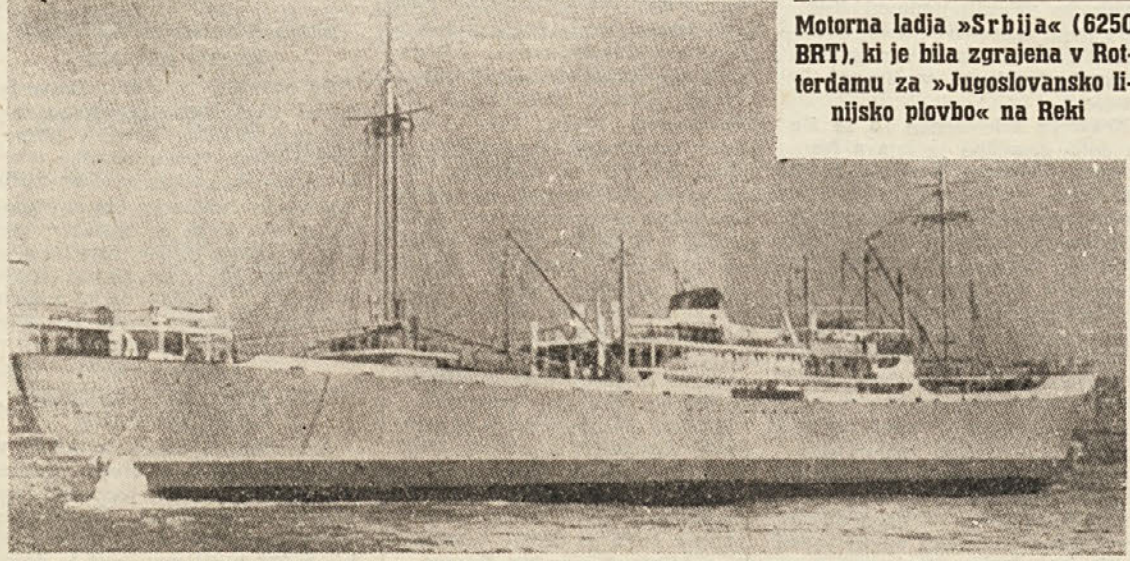
TUJI DOLGOVI NASPROTI ANGLIJI

Anglija se je med zadnjo vojno zelo zadolžila, toda tudi druge zaveznice države so se zadolžile nasproti njej. Te države so dolžne Veliki Britaniji:

Kitajska	12.237.000 funtov
Francija	100.677.000 funtov
Holandija	42.855.000 funtov
Poljska	57.500.000 funtov
Češkoslovaška	26.950.000 funtov
Turčija	29.214.000 funtov
ZSSR	33.120.000 funtov

Prednosti zračnega prevoza. Prevoz pošte iz Nemčije v ZDA traja z letalom 2 do 4 dni z ladjo 22 do 24 dni, tiskovine pa potrebujejo celo do 30 dni. Sladkanega kondenziranega mleka.

Motorna ladjica »Srbija« (6250 BRT), ki je bila zgrajena v Rotterdamu za »Jugoslovansko linijsko plovbo« na Reki



TRANZITNI PROMET ZOPET ŽIVAHNEJŠI

V prvi polovici tega meseca so priplule, oziroma odpule iz našega pristanišča naslednje ladije: Ameriška ladjica »Joseph Feura« (7200 ton, New York) je izkrcala v silosu 9500 ton žita. Ameriška ladjica »Dorothy Stevenson« (7150 ton, Wilmington Del.) je iztovorila prav tam 10.000 ton žita. Ameriška ladjica »Alawaya« (6200 ton, New York) je pripeljala 3800 ton raznega blaga. Ameriška ladjica »Tyson Lake« (8200 ton, New York) z večjim tovorom raznega blaga. Ameriška ladjica »T.I. Stevenson« (7000 ton, New York) je ob hangarju št. 63 v luki pri Sv. Andreju iztovorila med drugim tudi manjšo količino bakra v palicah.

