

Naročnina za Jugoslavijo:
celoletno 180 din, za 1/2 leta
90 din, za 1/4 leta 45 din,
mesečno 15 din; za ino-
zemstvo: 210 din. — Pla-
ča in toži se v Ljubljani.

Casopis za trgovino, industrijo, obrt in denarništvo

Uredništvo in upravnništvo
je v Ljubljani v Gregorči-
čevi ulici 23. — Rokopisov
ne vračamo. — Račun pri
pošt. hranilnici v Ljubljani
št. 11.953. — Tel. št. 25-52.

Izhaja vsak ponedeljek,
sreda in petek

Ljubljana, sreda 23. februarja 1938

Cena posamezni številki 1'50

Mislite na bodočnost!

Tuji kapital ustanavlja pri nas kar neprestano nova podjetja. Dostokrat je pri tem deležen raznih privilegijev. Tako je mnogo tujih podjetij oproščenih vseh direktnih davkov, nekatere občine dajejo tujim industrijam brezplačna stavbišča, način odmerjanja družbenega davka enako omogoča tujim podjetjem, da imajo pri nas manjšo režijo, kakor bi jo imela v domači državi. Zaščitne carine, nizke delavske mezde in gotov odjem, vse to še povečuje rentabilnost teh podjetij. Mnogi to pospeševanje tujega kapitala hvalijo in pravijo, da se s tem povečuje proizvodnja ter zaposluje večje število delavstva.

Nekaj resnice je vsekakor na tem, toda še bolj res je naslednje: Ko še ni bilo v Jugoslaviji tuje tvornice za čevlje, so bile domače bolj zaposlene in bila je poleg tega še vedno možnost, da nastanejo nove domače tvornice. Kdor bi danes začel novo tvornico za čevlje, ta bi bil že naprej obsojen na neuspeh. Tako je tudi z vsemi drugimi tvornicami, ki jih ustanavljajo pri nas tuji, in večinoma le z neznatnim kapitalom. Vsaka takšna tvornica pomeni, da je za enega našega domačega podjetnika manj prostora. Tako je vsak dan manjša možnost, da bi industrializacija dežele dala našim ljudem nove in dobre eksistenčne možnosti, ker bodo kmalu tuji na vseh gospodarskih področjih že porabljali vso smetano.

Tako se more dogoditi, da bo industrializacija dežele sicer napredovala, da pa bo od tega imel glavni dobiček le tuji kapital, do čim bo za naše ljudi prostora le za kot najbolj preproste delavce z najslabšimi mezdami. Z drugimi besedami se pravi to, da bi vso veličansko razvojno možnost, ki jo ima Jugoslavija, zapravili in da za naš naraščaj že ne bo več dobrega prostora.

Se težje posledice pa mora imeti, kadar prepustimo — im še s privilegiji po vrhu — svoje pozicije tujemu kapitalu še v trgovini. Ali se res ne zavedajo naši ljudje, da pomeni vsaka tuja veleblagovnica zmanjšanje trga za naše domače ljudi? Par veleblagovnic v Beogradu in Zagrebu in po ena veleblagovnica v drugih večjih mestih, pa za leta dolgo ne bo mogel postati noben trgovski pomočnik samostojen trgovec. Kvečjemu se bo mogel še pririniti, da je nameščenelec v kateri veleblagovnici, ki pa bo mogla zaradi velike ponudbe dobiti ljudi tudi za najbolj nizke plače. Ali res ne mislimo na bodočnost? Ali res hočemo dopustiti, da bo naš naraščaj opeharjen za pozicije v našem gospodarskem življenju, ki smejo biti edinole njegove?

Ze danes je naval tujega elementa pri nas silno močan. Ne dvomno pa bo še močno narasel. Opozarjamo tu le na eno možnost. Na Dunaju je 166.000 Židov. Če bi tam zavladal nac. socialistični režim, kar sedaj nikakor ni več izključeno, potem moramo računati od tam z navalom tujega elementa, ki bi pomenil za nas pravo gospodarsko katastrofo. Absolutno ni v nas prav nobenega antisemitizma in nobenih rasnih predsodkov, toda naše gospodarstvo ni tako močno, da bi breme tako močnega navala moglo vzdržati. Samo realno presojanje stvari, ne pa kakšni

apriorizmi, nas sili, da moramo že danes gledati na to, da bo nov naval tujega kapitala in tujega elementa zavrnjen.

