

GOSPODARSTVO

TRGOVINA * INDUSTRIJA * OBRT * FINANCE

Leto II. št. 11

Trst 31. januarja 1948

Cena lit 15

Nalagati davke je lahko

Začasni občinski svet je iznenadil tržaško javnost s svojim sklepom o povišanju davka na potrošnjo za 25 odst. Davke je bil formalno naložen trgavcem, toda tako drakonskega sistema nadzorstva cen ni na svetu, da bi mogel preprečiti, da ne bi davke na potrošnjo padel na pleča potrošnikov. Jasno je torej, da se bodo po uvedbi novega davka povečali življenjski stroški. Iz tega zaprtega kroga ni pti. Davke na potrošnjo zadeva tudi osnovne življenjske potrebščine, tako da se mu tud, najprej, sloji ne morejo izogniti. Od tod tudi posebna nepopularnost tega davka, ki se mu modri finančniki skušajo čim bolj izogniti.

Novo davčno breme je s toliko večjo silo udarilo na gospodarsko šibkejšo, ki se ne morejo braniti, ker nimajo besede v obratnem svetu. Današnja uprava, občinski svet, conski svet in kar je bilo sličnega postarjeno v Trstu, slovo posnema vse, kar nastavlja v Italiji, ne samo iz udobnosti, tudi ne samo, ker so članovi gospodarsko-socialno enako usmerjeni s svojimi rojaki v Italiji, temveč tudi z namenom, da ob vsaki priložnosti manifestirajo, da sodi Trst pod Italijo.

Tržaška javnost se čuti prizadet v dvojnem pogledu. Ne gre namreč samo za poseg po denarni, tržaški meščani se čuti prizadeti tudi v svojih osnovnih pravicah. Ne samo, da ne odločujejo pri izglasovanju takodolnih sklepov, temveč oni nimajo niti vploda v občinske finance. Nikdo danes razen seveda očjega koroga imenitnih občinskih svetnikov in vojne uprave ne ve, svetnikov občina troši in v kakšne namene.

Javnost samo ve, da občinska uprava mnogo trudi predvsem za vzdrževanje okorelega upravnega aparata, ki daleč presega potrebe in davčne zmoglosti tržaške občine. Zvij se, da ne vodi oblike uprave ekonomski kriteriji, ki neodjenljivo zahtevajo uskladitev s finančnimi in proizvodnimi silami njenega prebivalstva, temveč politični.

Poglejmo n. pr. personalno politiko. V zadnjem času je bilo v občinski upravi upokojenih precej starejših uradnikov. Njihova mesta so zasedli mlade in strokovno slabše sile, zato pa toliko številnejše.

Tako je n. pr. tehnični oddelek kar natrpan z neizvedljivimi uradniki. Zakaj tako? O tem že vbrabi čvkaajo pđd Mikcem in Jakcem. Gre za to, da se vsa mesta zasedejo, in sicer temeljito zasjedejo, preden bi se po imenovanju guvernerja moglo uveljaviti resnično razpoloženje in mnenje tržaškega občinstva o občinski upravi, in da se ustvarijo mesta nesuloma. S to politiko izvršenih činov hočejo odločujoči preprečiti izvedbo personalne reforme, ki bi ustrezala resničnim potrebam in željam, pa tudi ekonomskim in socialnim pogledom tržaškega prebivalstva.

Čim težje postaja davčno breme, tem silnejša je zahteva tržaških občanov po znižanju in nalaganju novih davčnih bremen in po varčevanju. Prej ali slej, mora Trst najti resnično gospodarsko ravnateljstvo.

Beg v Južno Ameriko

V Italiji je okoli 2-2,5 milijona nezaposlenih, demografski pritisk je še vedno močan in iz izgubljenih lonij se vračajo Italijani domov. Podjetnejši Italijani, ki ne najdejo doma zasluzka, hočejo za vsako ceno v svet. Izeljenci ubirajo pot predvsem v Južno Ameriko, deloma pa tudi v Južno Afriko. V Rimu poslujejo posebne tuje komisije za zbiranje izseljencev, bodisi v Argentino, Venezuelo ali v druge južno-ameriške države. Potniki pripovedujejo, da se pred argentinskimi uradi v Rimu vijejo dolge vrste kandidatov za iselstev. Naval izseljencev je tako velik, ni pomanjkanje prostora na potniških ladjah takšno, da so že danes vsa mesta na parnikih, namenjenih v Argentino zasčedena do avgusta. Voznine iz italijanskih pristanišč v Argentino so približno naslednje: III. razred brez kabine 80.000 lir, III. razred s kabino 100.000 lir; voznine drugega in prvega razreda se navadno računajo v dolarjih in se dvigajo od 350 dolarjev navzgor.

Venezuelska vlada pospešuje priseljevanje Evropejcev in ni izbirčna pri izbiri priseljencev po poklicih. Pravijo pa, da ne želi zdravnikov in advokatov. a izselitev v Venezuelo se pripravljajo tudi mnogi italijanski industrijci in obrtniki, ker želi venezuelska vlada industrializirati deželo in podpira podjetne ljudi iz Evrope.

Premožnejši izseljenci potujejo v Južno Ameriko tudi čez New York in se v Genovi vkrcajo na tržaške ladje «Saturnij» in «Vulkanij», ki so še vedno v rokah italijanske plovnice družbe «Italia». Voznina od Genove do New Yorka znaša okoli 200.000 lir; iz New Yorka nadaljujejo izseljenci pot v Južno Ameriko, kar jih stane drugih 200.000 lir.

Po najnovšem sporazumu med italijanskim poslanikom v Buenos Airesu in argentinsko vlado se b izselilo v Argentino 100.000 Italijanov.

PROGA TRST-JUŽNA AMERIKA

Italijanska družba «Italia» (Genova) bo v začetku februarja obnovila s parnikom «Vezuv» progo Trst - Južna Amerika (Trst - Benetke - Nezares). Poleg tega parnika bo postavila na progo tudi parnik «Nereide». Proga v Južno Ameriko bo zelo donosna, ker je naval izseljencev izredno velik. Sploh so potniške proge silno donosne in bilo bi v korist tržaškega pomorstva, ko b njegovih predstavnikov sami organizirali takšne proge, mesto da jih prepuščajo italijanskim družbam.

Industrializacija Slovaške in Trst

Nagla industrializacija Slovaške, ki se vrši tudi s preseljevanjem industrije iz čeških obmejnih krajev, utegne imeti ugodne posledice na promet v tržaški luci, ker ustvarja nova industrijska središča v pasu, ki je mnogo bližje od dosedanjih čeških industrijskih bazenov. Prav za te se je bila konkurenčna bitka med Trstom in Hamburgom, ker so bili približno enako oddaljeni od obeh pristanišč. S preseljevanjem industrijskih središč na Slovaško in industrializacijo Slovaške sploh se ustvarjajo boljši pogoji za Trst. Slovaška je že zdaj s svojim lesom doprinesla dober del tržaške trgovine. Kot nevaren tržaški konkurent se v Bratislavi pojavlja Donava, ki odvaža promet na vzhod.

Češkoslovaška vlada si je v dvoletnem gospodarskem načrtu postavila za eno svojih glavnih nalog pospešitev gospodarske izravnave Slovaške s češkimi deželami. Industrializacija Slovaške se kaže zlasti v naraščajoči zaposlenosti domačega prebivalstva v industriji. V prvih desetih mesecih dvehletnega gospodarskega načrta se je število industrijskih delavcev na Slovaškem dvignilo za 26.000, v gradbeni stroki pa za 40.000 ter je prekorajilo 200.000. Na Češkem je že itak zaposlenih 170.000 Slovkov, od tega nad 100.000 v industriji.

Proizvodnja na Slovaškem raste hitreje kot število zaposlenih delavcev. V preteklem letu je bil program preseljevanja industrije iz čeških obmejnih krajev na Slovaško izveden že za 65 odst. in za preselitev nadaljnjih 30 odst. obmejne češke industrije so pripravili že v teku. Doslje je bilo pre-

seljenih 224 podjetij in približno 1.500 strojev, kar je dalo dela 17.000 novim delovnim močem. V vseh panogah je slovaška industrija pokazala vidne uspehe n je v veliki meri pripomogla k uspehu gospodarskega načrta v preteklem letu, ki je bil dosegel 100,9 odst.

OPREMA ELEKTRARNE V ZAMENO ZA ELEKTRICNI TOK

Iz Prage javljajo, da bo Češko-slovaška opremila novo poljsko elektrarno v Oswiecizimu, v mestu, ki je znano po koncentracijskem taborišču, ki so ga postavili Nemci za Poljake. Poljska bo v zameno za opremo dobavljala češko-slovaški industriji električni tok iz te elektrarne. Do te kombinacije je prišlo v smislu najnovejše trgovinske pogodbe med obema državama.

Trst med Jugoslavijo in Italijo

Zavezniška vojna uprava je objavila, da tržaški uvozniki in izvozniki lahko sodelujejo pri uvozu in izvozu blaga v mejah jugoslovansko-italijanske trgovinske pogodbe. Potrebna jim je le licenca, ki jo izda ZVU na podlagi prošnje, predložene do 25. januarja.

V splošno pojasnilo lahko dodamo: Jugoslovansko-italijanska trgovinska pogodba, ki urejuje trgovino med Jugoslavijo in Italijo, predvideva 4 načne trgovljanja:

1. za blago, ki se lahko uvozi ali izvozi brez licence in samo proti plačilu carne;
2. za blago, za katero je potrebna licenca, ki jo izdajajo v Rimu;
3. za nekatere vrste blaga, kakor za premož, velja doboča, da mora biti poleg licence priložna tudi pogodba o sklenjeni kupčiji;
4. v to kategorijo soajto jugoslovanska naročila v Italiji na dolgi rok v smislu zapisnika o dobavih opreme za jugoslovansko industrijo.

Italijanska vlada je razdelila kontingente po posameznih pokrajinah. Tako je bil tudi za Trst določen poseben kontingent, ki je seveda omejen. Pozivu za vlaganje prošelj za licence so se zlasti odzvali tržaški lesni trgovci, ki bi radi sodelovali pri uvozu lesa iz Jugoslavije; toda kontingent lesa je omejen. Tudi za uvoz živine in rib bi pršli v poštev predvsem tržaški trgovci, ki imajo v teh panogah že izkušnjo in dobre poslovne zveze. Sicer imajo velike italijanske trdke svoje lastne podružnice ali zastopstva v Trstu, po katerih navadno sklepajo kupčije z Jugoslavijo.

V duhu stilizacije poročila o vlaganju prošelj za izdajanje licenc od strani ZVU je trgovanje z blagom, za katero Jugoslovansko-italijanska trgovinska pogodba ne predvideva licenc. svobodno.

V kolikor prihajajo v poštev tržaški trgovci za plasiranje jugoslovanskega blaga v Italijo, omenjamo, da zadevajo ti v Italiji na precejšnje težave. Nl kakor ne gre za kakovost blaga, pač pa za splošno mrtvilo na italijanskem trgu, ki ga povzročata omejitve kreditov in negotovi položaj, ki ga ustvarja časopisna kampanja za znižanje cen. Potrošnja pada, ker potrošnik pričakuje padec cen. Vmes so še drugi razlogi: Tako odvisnost Italije od sistematične akcije za izvedbo Marshallovega plana gotovo otežuje gospodarske zveze med Italijo in vzhodnimi državami. Tendencioznost trgovinske politike anglo-ameriške uprave nespoti Jugoslaviji na samem STO-ju je že itak znana.