Italijanska ladjica »Vesuvio« (7200 ton, Genova) je pripeljala 2000 ton raznega blaga, ki ga je deloma izkrcala v našem pristanišču, nato je odpula v Benetke z ostalim tovorom. »Maria Bibolina« (10.000 ton, Genova) je izkrcala ob moli 5 v luki pri Sv. Andreju večjo količino premoga. Tam je pristala tudi ladjica »Carbonello A« (1600 ton, Genova), ki je vkrcala tovor lesa, namenjenega v Turčijo. Manjša motorna ladjica »Alfonso Pellegrino« (600 ton, Benetke) je prispela iz Turčije z manjšim tovorom raznega blaga. »Triston Maris« (4000 ton, Ravenna) je prispela iz Palestine z manjšim tovorom raznega blaga ter je ob hangarju št. 69 v luki pri Sv. Andreju vkrcala les. »Marco Foscarini« (7000 ton, Benetke) je pripeljala iz Buenos Airesa 1000 ton raznega blaga, ki ga je iztovorila v hangarju št. 58. »Rovigo« (1900 ton, Ravenna) je pripeljala z manjšo količino raznega blaga. Italijanska ladjica »Lamone« (3500 ton, Ravenna) je naložila ob hangarju št. 69 tovor lesa, namenjenega v Palestino.

Nizozemska ladjica »Venus« (3500 ton, Amsterdam) je izkrcala ob hangarju 65 predvsem železno ručje in manjšo količino bombaža. Ameriška ladjica »Caribsea« (7000 ton, New York) je ob hangarju 64 izkrcala večjo količino žita.

Svedska ladjica »Atlantic Oceana« (4000 ton, Göteborg) je izkrcala v luki pri Sv. Andreju naravnost v železniške voze 702 toni zmrazjenega mesa, namenjenega ameriškim vojaškim silam v Avstriji. Ameriška ladjica »Golden Eagle«

(6200 ton, New York) je iztovorila ob hangarju št. 55 1100 ton raznega blaga, v glavnem pa mast in sojno olje, namenjeno v Avstrijo. Tudi ameriška ladjica »Exford« (7000 ton, New York) je iztovorila ob hangarju št. 62 med drugim blagom večjo količino masti in sojnega olja v sodih. Večji del tega blaga so naložili naravnost v železniške voze, namenjene v Avstrijo. Ladjica je priplula v luko pri Sv. Andreju z dvodnevnim zamudom zaradi kvara na dvigalu sidra. Ko se je namreč usidrala nedaleč od valoloma, ni mogla več dvigniti sidra. Dvigalo je popravila ladjedelnica pri Sv. Marku. Ameriška ladjica »Christina« (7000 ton, New York) je v luki pri Sv. Andreju iztovorila večjo količino masti in sojnega olja v železnih sodih naravnost v železniške voze, namenjene v Avstrijo.

Jugoslovanska ladjica »Skoplje« (3200 ton, Reka) je odpula z raznim blagom v Aleksandrijo. Jugoslovanska ladjica »Zužemberk« (1500 ton) je prispela iz Bendir-ma z 250 tonami bombaža. Jugoslovanska ladjica »Sabaca« je v luki pri Sv. Andreju naložila večji tovor lesa. Italijanska ladjica »Enrico C.« (7200 ton, Genova) je prispela iz Združenih držav z manjšim tovorom raznega blaga. Angleška motorna ladjica »Rinaldo« (3000 ton, Glasgow) je prispela iz Lizbone s 630 tonami raznega blaga. Italijanska ladjica »Loredana« (1700 ton, Benetke) je pripeljala iz Turčije s 1220 tonami raznega blaga. Ladjica plozne družbe Tripkovič »Farney Brunner« (2400 ton, Benetke) je prispela prazna iz Benetk, vkrcala razno blago ter odpula v Aleksandrijo.