Tudi če bi bilo absolutno res, da nam tuji kapital nudi velike ugodnosti in da se v resnici zadovoljuje le s tem, da se njegov pri nas investirani kapital dobro obrestuje, vendar zaradi tega ne smemo pozabiti na svojo bodočnost.

Naj da tuji kapital sredstva za nove železnice, za nova pota, za velika podjetja težke industrije, toda naj ne posega na polja, ki jih morejo obvladati naši ljudje in katera moramo ohraniti za svoj naraščaj. Prav nič ni treba, da tuji kapital ustanavlja pri nas usnjarne, tvornice za nogavice, perilo, trikotažo, avtomontazne delavnice, veleblagovnice itd. Vse to morejo

z enakim uspehom opravljati tudi naši ljudje, tu ne potrebujemo tuje pomoči in zato nam tudi ni treba, da bi plačevali tujemu kapitalu za taka podjetja poseben davek.

Naraščaju moramo prepustiti Jugoslavijo z bogatimi razvojnimi možnostmi, ne pa že od tujega kapitala razparcelirano gospodarsko ozemlje. Misliti moramo bolj na bodočnost in na naš naraščaj!

Trgovci iz ljublj. okolice

imajo svoj redni letni občni zbor v veliki dvorani Trgovskega doma v petek dne 25. t. m. ob 9. uri dop. z običajnim dnevnim redom.

Uprava Združenja trgovcev.

ne more turistični odsek napraviti dosti, pa če bi delovali v njem sami ženi in iznajditelji. Saj dobi turistični odsek dejansko le 45 tisoč din, to ni niti 4000 din na mesec. Kaj pa naj naredi s takšno vsoto?

Vemo, da so finančne naloge občine zelo težke, ker so njene naloge vsak dan večje, njena gospodarska sila pa v tem razmerju ne raste. Toda za dvig tujkega prometa, ki edini more prinesiti Ljubljani novih dohodkov, pa je pri 115 milijonskem proračunu oz. pri 74 milijonskem, če odštejemo mestna podjetja, znesek 100.000 din absolutno premalo. Saj dobi mestna občina samo od davščine na prenočišča 250.000 din. Vsaj ta znesek bi se moral v celoti porabiti za tujski promet, če se že ta davščina ne more opustiti, kar bi pa bilo s stališča pospeševanja tujkega prometa edino pravilno.

Ponavljamo: ne gre nam za polemiko, temveč le za dvig tujkega prometa in zato se naj naše besede tudi tako sprejmejo. Tujski promet v Ljubljani se mora dvigniti, da bi se pa to zgodilo, treba tujcem nekaj nuditi.

Naš odgovor na popravek mestnega poglavarstva

Predvsem moramo pripomniti, da bi si mestno poglavarstvo moglo sklicevanje na tiskovni zakon prihraniti, ker bi odgovor mestnega poglavarstva objavili tudi brez ozira na določbe tiskovnega zakona. Nam vendar ne gre za to, da bi vodili kakšno polemiko ali da bi iskali kako nasprotje z mestno občino, temveč nam gre le za to, da se s sodelovanjem vseh čim več stori za tujski promet v Ljubljani.

In samo v stremljenju, da se dvigne tujski promet, smo tudi objavili svoj članek, čigar glavna misel je bila ta, da je Ljubljana baš v poletni sezoni, ki je zanjo glavna tajska sezona, najbolj mrtna in da ravno v poletni sezoni nudi tujcem najmanj. A včasih ni bilo tako in zato smo navedli, kaj je včasih Ljubljana že imela in kaj vse se je že opustilo, ne da bi se ustvarilo kakršno koli nadomestilo. A napraviti bi se moglo marsikaj.

Tako je po zaslugi mestne občine zgrajeno v Ljubljani letno gledališče, ki pa se ne uporablja. Gotovo ni mestna občina kriva, če ni bilo lani vse leto niti ene predstave v tem gledališču. Mislimo pa, da bi mogla mestna občina vplivati na gledališko upravo, da letno gledališče le ne bi ostalo čisto neizkoriščeno.