Valutna vprašanja

Razvrednotenje franka

Francoska vlada je na predlog finančnega ministra Mayerja razvrednotila frank nasproti tujim valutam za 30%, in to ljub nasprotnemu mnenju mednarodnega denarnega sklada in proti želji angleške vlade. Na ta način je bil doseganji uradni tečaj franka nasproti dolarju (120 fr.) povišan (po vrednosti znižan) na 214,392 fr. nasproti angleškemu funtu pa na 264 fr. Novi tečaj velja od 26. januarja. Poleg tega je francoska vlada napovedala uvedbo svobodnega valutnega tržišča v Parizu.

Francoska vlada se je odločila za ta korak kljub nasprotnemu mnenju Angije, s katero ima Francija iz leta 1945. dogovor, po katerem nobena med prizadetima državama ne sme izvesti valutne reforme brez predhodnega sporazuma z drugo. Negativno mnenje je dal tudi mednarodni denarni sklad.

Z razvrednotenjem franka hoče francoska vlada dvigniti, izvoz - računajoč da se bodo cene francoskih izdelkov, izražene v tujih valutah uspešno znižale. S francosko denarno reformo je bil uveden tako imenovani izvozni frank. Francoski devizni urad bo devize, ki jih bodo francoski izvozniki deponirali, oaracunaval izvoznikom takole: polovico zneska po novem tečaju, ki je bil zdaj do očen, in polovico po svobodnem tečaju franka, ki je navadno višji (po vrednosti nižji); tako je bil tečaj franka na svobodnem trgu po razvrednotenju 332 fr. nasproti dolarju (uradni 214,329), medtem ko je bil nasproti angleškemu funtu nižji (po vrednosti višji) in je znašal 850 frankov.

Angleški finančni minister Cripps se je upri Mayerjevemu načrtu za razvrednotenje franka, ker je gospodarsko sodelovanje med obema državama precej tesno in so napovedi o nameravanem razvrednotenju franka zbudile v svetu domnevo, da bo razvrednoten tudi funt. Cripps je v parlamentu odločno zanikal te glasove. Razvrednotenje funta bi pokvarilo ves angleški gospodarski načrt. Z druge strani se angleški izvozniki bojijo povečane konkurence francoskih izvoznikov, ki bodo odslej izvažali po nižjih cenah. Afera s frankom je tako ohladila odnose med obema državama, da sta vladi bili primorani izdati obvestilo o dobri volji za nadaljnje gospodarsko sodelovanje.

Tečaj franka nasproti tujim valutam

NAKAZILA	BANKOVCI		
Povpraševanje	Ponudba	Pdvpr. Ponudba	
1 funt sterling	863,40	864,60	855,— 870,—
1 dolar ZDA	214,07	214,71	212,— 215,—
1 kanadski dolar	213,71	214,71	211,— 215,—
100 hol. goldinarjev	8.069,—	8.094,—	8.000,— 8.100,—
100 belg. frankov	488,40	489,50	485,— 490,—
100 švic. frankov	4.966,—	4.982,—	4.950,— 5.000,—
100 port. escudos	853,—	867,—	845,— 870,—
100 šved. kron	5.956,—	5.974,—	5.900,— 6.000,—
100 danskih kron	4.461,—	4.474,—	4.400,— 4.500,—
100 norveških kron	4.314,—	4.326,—	4.250,— 4.350,—
100 ital. lir	61,15	61,35	60,— 62,—
100 jug. din.	428,20	429,40	420,— 430,—
100 češkos. kron	428,20	429,40	420,— 430,—
100 argent. pesos			5.200,— 5.400,—
1 egiptovski funt	884,40	887,90	875,— 892,—
1 avstralski f.	687,96	691,68	673,— 692,—
1 novozelandsk. f.	690,72	695,15	675,— 696,—
1 južnoafr. f.	859,10	864,60	838,— 865,—
1 rodeški f.	861,24	866,76	842,— 867,—
1 zapadno-afr. f.	861,24	866,76	842,— 867,—
1 vzhodno-afr. f.	861,24	866,76	842,— 867,—
1 iraški f.	6.465,—	6.495,—	6.300,— 6.500,—
100 pakistan. rupij	5.306,—	5.382,—	5.180,— 5.400,—
1 palestinski f.	862,32	865,68	842,— 867,—
100 Hong Kong dol.			

Dve nemški valuti?

Ze za časa zasedanja konferenec štirih v Londonu, ko torej še ni bilo gotovo, da konferenca ne bo uspela in se bodo razbila pogajanja glede rešitve nemškega vprašanja, je «The Rome American» (14. nov. 1947), glasilo ameriške vojske v Italiji, objavilo, da bodo ZDA in Velika Britanija v začetku leta 1948. ustanovile ohranjeno republiko Zapadne Nemčije; verjetno s sodelovanjem Francije;

Francoski komentarij (celo konservativni «Le Monden») pričakuje od angleške strani kot represalijo zmanjšanje kontingentov za uvoz francoskega blaga na Angleško.

Ameriški komentarij so ugodni; razvrednotenje franka je bilo očitno izvršeno v okviru Marshallovega plana. Razvrednotenje z namenom, da se pospeši izvoz in pozivi narodno gospodarstvo, je vsakakor dvorezen nož. Znižanje cen pomeni tudi znižanje izkupička v devizah na zunanjem trgu, a z druge strani bo morala Francija v inozemstvu nabavljene surovine toliko draže plačati. Francoska vlada izjavlja, da je razvrednotenje franka prvi korak k stabilizaciji. Obstoji namreč namera, da se s povečanjem zlatih rezerv in oporo ameriških kreditov tako podpre, da bi mu uvedba popolnoma svobodnega deviznega trga ne škodovala več. Vprašanje je seveda, ali so takšne poteze, ki so zadele pri samih Francozih na tako odločen odpor, ustvarile res pogoje za stabilizacijo, ki zahteva predvsem ravnateljstvo proračuna in plačilne bilance ter notranjega političnega in gospodarskega stanja.

Tečaj franka po 1. 1914

	(v frankih)	
Leto	funt	dolar
1914	25,22	5,16
25. jun. 1928	124,21	25,53
1932	89,21	25,45
1934	76,72	15,07
1938	170,59	34,95
1939	176,70	39,81
1944	200,—	49,625
26. dec 1945	480,—	119,106
26. jan. 1948	864,—	214,392

Razvrednotenja funta še ne bo

Angleški finančni minister Cripps je izjavil v parlamentu, da Anglija ne bo razvrednotila svojega denarja. Finančni komentarij v angleškem tisku niso v svojih pripombah tako odločni in trdijo, da funt za zdaj ne bo razvrednoten. Podarjajo, da zunanji svet še vedno rad kupuje angleške proizvode po sedanjih cenah in da ni opaziti nikakršnega uprpanja. Ko bi Anglija znižala vrednost funta, bi toliko dražje morala plačevati surovine in živila v inozemstvu. Ko pa bi se pokazalo, da previsoka valuta ovira izvoz, se bo Anglija po mnenju finančnih krogov odločila tudi za ta korak.

Sklep anglo-ameriške vojne uprave, da se organizira zapadna Nemčija kot politična in gospodarska enota je danes že izvršeno dejstvo. Angleška vojna uprava že dela na uvedbi edinstvene gospodarske in finančne uprave «bicones», ki naj bi se ji končno pridružil še francoski pas. Višje uradništvo ameriške vojne uprave, ki dela na finančnem, gospodarskem in prevoznem sektorju, se pripravlja na odhod iz Berlina v Frankfurt. Po vesteh nekaterih zapadnih listov so vojne uprave ameriškega, angleškega in sovjetskega pasu že pripravile načrte za ločene valutne reforme v sovjetskem pasu in biconi; vendar je «New York Herald Tribune» dobrih deset dni poprej napovedala, da bo general Clay 20. januarja zavezniškemu nadzornemu svetu v Berlinu predložil valutno reformo za vso Nemčijo.

Svicarski listi poročajo, da je še vedno upanje, da pride do sporazuma glede izvedbe enotne valutne reforme. Sovjetska vojna uprava je na stališču, da je treba izvesti enotno valutno reformo, da se prepreči dokončna cepitev Nemčije v dve državi. Dr. Bruno Gleitzke, predsednik osrednje finančne uprave sovjetskega pasu, je zanikal vest, da ima uprava sovjetske cone pripravljen načrt za izvedbo ločene valutne reforme. Dodal je, da je želja Nemcev vseh zasedbenih pasov, da se valutna reforma izvede sporazumno med vsemi štirimi zasedbenimi vojaškimi upravami, da bi se preprečila delitev Nemčije. Po njegovem mnenju ni v sovjetskem pasu tako nujna denarna reforma, ker je bila v njem vpeljana za pora naa bančnih in hranilnimi vlogami.

Beljak - novi tekmeč Trsta?

NACRT ZA SVOBODNI CARINSKI PAS V BELJAKU

Avstrijske oblasti preučujejo vprašanje ustanovitve svobodnega carinskega pasu v Beljaku. Celovski list «Neue Zeitung» poroča, da je v Beljaku zasedalo avstrijsko društvo za preučevanje prometnih razmer pod predsedstvom predsednika deželnega zbora, da bi na licu mesta preučilo to vprašanje. Ob tej priliki so bili zbrani v Beljaku tudi predstavniki sovjetskih in angleških oblastev, dalje italijanski konzul iz Celoveca in predstavnik italijanskega gospodarstva, dunajskih bank, spedijskih tvrdki iz avstrijskega zavoda za preučevanje konjunktore, rektor V. soke šole za svetovno trgovino na Dunaju itd. Vsi poročevalci, kakor tudi ostali govorniki, so bili mnenja, da so dani vsi trgovinski in prometni pogoji za ustanovitev svobodnega carinskega pasu v Beljaku; ta bi b velikega pomena za Avstrijo. Predstavniki dunajskih oblasti so obljubili vsi pomoč.

Jasno je, da bi se za ta načrt morali zanimati tudi predstavniki tržaškega gospodarstva, oziroma začasne uprave tržaškega ozemlja. Beljak je važno prometno središče tudi za promet s tujino; saj se tu stikata dve važni progi, ki vodita v Trst, to je bohinska in ponteska. Z druge strani utegne carinski svobodni pas v Beljaku konkurirati tržaški svobodni luki, t. j. Javnim skladiščem.

Bari išče zveze z Jugoslavijo

V pristanišču Bari vlada sedaj precejšnje mrtvilo, ki je delno odvisno od hudih večnih poškodb. Glavni vzrok zastoja pa je iskati v prekinitvi trgovinskih odnosov z vzhodno obalo Jadranskega morja. Položaj pristanišča je posebno ugoden za pomorski promet z albanskimi in z južnimi jugoslovanskimi lukami. Pred vojno je do 50 odst. b'aga uvožena iz vzhodnih jadranskih pristanišč prihajalo v Italijo čez Bari. Razumljivo je, da tamkašnji pomorski krogi želijo zaradi tega normalizacijo trgovskih odnosov s sosednimi državami. V ta namen predlagajo, da bi Jugoslavija ustanovila v Bariju svojo trgovsko ekspozituro, ki bi pospeševala poslovne odnose med obema državama.

