

- DIREKTNE TARIFE NA VSEH GLAVNIH PROGAH
- IRIJEVA DEDIŠČINA PRIPADA STO-ju
- VPRAŠANJE DOBAVE ELEKTRIČNEGA TOKA STO-ju
- TRST ALI BENETKE?

Leto I št. 5

Trst 31. oktobra 1947

Cena lir 15

Po „Tržaški razstavi“ Trst in „Tržaški Lloyd“

Pomorska postaja je spet prazna in njene gole stene se z vsemi zapuščenimi pomoli tržaškega pristanišča vprašujejo, ko iko je prav za prav Tržaška razstava doprinesla k oživitvi gospodarstva v Trstu. Kdo bi mogel to točno presoditi? Morda je njena največja zasluga ta, da je z močno svetlobo posvetila na ozračje, v katerem se gospodarsko življenje v Trstu giblje še danes.

To ozračje nikakor ni ugodno za razvoj gospodarstva, ki je bolj kačor katero koli drugo navezano na sodelovanje z zunanjim svetom. To je ozračje politikantstva, nacionalističnega šovinizma in narodnostne nestrpnosti. Tržaško gospodarstvo še vedno ni zbralo potrebne lastne sile, da bi se osvobodilo tesnobe, v katero so ga vkovili z ene strani oznanjevalci novega iredentizma, a z druge strani vojna uprava, ki jim rada naseda, misleč, da je ta pot v interesu obeh zapadnih imperijev.

Ko bi bilo tržaško gospodarstvo v restituciji doživelo 15. september, dan pravnega nastanka res svobodnega STO-ja, bi nikomur niti na pamet ne prišlo, da se spotakne ob reklami v jeziku, ki mu tržaški statut priznava popolno enakopravnost. Ko bi se tržaško življenje še vedno ne razvijalo pod pogubnim vplivom nedavne preteklosti, bi se noben list, govorec o stanju industrijskega razvoja v sosednjih državah, ne upal zapisati, da so sosedje še pri prvih črkah abecede, medtem ko je Italija pri Danteju.

V tem primeru bi se drugi list enakega kova ne bahal, da so prav ljudje iz njegovega uredništva ponižali do vloge ovadustva in s svojo grožnjo, da bodo sicer izzvali nered, sprožili ne-ljubne afere glede dekoracije paviljonov. Namen teh ljudi, da bi čisto gospodarski priredbi dali povsem politično obeležje, je bil prozoren. Kakor priznava v svoji gorečnosti neki videmski list, so ti ljudje hoteli »Tržaško razstavo« izkoristiti za to, da bi dokazali, da Trst brez Italije ne more storiti ničesar, ali pa le malo. Zato bi jim bil dobrodošel vsak incident, ki bi prisilil jugoslovanske razstavljalce, da se umaknejo. Ti ljudje se očitno ne morejo sprijazniti z resničnostjo in jih je bodlo, da je razstava marsikateremu zapeljancu odprla oči glede gospodarskih možnosti, ki jih Jugoslavija nudi Trstu. Da bi zmanjšali pomen jugoslovanske udeležbe so nekateri listi sestevali in odštevali razstavljalce in seveda prezrli dejstvo, da so sami organizatorji privedli omejitve udeležbe jugoslovanskih tvrdk. Neki gospodarski list na je z zadovoljenjem ugotovil, kako šibka je jugoslovanska težka industrija. Prisposoba z Dantejem se mu ni videla dovolj močna. Noben list seveda ni niti črnil o vzrokih sedanje zaostalosti jugoslovanske industrije, kaj šele da bi bil omenil da je še nedavno italijanska vojska z ognjem in mečem uničevala osnove jugoslovanskega gospodarstva.

Del današnjih uradnih predstavnikov tržaških trgovinskih in drugih gospodarskih ustanov je gotovo pod vplivom teh ekspanzivnih italijanskih iredentizma, toda gospodarski krogi, ki jim je res pri srcu gospodarski napredek Trsta in njegova osamosvojitve od italijanskega varuštva, vidi-jo jasno vso podobenstveno politikanstvo in obžalujejo, da mu odgovorna oblastva puščajo popolno svobodo in s svojo politiko ovirajo nastop novih sil, ki iskreno priznavajo STO in bi se rade posvetile fundiranju njegove gospodarske neodvisnosti.