V Ljubljani imamo nadalje zelo dober orkester ljubljanske filharmonije. Dosedaj še nismo čitali, da bi ljubljanska filharmonija namevala prirediti v letni sezoni kakšne koncerte. Čudili bi se tudi, če bi jih nameravala, ker bi morala računati z deficitom, kakršne so danes razmere v Ljubljani. — Ljubljanska filharmonija, ponavljamo znova, je odličan orkester, ki bi mogel že pri neznatnih subvencijah postati še mnogo bolj odličan orkester, in bi ga bilo treba izpopolniti samo z nekaj godbeniki. Koliko pa je v novem proračunu določene subvencije za ljubljansko filharmonijo? Prav žal nam je, če moramo konstatirati, da posebne postavke za ljubljansko filharmonijo v ljubljanskem proračunskem predlogu nismo zapazili. A kdo naj ima večjo dolžnost, da podpira ljubljansko filharmonijo kakor ljubljana? Saj mora biti ljubljana naravnost vesela in ponosna, da je dobila tako odličan orkester zastoj, le zaradi idealizma njegovih članov. Drugod uživajo takšni orkestri vso podporo mestnih občin in tudi slovenska prestolnica se tej svoji kulturni dolžnosti ne more in ne sme izogniti.

Ljubljana je danes brez koncertne dvorane, ki bi omogočala tudi ljudske koncerte. Ze pred leti in nato vsako leto smo poudarjali, da bi se morala zgraditi na ljubljanskem velesesjmu velika dvorana, ki bi imela za več tisoč ljudi prostora. Takšna dvorana je v Ljubljani še zlasti potrebna, ker je vre-

me v Ljubljani zelo nezanesljivo in je vsak nastop na prostem tvegan. S takšno dvorano bi bila ta tveganost premagana. Takšna dvorana ne bi pomenila nobenih nezmožljivih finančnih zahtev, ker že velesejska uprava misli na to, da bi se zgradila takšna dvorana. Samo malo iniciativnosti, malo dobre volje je treba, pa bi tudi v Ljubljani imeli takšno dvorano.

Če bi imeli takšno dvorano, potem bi mogli prirediti tudi glasbene festivale, velike plesne prireditve itd. Malokatero mesto ima toliko pevskih zborov kot Ljubljana, a to je treba izkoristiti. Ugovarja se nam, da je ljubljana že priredila takšne festivale, ki pa so veljali mnogo, a da se zaradi njih tujski promet ni dvignil. Na ta ugovor treba reči, da je vendar malo preveč zahtevano, da bi moral prvi festival kar že pritegniti veliko število tujcev. Za takšne uspehe je potrebno dolgoletno delo, da dobi ljubljana mednarodni sloves po svojih festivalih. Vprašanje je le v tem, če ima ljubljana takšne moči, da ji tak sloves lahko pribore. Po našem prepričanju ima ljubljana takšne moči, samo te nimajo prilike, da bi se prav uveljavile. Seveda pa takšne prireditve veljajo, ker zastoj ni nobena reč na svetu. Toda za takšne stvari mora biti denar, ker so to produktivne investicije.

Tudi ljubljanski radio bi mogel biti krepka podpora, da bi dobila ljubljana mednarodni sloves po svojih glasbenih prireditvah. Seveda pa bi moral potem biti program ljubljanske radijske postaje precej drugačen, kakor pa je danes.

Ljubljana ima velike možnosti, da postane privlačno mesto za tuje. Toda danes je še daleč od tega, in ne bomo prišli naprej, če si ne bomo upali vseh pomanjkljivosti priznati. Najprej je treba ustvariti pogoje za tujski promet, najprej je treba poskrbeti, da se tujcem nekaj nudi, šele potem pridejo na vrsto reklamne brošure, plakati, albumi in druge podobne tiskovine. To je prava pot za uspešno tujsko propagando. Tako se zida od temeljev navzgor!