Grška manjša ladjica »Frankis« (800 ton, Pirej) je priplula iz Grčije z raznim blagom. Italijanska ladjica »Barletta« (2000 ton, Benetke) je prispela iz Turčije z raznim blagom. »Laguna« 7500 ton, »Navigazione Libera Triestina«, Trst) je iztovorila ob hangarju 58 večjo količino sladkorja kubanskega izvora. »Portorosa« (8000 ton, Genova), last Tržaškega Lloyda, je naložila med drugim raznim blagom tudi stroje, namenjene v Mombaso v Južni Afriki.

V prvi polovici tega meseca se je tranzitni blagovni promet nekoliko zboljšal v glavnem zaradi pošiljk ERP v Avstrijo.

D.

TRŽNI PREGLED

Dnevni tržni bilteni zadnjih tednov ne prinašajo nobenih izrazitih novosti. V blagovnem prometu prevladuje ponudba nad povpraševanjem. Cene so ostale v glavnem na prejšnjih stopnjah. Posli so še vedno zelo omejeni. Z velikimi težavami se borijo zlasti trgovci na drobno zaradi pomanjkanja likvidnega denarja. Podjetja, ki se bavijo s prekupevanjem na debelo, se pritožujejo, da so morala postati prav za prav banke svojih odjemalcev, ki kupujejo le redkokoli v gotovini. Isti odnos se opozna tudi med prodajalci na drobno in potrošniki.

Cene na drobno so se v znatni meri prilagodile položaju na tržiščih na debelo zlasti pa cenam proizvodnje. Sorazmerje med omenjenimi cenami na področju najvažnejših kmetijskih proizvodov na tukajšnjem in bližnjih trgih je precej jasno razvidno iz naslednjih števil, ki smo jih izračunali na podlagi predvojnih in vojskih cenov glavnih poljedelskih proizvodov. Če pripišemo cenam, ki so veljale v letu 1938, vrednost 1, lahko izrazimo povznanje cen z naslednjimi številkami:

Indeksi cen				
Obdobje	V proizvodnji	Na debelo	Na drobno	
Leto 1938	1	1	1	
Januar 1948	55	65	60	
Maj 1948	56	63	69	
Januar 1949	60	68	66	
Oktober 1949	51	59	66	

Iz navedenih števil vidimo očeno nazadovanje cen pri virih proizvodnje, precejšnje, a sorazmerno manjše povišanje pri prodaji na debelo ter stalnost pri prodaji na drobno. Razlika med cenami pri proizvodnji in cenami pri prodaji na drobno, ki se v normalnih razmerah suka okrog 25 odst., je postala zelo občutna.

ZITARICE

Na tržišču žitaric vlada skoraj popolno mrtvilo. Cene pšenice in riža so ostale neizpremenjene. Koruza se je nekoliko pocenila. Zadnje cene na bližnjih trgih Benetije so naslednje: pšenica I 6500 do 6600 za sto, II 6400 do 6550, III 6300 do 6400; kuruza 4200 do 4600; bela kuruza 4100 do 4250; rž 3800 do 4000; ječmen 4300 do 4700; oves 4200 do 4500.

ZIVINA

Neizpremenjen je ostal položaj na glavnih trgih živine. Ponudba je znatno povečala pri goveji živini za delo. Nekoliko boljše cene beležijo mladi komadi.

Zadnji ceniki živinskih trgov so naslednji:

Rovigo: voli 230 do 245 za kg žive teže; krave 230 do 245, krave II 220 do 230; teleta 360 do 390; prašiči pitani 230 do 240; prašiči 130 do 150; kokoši 430 do 450; rače 320 do 330; goski 230 do 250; zajci 170 do 180; kapuni 450 do 470 lir za kg.