Gdinja in Gdansk daleč pred Trstom

V teku prvih osmih mesecev 1947 leta je znašal promet v dveh velikih poljskih lukah Gdinji in Gdansk 5.000.000 ton. Ta številka sicer predstavlja komaj 51,1% količine ki je bila predvidena v planu, vendar je glede na sedanje stanje mednarodne trgovine dovolj visoka. Poljski mednarodni informacijski urad opozarja, da sta v te podatke vključena tudi dva zimska meseca, v teku katerih je bil radi ostrega vremena onemogočen ves promet.

Avgusta meseca je promet v omenjenih lukah dosegel 1.100.000 ton, to se pravi 200.000 ton več kakor znaša povprečni promet v posameznih mesecih leta 1947, določen po triletnem načrtu. Promet čez Gdinjo in Gdansk je bil v glavnem namenjen Švedski, Danski, Sovjetski zvezi, Vel. Britaniji, Belgiji, Novi Zelandiji, Braziliji in Egiptu. Cisti tranzitni promet skozi poljske luke znaša povprečno mesečno 70.000 ton.

Gdinja in Gdansk sta torej že davno prekosile promet v tržaški ture (1913), ko je v celotnem letu luki v času najboljših konjunkcijskih okoli 6 milijonov ton.

ČESKO-INDIJSKE TRGOVINSKE ZVEZE

Indijski minister za preskrbo se je nedavno mudil v Pragi, kjer je proučeval trgovinske zveze med Indijo in Čkoslovaško.

ČESKOSLOVAŠKI PRORAČUN 1948

Čkoslovaška vlada je na svoji zadnji seji sprejela predlog proračuna za leto 1948 in sklenila, da bo finančni minister Dr. Jaromír Dolanský predložil novi proračun ustavodajni narodni skupščini 30. oktobra.

Vladni predlog novega čkoslovaškega proračuna kaže to-le sliko:

	izdatki: Kčs	dohodki: Kčs
1. predsednik republike in njegov urad	61.536.000	10.609.000
2. narodna skupščina	90.260.000	650.000
3. Slovaški narodni svet	35.362.000	110.000
4. predsedstvo vlade	162.567.000	452.000
5. predsedstvo zbora poverjenikov	113.352.000	605.000
6. zunanje ministrstvo	402.690.000	5.750.000
7. ministrstvo vojske	7.741.000.000	232.430.000
8. min. in poverništvo notr. zadev	5.838.131.000	394.202.000
9. ministrstvo unifikacij	14.366.000	
10. Najvišje upravno sodišče	15.748.000	35.000
11. min. in poverništvo šolstva	7.206.929.000	32.652.000
12. min. in poverništvo informac.	313.157.000	13.359.000
13. min. in poverništvo poljedel.	1.753.964.000	286.059.000
14. min. in pov. prehrane	586.246.000	2.240.000
15. min. in pov. industrije	450.745.000	73.953.000
16. ministrstvo notranje trgovine	88.761.000	1.290.000
17. min. zunanje trgovine	109.728.000	203.490.000
18. Najvišji urad za cene	30.600.000	3.072.000
19. min. in pover. tehnike	8.055.278.000	229.253.000
20. min. in pover. za promet	766.262.000	156.151.000
21. min. in pov. poš	52.902.000	52.902.000
22. min. in pov. za socialno skrbstvo	7.266.238.000	141.938.000
23. min. in pov. zdravja	1.868.244.000	499.543.000
24. pokojnine	2.686.244.000	15.655.000
25. min. in pov. za finance	2.116.473.000	44.673.523.000
27. splošna blagajniška uprava	19.602.438.000	7.545.443.000
28. državni statistični urad	87.128.000	7.750.000
29. najvišji računski kontrolni urad	36.959.000	
Skupno	68.651.917.000	54.845.175.000

Proračun državnih podjetij izkazuje celotno aktivno 6.895.000.000 Kčs. Med najbolj aktivnimi državnimi podjetji je tobačna režijska, obratno so pa najbolj pasivne državne železnice. Predlog novega državnega proračuna bo v ustavodajni skupščini predmet velike razprave in zato utegne biti še delno izpremenjen, vendar pa gospodarski strokovnjaki trdijo, da do večjih izprememb ne bo prišlo, ker je finančno ministrstvo pri sestavljanju proračuna izredno šteditilo in je predložil proračun slika čkoslovaškega državnega gospodarstva.