Tržaške ladjedelnice v krizi

Škodljivost povezave z italijansko industrijo

Tržaška pomorska industrija šteje že nad 100 let življenja. Že leta 1840, je v Trstu delovala mala ladjedelnica, ki je vse do leta 1874. izdelovala samo leseno brodvje. Temeljni najvažnejše tržaške ladjedelnice Sv. Marka pa so bili postavljeni leta 1887. Se prej (l. 1857, pa je pričela delovati ladjedelnica Sv. Roka v Miljah. Usoda pomorske industrije je bila že od začetka tesno splojena s splošnim gospodarskim razvojem Trsta in si je v sklopu z zaledjem ustvarjala pogoje za trajen razvoj. Pod italijanskim režimom se je pričela za pomorsko industrijo doba valovitosti in periodičnih kriz. Da ni nazadovanja in propadla, je pripisati ekspanzionističnim načrtom takratne italijanske vlade in zatorej izrednim naročilom vojne mornarice.

Danes preživlja še enkrat ta važna industrija, od katere živi posredno ali neposredno približno desetina vsega tukajšnjega prebivalstva, usodno razdobje.

Največji industrijski objekt tržaške pomorske industrije je ladjedelnica Sv. Marka. V tej ladjedelnici je zaposlenih sedaj okrog 2.500 delavcev, od katerih je vsaj 1000 z visoko delovno kvalifikacijo. Največje število zaposlenih moči (5.000) so registrirali leta 1939.

Ladjedelnica je razdeljena na 4 oddelke (mehanična delavnica, gradilišče, mizarska delavnica in električna delavnica).

Mehanična delavnica zadovoljuje vsem potrebam obrata, ker so med drugim naročevali mnoge izdelke pri drugih podjetjih.

Gradilišče je iz tehnične strani precej pomembno, ker ni bilo zgrajeno po enotnem smotnem načrtu. Zaradi tega ni mogoča racionalna porazdelitev dela. Polno zmogljivost oddelka bi znašala že danes 60-70 ton proizvoda dnevno. Kljub temu pa sedaj proizvodnja ne prekaša dnevnih 20 do 25 ton. Preureditev oddelka po že začrtanem regulacijskem načrtu bi omogočal dnevno proizvodnjo 100 ton.

Mizarska delavnica zadošča obratu, a ima splošno iste pomanjkljivosti, ki smo jih omenili pri pravkar opisanem oddelku.

Oddelk za elektrifikacijo in cevarje dobro ustreza, ker zavisi njegova delavnost od organizacijske in tehnične sposobnosti delavstva.

Ladjedelnici je dodeljen tudi obrat za konstrukcijo mostov in žerjavov, ki ima z glavnim objektom skupno mehanično delavnico. Ta oddelk je v zadnjih mesecih vojne močno trpel zaradi letalskih napadov, a je bil edini obnovljen po novem načrtu, ki bo omogočal letno proizvodnjo 10.000 ton raznih izdelkov (železni mostovi, nadstreški, žerjavi itd.).

Trenutno gradijo v ladjedelnici tri 7000 tonske ladje po naročilu egipčanskih brodarjev. Oddelk za mostove in žerjave pa proizvaja dnevno okrog 20 ton raznega materiala.

SUROVINE

Ladjedelnica bi za polni obrat potrebovala letno okrog 25.000 ton železnih in jeklenih polizdelkov, 3.000 ton litine, 6.000 kub. m lesa, 3.000 ton premoga, 1.000 ton tekočega goriva, 150 ton karbida in okrog pol milijona kwh električne energije.

Lokalna industrija, posebno škedenjska železarna bi lahko dobavljala dober del železnih in jeklenih polizdelkov. Les in karbid bi lahko dobavljala v celoti Jugoslavija, tekoča goriva pa čistilnica petrolejskih proizvodov v Zavrlih. Nabava premoga ni problem.

Vendar pa, po izjavah vodstva ladjedelnice, predstavlja nabava surovin eno od glavnih ovir za delovanje obrata. V tem pogledu je ladjedelnica odvisna skoraj popolnoma od milosti in nemilosti italijanske monopolistične industrijske skupine EINSIDER, ki pa sama deluje, le v kolikor uvaža potrebne surovine iz inozemstva.

GLAVNE OVIRE

Ladjedelnica Sv. Marka deluje, kakor že omenjeno, pod polovico svoje zmogljivosti. Še slabši je položaj ladjedelnice Sv. Roka, ki je sedaj skoraj popolnoma neaktivna. Prva in glavna ovira za razmah tržaške pomorske industrije tiči v neurejenem gospodarskem, pa tudi političnem položaju Trsta. Združene jadranske ladjedelnice so še vedno v sklopu IRLja in zatorej v sklopu italijanskega gospodarskega sistema. Prav sedaj

pa je italijanska pomorska industrija v težkem položaju, katerega ne prikrivajo sami italijanski gospodarski krogi.

Italijanska industrija izvaja sedaj več naročil iz inozemstva, a ladjedelnice izpolnjujejo svoje obveze z veliko muko in zamudo. Ko so namreč ladedelnice sklenile pogodbe z inozemskimi brodarji, niso računale, da se bodo surovine, ki jih za svoje potrebe uvažajo iz inozemstva, podražile. Znatna zakasnitev konstrukcij, ki so v zvezi, kakor rečeno, predvsem s težkočami uvoza, pa obremenjujejo podjetja z naraščajočimi splošnimi stroški. Skratka, samo ladedelniški kompleks, vključen v IRI, beleži že sedaj nad 10 milijard pasivnosti. Poleg tega so izgledi za bodočnost zelo slabi. Na naročila iz tujine ne morejo italijanske ladjedelnice računati zaradi velike mednarodne konkurence. Naročila italijanskih pomorskih družb pa bodo zelo omejena vsaj dokler — do aprila 1949 — bo v teku dobava ladij «Liberty». Omeniti je še, da je vojna mornarica prenehala biti glavni odjemalec italijanske pomorske industrije.

Jasno je, da ob takem položaju nima italijanska vlada nobenega interesa, pa tudi ne možnosti, krepiti tržaško pomorsko industrijo na škodo svoje. Anglo-ameriška vojaška uprava pa je zavzela napram tržaškim ladjedelnicam na videzno nevtralnem stališču. Vsi znaki pa kažejo, da se nazadovanje brodogradnje popolnoma sklada z dolgoročnimi gospodarskimi programi Anglije, posebno pa Amerike.

Del tržaškega političnega in tudi gospodarskega tiska prikazuje sliko tukajšnje pomorske industrije v popolnoma napačni luči, ko trdi, da je kriza tržaških ladjedelnic posledica odepitve Trsta od italijanskega ozemlja. Dejstva, ki smo jih navedli dokazujejo prav nasprotno, da je namreč

nazadovanje te industrije kriva prav povezava tržaškega gospodarstva z italijanskim.

DELO ZA ZALEDJE

Preureditev in preosnova tržaške industrije je postalo nujno vprašanje. Vsem ladjedelnicam na svetu se obeta doba hudih kriz in neizprosne medsebojne konkurenčne oskrba s surovinami in rence. Le tehnična izpopolnitev, finančna neodvisnost bodo lahko rešili tukajšnje ladjedelnice pred propadanjem.

Sam mednarodni in zemljepisni položaj Trsta pa narekuje najprimernejši in najracionalnejši izhod za rešitev problema. Tržaško zaledje nudi na tem področju največje možnosti uspešnega in trajnega udejstvovanja.

Vse države iz zaledja imajo v načrtu zgraditi vojno trgovinsko mornarico. To nam potrjujejo vesti iz Češkoslovaške, Madžarske in Avstrije. Tudi Poljska posveča krepitvi svoje mornarice veliko zanimanja. Največjo pozornost pa bi morala na tem sektorju vzbuditi Jugoslavija z njenim konkretnim gradbenim programom, ki ga je postavila v okviru svojega prvega petletnega plana. Do leta 1951 bo Jugoslavija povečala svojo mornarico za 210.000 brutto registrskih ton. Deloma bo to izvršila z nakupom ladij v inozemstvu ter z gradnjo v domačih ladjedelnicah. Dober del tonaje pa bo zgrajene v tujini. Že sedaj gradi inozemska industrija za Jugoslavijo 7 ladij. Na Norveškem (Greker, sta v gradnji 2 motorni ladij vsaka po 4.150 ton; v Nizozemski (Amsterdam) že od začetka l. 1947, gradijo dve 9000 tonski ladij, pravkar pa so postavili v nizozemskih ladjedelnicah (Hardinkfeld in Albaserdam) 3 motorne ladje po 8900 ton. Gre torej za 21.000 ton novega ladjevja.

To so dejstva, ki jasno kažejo na prave smerice in ki odkrivajo nove poti najvažnejši tržaški industriji.

Svetovni pomen sovjetsko - angleške trgovinske pogodbe

Svetovni pomen sovjetsko-angleške trgovinske pogodbe «Neue Zuercher Zeitung» (14. jan 1948) prinaša iz Londona dopis o velikem pomenu najnovejše sovjetsko-angleške trgovinske pogodbe, iz katerega hočemo posneti glavne misli. List omenja, da je bilo uspešno rešeno delikatno vprašanje odplačila angleškega kredita Sovjetski zvezi iz leta 1941 in da je Anglija pristala na zgubo 4 milijonov funtov na obrestih, pač iz nagiba, da bi dobila od strani Sovjetske zveze koncesije trgovinskega značaja.

Trgovinski sporazum sestoji prav za prav iz dveh sporazumov. Prvi zadeva izmenjavo blaga v krajšem roku do maja 1948. Pogodba pa vsebuje določbo, da se bosta obe državi imajo meseca zoper pogajali o sklenitvi dolgoročne trgovinske pogodbe. Po kratkoročni pogodbi bo Sovjetska zveza dobavila Angliji v glavnem: 450.000 ton ječmena, 200.000 ton koruze in 100.000 ton ovsu. Sovjetska zveza je že pričela nalagati blago za Anglijo v črnomorskih pristaniščih, čeprav določa sporazum, da se dobave prične 1. februarja in zaključijo proti koncu septembra.

Anglija bo v natančno določenih rokih dobavila Sovjetski zvezi tračnice, razne stroje, industrijske opreme in električne motorje. Sovjetska zveza bo to blago naročila pri posameznih angleških tvrdkah po svoji trgovinski delegaciji v Londonu. Angleška vlada se je obvezala, da bo angleške tvrdke, ki bodo dobavljale blago Sovjetski zvezi, poobrila v vsakem pogledu predvsem glede surovin. V primeru, da ne bi Sovjetska zveza mogla do konca maja 1948 skleniti z angleškimi tvrdkami pogodb za vsaj polovico dogovorjene količine blaga, ima pravico zadržati 200.000 ton od naročenega žita (750.000 ton). Angleška vlada se je obvezala, da se bo takoj pričela pogajati s Sovjetski glede dobave volne, gumija aluminija, kakava in kave. Prav tako se bosta obe stranki v bližnji bodočnosti posajali glede dobave cina. Dokler bodo zamrznjena sovjetska pristanišča na severu, ne bo Sovjetska zveza dobavljala lesa.