Parma: voli 200 do 250; krave I 180 do 240, II 100 do 140; biki 200 do 250; teleta 370 do 430; prašiči 150 kg 220 do 240, nad 150 kg 240 do 260; prašički 130 do 160.

MLECNI IZDELKI

Znatni uvozi danskega in holandskega masla so povzročili tudi na tržaškem trgu pocenitev masla. Na tržiščih ostalih mlečnih izdelkov prevladuje mrtvilo. Za sire parmezanskega tipa vlada malo zanimanja. Nekoliko so se podražili mehki siri razen gorgonzole.

Zadnji ceniki v središču severnoitalijanske proizvodnje Lodiju so naslednje: centrifugirano maslo 900 do 910 lir za kg (cene uvoženega blaga iste kvalitete se suka okrog 890 lir); parmezan I 1947 1350 do 1380, II 1947-48 1260 do 1300; emmenthal 650 do 700 (švicarski emmenthal prodajajo po 950 do 1000 lir na debelo); gorgonzola 490 do 510 lir za kg.

VINO

Posli na vinskem trgu so nekoliko oživel, vendar so cene ostale skoraj neizpremenjene. S abo bodočnost napovedujejo zlasti šibkejšim vinom. Ceniki nekaterih vinskih trgov so po najnovejših biltenih naslednji:

Verona: valpolicella za hl/stop. 450 do 485 lir; soave 470 do 500; Bardolino 450 do 485; »Verona« 410 do 430.

V Toscani prodajajo najboljša vina od 13 do 14 stop. po 8000 do 9000 lir za hl, od 12 do 13 stop. 7800, od 11 do 12 stop. 6000 do 7000.

OLIVNO OLJE

V proizvodnih središčih prevladuje ponudba nad povpraševanjem. Potrjujejo se vesti o dobri oljni letini. V Apuliji ponujajo olivno olje, ki vsebuje 2 do 3 stop. kisline, po 355 do 365 lir za kg; olje od 5 do 8 stop. kisline po 320 do 325 lir za kg. Na trg prihaja že blago letošnje proizvodnje.

LES SE KOPICI

V prvih desetih mesecih letošnjega leta je celotni tranzitni promet čez tržaško pristanišče dosegel skoraj 400.000 ton. Uvoz lesa je znašal 209.500, izvoz pa 188.000 ton. Zaradi trajno večjega uvoza v primeri z izvozom se blago kopiči v pristanišču. Novo skladišče na Proseku je dejansko brezpomembno. Na koncu preteklega oktobra so znašale zaloge lesa: 31.420 ton v novem in 6025 ton v starem pristanišču; 1465 ton lesa je ležalo izven pristaniških prostorov.

Tržni posli z lesom na notranjem trgu potekajo mirno in z neizpremenjeno tendenco. Uvoz ogrevnega materiala iz Jugoslavije se je v zadnjih časih povečal. V tranzitni trgovini je nekoliko

večje zanimanje za jelovino in smrekovino s strani odjemalcev z Bližnjega vzhoda, zlasti iz Egipta. Cene blaga v tranzitu se suka po zadnjih cenikih okrog naslednjih kvotacij za kubični meter: jelovina in smrekovina »tom-bante« 12.500 do 13.000 lir; tesani tramovi »u. Trsta« 7500 do 8000; neobrobljena hrastovina 35.000 do 39.000; obrobljena parjena bukovina 31.000 do 33.000, ista neobrobljena 27.000 do 31.000; naravna bukovina 17.000 do 18.000, javor 28.000 do 30.000; bukovne vezane plošče 90.000 do 100.000 lir.