Trst in „Tržaški Lloyd“

«Il Sole» poroča, da bo v Benetkah v prvi polovici novembra pod tovorom motorna ladja «San Carlo», last «Tržaškega Lloydja», za blago, ki je namenjeno na Bližnji in Daljni vzhod. Proga ladje: Benetke - Aleksandrija (verjetno) - Port Said - Suez - Rdeče morje - Karaki - Bombay. List dodaja: Benetke so zopet na poti, ki že stoletja predstavlja naraven izhod njeni ekspanziji po morju.

Kaj pa Trst? Če že «Tržaški Lloyd» ne postavlja neposrednih zvez med Trstom in Bližnjim in Daljnim vzhodom, ali bo «San Carlo» tovoril tudi v Trstu? Oj, ali smo n. pr. da se Čkoslovaška zanima za pomorske zveze z Bližnjim in Daljnim vzhodom, da bi lahko izvažala svoje blago.

«Tržaški Lloyd» vzdržuje tudi progo Genova - Rdeče morje - Vzhodna Afrika. Benetška družba «Adriatica» je obnovila stare zveze

Švica na razpotju:

Na Tirensko, Jadransko ali Črno morje?

Za prekomorski promet s Svičo prihajata na jugu v poštev predvsem luki Marseille in Genova, potem Benetke in Trst, na severu pa predvsem Rotterdam ob izlivu Rena in Anvers.

Ostra konkurenca za švicarski promet se bije med Marseillem in Genovo. To poletje je sicer prišlo med tema lukama do nekakšnega kompromisa, toda «Journal de la Marine Marchande» je proti koncu septembra napadel Genovežane, češ da so prekršili dogovor z Marseillem in da se za hrbotom posajenim s Švicarji, Genovežani so se v resnici pogajali s Švicarji glede tranzita čez Genovo.

V mesecu juliju je švicarski tranzit čez Genovo nazadovni na 20.000 ton, čez Savono, ki je prav za prav del genoveske luke pa na 10.000 ton. Verjetno je to samo sezonsko nazadovanje in da ni toliko v zvezi s konkurenco Marseillea in Benetk. Trenje je namreč nastalo tudi med Genovo in Benetkami. Do prekanja med Genovežani in Benetčani je prišlo tudi na «pristaniškem sestanku» v

z Bližnjim vzhodom. Njen parnik. («Diana») vozi na pojo Aleksandrija - Benetke - Trst. Na drugi strani je švedska družba «Svedish Orient Line» septembra prevzela v Trstu večjo količino čkoslovaškega blaga, namenjenega v Argentino in Brazilijo.

Zakaj ne bi «Tržaški Lloyd» posvetil svoje sile predvsem obnovi pomorskih zvez s Trstom?

Revolucija v proizvodnji penicilina

Listi poročajo iz Kopenhagena, da je dr. Henry Christensen odkril nov postopek za pridobivanje penicilina, ki pomeni pravo revolucijo na tem področju. Njegovo odkritje bo omogočalo hitreše in proizvodnje v večjih količinah kakor doslej. Christensen uporablja za to juho in neko vrsto kulture ter plesnive snovi. Iz takšne zmesi je pridobil ogromne količine penicilina. Christensen je prijavil patent.

Padanje cen v Italiji Ne gre za pravo deflacijo

Neki italijanski ekonomist je v časopisni razpravi o vprašanju inflacije in deflacije ugotovil, da je splošni položaj v Italiji, gospodarski in psihološki, izredno nestalen in zapleten. Zaradi tega je skoro nemogoče napovedati, kakšen bo finančni in gospodarski razvoj v Italiji.

Pred istimi težavami je danes vsak pisec, ki bi hotel zajeti vroe, ki so dovedli do nenadnega preobrata na trgu nekaterih proizvodov v Italiji in napovedati nadaljnji razvoj gibljaja cen v Italiji. Kljub vsem težavam si danes, po dobrih štirinajstih dneh, od kar je nastopil ta preobrat lahko ustvarimo vsaj medlo sliko o vzrokih tega pojava.

PAĐANJA SAMO NEKATERIH CEN

Predvsem ne gre za splošno padanje cen, pač pa je padanje omejeno na nekatera živila in le na nekatere industrijske proizvode, kakor bombažne in svilene tkanine. Pojav je tako omejen, da se italijanska vlada posvetuje, kako bi ga razširila tudi na druga področja. Podoba je kakor bi hotela izkoristiti trenutno psihološko ozračje za akcijo širšega obsega.