Nikakor ne rečemo, da mestna uprava ne bi prav nič storila za tujski promet. Mi samo pravimo, da stori mnogo premalo. To, kar pravi mestno poglavarstvo v svojem popravku, se sicer lepo bere, če pa človek vzame v roke mestni proračun, izgine vsa lepota tega branja. Kajti vsi prispevki za tujski promet, ki jih predvideva proračun, znašajo le 100.000 din, kar je gotovo mnogo premalo. Teh sto tisoč din pa se deli tako-le:

Propagandni članki in inserati v tujih in domačih časopisih in revijah . . . 20.000
Podpora za tujsko-promet-

ne prireditve in akcije v Ljubljani 10.000
Prispevek gostilničarski strok-nadaljevalni šoli . . . 10.000
Promenadni koncerti . . . 10.000
Izdaja reprezentativnega albuma mesta Ljubljane . . . 20.000
Nabava 50 izvodov »Kronike« v svrhu zamenjave z drugimi tujsko-prometnimi revijami 3.000
Članarina Zvezi za tujski promet 2.000
Razni izdatki (nabava tujsko-prometne literature, vzdrževanje mestnih prenočišč, pranje perila) . . . 10.000
Podpora olepševalnemu odseku in razni izdatki . . . 15.000
Po našem mnenju so skoraj vse te postavke premajhne in z njimi

Javna dela in Slovenija

Novi statistični letnik objavlja tudi zanimive podatke o izdatkih za javna dela. Ker ti podatki tudi navajajo, koliko odpada na posamezno banovino, so tem bolj zanimivi.

Tako je izdala država l. 1936. za ceste in mostove skupno 184,7 milijona din, od česar je dobila Slovenija 4,5 milijona ali tako malo, ko nobena druga banovina.

Od vseh 184,7 milijona din je odpadlo na:

dravsko	4,5 milijona din
drinsko	14,1
donavsko	19,9
moravsko	21,8
primorsko	8,0
savsko	15,9
vardarsko	13,9
vrbsko	8,7
zetsko	32,1
Beograd	45,4.

Na sam Beograd torej desetkrat toliko, ko na vso Slovenijo. Zato pa je Beograd sam izdal le nekaj nad 2 milijona, banovina in občine v Sloveniji pa 11,3 milijona.

Podrobno je izdala država za javna dela (v milijonih din):

	v vsej državi	v Sloveniji
za nove ceste	21,6	—
za popravila cest	66,3	3,5
za nove mostove	6,6	0,09
za popravila starih	3,07	0,19
za nove prelaze	5,6	0,05
za stare	0,5	0,02
nova zemeljska varovalna dela	7,6	0,16
popravila starih	4,5	0,09
nove stavbe	42,6	—
popravila starih	7,6	0,3
hidrotehnična dela:		
— nova	15,6	—
popravila starih	5,6	0,02

Za tehnična dela pod kontrolo in s subvencijo države;

Državna dela: v vsej državi v Sloveniji

nove ceste	23,5	—
popravilo starih	50,2	2,3
novi mostovi	44,1	0,08
popravilo starih	2,0	0,2
novi propusti	7,0	0,02
popravilo starih	0,8	0,08
zavarovalna dela		
— nova	10,2	0,2
— stara	0,7	0,06
zgradbe nove	9,3	2,0
popravila starih	7,6	0,8
hidrotehnična dela:		
— nova	10,2	0,15
— stara	4,7	0,17

Beograd je dobil 7,7 vsa Slovenija pa 6,2 milijona din.

Zato pa je dravska banovina izdala za ta dela 9,1 milijona din, dočim primorska le 5,1, vardarska 5,9, vrbska 7,1, Beograd pa 0,2 milijona din.

Občine v dravski banovini pa so izdale 10,4 in samo donavska je izdala več, namreč 33,5 milijona din. Vse druge so izdale manj in Beograd samo 5,75 milijona din.

Navajamo še število drž. in banovinskih cest v posameznih banovinah. V km je bilo:

	državnih cest	banovinskih cest
v dravski	616	4,167
drinski	1,238	3,537
donavski	1,005	5,461
moravski	1,135	3,391
primorski	832	1,835
savski	1,407	6,297
vardarski	1,366	2,919
vrbski	889	1,788
zetski	1,286	2,428

Iz združnega registra

Izbrisala se je Kmetška hranilnica in posojilnica v Gradacu zaradi končane likvidacije. Knjige hranil Julij Macele v Gradacu. Nadalje se je izbrisala Pašniška in gozdna zadruga v Osilnici, ker sploh ni nikdar poslovala.