Pred ostrejšo konkurenco na morju

Kot znano, bodo kmalu stopile v veljavo nove železniške tarife med Češkoslovaško, Avstrijo, Madžarsko in Trstom, glede katerih so v teku mednarodna pogajanja. Severna pristanišča bodo verjetno odgovorila s protikutrepi. Zaprta Nemčija je n. pr. že sklenila z Avstrijo pogodbo, po kateri bo del avstrijskega uvoza in izvoza prihajal in odhajal čez Hamburg. V ta namen so že nakazali za plačevanje pristaniških uslug 400.000 dolarjev. Podobne pogodbe so v narčtu tudi med zapadno Nemčijo ter Madžarsko in Češkoslovaško. Nedavno pa so se v Rotterdamu sestali avstrijski in holandski spediterji in razpravljali o možnosti usmeritve avstrijskega tranzitnega prometa čez holandska pristanišča. Tudi poljska pristanišča si zelo prizadevajo, da bi pridobila češkoslovaški in madžarski tranzit. Značilna je nedavna združitve vseh treh poljskih pristanišč pod enotno upravo; s tem ukrepom nameravajo Poljaki znižati režijske stroške ter glade za pristaniške usluge.

MEDNARODNA TRŽIŠČA

	CHICAGO	9/X	24/X	7/XI
Pšenica (stot. dol. za bušel)	214.—	215.25	210.25	
Koruza " " " "	118.—	117.75	118.25	
	NEW YORK			
Baker " " "	17.75	17.75	18.50	
Cin " " "	103.—	98.—	95.—	
Svinec " " "	17.75	13.—	13.—	
Cink " " "	10.—	9.25	9.75	
Aluminij " " "	17.—	17.—	17.—	
Nikel " " "	40.—	40.—	40.—	
Krom (dol. za tono)	40.—	40.—	39.—	
srebro dol. za steklenico	74.—	74.—	74.—	
	LONDON			
Baker (f. šter. za d. tono)	140.—	140.—	153.—	
Baker blister " " "	135.50	136.50	149.50	
Svinec " " "	116.50	106.50	106.50	
Antimon " " "	185.—	185.—	185.—	
	ALEKSANDRIJA			
Bombaž „Karnak“ I. (talerjev za kantar)	87.50	84.40	88.45	
" „Zagora“ I. " " "	68.50	68.35	74.65	
	SANTOS			
Kava Santos C (kruzajrev za 10 kg)	131.50	149.20	145.—	

Mednarodna trgovina ne beleži že precej časa značilnejših dogodkov. Poslovanje mednarodnih tržišč je ostalo zaradi tega v glavnem na starih osnovah. Trenutna splošna tendenca cen je usmerjena k zmernemu napredovanju, tako na področju poljedelskih kakor industrijskih proizvodov. Velike stavke industrijskih delavcev v ZDA, ki so znatno vplivale na nekatera tržna področja, so v glavnem končane. Na ameriških borzah so industrijski vrednostni papirji v porastu; nasprotno pa vlada na londonski borzi velika depresija.

KOVINE

Za tržišča barvanih kovin je značilna podražitev bakra na ameriškem trgu (od 17,5/8 dol. na 18,5); ni izključeno, da bo ta podražitev povzročila večjo trdnost tudi pri ostalih barvastih kovih.

Med temi so zlasti tečaj cen cinka precej krepki, medtem ko je ostal svinec na starih kvotacijah. Cin je na ameriških tržiščih po razvrednotenju funta šterlinga doslej padel od 106 na 96 stotink dolarja za funt.

Tržišča železnih kovin in železnih proizvodov niso v zadnjih časih zaznamovala izrazitih novosti. Svetovna proizvodnja bakra (brez SZ in vzhodnih evropskih držav) je znašala v preteklem septembru 165.700 t. V istem obdobju so se svetovne zaloge te kovine znižale za 26.000 t v primeri s prejšnjim mesecem in dosegle tako 344.000 t. ZDA so v septembru pridobile 64.200 t surovega bakra.