Padle so cene svinjine in goveji živini, sirarskim izdelkom, olju in nekaterim vrstam sadja. Prispelo je ali je še na poti v Italijo 40.000 stotov zmrmznjenega govejega mesa iz Argentine ki ga bodo dodelili večjim mestom po 380 lir kg. (v ceno ni všteta prevoznina po železnici); uvoženo je že bilo 13.000 stotov svinjskega zmrmznjenega mesa (ki ga bodo prodajali po 400 lir kg); prispelo je tudi 6.250 glav goveje živine iz Danske (po ceni 45.000 lir za glavo). V zadnjem času so uvozili tudi 4.200 stotov tune v olju in 100.000 stotov škatal konzerviranih rib. Če se dodamo, da smo pred zimo, ko se gospodar rad iznebi živinčeta, da bi si olajšal skrb za prehrano ostalega «blaga» čez zimo na Holandskem n. pr. je nastal pravi pokol živine zaradi pomanjkanja krme, potem bi s tem v glavnem izčrpali vzroke padanja cen nekaterim živilom. Padajo tudi cene pomarančam in limonam vsled zastoja izvoza.

PRED INDUSTRIJSKO KRIZO
Italijanska tekstilna industrija je delala s polno paro in danes razpolaga z ogromnimi količinami blaga. V inozemstvu je že davno naletela na hudo konkurenco. Na kongresu italijanskih prodajalcev svile v Milanu, ki je bil sklican z namenom, da bi se našla pot svilenim izdelkom iz sedanje zaga-ve, je bilo ugotovljeno, da so v Zuerichu Japonci ponudili svojo svilo po 42 frankov, nakar so Italijani šli v ceno na 35 frankov. Na pobudo kongresa je italijanska vlada ustanovila poseben medministrski komite, ki bo proučil krizo v svilarski industriji. Tudi druge italijanske

ske tkanine, predvsem bombažne si v zadnjem času vse teže utirajo pot v inozemstvo, ki je že obnovilo lastno industrijo. Gotovo je, da je tudi nova kreditna politika italijanske vlade (omejitve in podražitev kredita) vplivala na tekstilno industrijo, da je vrgla večje količine blaga na trg, da bi prišla do likvidnega denarja.

Značilno je padanje vrednosti papirjev najrazličnejših vrst italijanske industrije tekstilne, elektrotehnične in kemične, ki se je začelo poprej in neodvisno od padanja cen. (V kratkem času je indeks industrijskih papirjev zrknil od 3560 na 1284). Verjetno je, da je treba to padanje pripisati strahu pred krizo, ki jo v industriji napoveduje pomanjkanje kapitala. Proti koncu preteklega tedna pa se je trg industrijskih papirjev nekoliko pomiril in ti so si vsaj deloma spet utrdili položaj. Vprašanje je, ali se je to zgodilo pod vplivom novih načrtov italijanske vlade, da bi podprla srednjo in malo industrijo in pod vplivom nove delitve kreditov ameriške izvozne banke italijanski izvozni industriji. Značilna je vse-kakor kampanja italijanskih gospodarskih listov, da je treba čim bolj odpreti vrata tujemu kapitalu in mrzlično povečevanje delniške glavnice industrijskih podjetij.

Doslej še ni imela uspeha akcija italijanske vlade, da bi znižanje cen razširila tudi na druge proizvode. Poleg tega sam potrošnik presneto malo čuti olajšanje, ker se cene na drobno po večini uporno držijo.

Važen činitelj, ki bo sodoodeloval pri nadaljnjem formiranju cen industrijskim izdelkom, je vprašanje nabave pogonske sile.

Vlada obeta industrijskem precejšnje količine premoga, ne pa nafte, ki se v zadnjem času teže nabavlja; preskrba z električno energijo pa je odvisna od vremenskih razmer.

PSIHOLOŠKA DEFLACIJA

Ze sama okolnost, da so padle cene samo nekaterim proizvodom in sicer zaradi večje razpoložljivosti, nas navaja k zaključku, da ne gre za pojav, ki bi bil neposredna posledica deflacijske politike. Razen omejenega ukrepa o omejitvi in podražitvi kredita ni znaka, ki bi kazal na oster in dokončen preobrat k deflaciji. E. E. Ginnella je trdil («Sole» 30. sept.) da je deflacija ministra Einaudija verjetno bolj psihološka kakor realna in da denarni obtok narašča, čeprav počasi, medtem ko se ne opaža naraščanje ploga.