Cene blaga, ki prihajajo v poštev za izmenjavo niso določene. V bistvu gre za pogodbo o izmenjavi blaga v kratkem roku. Praktična skušnjava pokaže pot za bo-

dočnost. Trgovinska pogodba vsebuje posebne določbe tudi o prevozu. Državi se obvezujeta, da se bosta medsebojno podpirali v pomorskem prometu in si bosta enakomerno razdelili prevoze v zvezi z medsebojnimi naročili. Predstavniki prevoznih ustanov naj se takoj sestanejo in dogovorijo o podrobnostih na podlagi teh načel. Takšni sestanki naj se obnavljajo periodično vsaj enkrat na leto.

Posebna določba govori o načrnu plačila. Sovjetska zveza lahko plačuje naročila v funtih, ki jih prejema iz dežel, s katerimi je v trgovinskih zvezah. Prav tako tudi Anglija plačuje sovjetsko blago v funtih, kakor se je to dogajalo pred angleško črpdvedjo svobodne zamenjave funtov za dolarje.

List dodaje, da Sovjetska zveza še ni sklenila dolgoročne trgovinske pogodbe, ker se je hotela prej prepričati, ali bo angleška industrija izvršila sovjetska naročila. List ugotavlja, da ima moskovski trgovinski sporazum med Sovjetsko zvezo in Veliko Britanijo večji pomen, kakor dogovorjena neposredna izmenjava blaga. S to pogodbo je postavljena podlaga za čedalje večji medsebojni trgovinski in finančni promet. Niti Marshallov plan ne bo motil tega pionirskega dela. Ako sovjetska naročila v Veliki Britaniji ne bodo naletela na posebne težave, potem je bil z moskovsko pogodbo 27. decembra zgrajen gospodarski most med Vzhodom in Zahodom, katerega pomen sega preko meja obeh držav in utegne imeti na dolgi rok tudi pozitivne politične posledice.

Iz tržaške gospodarske kronike

NOVA GOSPODARSKA PODJETJA V TRSTU

V letu 1947. je bilo registriranih pri tržaški trgovinski zbornici 1179 novih gospodarskih podjetij. V istem letu so napovedali stečajni postopek proti trem tvrdkam.

1. januarja 1947. je bilo v Trstu 6.872 industrijskih ter 10.164 trgovskih podjetij. Leta 1943 je bil napovedan 1 stečajni postopek, leta 1944 trije, leta 1945 nobeden, leta 1946 štirje.

Proizvodnja kraškega in istrskega kamna Nazadovanje pod Italijo

V zadnjih številkah «Gospodarstva» sem podrobneje opisal posamezne vrste kraškega in istrskega gradbenega kamna, navedel kamnolome, v katerih ta kamen lomijo in

ZAKAJ MADŽARSKI PROMET UPORABLJA REKO IN NE GENOVO?

Javljajo, da so madžarska podjetja usmerila ves promet, ki se je doslej razvijal čez genovsko pristanišče, na Reko, ker jim to pristanišče nudi ugodnejše prome-ne zveze in ker je blago v tranzitu oproščeno vsakega carinskega bremena.

NOVA POMORSKA PROGA

Pretekle dni je bila ustanovljena nova redna mesečna pomorska zveza med Trstom in Malto. Na progi uporabljajo tri 500 do 600 tonske motorne ladje, ki pristajajo tudi v najvažnejših dal-matinskih lukah. Proga vzdržuje nova paroplovna družba «Evropa» v Trstu na račun družbe «Armamento Pugliese» iz Rima.

DUNAJ — TRST — LEVANT

Društvo za preučevanje prometa Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, bo priredilo v februarju na Dunaju vrsto gospodarskih konferenc, katerih se bodo v prometnih vprašanjih, po-žaški predstavniki. Razpravljali bodo o prometnih vprašani, posebno pomorskih v zvezi z obnovitvijo trgovskih odnosov med Avstrijo in Bližnjim vzhodom.

Proizvodnja v SZ NA PREDVOJNI VIŠINI

Usvarjalna sila SZ se jasno odraža v naslednjih podatkih o rezultatih drugega leta povojnega gospodarstva.

Plan skupne proizvodnje vse industrije SZ v letu 1947. je bil izpolnjen 103,5%. V zadnjem tromesečju 1947. je industrijska proizvodnja dosegla povprečno raven iz leta 1940.

Skoraj vsa ministrstva so izpolnila plan z večodstotnim presežkom. Najboljše rezultate so dosegla: ministrstvo za industrijo gradbenih strojev (presežek 115%), ministrstvo za industrijo komunikacijskih naprav (do 112%) ter ministrstvo za industrijo specialnih proizvodov za prehrano (113%). V primeri z letom 1946. je bilo zabeleženo znatno povečanje proizvodnje pri mnogih industrijskih predmetih, in sicer med drugimi 114% pri surovem železu, 12 odst. pri premogu, 19% pri nafti, 36% pri bencinu, 30 odst. pri avtomobilih, 52 odst. pri električnih strojih, 109 odst. pri kmetijskih strojih, 33 odst. pri bombažnih tkaninah, 40 odst. pri usnjeni obutvi, 110 odst. pri sladkorju.

Skupna proizvodnja v kmetijstvu se je povečala za 32 odst. v primerjavi z letom 1946. Pridelek žita se je povečal za 58 odst. krompirja za 30 odst., bombaža za 21 odst., konoplje za 78 odst. Pridelek žita je dosegel predvojni raven.

Prevoz na poteh notranje plovbe je narasel v primeri z letom 1946. za 23 odst., pomorski promet pa za 15 odst.

Zgrajenih ali obnovljenih je bilo 1900 industrijskih podjetij. Dogradili so okrog 9 milijonov kv. stanovaniških prostorov.

Državna in zadružna trgovina na drobno je presegla lani za 17 odst. promet iz leta 1946.

Produktivnost dela industrijskih delavcev je narasla za 13 odst. v primerjavi s prejšnjim letom. Število delavcev in namencev v narodnem gospodarstvu pa se povečalo za 1,2 milijona.

Obnova na področjih, ki so bila uničena po nemškem okupatorju se je dvignila pri industriji za 33 odst., proizvodnja surovega železa na istem področju je narasla za 30 odst., proizvodnja jekla za 19 odst., električne energije za 35 odst. in sladkorja za 123 odst. v primeri z letom 1946. Dosedanji rezultati potrjujejo upanje, da se bo petletni plan izpolnil pred rokom, verjetno že v štirih letih (do leta 1949.).

DOLŽINA ČEŠKOSLOVASKIH DRŽAVNIH MEJA

Po poročilu češkoslovaškega državnega statističnega urada ima Češkoslovaška najdaljšo mejo s Poljsko ki je dolga 1.391 km. Meja z Nemčijo je dolga 815 km, z Madžarsko 688 kilometrov, z Avstrijo 549 km in s Sovjetsko zvezo 98 km. Češkoslovaška je obkoljena od 5 držav; njena meja s slovaškimi državami je dolga 1489 km, meja z Nemčijo in Avstrijo znaša 1464 km in meja z Madžarsko vodi ob ozemlju Slovaške.

prikazal, kakšno vlogo je imel naš kamen v svetovni trgovini.

Da bo slika o kamnarski industriji teh krajev čim popolnejša, se moramo vsekakor seznaniti s proizvodnjo kamnolomov, o katerih je bil dose-daj govor. V statistikah, ki jih navajam, najlepše vidimo, kako so nekdanje delovali kamnolome in kamno seske delavnice na Krasu in v Istri. Te cenitve niso povzete po uradnih statistikah, pač pa so sestavljene po zapiskih strokovnjakov in so torej povsem zanesljive.

Ako proučujemo gospodarsko kroniko te industrije, ki je bila nekdanj poleg železarske najvažnejša na tržaškem področju, pridejo v poštev predvsem tri značilna obdobja:

a) doba, ko so bili kraški in istrski kamnolome v sklopu Avstro-Ogrske.

b) doba, ko so imeli v Italiji kraški in istrski kamnolome največjo proizvodnjo;

c) doba, ko so pričeli kraški in istrski kamnolome propadati pod Italijo.

a) Časa AVSTRO-OGRSKE je bila vsekakor v Nabrežini zelo velika proizvodnja. Takrat je bilo v Nabrežini zaposlenih največ delavcev in so tudi pridelali največ kamenja. Tako velike proizvodnje kakor takrat ni imela nikoli več Nabrežina.

Leta 1913. so dali nabrežinski kamnolomi približno 6500 kub. m gradbenega kamna v vrednosti milijonov kron. V 22 podjetjih je bilo zaposlenih nad 2000 delavcev.

Po prvi svetovni vojni je vse ozemlje, na katerem so kamnolomi

kraškega in istrskega kamna, pripadli Italiji. V prvih letih po končanih sovražnostih je delo popolnoma zastalo, pozneje je pa zopet oživljalo, dokler ni dosegla proizvodnja leta 1927. višek.

V nekdanji tržaški pokrajini so l. 1927. v vseh kamnolomih pridobili 8380 m³ kamna v vrednosti 11.470.000 tedanjih lir. V istrskih kamnolomih so to leto pridobili 6.560 kub. m kamna v vrednosti 4.220.000 lir. Leta 1927. je znašala torej proizvodnja na Krasu in v Istri 14.940 m³ kamna, ki je bil vreden 15.690.000 lir.

Po letu 1927. je proizvodnja nihala, vendar ni nikoli dosegla tako visokih števil, kakršne je imela ono leto. Pojemala so velika naročila, najhujši udarec za kamnarsko industrijo je pa bila vojna z Abesinjo. Ta industrija je namreč v veliki meri izvažala, radi sankcij je pa bila onemogočena trgovina z najboljšimi odjemalci tega kamna. Mnoga stara ter obsežna podjetja so propadla, bila na konkurzu prodana in kamnolome so kupili novi lastniki. Propasi te industrije nam najboljše kažejo statistike iz leta 1936.

Deč m so l. 1927. pripravili v kamnolomih tržaške pokrajine 8380 kub. m gradbenega kamna, je znašala leta 1936 proizvodnja le 3030 kub. m gradbenega kamna v skupni vrednosti 3.970.000 lir.

Prav nič bolje ni bilo s kamnolomi v Istri; saj je proizvodnja kamna leta 1936 padla na 2260 kub. m (v vrednosti 1.530.000 lir), dočim je znašala proizvodnja leta 1927. 6560 kub. m.

Kraji	Surovi kamen	Obdelani kamen	Vrednost
Nabrežina	200 kub. m	900 kub. m	1.910.000 Lir
Trst	50 »	300 »	600.000 »
Repen	400 »	30 »	370.000 »
Ostali Kras	900 »	250 »	1.090.000 »
Skupaj	1550 kub. m	1480 kub. m	3.970.000 Lir

Kraji	Surovi kamen	Obdelani kamen	Vrednost
Vrsar	700 kub. m	200 kub. m	400.000 Lir
Pazin	50 »	— »	30.000 »
Sv. Stefan	400 »	— »	270.000 »
Bale	100 »	— »	50.000 »
Zminj	30 »	80 »	70.000 »
Valtura	— »	— »	— »
Pulj	— »	— »	— »
Grožnjan	— »	300 »	500.000 »
Krnica	50 »	50 »	40.000 »
Drugi kraji	100 »	200 »	170.000 »
Skupaj	1430 kub. m.	830 kub. m	7.530.000 Lir

Najboljšo sliko o izvozu kraškega in istrskega gradbenega kamna nam da statistika izvoza v letu 1927, to je v onem letu, ko je bila proizvodnja teh kamnolomov po svetovni vojni na največji višini. Največ sta se iz-

važala repenski in nabrežinski kamni. Leta 1927 so izvozila razna kamnarska podjetja v Julijski krajini 4970 kub. m kraškega in istrskega kamna v takratni vrednosti 3.750.000 lir.