ZITARICE

Letošnji svetovni pridelek pšenice bo znašal po ameriških cenitvah 164,3 milijona ton. Lanj je pridelek dosegel rekordno količino 172,4 milijona ton, predlanskim

pa 156 mil. Predvojno povprečje 1935-39 letne proizvodnje pšenice je znašalo 162,6 mil. ton. Letošnji donos pšenice je torej manjši od lanskega, vendar nekoliko večji od predvojne povprečja. S tem se je svetovni položaj na področju oskrbe žitaric kljub porastu svetovnega prebivalstva že znatno zboljšal.

VOLNA

Proti vsakemu pričakovanju so v zadnjem času zaznamovala avstralska tržišča volne nadaljnje podražitve, ki se nanašajo zlasti na blago boljše kakovosti. Tendence avstralskih trgov krepi tudi cene na ostalih svetovnih tržiščih, zlasti na južnoameriških.

Avstralijska je v letošnji sezoni izvozila 1121 milijonov bal volne, v lanskem pa nekoliko manj, t. j. 920 milijonov bal. Predvojno povprečje avstralskega izvoza volne se je suka okrog 700 do 800 mil. bal.

BOMBAZ

Ameriški državni odbor za bombaž ceni, da potrosi evropska industrija bombaža še vedno okrog 20 odst. surovine manj kakor v predvojnem obdobju. Uvoz bombaža se je znatno povečal le v naslednje države: Poljsko, Jugoslavijo, Italijo, Holandsko, Belgijo, Romunijo in Španijo.

Svetovna tržišča bombaža beležijo še vedno krepke cene zaradi zaščitnih ukrepov posameznih držav. V Egiptu so n. pr. prepovedali izvoz bombaža slabše kakovosti (Zagora, Ashmouni), ker nameravajo nameniti vsi proizvodnjo domači industriji. Na egiptskem trgu so trenutno zelo aktivni nakupi Sovjetske zveze, Velike Britanije in Francije. Pred kratkim so bila predvidevanja o pridelku egiptskega bombaža precej pesimistična (1.620.000 milijonov bal v primeri z 1.845.000 milijonov bal lanske proizvodnje). Novejše cenitve pa predvidevajo, da se bo po količini letošnji pridelok precej približal lanskemu.

KAVČUK

Na svetovnih tržiščih kavčuka vlada že dolgo časa precejšnja depresija. V industriji gumi se je poleg tega pojavila ostra konkurenčna borba. Na ameriškem notranjem trgu se je prav v zadnjih tednih pojavila tendenca k podražitvi gumijastih izdelkov. Ta pojav bo lahko znatno vplival na nadaljnji razvoj svetovnih tržišč kavčuka.

SLADKOR

Lanska sladkorna kampanja v svetovnem merilu je vrgla 4 milijone 344.000 ton sladkorja. Ker je znašala potrošnja 4.041.000 t, računajo, da je ostalo v zalogi okrog 300.000 ton blaga. Dobri so izgledi tudi za letošnji pridelok sladkorja: 4.389.000 ton namram predvideni potrošnji 4.050.000 ton.

KAVA DRAŽJA

Na borzi v New Yorku so cene kave zopet poskočile v tednu, ki se je zaključil v soboto 4. nov., in sicer z okoli 7 stotink dolarja pri funtu. Ta skok pripisujejo vestem o slabem pridelku v Braziliji.

Podražitev bakra

Po naredbi angleškega ministrstva za preskrbo je bila cena elektrolitičnega bakra povišana od 392 na 428,4 amer. dolarjev za tono, cena surovega bakra pa od 308 na 336 dolarjev. Consolidated Mining and Smelting Company v Montrealu v Kanadi je povišala ceno bakra od 19 % na 20,35 stotink dolarja za funt. To se je zgodilo vzporedno s povišanjem cene v New Yorku, Revere Copper and Brass je povišala ceno na 18,5 stot. dol. za funt surovega bakra.