Bilo bi torej prenačeno pričakovati splošen padec cen, ki naj bi ga izzvala deflacija. Cene nekaterih vrst blaga, predvsem žita in krme v Italiji celo naraščajo ne glede na to, da je cena žita in koruze v Chicagu padla.

Sovjetska zveza razpolaga z velikimi zalogami pšenice

Po ameriških podatkih bi samo Evropa potrebovala okoli 25 milijonov ton žita, medtem ko znašajo potrebe vseh ostalih celin drugih 25 milijonov ton. Med izvozniki prihajajo v prvi vrsti v poštev Združene ameriške države in Sovjetska zveza. Ameriški podatki navajajo, da je vsega na razpolago za izvoz okoli 29 milijonov ton žita.

Izredno dobra žitna letina, kateri so pridružila tudi ugodna poročila o drugih kmetijskih pridelkih, spravlja Sovjetsko zvezo v zelo ugoden položaj. Po naj-novejših poročilih iz Moskve je letošnji pridelok pšenice, zahvaljujoč ugodnemu vremenu in poljšani organizaciji kmetijske.

ga dela, za 58% večji kakor je bila lanska žetev. Do 5. oktobra je bilo požetih 7.700.000 hektarjev več kakor lansko leto do tega dneva in posejanih 3.800.000 hektarjev z ozimino več kakor lansko leto do tega časa.

Po vsem tem bo Sovjetska zveza imela na razpolago velike količine žita za izvoz. Velika Britanija še vedno računa, da bi uvozila iz Sovjetske zveze 1.000.000 ton žita, medtem ko je francoska vlada izrazila željo, da bi uvozila 1,5 milijona ton sovjetskega žita. Sovjetska oblastva so v načelu pripravljena ustreči francoski želji, vendar želijo vedeti, kaj bi lahko Francija dobavila v zameno. Francoska

vlada sedaj proučuje to vprašanje. Poljski je Sovjetska zveza obljubila 300.000 ton žita, medtem ko bo Čkoslovaška prejela 400.000 ton.

Pri vsem tem posvečajo sovjetska oblastva pažnjo prehrani domačega prebivalstva, ki ga je lanska suša precej prizadela, in težijo za tem, da bi ukinita racioniranje kruha in če mogoče tudi sladkorja ter drugih živil. Poleg tega naj bi živila bila na razpolago po nizkih cenah.

Moskovski listi poročajo, da so kolhozi do 10. oktobra izročili predpisane količine žita; kar pri-haja v skladu s po tem datumu, je vse že prebrlek, ki prekaša plan.

Elektrifikacija sovjetskih železnic

«Pravda» poroča, da je danes v Sovjetski zvezi 1728 km. železnice elektrificiranih. Sovjetska zveza ima v prometu 200 električnih lokomotiv.

Tarifna konferenca v Pragi

Pred uvedbo direktnih tarif na vseh glavnih progah

Za dan 28. oktobra je bila napovedana konferenca predstavnikov jugoslovanskih, italijanskih, češko-slovaških, avstrijskih in madžarskih železnic v Pragi, da bi proučili vprašanje uvedbe neposrednih (direktnih) železniških tarif med tržaško lukso in državami v zaledju. Jasna rešitev tega vprašanja je nujno potrebna ne samo zaradi neposrednih koristi tržaškega pristanišča, ki so v igri, temveč tudi zaradi tega, ker je način dosedanjega reševanja pravilno to vprašanje na čisto politično pozorišče, kar bi lahko za daljšo bodočnost kompromitiralo gospodarski položaj Trsta.