Kraji	Surovi kamen	Obdelani kamen	Vrednost
Nabrežina	630 kub. m.	5000 kub. m	8.300.000 Lir
Trst	— »	150 »	500.000 »
Repen	1150 »	200 »	1.100.000 »
Ostali Kras	900 »	350 »	1.570.000 »
Skupaj	2680 kub. m.	5700 kub. m	11.470.000 Lir

Kraji	Surovi kamen	Obdelani kamen	Vrednost
Vrsar	1200 kub. m	1700 kub. m	1.580.000 Lir
Pazin	300 »	50 »	250.000 »
Sv. Stefan	900 »	— »	700.000 »
Bale	570 »	130 »	520.000 »
Zminj	50 »	80 »	70.000 »
Valtura	300 »	500 »	450.000 »
Pulj	— »	500 »	500.000 »
Grožnjan	50 »	50 »	60.000 »
Krnica	50 »	30 »	30.000 »
Drugi kraji	50 »	50 »	50.000 »
Skupaj	3470 kub. m	3090 kub. m	4.220.000 Lir

Vrsta kamna	Izvozna količina	Izvoz v
Nabrežina	1100 kub. m	Egipt, države Amerike, Anglijo;
Repen	1350 »	države Amerike, Nemčijo, Avstrijo, Anglijo, Svico;
Salaktit	340 »	Japonsko, Avstralijo, Anglijo, Belgijo, Nemčijo, Svico;
Kraški črni	630 »	Anglijo, Nemčijo, države Amerike;
Sv. Stefan	900 »	Anglijo;
Istrski rumeni	450 »	države Amerike, Nemčijo;
Mandljeveci	200 »	države Amerike, Nemčijo.
	4970 kub. m	takratne vrednosti 3.750.000 lir.

Pri primerjanju proizvodnje za časa Avstro-Ogrske in Italije vidimo, da je bila proizvodnja pod Avstrijo na visoki višini in je samo v nabrežinskih kamnolomih dosegla skoraj količino gradbenega kamna, ki je bil za časa največje produkcije pod italijansko upravo izkopen na vsem Krasu. Vsekakor pa moramo upoštevati tudi istrske kamnolome, ki so že za časa Avstro-Ogrske dali do-

kajšnje količine gradbenega kamna. Ne smemo pa prezreti važnega dejstva, da je bila v Avstro-Ogrski proizvodnja gradbenega kamna na Krasu in v Istri vsa leta na visoki višini, dočim je bila pod Italijo povprečno majhna in nestalna ter se je samo v posameznih letih povzpela na precejšnjo višino.

Ing. M. P.

Najdonosnejša angleška industrija ogrožena

Ali bo Anglija žrtvovala prvensivo v ladjedelništvu?

Po londonskih barih nastopa vojni veteran polkovnik Blimps in ob čaši whiskyja vzklika: »Prestal sem grozote dveh vojn, gledal smrti v oči in stradal, toda rajši stradam še nadalje, kakor da bi sprejel pomoč od Amerike.« »Evening Standard«, glasilo skrajnega konservativca lorda Beaverbrooka, je glede Marshallovega plana na isti črti kakor »Daily Worker«, glasilo angleške komunistične stranke, in se ločno upira Marshallovemu planu. Po mnenju tega lista je rešitev Velike Britanije v samopomoči. Velike Britanije je samopomoči v okviru angleškega imperija kot zaokrožene gospodarske celote. Znano je, da se je Velika Britanija na ženevski konferenci znižanje carin vdala le na močan pritisk ameriške delegacije in v pritisk ameriškega imperija kot v smislu zaključkov v Otavi.

Britski lev sprejema ameriško pomoč, toda pri tem rjovi od bolečin, ki jih ta prizadeva njegovemu ponosu. Pri tem spravlja v nevarnost tudi njegove gospodarske koristi. Tako je Trumanov predlog, naj bi evropske ladjedelnice omejile svojo proizvodnjo in naj bi evropske države rajši kupile ameriške ladje, zgrajene med vojno, da bi se na ta način prihranilo jeklo v okviru Marshallovega načrta, izvala veliko razburjenje v ladjedelnih krogih na Angleskem, pa tudi na Norveškem. »Continental Daily Mail« piše o viharju, ki ga je ta predlog izval na Angleskem, temveč tudi med ameriški mornarji, včlanjenimi v obeh sindikalnih organizacijah, to je v CIO (Congress of Industrial Organizations) in AFL (American Federation of Labor).

Kaj čuda! Velika Britanija ima še vedno prvenstvo ladjedelnstva na svetu. Po podatkih Lloydovega Registra je bilo na Angleskem v gradnji na koncu septembra 1947 1.212.669 ton ladij, to je za 237.791 ton več kakor na koncu l. 1946, in 49.720 ton več kakor na koncu drugega tromeseča, kor na koncu leta 1947. Marca l. 1922 l. je bilo na Angleskem v gradnji 2.235.998 ton in pozneje nikdar več toliko.

V ostalih državah na svetu (razen Sovjetske zveze, Nemčije in Japonske) je bilo na koncu septembra lanskega leta v gradnji 1.856.224 ton, to je 72.517 več kakor na koncu junija istega leta. Po vsem tem je bilo na vsem svetu (razen Sovjetske zveze, Nemčije in Japonske) v gradnji na koncu septembra lanskega leta 3 milijone 968.893 ton, od tega 53,2% na Angleskem, v ostalih državah pa 46,8 odst.

Stanje proizvodnje septembra leta 1947, v posameznih državah, razen omenjenih treh, je bilo naslednje:

Anglija	2.235.998 ton
Svedska	284.345 ton
Holandija	260.781 ton
Francija	257.046 ton
Italija	222.037 ton
Angleški dom.	189.905 ton
ZDA	177.669 ton
Danska	146.292 ton
Spanija	110.361 ton

Za Norveško delajo v tujih ladjedelnih (izven Norveške) 254.445, za Francijo 160.446 in za Brazilijo 87.950 ton.

Med ladjami ki se gradijo na Angleskem, je 976.758 ton ladij na paro in 1.125.507 na motor, med ladjami pa, ki so v gradnji v drugih državah, 500.301 ton na paro in 1.355.923 ton na motor.

Po tonaži se delijo ladje takole: 34 parnikov in 74 motornih ladij s tonažo 6.000 do 8.000, 21 parnikov in 61 motornih ladij s tonažo od 8.000 do 10.000, 27 parnikov in 47 motornih ladij s tonažo 10.000 do 20.000, 6 parnikov in 2 motorni ladij s tonažo 20.000 do 30.000.

Po najnovjših podatkih, ki jih je objavil Lloydov register, je bilo na Angleskem v gradnji na koncu leta 1947 kar 34,57 odst. vseh ladij, ki jih gradijo v ladjedelnih na svetu razen Sovjetske zveze, Nemčije in Japonske. Vsega je bilo na Angleskem v gradnji 2.183.361 reg. ton, na vsem svetu pa (razen Sovjetske zveze, Nemčije in Japonske) 3.982.357 reg. ton. Tonaža v gradnji se po posameznih državah deli takole:

Anglija	2.183.361
Francija	295.389
Svedska	261.605
Holandija	255.199
Italija	219.922
Angleški dominioni	200.055
ZDA	135.852
Danska	134.685
Spanija	108.631

Malokatera industrijska panoga je imela na Angleskem tako

lepe zasluške kakor ladjedelnštvo. Zato pa so cene delnic ladjedelnih podjetij na Angleskem še vedno tako visoke, čeprav ne več na vrhuncu, ki so ga dosegle v preteklem letu. Težnja kvotacije ladjedelnih delnic je še vedno navzgor. Spomladi preteklega leta so cene delnic silno skočile, nakar je nastopilo nazadovanje.

GOSPODARSKI DIKTATOR CRIPPS JE NAKAZILO JEKLA LADJEDELNICAM ZMANJSAL ZA ENO PETINO RAZBURJENJE TUDI NA NORVESKEM

»Predlog, ki ga vsebuje Marshallov plan, piše norveški konservativni list «Aftenposten», je izval v domovini veliko senzacijo. Ako bi bil ta načrt tudi izvršen, bo imel drastične učinke na program ladjedelnstva na Norveškem, ki je odvisno od dobave ameriškega jekla. List poudarja, da je nesprejemljiv predlog, da bi se nedostatek ladij v Evropi odpravil z nakupom ali najemom ameriških ladij, zgrajenih med vojno.

Z druge strani se poleg ameriškega delavstva, organiziranega v omenjenih dveh sindikalnih organizacijah upirajo temu predlogu tudi ameriški brodarji. Njihovo združenje «National Federation of American Shipping» trdi, da predstavlja ta predlog «veliko grožnjo ameriški pomorstvu». Oddaja v najem 300 ameriških ladij in

prodaja 200 ladij Evropecem bi po računih tega združenja pomenila 50 odst. izgubo ameriške zasebne trgovinske mornarice. Poleg tega bo to tonaža mornarice 16 evropskih držav, ki so se priključile Marshallovemu planu leta 1951 prekoračila predvojno za 25 odst. predvojne višine.

NOVE LADJE SO DRAGE

Currie William, predsednik družbe Peninsular and Oriental Steam Navigation Company se je na obnem zboru v svojem poročilu dotaknil tudi vprašanja stroškov za nove ladje. Omenil je, da so danes zelo donosne potniške ladje, katerih pomanjkanje je veliko. Družba je naročila 30.000 tonsko potniško ladjo «Himalaja», ki bo v ladjedelnih Barrow dograjena v maju 1948. in bo vozila med Indijo in Avstralijo; druga ladja «Chusan» (24.000 ton), ki jo gradijo, je določena za Daljni vzhod.

Gradbeni stroški potniške ladje znašajo za tono 110 funtov, tako da bo «Himalaja» stala okoli 3 milijone funtov (6 milijard lir). Stroški za gradnjo tovornih ladij znašajo danes od 55—66 funtov za tono, medtem ko so znašali takoj po prvi svetovni vojni (leta 1920) 30—36 funtov za tono, pred prvo svetovno vojno (1914) pa 12—15 funtov za tono. Za plovna podjetja se stroški za naročilo rovilnih ladij sorazmerno zmanjšajo, ker se danes gradijo večje in hitrejše ladje, ki so donosnejše.

Zvezna proga Sežana - Dutovlje

Meja med Jugoslavijo in Tržaškem ozemljem seka Južno železnico (Ljubljana—Trst in bohinjsko železnico (Gorica—Dutovlje—Trst) 3 km pred njunim stikom na Opčinah. S tem je izgubila Goriska neposredno zvezo z ostalo Primorsko in Ljubljano.