IZ HAMBURGA V NEW YORK ZA 381 DOLARJEV

Počenši z 10. oktobrom je »SAS« uvedla zračno zvezo med Hamburgom in New Yorkom. Vsak ponedeljek odleti letalo ob 21.35 in prispe v New York naslednji dan ob 11.20. Tako je Hamburg dobil prvo neposredno letalsko zvezo s Severno Ameriko. Vožni listek stane 381 dolarjev povratni listek pa 685,80 dol. Če se potnik vrne v teku 60 dni, ga stane vožnja v obe smeri 531,80 dolarja. Za prevoz blaga je določena tarifa 2,50 dolarja za 1 kg. Če tehta pošiljka najmanj 45 kg, se tarifa zniža na 1,80 dol. Prevostnina za blago se v Nemčiji lahko plača v markah, za potnike pa samo v dolarjih.

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:
PROGA TRST-PIRAN

Od 1. 7. 1949

Odhod iz Trsta (Avtobusna postaja): 6.—, 12.45, 16.30, 20.— (ob delavnikih)

Prihod v Trst: 7.45, 9.45, 19.— 20.— (ob delavnikih)
Nedeljski urnik: odhod iz Trsta 8.—; prihod v Trst: 19.30.

Zvišanje delniške glavnice

»SNIA VISCOSA«

Na zadnjem izrednem občnem zboru je podjetje sklenilo zvišati delniško glavnico od 8.400 mil. na 16.800 milijonov lir z izdajanjem 7 milijonov delnic po 1200 lir. Lansko leto je bila glavnica zvišana od 4 milijard 200 milijonov na 8 milijard 400 milijonov.

A.G.I.P. AZIENDA GENERALE ITALIANA PETROLI je na zadnjem občnem zboru sklenila povišati svojo delniško glavnico od 1 na 2 milijardi in razpisati posojilo za 1,5 milijarde lir.

IZVOZ ANGLESKIH AVTOMOBILOV

Angleška avtomobilska industrija je v teku prvih devetih mesecev 1949 izvozila okoli 180.000 avtomobilov, nad 66.000 kamionov in avtobusov ter okoli 50.000 kmetijskih traktorjev — v skupni vrednosti 80 milijonov funtov. Za vsako vrsto avtomobilskih vozil je bil izvoz letos večji kakor lansko

leto. Danes proizvaia angleška industrija okoli 395.000 avtomobilov ter 210.000 avtobusov in kamionov.

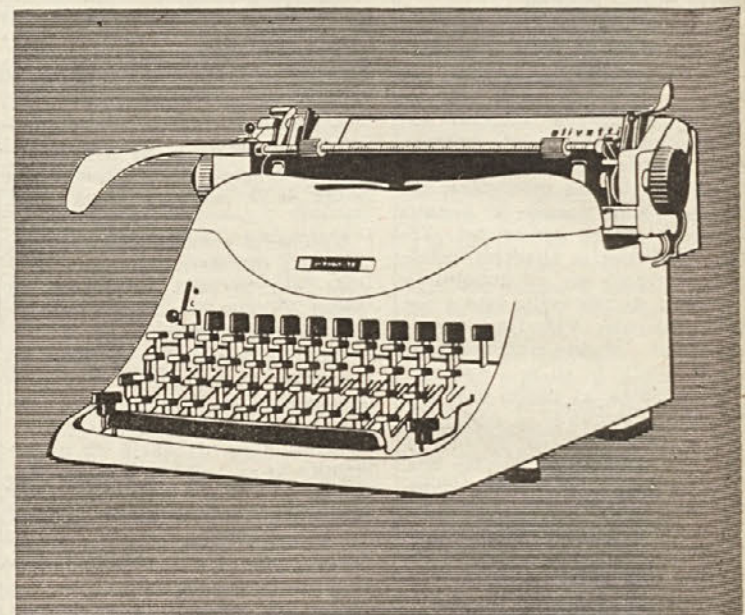
**

ANGLESKI IZVOZ V ZSSR

Velika Britanija je v letu 1948 uvozila za 27,05 milijona funtov blaga iz ZSSR; uvoz v lanskem letu je narasel za 19,51 milijona funtov v primeri z letom 1947. Z druge strani je izvoz Velike Britanije v ZSSR nazadoval od 12,27 na 5,31 mil. funtov.