NADALJEVANJE ITALIJANSKE PROMETNE POLITIKE

Pri reševanju vprašanja uvedbe neposrednih tarif z državami v zaledju je bila namreč jasna tendenca da se promet med Trstom in Srednjo Evropo (Češkoslovaško, Avstrijo, Poljsko in Južno Nemčijo) spelje na pontebški progog (Trbiž - Trst) in da se kratkoma ignorira neizpolnitelno dejstvo, da sta za promet s tržaškim zaledjem važnejši Južna in bohinjska železnica. Takšna prometna politika ni bila v bistvu nič drugega kakor nadaljevanje italijanske prometne politike, ki bi bila iz političnih razlogov najrajši ukinita tranzit čez Jugoslavijo, ko bi bilo to izvedljivo. Ko bi se vprašanje neposrednih tarif z zaledjem še nadalje reševalo po tej poti, ne bi trpele samo gospodarske koristi Trsta, temveč bi bila tudi nevarnost, da postane Trst tudi na tem področju politično orodje v rokah tujih sil.

DIREKTNE TARIFE SAMO NA PONTEBSKI PROGI

Sestanek v Pragi, za katerega je napovedana tudi udeležba Jugoslavije in Madžarske, napoveduje razveseljiv preobrat. Na železniški konferenci na Dunaju, ki je reševala vprašanje uvedbe neposrednih tarif iz Avstrije in Češkoslovaške, niso namreč bili prisotni odposlanci Jugoslavije in Madžarske. V duhu dunajskega sestanka je bila najprej (15. avgusta) vpeljana neposredna tarifa med Avstrijo in Trstom (na pontebški progi), po 15. septembru pa tudi med Češkoslovaško in Trstom (vedno samo po pontebški progi). Za dolgo je bil takšen položaj nevzdržen. Pustiti vprašanje prometa po Južni in bohinjski železnici nereseno je bilo toliko bolj kočljivo, ker ima Jugoslavija v svojih rokah močno orožje, s katerim bi lahko odgovorila na morebitno brskiranje z druge strani, in sicer reško pristanišče. Obnova Reke naglo napreduje in reško pristanišče že danes zmaguje močnejši promet, kakor je bil pred vojno. Poleg tega je Jugoslavija že sklenila dogovore o uvedbi direktnih tarif s Češkoslovaško in Madžarsko ter je češkoslovaškim in madžarskim klientom dovolila velike valutne olajšave pri poravnavi prevoznih.

Na konferenci v Opatiji (proti koncu avgusta), katere so se udeležili predstavniki jugoslovanskih, avstrijskih, češko-slovaških in madžarskih železnic je bil dosežen sporazum tudi glede uvedbe neposredne tarife med Avstrijo in Reko, in sicer s klavzulo, da se uveljavi čim prej. V Opatiji je bila izpodbijana tudi češkoslovaška tarifa za Reko, in sicer na osnovi češkoslovaške tarife za Trst.

OZRAČJE SPRAVLJIVOSTI

Že na konferenci v Opatiji so poročili inozemskega tiska proučilo vprašanje reperske neposrednih tarif iz zaledja za promet s tržaško lu-

ko na promet iz zaledja z reško lukso. Tu je prišlo do izraza tudi volja, da bi se našla rešitev, ki bi Trstu zagotovila uvedbo neposrednih tarif na bohinjski in Južni železnici, ki na najvažnejšem sektorju sečeta jugoslovansko ozemlje.

Po vsem tem se pričena praska konferenca v ozračju spravljalivosti. Na njenem dnevnem redu ni samo vprašanje dopolnitve tarif iz zaledja za promet z Reko, temveč tudi s Trstom. Gre tudi za uvedbo direktnih tarif na progah bivše Južne železnice in na bohinjski progi. Sporazumna re-

šitev tarifnega vprašanja na glavnih prometnih zvezah Trsta z zaledjem bi vsekakor ugodno vplivala na razvoj prometa v tržaški luki, v kateri vlada popolno mrtvilo.

Ostane še nenačeto vprašanje organizacije železnic na STO-ju, ki so dejansko še vedno v režiji italijanskih železnic. Italijanska uprava jih vodi v interesu Italije in v starem duhu narodnostne nestrpnosti. Še do danes ni uvedla dvojezičnosti niti v neposrednem poslovanju z javnostjo in uporablja za označbe postaj spakedranke iz fašistične dobe.

Jugoslovanska mornarica se naglo izpopolnjuje

Iz jugoslovanskega tiska pri- našamo nekaj podatkov o stanju jugoslovanske mornarice, ki se iz dneva v dan izpopolnjuje, zahvaljujoč velikim naporom države, delavcev v ladjedelnicah ter pobudi po vsem svetu priznanih jugoslovanskih pomorcev.