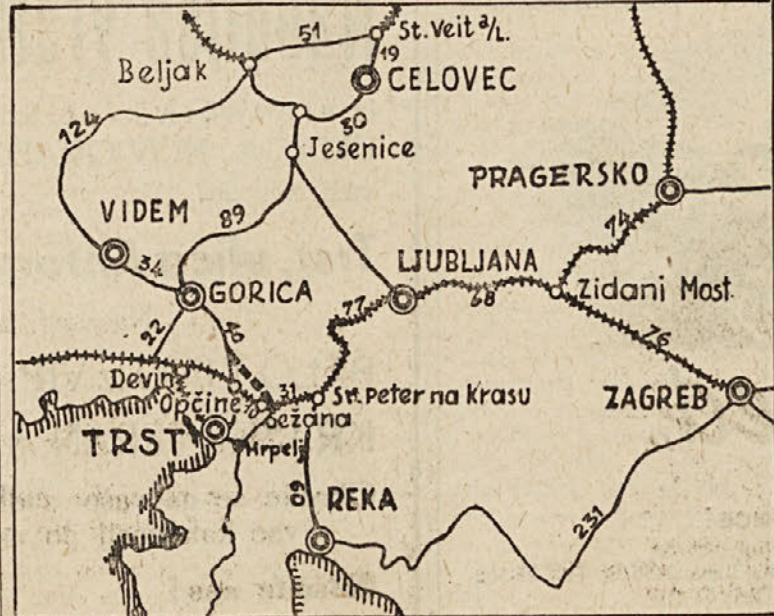
Graditev nove zvezne proge, ki bi tekla na jugoslovanskem ozemlju, je postala nujno vprašanje in je bila vključena med prve objekte železniške gradbene delavnosti v Slovenskem Primorju.

Nova proga se bo odcepila od Južne železnice v Sežani, tekla skozi Šmarje in Kreplje in se spojila z bohinjsko železnico pri Dutovljah. Dolžina projektirane železnice je okrog 9 km.

Najtežji problem, ki so ga morali načrtovalci rešiti, je bila priključitev zvezne proge z železniško postajo v Sežani. Da bi se izognili zidanih objektov in prometnih zvez v sami Sežani, so se graditelji odločili za priključitev proge z desne strani v smeri Ljubljane. Ta rešitev zahteva zgraditev 360 m dolgega predora pod glavno progo in pod samim središčem Sežane.

Delo so se že pričela in pri njih sodeluje železniško gradbeno podjetje, ki je do nedavnega sodelovalo pri gradnji borovniške proge.

Po novi zvezni progi Sežana—Dutovlje bo pot iz Ljubljane do Gorice krajša kakor preko Jesenic. Jugoslavija bo rešila tudi vprašanje poti proti zapadu.



Pocenitev italijanskih radijskih aparatov

S svojim novim cenikom, ki je stopil v veljavo 20. t. m., je italijanska tvornica radijskih aparatov »John Gelsosa« znižala cene svojih proizvodov za 10—15 odst. To je prvi primer znižanja radijskega materiala po končani vojni. Pred dvema mesecema so pričele padati cene surovin in s tem v zvezi je javnost pričakovala znižanje tudi tovarniških izdelkov. Razumljivo je, da znižanje cen radijskih aparatov ni bilo pričakovati pred božičnimi prazniki. Poleg tega je bilo treba izbrabiti stare zaloge surovin, plačanih po višjih cenah. K znižanju cen je tudi pripomogla okolnost, da so prav v tem času tovarnarji morali izplačati trinajsto plačo. Končno je prišel padati izvoz v tujino. Iz tega razloga lahko pričakujemo splošno znižanje cen na tem področju.

Nekatere družbe, kakor n. pr. Ducati, hočejo priti do večjega obratnega kapitala s povišanjem delniške glavnice. Ta družba se je odločila na povišanje kapitala od 100 milijonov na eno milijardo in pol lir. Ali bo uspela v tej riskantni akciji, bo pokazala bližnja bodočnost.

Proizvodnja cementa narašča

PROIZVODNJA CEMENTA V ITALIJI

Leta 1947. je znašala celokupna proizvodnja cementa v Italiji 3 milijone 450.000 ton v primeri z 1.900.000 tonami v letu 1946. Trenutno je v obratu 61 cementarn. Predvojna srednja potrošnja cementa je znašala 3.900.000 ton, v sedanjem razdobju pa bi obnova zahtevala znatno večjo količino materiala. Industrija se bori posebno s težkočim za nabavo goriva (nad 100.000 ton premoga mesečno), Puljske in soške cementarne, ki so na ozemlju, ki je bilo priključeno Jugoslaviji, so proizvajale letno okoli 375.000 ton cementa.

Trgovino s cementom na Angleskem vodi osrednja pisarna Cement Marketing Co, ki si je postavila načrt, da v tem letu izvozi 1.500.000 ton cementa, to se pravi dvakrat več kot lansko leto. Vode te pisarne trdijo, da bo angleški cement na zunanjem trgu cenejši kakor cene katere koli druge države. Angleški cement stane 3 funte za tono. Po njihovem zatrdilu bo angleški cement kljub novim taksam cenejši kakor cement ZDA, Belgije, Danske in Jugoslavije. — Največje podjetje za proizvod cementa na Angleskem je Associated Portland Cement Manufacturers Ltd, ki razpolaga z glavnico 13.500.000 funtov. Avstrijska cementarna v Rodaunu ki proizvaja 200 ton cementa dnevno, je pričela spet obratovati; prav tako je tudi cementarna v Mannedorfu povečala proizvodnjo in proizvaja 300 ton cementa dnevno. Avstrijske cementarne se borijo s pomanjka njem premoga.

Italijski avtomobili predragi

Proizvodnja avtomobilov v Italiji je znašala v prvih desetih mesecih 1947. leta:

Jan.	827	632	402	178	2039
Febr.	770	609	297	219	1895
Maj	2258	920	848	284	4310
April	1121	920	818	279	4146
Maj	2258	920	848	284	4310
Junij	2076	1029	768	176	4046
Julij	2443	1083	534	261	4221
Avgust	1607	564	257	101	2539
Sept.	2426	925	451	160	3926
Okt.	3229	298	477	11	4845

Kako rastejo češko-slovaška mesta

Češko-slovaška republika ima pet mest nad 100.000 prebivalcev: Praga, Brno, Ostrava, Bratislava in Plzeň. Praga ima po zadnjih statističnih podatkih 921.826 prebivalcev, to je 72.583 oseb več kot pa v letu 1930. Na drugem mestu je moravsko Brno, ki ima 272.760 prebivalcev ter ima 1.239 duš več kot pa leta 1930. Na tretjem mestu je Ostrava, ki šteje 181.181 in ki ima celo 10.340 oseb manj, kot pa v letu 1930. Na četrtem mestu je Bratislava s 171.800 prebivalci. Bratislava ima 47.956 prebivalcev več kot v letu 1930. Na zadnjem mestu je metropola zapadne Češke Plzeň, ki šteje samo 118.182 prebivačev in izkazuje v primeri z letom 1930, primanjkljaj 8.463 oseb. V Brnu, Ostravi in Plzeňu je povzročilo izseljevanje Nemcev padec prebivalstva. Najbolj goste je naseljena Praga, na katero pripada na 1 kv. km 5.357 oseb, medtem ko v Brnu 1.948, v Ostravi 1.461, v Plzeňu 1.390 in v Bratislavi 918 oeb.

MEDNARODNA RAZSTAVA V PRAGI

Kakor že javljeno, bodo v Pragi 12. maja odprli mednarodno razstavo. Razstava je vzbudila zanimanje tudi v tujih gospodarskih krogih in mnoga podjetja že preučujejo možnost za udeležbo na tej važni mednarodni prireditvi.

POLJSKA proizvodnja jekla na predvojni višini

Iz Varšave javljajo, da je proizvodnja surovega jekla na Poljskem dosegla v letu 1947 1.579.081 ton in predstavlja približno predvojno proizvodnjo.

Vprašanje tranzita v tržaškem zaledju

Potrebni so širši vidiki

V časasem tržaškem svetu je dr. Rinaldini govoril o krizi v tržaškem pristanišču, ki je toliko bolj občutna, ker dve važni dovozni progi, bivša Južna železnica in bohinjska proga, sečeta jugoslovansko ozemlje in ni nikakršnega tarifnega sporazuma z Jugoslavijo, ki bi pospeševal promet v Trst. Iz izvajanj občinskega svetnika Rinaldinija pač logično sledi, da je treba dati pobudo za takšen sporazum. Visoka politika anglo-ameriške vojne uprave je doslej vse jugoslovanske ponudbe za takšno s spodarsko sodelovanje med Trstom in neposrednim zaledjem odbijala ali vsaj ignorizirala. Mi neprestano ponavljamo, da je neekonomsko nepolitično s tržaškega stališča forsirati promet čez pontebško progo, in to iz golih političnih razlogov, čeprav ta proga sploh ne more obvladati normalnega tržaškega prometa in je poleg vsega odvisna od italijanske prometne politike, ki je bila vedno bolj naklonjena Benetkam kakor Trstu. To je toliko bolj nespametno, ko Jugoslavija na takšne politične manevre lahko vsak trenutek odgovori s pospešitvijo prometa v smeri Reke.

Da ne govorimo o ponudbah Jugoslavije splošnega gospodarskega značaja, ki jih je Jugoslavija stavila po svojem odposlancu dr. Bartošu za časa bivanja mednarodne finančne komisije v Trstu. Navedli bomo samo nekaj primerov iz prometne službe.

Tako so jugoslovanske državne železnice o božičnih praznikih postavile na razpoložbo Češko-slovaške republike 200 železniških voz za prevoz pomaranč iz tržaške luke, kamor so prispele po morju. Za potniški promet na vseh progah med Svobodnim tržaškim ozemljem in Jugoslavijo so dale jugoslovanske državne železnice brezplačno na razpolago svoje vagon; po vsem tem jugoslovanske državne železnice ne prejmejo niti belica za vagon, ki obratujejo od jugoslovanske meje do Trsta in ves izkupiček od vozniških listkov gre železnici STO-ja, ki so še vedno v režiji italijanskih železnic.

Dogodek z ebolinjskim vlakom je pokazal, da tržaške, prav za prav italijanske železnice, drugače pojmujejo obmejne prometne odnose. N belih vlakih v italijanske planine dovoljujejo tržaške železnice 50 odstotkov popusta, na ebolinjskem vlakom so pa izletniki morali plačati normalno vozino in celo s kom za stroške za prevoz prazne jugoslovanske garniture, ki je prišla po nje v Trst in poleg tega še stroške za njen povratek iz Trsta do jugoslovanske meje.