Zborovanje obrtniških združenj v Mariboru

Obrtništvo na braniku za svoje organizacije

Na poziv mariborske Poslovalnice obrtno-pospeševalnega zavoda so dne 21. t. m. zborovali v Mariboru zastopniki obrtniških združenj mariborskega okrožja. V razpravi sta bila načrt ministrstva za trgovino in industrijo k spremembam obrtnega zakona in poziv zborničnega zavoda za pospeševanje obrta radi sodelovanja na mednarodni obrtniški razstavi v Berlinu. Zborovanje, ki ga je vodil predsednik poslovalnice in svetnik ZTOI Franjo Burš, je trajalo brez prestanka od 9. do 14. ure. Poročila v obeh točkah je podal obrtno-zadružni nadzornik Založnik. Z izrednim zanimanjem so navzočni obravnavali prvo točko in nastopali v vseh sklepih z brezizjemno složnostjo. Važne predloge je obrtništvo stavilo med drugim v zadevah omejevanja kontrole združenj nad vzgojo vajencev, glede obrtnega dela v kazničnih, učinkovitega zatiranja neupravičenega izvrševanja obrtov, obveznega obiskovanja obrtnih nadaljevalnih šol, olajšav v pridobivanju stavbenih obrtnih pravic, ustanavljanja filialnih obratov, spremembe preostrih socialnih določb obrtnega zakona. Posebno odločno zavrača obrtništvo mariborskega okrožja v načrtu sprememb k obrtnemu zakonu predvidevano reorganizacijo obrtniških združenj in popolno izločitev obveznih zveznih organizacij in zahteva za primer, da bi te določbe ostale v načrtu, takojšnje ustanovitve zveze združenj po društvenem zakonu in ekspoziture Zbornice za mariborsko in celjsko okrožje.

Zborovanju so prisostvovali tudi mestni obrtni referent dr. Senkovič, svetnik zbornice Sojč in predsednik Okrožnega odbora Novak.

Delo tarifnega odbora

Na plenarni seji z dne 16. februarja je predložil tarifni odbor železniški upravi svoje sklepe o nameravanih novi tarifi. Zastopniki kmetijskih združenj so zahtevali, da se prevoznina za deželne pridelke čim bolj zniža, ker da je sedaj previsoka. Drugi člani tarifnega odbora so zlasti naglasili potrebo, da je napetost med izvoznimi in pristajanskimi tarifami čim večja, da ne bi nastala nevarnost, da bi se blago izvažalo čez tuja pristanišča.

Železniška uprava bo predložene predloge proučila do prihodnje seje, ki bo 25. februarja. Pri tej priliki bo tudi povedala svoje definitivno mnenje o predloženih predlogih tarifnega odbora. Nova tarifa bi stopila v veljavo dne 1. maja 1938. Po nekaterih poročilih iz Beograda se tarife ne bodo zvišale v tej meri, kakor so se prvotno nameravale.

Romunski lesni izvoz v Egipt

Za romunski lesni izvoz je posebno važen Egipt, ki uvaža na leto okoli 700.000 kub. metrov lesa raznih vrst. Romunija dobavlja Egiptu na leto okoli 300.000 m³ ter krije torej skoraj polovico vse egiptске potrebe. Ker v zadnjem času občuti romunski lesni izvoz na egiptském trgu močno konkurenco iz drugih držav, je dovolila Romunija za izvoz lesa velike olajšave.

Nove tvornice v Jugoslaviji

Bat'a namerava zgraditi v Krčedinu v Sremu tovarno za cement. Treba res reči, da se mora Bat'i v Jugoslaviji res hudo goditi, ker ustanavlja vedno nove tovarne. Domačini jih ne morejo.

V Beogradu se vodijo pogajanja za zgraditev tvornice železnih avtomobilov v Rakovici. Svoje ponudbe je dosedaj predložilo osem av-

tomobilskih industrij, med njimi Fiat, Krupp in Praga. Najugodnejša je ponudba italijanske družbe Fiat.

Drugi mesec bo gotova Bat'ina tvornica za izdelovanje pnevmatike za kolesa in avtomobile. Tvornica bo mogla pri samo eni izmenjavi izdelati na teden 1000 pnevmatik za kolesa in okoli 100 do 150 za avtomobile. Zaradi nove Bat'ine tvornice je italijanska tvrdka Pirelli opustila namero, da zgradi v Jugoslaviji svojo tvornico.