Jugoslovanska prekoceanska trgovinska mornarica je v zadnji vojni izgubila skoraj 80% svojih plovilnih edinic. Doslej so iz morja dvignili 8 večjih ladij in 2 velika plavaljoča doka ter obnovili 16 trgovinskih ladij. Jugoslavija je vzpostavila obalni promet na vseh predvojnih progah ter uvedla nove trgovinske proge z Zahadno Evropo, kakor z Londonom, Antversom in Rotterdamom, dalje z Bliznjim vzhodom kakor z Aleksandrijo, Palestino in Ciprom, ter z Vzhodnim Sredozemljem. Posebno pozornost poveča Jugoslavija organizaciji linijske plovbe.

OD 150.000 NA 600.000 TON

Po petletnem gospodarskem planu bodo jugoslovansko trgovinsko mornarico dvignili od začetnih 150.000 na 600.000 br. reg. ton; tonaža jugoslovanske mornarice je leta 1939. znašala 390.000 ton.

Jugoslavija je letos kupila v inozemstvu 4 velike prekoceanske parnike; v inozemskih ladjedelnicah se za račun Jugoslavije gradijo 4 prekoceanske tovrne ladjde, a v ladjedelnici na Reki 4 takšne ladjde. Na račun reparacij je Jugoslavija prejela od Nemčije 5 večjih tovrnih parnikov. Tako si je zagotovila povečanje svoje trgovinske mornarice za 17 velikih plovilnih enot.

Ladje, ki jih je Jugoslavija nabavila v inozemstvu so opremljene z vsemi tehničnimi pripomočki. Potniški tovrni parnik »Radnik« (6509 br. reg. ton) je Jugoslavija kupila od družbe »Alaska Packers Association«. Nosilnost »Radnika« (brez potnikov) znaša 7.320 ton. »Partizanka«, ki je namenjena izključno prevozu potnikov in ki obsega 6.209 br. reg. ton, je Jugoslavija kupila od družbe »Imperial Star Line of Panama«; prej se je imenovala »City of Lissabon«. Ladja se kusi za nafto, ženejo pa jo 4 parne turbine s skupno močjo 8.500 konjskih sil; vozi z brzino 13 milj na uro. — Te dni je Jugoslavija nabavila prekoceansko ladjdo »St. Lawrence«, ki je bila doslej v službi družbe »Isbrandtsen« in ki je dobila novo ime »Borac«. Ladja se je lansko leto ob prevozu krompirja za UNRRO ponosno rekla ter so jo jugoslovanski pomorci rešili. »Borac« je moderna ladjda tipa »Victory« in je bila zgrajena spomladi 1. 1945. v Ameriki. Njena

nosilnost znaša 10.500 ton; vozi z brzino 17 milj na uro. V jugoslovanskih ladjedelnicah bodo ladjdo popravili in preuredili za potniško tovrno ladjdo, nakar bo opravljala linijsko službo z inozemstvom.

V inozemstvu je Jugoslavija kupila tudi veliki motorni tanker »Jajce«. Ladja je bila zgrajena 1930. leta; njena nosilnost znaša 9.700 ton, brzina pa 11 in pol morske milje na uro.

S »PARTIZANKO« V AVSTRA-LIJO

Z luksuznim potniškim prekoceanskim parnikom »Partizank« pripravila jugoslovanska pomorska agencija prvo potovanje v Avstralijo. »Partizanka« bo odplula iz Splita v drugi polovici novembra; spotoma bo pristala v Hajfi in Pord-Sajdu.

Na račun reparacij Nemčije je Jugoslavija prejela 5 prekomorskih ladij, toda te so bile precej poškodovane in izropane. Po obnovi v inozemskih ladjedelnicah sta doslej prispeli v jugoslovanske luke dve ladjdi: in sicer »Lošin« z nosilnostjo 7.670 ton, in »Sabac« z nosilnostjo 4.855 ton. Ostale tri bodo obnovljene do konca tega leta. Med njimi je »Bosna« z nosilnostjo 12.293 ton (7773 br. reg. ton); to bo največji jugoslovanski tovrni parnik. Ostali dve ladjdi sta manjši. »Topusko« ima nosilnost 3.410 ton in »Vis« 3.240 ton.