KONFERENCA A UREDITEV TRANZITNEGA PROMETA

Prejšnji teden so se v Trstu sesiali odposlanci tržaških, jugoslovanskih in avstrijskih železnic, da bi nadaljevali delo za določitev voznega reda tovornih vlakov na progah, ki vodijo iz Jugoslavije, Avstrije in Češko-slovaške v Trst. To je bilo prav za prav nadaljevanje konference v Stokholmu, na katero ni prispela jugoslovanska delegacija zaradi neadnih prometnih ovir. Na konferenci v Trstu je bil po dveh dneh dosežen popoln sporazum, ki je sicer samo tehničen pomen, v kolikor gre samo za določitev voznega reda prometnih vlakov v zaledju. Dokončna ureditev tranzita čez jugoslovansko ozemlje odvisi od rešitve trgovinsko-prometnega vprašanja tarif. Vse kaže, da ne bo mogoče najti primerne rešitve tega osnovnega vprašanja, dokler bo trajal sedanjí provizorij vožnje uprave na Tržaškem in dokler se ne reši ves kompleks prometnih zvez s Trstom, to je poleg tarifnega vprašanja tudi vprašanje uprave železnice na STO-ju. Iz dosedanjega razvoja tega vprašanja se da zaključiti, da so za njegovo pravilno rešitev in zaščito njegovih gospodarskih koristi potrebni mnogo širši pogledi na ves problem trgovinskih in prometnih odnosov med STO-jem in Jugoslavijo, kakor jih ima anglo-ameriška vojna uprava, pri kateri očitno prevladujejo politični momenti in koristi obeh imperijev, zaviti v Marshallov plan.

AVTOCESTA BEOGRAD-LJUBLJANA

Lani so na beograjskem in zagrebškem očesku velike projektirane avtoceste Beograd-Ljubljana (520 km) dogradili 55 km cestišča. Za letos je program mnogo obširnejši, ker mora do konca leta biti izročeno prometno okrog 200 km ceste (160 na beograjskem in 50 km na zagrebškem odseku). Na beograjskem sektorju bo cesto zgradila mladina v dolžini 120 km, pri Zagrebu pa bodo problem izvoznih poti proti zapadu, rabljali plačane delavce.

CERNA PRI COPE

V zadnjem času se naglo izpreminjajo prometne razmere na Slovaškem. Tako je v decembru mala gorska vasica Cerna pri Cope kar čez noč postala ena izmed največjih pretovarnih postaj v Evropi. Cerna pri Cope se naglo gradi v moderno postajo, skozi katero prepeljejo dnevno 3.000 ton sovjetske pšenice poleg češko-slovaških industrijskih izdelkov, ki so namenjeni v države jugovzhodne in vzhodne Evrope.

Proizvodnja avtomobilov v Italiji je znašala v prvih desetih mesecih 1947. leta:

Jan.	827	632	402	178	2039
Febr.	770	609	297	219	1895
Maj	2258	920	848	284	4310
April	1121	920	818	279	4146
Maj	2258	920	848	284	4310
Junij	2076	1029	768	176	4046
Julij	2443	1083	534	261	4221
Avgust	1607	564	257	101	2539
Sept.	2426	925	451	160	3926
Okt.	3229	298	477	11	4845

V prvih desetih mesecih preteklega leta so torej v Italiji izdelali 19.506 osebnih avtomobilov, 8.565 tovornih, 5.475 tovornih posebnih in 2.124 avtobusov, skupaj trije 35.670 avtomobilov. V letu 1946 pa so izdelali 28.983 avtomobilov.

Cene novih italijanskih avtomobilov so v splošnem visoke. Tako stane Fiat 500 (Topolino) 355.000 lir, t. j. 652 dolarjev, tako da je ta italijanski avtomobil dražji kakor mnogo močnejši in prostornejši nemški ljudski avto, ki ga

Tip	Nov	Rabljen	Okt.
Fiat 500	375.000	650.000	530.000
Fiat 1.100	760.000	900.000	720.000
Fiat 1105	975.000	950.000	935.000
Lancia Aprilia	1.170.000	2.000.000	1.700.000

ITALIJANSKA PROIZVODNJA MOTOCIKLOV V LETU 1947

V letu 1947. so v Italiji izdelali okrog 30.000 lahkih motornih vozil. Notranji trg ni sedaj v stanju absorbirati vsi proizvodnjo radi visokih prodajnih cen. Program za leto 1948 predvideva: 7.000 težkih motornih koles, 16.000 lahkih ter 2.000 motornih vozov. Zato bi industrija potrebovala 5.500 ton železnine.

Tekoča goriva v Trstu

Benčin na prostem trgu lir 135-150; nafta 65-70; petrolej 110-115. Premog 12.575 za tono; koks 18.000 za tono po uradni ceni. Drva 1400-1600. Kupelja omenjena, povpraševanje malenkostno.

NA REKI DVIGAJO LADJO ZA PREVOZ BANAN

Na Reki so izvršili vse priprave za dvig 6.000 tonske ladje «Ramb II» ki je bila potopljena ob bombardiranju reškega pristanišča. Ladja je bila last bivšega italijanskega finančnega ministra in milijarderja Volpija, ki jo je dal zgraditi za prevoz banan iz njegovih velikih koncesij v Vzhodni Afriki. Tržačane je dobro znan dvoječek te ladje, «Ramb I» ki je pred vojno večkrat pristajal v tržaški luki in je vzbujal pozornost zaradi njegove karakteristične konstrukcije.

VESTNIK

Slovenskega gospodarskega združenja

OBNOVA OBRNTIC

Razen gostilničarjev, so vsi člani, ki so se pred 1. januarjem po združenju prosili za obnovo licenc za leto 1948, vabljeni, da dvignejo obnovljene licence v društveni pisarni.

CENTRALIZACIJA MEDNARODNE PREVOZNIŠKE SLUŽBE V JUGOSLAVIJI

V začetku tega leta je izdala zvezna vlada FLRJ uredbo o opravljanju poslov mednarodnega prevoznništva in o ustanovitvi generalne direkcije za mednarodno prevoznništvo. Po jej uredbi se smejo s posli mednarodnega prevoznništva pri izvozu, uvozu in tranzitu ter s posli tranzitnih skladišč baviti samo državna podjetja za mednarodno prevoznništvo.

Na podlagi gornje uredbe je minister za zunanjo trgovino sedaj izdal odredbo o uvoznem in izvoznem carinjenju blaga. Blago, ki je pod kontrolo ministrstva za zunanjo trgovino, carinirajo carinarne pri uvozu in izvozu samo na podlagi prijav, ki jih predloži državno podjetje za mednarodno prevoznništvo «Transjug». Od tega predpisa so izvzeti: a) pošiljke; b) ustanove in podjetja, ki uvajajo reparacijsko in reparaacijsko blago; c) diplomatski predstavniki, če uvajajo ali uvajajo blago za svoja predstavništva; d) potniki glede blaga, ki ga nosijo s seboj; e) vmesne železniške pošiljke, za katere je doslej predlagala prijave železnice, vendar pa mora biti pri vsakem carinjenju teh pošiljk prisoten vedno uslužbenec Transjuga.

Nadalje je minister za zunanjo trgovino na podlagi navedene uredbe izdal navodilo o načinu odprave blaga, ki je namenjeno za izvoz. Pri pošiljkah, ki se pošljejo z mednarodnim tovornim listom, mora biti izročitelj samo Transjug v imenu izvoznika. Pri pošiljkah, ki se pošljejo z mednarodnim tovornim listom, mora biti izročitelj samo Transjug v imenu izvoznika. Pri pošiljkah, ki so določene za izvoz skozi kako jugoslovansko luko ali rečno pristanišče, more biti prejemnik v luki le Transjug. Pošiljatelj pa je do nadaljnjega lahko tudi kako drugo podjetje ali ustanova. V takem primeru dobi pošiljatelj potrebna navodila od Transjuga. Vse pošiljke, ki se odpravijo v inozemstvo z ladjami ali vlačilci, odpravi podjetje Transjug po nalogu in na račun izvoznika. Rečno in pomorsko brodarstvo smeta prevzeti blago v prevoz samo po prevoznih pogodbah in listinah, ki se sklenejo s posredovanjem Transjuga.

PREUSTROJ ZVU

«Gospodarstvo» je v svoji zadnji številki objavilo članek o preustroju ZVU. Med tem je bil objavljen nov ukaz, ki določa preimenovanje urada za upravo železnice v «železniško ravnateljstvo» (Directorate of Railways), «železniškega ravnatelja» (Director of Railways).

ZVISANJE TROŠARIN V TRZASKI OBCINI

Tržaška občina je s sklepom z dne 14. januarja in s takojšnjo veljavnostjo sklenila 25 odstotno povišanje dotedanjih trošarinskih postavk, in sicer za vse vrste blaga, ki ga naštevata trošarinska tarifa.

PRISPEVEK ZVU ZA OBNOVO POSLOPIJ

Ukaz ZVU z dne 6. 6. št. 147, je predpisal, da se mora izplačati 50% prispevek k stroškom obnove tudi tistim lastnikom poslopij, ki so v času med 15. junijem in 1. oktobrom 1945 sami popravili ali dali popraviti zasebne stanovanjske hiše, poškodovane v vojni ali po Nemcih ali fašistih kot maščevanje za partizansko delovanje ali ker so lastniki drugače pomagali zavezniški stvari v borbi proti Nemcem ali fašistom. Pogoji je bil ta, da stroški obnove niso presegali zneska 150.000 lir.

Predpisano je bilo, da je treba prošnje za ta prispevek vložiti po posebnem obrazcu pri tehničnem uradu (Genio Civile), ni pa bil določen rok, do katerega je treba takšno prošnjo vložiti.

VU je sedaj izdala ukaz št. 125 z dne 17. januarja 1948, s katerim je rok za vložitev takih prošenj za dodelitev prispevka določen do 29. februarja 1948.

Prizadeti se na ta rok opozarjajo.

OMEJITEV ODPUSTOV INDUSTRIJSKEGA DELAVSTVA

pelj - Las Palmas - Rio de Janeiro - Santos - Montevideo - Buenos Ai-

V smislu ukaza št. 109 z dne 17. 1. 1948 so za čas do 31. marca načelno prepovedani množični odpusti industrijskega delavstva.

Ako nastane po mnenju vodstva industrijskega podjetja potreba po množičnem odpustu zaradi omejitve ali prenosne poslovanja podjetja, se mora o tem sporazumeti s tovarniškim odborom. Če se sporazum ne doseže, se predloži stvar osrednjemu odboru za sindikalni sporazum in združenju industrijev zaradi skupne preučitve primera. Če pa tudi tu ne pride do soglasja, odloča o stvari razsodišče za množične odpustitve končno veljavno, čim potrdi njegovo odločbo urad za delo pri ZVU.

Odpust poedincev z dela je dopusten samo iz disciplinskih razlogov, in sicer prav tako po sporazumu delodajalca s tovarniškim odborom. Če ne pride med njima do sporazum razsodišče o stvari razsodišče za odpušitev poedincev; njegovo odločbo mora potrditi urad za delo.

Poudarjamo, da veljajo ti predpisi samo za industrijsko, ne pa tudi za druge gospodarske stroke.

OBVEZNA ZAPOSILITEV INVALIDOV V ZASEBNIH PODJETJIH

Po določbah ukaza št. 105 z dne 17. januarja 1948 so vsa zasebna pod-

jetja, ki zaposlujejo nad 50 delavcev in nameščencev, dolžna zaposliti osebe ki so postale delazne zaradi nezgod pri delu, in sicer v razmerju enega takega invalida na vsakeh 50 zaposlenih oseb ali na ulomek nad 25 nameščencev.

Za nameštitev takih invalidov skrbi posebna komisija, ki se ustanavlja pri uradu za delo, obstoječa iz ravnateljstva tega urada, dveh predstavnikov združenja invalidov dela, enega predstavnika delavskih sindikalnih organizacij in dveh predstavnikov sindikalnih organizacij delodajalcev.