Tvornico lepenke in ovojnega papirja gradi na Umci industrialec Anatolije Ivanović iz Beograda. Investicije za novo tvornico znašajo 5 in pol milijona din.

Nova tvornica za predelovanje konoplje ter izdelovanje vrvi in lanenih tkanin je bila dograjena te dni v Pančevu. Tvornica se imenuje »Pančevačka tekstilna industrija inž. Maksimović in druge«. V novo tvornico je investirano okoli 6 milijona din.

Zagrebska tvornica Lipa Mil je sklenila, da ustanovi v Beogradu manjšo tvornico za izdelovanje kuvert. Kartel za kuverte je s tem soglasen.

Poleg tvornice za emajlirano posodo na progi Brod-Sisak se namerava zgraditi v vasi Kneževu pri Beogradu nova tvornica emajlirane posode, radiatorjev, kotlov, kmetijskega orodja in drugih plo-



čevinastih in železnih izdelkov. Tvornica bo zelo velikega obsega ter bo imela svojo lastno valjarno tanke pločevine.

Ob koncu vojne je bilo v Jugoslaviji bombažnih tkalnic in predilnic 10, sedaj jih je 70 s 170.000 vreteni in 12.000 statvami. Prav tako je napredovala volnena industrija, platnena in industrija predelovanja lanu in konoplje.

Pri tem pa se je jugoslovanski uvoz tekstilnega blaga čisto spreminil. Če je v začetku uvažala Jugoslavija le tekstilne tkanine, uvaža danes predvsem tekstilne surovine. Danes krijejo jugoslovanske tovarne več ko polovico tekstilnih potrebščin, v bombažnih izdelkih celo 90%. Še vedno pa se uvažajo platneni izdelki, dočim je uvoz vreč iz jute postal že odvisen, narasla pa potreba po uvozu surove jute.

Glavna označba jugoslovanske tekstilne industrije pa je v tem, da se more uvažati v Jugoslavijo samo še prvovrstno tekstilno blago. Računati je treba tudi s tem, da jugoslovanski ateljeji že z veliko spretnostjo kopirajo najnovejše modele.

Nato navaja celo vrsto tabel, koliko je Jugoslavija uvozila raznih gotovih tekstilnih in oblačilnih izdelkov iz Nemčije in iz drugih držav, da s temi podatki pokaže, koliko bi mogla Nemčija še povišati svoj izvoz v Jugoslavijo.

V splošnem je treba priznati, da je posebna številka »Textil-Zeitung« dobro napisana, objektivno, pri tem pa tudi tako, da je res propagandna številka.

Posebna številka berlinske „Textil-Zeitung“

Berlinska »Textil-Zeitung«, ki izhaja 6krat tedensko, je posvetila svojo zadnjo sobotno številko: Prijateljem Nemčije v južno-vzhodni Evropi, to je Madžarski, Romuniji, Jugoslaviji, Bolgarski, Grčiji in Turčiji. Nas zanima seveda zlasti, kar piše o Jugoslaviji.

Vsa številka se deli v dva dela: v splošni del in v priloge, ki so posvečene posameznim »Nemčiji prijateljskim državam«. Številka sama je dvojezična in so skoraj vsi članki objavljeni v nemškem in francoskem jeziku.

V uvodnem pozdravu Jugovzhodu poudarja pisec, da so južno-vzhodne države Evrope spoznale pomembnost nemškega trga, ki pa mora tudi sam gledati, da čim bolj ustreže vsem različnim potrebam teh dežel. Danes so postale sicer južno-vzhodne države s svojimi dobavnimi upnice Nemčije, toda visoka klirinška konica kaže le na intenzivnost medsebojnih trgovinskih zvez, ki pa se morejo še povečati.