Iz ZDA je Velika Britanija uvozila leta 1948 za 184,44 mil. funtov blaga, leta 1947 pa za 297,13 mil. funtov. Izvozili so Angleži v Ameriko lani za 66,16 mil. funtov, leta 1947 pa za 47,97 mil. funtov blaga.

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



olivetti Lexicon 80

scriverà le parole del vostro avvenire

La nuova rapida sicura macchina per scrivere da ufficio studiata per tutti gli alfabeti e per tutte le lingue del mondo

FILIALE DI TRIESTE - Piazza della Borsa 11 - Tel. 50.96



SOC. AN. FABBRICA ACCUMULATORI - MILANO
D. D. TOVARNA AKUMULATORJEV - MILANO

Baterija vseh prednosti

R. E. D. A. T. A. M. VIGINI
KOVINSKI USMERJEVALCI WESTINGHOUSE
ZAVORE IN SUHE ŠRLOPKE - OPREMA ZA AVTOMOBILE - TEHNIČNE POTREBEŠČINE

TELEFON 54-20 TRST, UL. FABIO SEVERO 5

FRANJO RUPENA & C

d. z. o. z.

Uvoz - Izvoz

TRST - VIA UDINE 15 - TELEFON: Pisarna 86-48
Skladišče 32-15

Irgovina na debelo z vsakovrstnim lesom, premogom, ogljem, drvmi za kurjavo

Zaloga vina

Avtoprevoznništvo

Avtopodjetje S.T.A.R.

družba z o. z.

TRST-ROJAN - Ulica Moreri 7, tel. 56-08

Prevoz blaga s hitrimi prevoznimi sredstvi

*** Cene zmerne ***

TRANSPORTNA DOVOLJENJA ZA ITALIJO IN JUGOSLAVIJO

BORZA

VALUTE V MILANU					VREDNOSTNI PAPIRI V TRSTU				
	28. X.	10. XI.	Min.	Maks.		28. X.	10. XI.	Min.	Maks.
Funt sterling	8.900	8.700	8.700	8.900	Južna železnica	2.255	2.300	2.255	2.348
Napoleon	7.375	7.350	7.350	7.400	Splošne zavarov.	6.230	6.150	6.150	6.240
Dolar	662	650	650	662	Assicuratrice	830	830	830	835
Francoski frank	168	166	166	168	Riun. Adr. Sic.	1.860	1.890	1.860	1.890
Svicarski frank	155	153	152,50	155	Jerolimici	1.980	1.980	1.980	1.980
Funt št. papir	1.675	1.600	1.600	1.675	«Istra-Trst»	580	580	580	580
Avstrijski šiling	22	21	21	22	«Lošinj»	8.000	8.000	8.000	8.000
Zlato	1.110	1.110	1.100	1.120	Martinolić	1.450	1.450	1.450	1.450
					Premuda	3.565	3.565	3.565	3.565
					Triptkovič	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	254	254	250	262
					ILVA	235	230	229	239
					Zdr. jadr. ladjedel.	215	210	210	215
					Ampelea	800	800	800	800
					Arrigoni	1000	1000	1000	1000

BANKOVCI V ČURICHU

dne 8. XI. 1949

ZDA (1 dol.)	4,33	Belgija (100 fr.)	8,65
Anglija (1 f. št.)	10,70	Holand. (100 fl.)	100,—
Francija (100 fr.)	1,14	Švedska (100 kr.)	70,—
Italija (100 lir.)	0,66	Izrael 1 f. št.)	9,25
Avstrija (100 šil.)	13,50	Španija (100 pez.)	10,—
»ehoslov. (100 kr.)	1,30	Argent. (100 pez.)	33,—