Dne 5. februarja morajo prizadeti delodajalci pismeno prijaviti uradu za delo skupno število oseb, ki ju zaposlujejo.

DRAGINJSKE IN DRUŽINSKE DOKLADE V PEKOVSKI STROKI

Na podlagi sporazuma z dne 15. januarja so pekovski nameščenci izenačeni glede draginjskih in družinskih doklad z nameščenci industrijske stroke. Povišane družinske doklade pa od 1. oktobra 1947 dalje.

Podatke o višini draginjskih doklad za industrijske nameščence za meseca oktober in november smo objavili v št. 4 z dne 17. oktobra, za mesec december in januar pa v št. z dne 31. decembra lista «Gospodarstvo».

Družinske doklade pa znašajo dnevno: 59 lir za vsakega otroka, 4 lir za ženo in 33 lir za vsakega izmed staršev.

TRŽNI PREGLED

GORIVA

Tržaški trg je dobro založen z gorivom; v skladiščih leži okrog 40.000 ton premoga ameriškega izvora. Maksimirana cena za ta premog znaša lir 12.275 za tono in lir 18.800 za koks. Politična cena za del potrošnikov (brezposelne in upokojence) pa znaša lir 10.440, odnosno 12.800. Ker skoraj večina potrošnikov ne dviga goriva ali prodaja svoj delež drugim, je na trgu razpoložljiva znatna količina premoga pod normirano ceno.

Metrska drva s'anejo na debelo lir 1.050 do 1.300 za stot. V zalogi so še precejšnje količine, ki jih trg le počasi absorbira.

VINO

Briško lir 74-85 franko skladišče; Vipavsko 75-77 lir; Piave lir 49-54; Romagna lir 52-54; Conegliano 60-65; Bardolino 88-90.

Trg poteka v znamenju negotovosti in pričakovanja. Popraševanje malenkostno.

MLEČNI IZDELKI

Na drobno za kg; maslo lir 1.405; sir gorgonzola I 845 lir; furlanski 720; ovcji rimski 850; parmezani

1946 lir 1250-1375; ementalški 850. Trg živahnejši s trenutno tendenco za naraščanjem cen.

MESNI IZDELKI

Slanina prekajena lir 590; soljena lir 490-540; gnjat «Praga» 1050; furlanska salama 1230; ogrska 1380; mortadela 360; 460, 600. Cene kažejo tendenco navzgor, čeprav ni znatnega popraševanja.

RAZNA ŽIVILA

Marmelada lir 335 za kg; preklani grah 200, 220; bela pšenična moka 180-200; koruzna moka 80-85; testenine 200-220, Oljčno olje 440-470; semensko 415-425.

KOVINE

Železo lir 105 za kg; žebelj 200; železna pločevina lir 2480 za m.2; cevi iz litine lir 155 za kg; med v ploščah in medena žica 507-517; bakrena žica 610-620; bakrene plošče 695-700; svintene cevi 320-325; svintene plošče 330-338; aluminij 350-360; cin 2750-2850.

SEMENA

Semensko žito 90-90 lir, semenski krompir (holandski) lir 60 franco skladišče.

BORZA

VALUTE V MILANU

	15-1	29-1	min.	maks.
Funt šterling zl.	8500	8900	8500	8900
Napoleon	5800	6500	5800	6500
Dolar	575	600	575	600
Francoski frank	170	155	155	170
Svicsarski frank	139	142	139	142
Funt št. papir	1400	1450	1400	1450
Zlato	830	860	830	860

EFEKTI V TRSTU

	15-1	29-1	min.	maks.
Južna železnica	2000	1830	1830	2050
Sp. ošne zavaroval.	11300	12250	10600	12250
Assicuratrice	1300	1275	1200	1325
Intortuni	11300	12000	10600	12000
Riun. Adr. Sic.	4000	4500	3900	4500
Jerol.mic	1000	1000	1000	1000
«Itra-Trst»	925	790	790	925
«Lošinj»	3200	3300	3200	3300
Martinolič	1000	1000	1000	1000
Premuda	3600	3600	3600	3600
Tri.ković	4200	4250	4200	4250
Openski tram	1020	1020	1020	1020
Terni	295	305	280	300
ILVA	222	195	185	230
Zd. Jad. ladjedeln.	350	295	294	350
Ampelea	650	500	500	650
Arigioni	320	320	320	320
Soške cementarne	135	135	135	135

BANKOVCI V ZUERICHU

dne 27. 1. 1948

Avstrija	5,—	Italija	0,68
Češkoslovaška	1,40	Anglija	10,60
Danska	40,—	ZDA	4,—
Turčija	1,—	Francija	1,33
Norveška	50,—	Belgija	8,20
Portugalska	16,50	Argentinija	190,—

ZIVINA NA ITALJANSKIH TRGIH

Pojavljajo se znaki krepkejšega trgovanja z živino. V Severni Italiji so cene goveje živine in prašičkov v porastu. Zaradi ugodnih vremenskih razmer bo letos verjetno predčasno na razpolago nova pomladanska krma, kar bi utegnlo rešiti mnogo glav živine. Po trenutni podražitvi na koncu lanskega leta se cene perutnine zopet nižajo.

24. t. m. so veljale naslednje cene:

Verona: I. voli lir 260 do 290 za kg žive teže, II. 220 do 260; krave I. 200 do 250, II. 170 do 220, III. 130 do 160; teleta I. 390 do 430, II. 260 do 330; prašički 600 do 700; prašički rejeni 400 do 450. Parma: krave za rejo lir 100 do 120.000 za komad. Prašički di 150 kg lir 370-390; nad 150 kg lir 400-410; prašički 500-600; jančki 180-190; ovce 130-140.

ZA TRGOVSKE ODNOSNE MED TRSTOM IN ZALEDJEM

Češkoslovaški narodni odbor v Trstu proučuje možnost ustanovitve tržaško-češke trgovinske zbornice s sedežem v Trstu. Dunajska trgovinska zbornica ima podoben namen. Njen predstavnik je predložil tukajšnji zbornici osnutek statuta za bodoče delovanje tržaško-avstrijske trgovinske zbornice.

Odgovorni urednik:

DR. MIRKO KORŠIČ

Tiskalna Zadruga tiskarna v Trstu

BRODNINE

Les. Trst - grška pristanišča 60 šilingov za m3; Aleksandrija; 60 š.; Haifa, Jaffa, Telaviv, turška pristanišča: 35 š.

Cement Trst - Haifa, Jaffa, Telaviv 60 š. za tono; Aleksandrija, grška pristanišča 55 š.

Bombaž iz Aleksandrije 25 š. za balo, iz Bombaja 102 š. za 40 kub. p. Juta iz Kalkute 87 š. za 50 kub. p.

GNOJILA

Amonijev sulfat lir 5.000 za q. kalcijev nitrat 15,5% lir 5.100; kalijeva sol lir 4.000; superfosfat 16 frakcija 18% lir 2.100. Popraševanje neznatno.

SLADKOR.

Sladkor v tranzitu: češkoslovaški lir 100-110; ameriški lir 100-110; v kockah franko skladišče lir 400-420.

OBILEN PRIDELEK OLJK V DALMACIJI

V letošnjem letu so oljke v Dalmaciji, kakor na splošno v Sredozemlju, dobro obrodile, zlasti na področju Zadra, kjer morajo oljarske obratovati tudi ponoči, da bi lahko predelale vso količino oliv. Tudi na področju makarskega okraja in v Crnogorskem Primorju je bil pridelek obilen. Surovo olje odkupujejo po 50 din. za kg.

FRANJO RUPENA & Ci

d. z o. z.

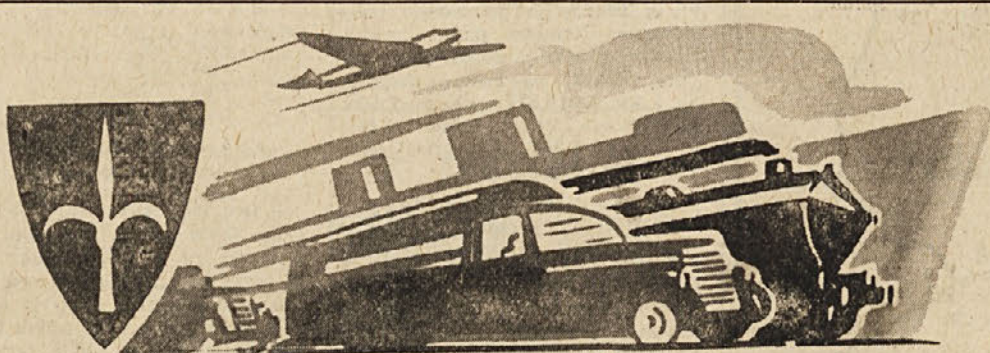
UVOZ - IZVOZ

TRST - VIA UDINE 15 - TEL. 86-48

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

Zaloga vina

Avtoprevoznništvo



"Centralped."

TRŽAŠKA SPEDIČIJSKA DRUŽBA

CENTRALA:

TRST - Viale Marimare, 3
Tel. 32-98

PODRUŽNICE:

MILAN - Via Valtellina 32, Telefon 696-458
BENETKE - S. Polo - Calle della Laca 2455/B, Tel. 25-562
RIM - Via Stazione S. Pietro 31, Tel. 51-416

Zadruga trgovcev z živili

na Tržaškem ozemlju

ul. Torrebianca 27 z. z o. z. - Tel. 3206

IMA NA ZALOGI NASLEDNJE BLAGO:

Suhe slive v zabojih: po 12,50 - 80 komadov na kg
po 25, - 100 komadov na kg .. 12,50 - 70 " " "
.. 25,- - 90 " " " .. 20,- - 80 " " "

Kavin nadomestek „Frank“ Zagreb, zavojčki po 1/10 in zav. po 1/6. Knaipova sladna kava zav. po 1/5.

Mešanica „Divka“ zav. po 1/10 in zav. po 1/4

Krompir „lda“ in „Rosa“ - Naravni goriški med - Miner. voda „Radenci“ stekl. po 1/2 in 1 l

U. T. I.

IMPORT

EXPORT

TEHNIČNO - INDUSTRIJSKI URAD

Kačrti Zastopstva

Industr. dobave

Zaloga v TRSTU, ulica F. Venezian št. 25 - tel. št. 45-17 - Urad: Ulica S. Nicolò št. 7 - Tel. 47-17

Avtopodjetje S.T.A.R.

družba z o. z.

TRST-ROJAN - Ulica Moreri 7, tel. 71-09

Prevoz blaga s hitrimi prevoznimi sredstvi

*** Cene zmerne ***

TRANSPORTNA DOVOLJENJA ZA ITALIJO IN JUGOSLAVIJO

KRČMARJI IN GOSTINIČARJI!

Naboljša vrsta istrskih vin

iz slovečih kleti iz BUJ, BRTONIGLE, UMAGA, NOVIGRADA lahko nabavite v vaši zadrugi

Trst, ulica Antonio Caccia št. 3

Na vašo zahtevo

BELO VINO iz VIPAVSKE DOLINE, KRAŠKI TERAN in BRIŠKO VINO

Obrnite se na vašo zadrugo, ki vam nudi vse kakovosti po najboljših cenah!

Obiščite nas!

Vpišite se!