Nato razpravlja vodja nemškega oddelka za usnjeno, tekstilno in oblačilno industrijo dr. Gruber o neločljivosti orienta in okcidenta. Sledi članek

o trgovini Nemčije z južno-vzhodno Evropo

Iz članka posnemamo naslednje podatke in misli:

Izvoz nemških tekstilnih izdelkov v južno-vzhodno Evropo je od l. 1933. v stalnem porastu ter je znašal

leto	v milijonih RM	v % vsega nem. izvoza
1933.	9,83	2,19
1934.	12,58	3,78
1935.	20,73	6,76
1936.	38,20	10,26
1937.	48,00	11,3

Ta nemški izvoz se še razdeli v 3. četrtletju 1937. na posamezne države takole:

	po količini v %	% po vrednosti
na Turčijo	44,2	30,1
na Jugoslavijo	21,3	30,0
na Grčijo	18,5	20,9
na Bolgarsko	7,3	6,6
na Romunijo	6,5	7,0
na Madžarsko	2,2	5,4

Jugoslavija je torej na 2. mestu glede uvoza nemškega tekstilnega blaga, a po vrednosti ta uvoz turški uvoz že dosega. S tem je nemški izvoz v Jugoslavijo že presegel najvišjo stopnjo v l. 1928./29. To pa kljub temu, da se Jugoslavija močno industrializira. V tekstilni industriji se to zlasti pozna. Tako je jugoslovanski uvoz surovega bombaža narasel za 12,8%, uvoz tekstilnih strojev za 40%, padel pa uvoz tkanin za 9,5%.

Jugoslovanska priloga

ima naslov: »Ein stolzes Land, ein starkes Land: Jugoslavien!« (Ponosna in močna dežela: Jugoslavija!)

Vrstlo člankov v prilogi odvarja predsednik Nacionalnega odbora jugoslov.-nemške trgovinske zbornice Živojin Nošić.

V svojem članku konstatira, da je Nemčija danes eden glavnih faktorjev v naši zunanji trgovini,

saj je od l. 1931. do 1937. narasel odstotek nemškega uvoza pri vsem jugoslovanskem uvozu od 1928 na 3238%, izvoza pa od 1131 na 2170 odst. Ker je nemški uvoz dosti močnejše naraščal ko naš izvoz, je postala naša trg. bilanca proti Nemčiji pasivna. L. 1935. je bila še aktivna za 153,7 mil. din, l. 1936. pasivna za 48,6, l. 1937. pa celo za 333,1 milijona din. Vendar pa smo v plačilnem prometu aktivni, ker nam Nemčija dovoljuje velike preferencialne in moremo svoje pridelke v Nemčiji dobro prodajati. Zato se je izvoz tudi povečal in smo l. 1937. izvozili v Nemčijo:

	v mil. din	% vsega našega izvoza
pšenice	278,9	48,0
živine	387,5	25,2
svežega sadja	15,0	22,0
fižola	8,6	8,0
tobaka	7,1	6,5
koruze	123,0	17,5
lesa	159,3	11,0
suih čespeļ	10,9	12,0
konoplje	68,2	34,0
zdravilnih rastlin	4,2	28,0

Poobjilo za gradnjo pohorske ceste odobreno

Mariborski okrajni cestni odbor je na svoji zadnji proračunski seji sklenil, da najame večje poobjilo v višini poldrugega milijona din, s katerim bo lahko naglo končal dvoje važnih cestnih del. Poobjilo je banska uprava sedaj dovolila. Namenjeno je za dograditev pohorske ceste do Ruške kočnice in za zgradbo nove cestne zveze St. Lenart v Slov. goricah—Sv. Benedikt v Slov. goricah. Pohorska cesta se gradi sedaj že skoraj 10 let. Zaradi pomanjkanja sredstev je bilo mogoče iz rednega proračuna cestnega odbora zgraditi vsako leto komaj par sto metrov. Tako smo končno po dolgih letih vendar dočakali, da je prišla cesta že do Mariborske kočnice in Pohorskega doma. Da pa bi prišla do Sv. Areh in do Ruške kočnice, pa bi pri sedanjem tempu trajalo gotovo tudi še nekaj let. Zaradi tega je treba podjetnost okrajnega cestnega odbora toplo pozdraviti. S poobjilom bo mogoče cesto zgraditi še v letošnjem letu, tako da bomo imeli na jesen ali prihodnjo pomlad že odprte. Za napredek tujskega prometa bo dograditev te ceste ogromne važnosti, zlasti še potem, ko se bo končalo tudi nadaljevanje čez vse Pohorje do Slovenjgrada. — Zelo važna pa bo tudi zgradba druge cestne zveze Sv. Lenart—Sv. Benedikt.

Za Slovenske gorice in Prekmurje bi bila ogromne gospodarske važnosti predvsem železnica, ki bi vezala Mursko Soboto z Mariborom skozi Slovenske gorice. Dokler pa bo imel Beograd tako malo razumevanja za gospodarske potrebe Slovenije, ni pričakovati, da bi država do železniško zvezo zgradila, dasi bi bila gotovo visoko aktivna. Zato pa sedaj poskuša okrajni cestni odbor ustvariti čim najkrajšo moderno cestno zvezo Maribora s Prekmurjem skozi

osrče Slovenskih goric. Cesta Maribor—St. Lenart se že več let urejuje, hudi ovinki se izravnjavajo, cestišče se je razširilo. Od Sv. Lenarta naprej pa dela cesta tako hude ovinke in je izpeljana tudi po tako bregovitem terenu, da je ni mogoče primerno urediti. Nova cestna zveza bo ves ogromni ovinek skrajšala ter bo navezala cesto Maribor—Sv. Lenart neposredno na pred nekaj leti novo-zgrajeno cestno zvezo Sv. Bene-

Svetovna trgovinska mornarica v l. 1937.

Povečanje svetovne trgovine je kaj hitro tudi zboljšalo posle v trgovinski mornarici glavnih pomorskih držav. To se najbolj vidi v povečanju tonaže ladij v gradnji. Že l. 1936. je bilo ladij v gradnji za 2,118.000 ton proti samo 489.000 tonam v l. 1933. Lani pa se je tonaža ladij v gradnji še znatno povečala, in sicer na 2,889.000 ton.

Vzporedno s povečanjem tonaže ladij v gradnji so se povečale tudi prevozne tarife na vseh važnejših svetovnih pomorskih zvezah. Kakor znano, so bile prevozne tarife v l. 1932 do maja 1935 nižje kakor pa povprečne tarife v l. 1898. do 1913. Od maja 1936. pa do oktobra 1937. pa so pomorske tarife znatno narasle, in to predvsem zato, ker se je obseg svetovne trgovine silno povečal. Tako je znašal indeks pomorskih prevoznih tarif (na podlagi tarif v l. 1913. = 100%) v novembru 1936. 96,6%, v oktobru 1937. pa 140%. V oktobru 1937. pa se je napredovanje pomorskih tarif ustavilo ter se je začelo njih padanje, ki še danes ni ustavljeno. Vendar pa so še danes prevozne tarife višje kakor pa

dikt—Gornja Radgona. Ker se bo menda v doglednem času zgradil tudi objubljeni bežonski most čez Muro pri Radencih, bo dobil Maribor na ta način najkrajšo direktno zvezo z Mursko Soboto. Na tej cesti namerava uvesti mariborska mestna občina avtobusni promet s svojimi modernimi velikimi avtobusi, in sicer poleg osebnega tudi tovorni promet, ki bi se opravljal s pomočjo posebnih tovornih, k avtobusom priklonjenih voz. Murska Sobota, ki jo je mogoče sedaj z vlakom doseči v petih urah vožnje, bi se potem približala Mariboru na samo dve uri avtobusne vožnje.

so bile pred dvema letoma. Tarife so se znižale predvsem zaradi zmanjšanja proizvodnje v Združenih državah Sev. Amerike ko tudi zaradi padca cen za glavne surovine.

Kako se bodo tarife razvijale v tekočem letu, je silno težko napovedati, ker vse zavisi od gibanja cen za glavne izvozne predmete, zlasti pa od cen premoga, nafte ter žitaric. Poleg tega pa na prevozne cene zelo vpliva boj med pomorskimi tarifami ladij svobodne plovbe in ladij redne plovbe. Anglija, Grčija, Nizozemska, Norveška in Japonska imajo največ družb svobodne plovbe, dočim so Italija, Nemčija in Francija predvsem zainteresirane v redni plovbi. Tarife redne plovbe so se v preteklem letu dvakrat povečale za po 10 odstotkov, dočim se tarife v svobodni plovbi vedno zelo spreminjajo in so silno gibljive.

Konkurenca med svobodno in redno plovbo je zelo živahna in ostra. Ta konkurenca seveda povzroča padanje cen, toda na drugi strani koristi okrepitevi pomorskega prometa. V času svetovne go-