Vzporedno z gradnjo novih ladij obnavlja Jugoslavija stare poškodovane ladjde in dviga iz morja takšne, ki so sposobne za obnovo. Državno podjetje »Brodospos« je julija dvignilo v split-ski luki velik parnik »Balčik« z nosilnostjo 5.500 ton, ki je bil zgrajen leta 1940. za Romunijo, a je bil potem uvrščen o italijansko trgovinsko mornarico. Parnik je močno poškodovan. Nedavno so se na Reki pričele priprave za dvigavanje prekomorskega parnika »Ramba« z nosilnostjo 6.000 ton. Parnik je bil zgrajen med vojno in bombardiran na svoj prvi vojni.

Vzporedno z izpopolnjevanjem mornarice tečejo popravila luk, predvsem reške luke, ki bo do konca tega leta v veliki meri že obnovljena. Dotlej bodo namreč obnovili že okoli 70% vse obale, ki meri 4.400 m. in od katere je ostalo po vojni nepoškodovane le 190 metrov. Od 24 velikih luških žerjavov so jih doslej obnovili 18. — Sam promet je na Reki dosegel rekordno višino 2. oktobra: saj je bilo ta dan v luki 14 velikih prekoceanskih ladij, 11 domačih in 3 tuje.

PRESKRBA TRSTA Z ŽIVILJINSKIMI POTREBŠČINAMI

Ob nastopu prvega mraza je stopilo tudi letos v ospredje vprašanje oskrbovanja Trsta s prehrano in drugimi življenskimimi potrebščinami.

Sei ameriškega odoslanstva za pomoč STO-ju je podal v tem pogledu na zadnji tiskovni konferenci optimistično sliko: dnevi, ni obrok živil na nakaznice vsebuje danes 1200 kalorij, v primeri s prejšnjimi 1000 kalorijami in upanje je, da bo v bodoče obrok povislan za nadaljnjih 300 kalorij. Razdelili bodo 16000 ton premoga in 8000 kokska. Predvidena je tudi razdelitev dodatnih obrokov sladkorja in fižola. Odposlanstvo razpolaga poleg tega z vsoto ene milijarde in pol lir, ki izvira iz izkupieka razdeljenega blaga, in bo razdeljena v dobrodelne namene.

Vesti o padanju cen v Italiji, ki se sicer še ne odraža na tržaškem življenskem trgu na drobno, krepijo optimistično razpoloženje.

Najbližja bodočnost bo pokazala, v koliko je ta optimizem utemeljen. Zgrešno bi bilo na vsak način prekrivati prehranske težkoče, ki so skupne vsem evropskim državam in s tem ustvarjati umetno ozračje brezskrbnosti. Naj omenimo samo, da nastopa najtežje razdobje za oskrbo z živilji šele v prvih pomladinskih mesecih.

Cas je tudi, da se že sedaj storijo osnovni ukrepi za samostojno življenje Trsta tudi na tem sektorju. Gospodarstvo, ki se opira izključno na tujo pomoč in na umetne tvorbe nima pogojev za zdrav in krepak razvoj.

NACRTI ZA GRADITEV INDUSTRIJSKEGA PRISTANIŠČA

Ze sam topografičen položaj Trsta določa Zavelsko ravnino kot edino področje, kjer bi bil možen razvoj bodoče tržaške industrije.

V zvezi s tem obstojijo načrti za izgraditev industrijskega pristanišča v Miljskem zalivu. Med drugim je predviden kanal, ki bi segal 1000 m v zavelsko močvirje.

Dediščina IRI-ja pripada Sto-ju

I. R. I. (Istituto per la ricostruzione industriale) je bil najvažnejša gospodarska institucija fašističnega režima. Vendar je bil njegov obstanek komaj vi-den. Režim je uspel zakriti tega pajka, ki je razpredel svojo mrežo po celi državi in samopasno gospodaril z vso večjo industrio Italije. Urejal je vso proizvodnjo in njeno razdelitev. Določal je dividende, trošil je neomejeno finančna sredstva, kakor se mu je ljubilo in združeval ali likvidiral tista podjetja, ki mu niso bila po godu. Nastavljal je od glavnih ravnateljev do ponižnih nastavljenecv vse osebe po industrijah. Vse je vršil s podrejenimi ustanovami vladal je s svojim zaupnikom, ki jih je ustoličil po neštevilnih upravnih svetih in nadzornih odborih po vsej Italiji. Vendar ni široka javnost o njem ničesar vedela in je bila mnenja, da ni nastopila nobena sprememba. Pravila I. R. I. so bila sprejeta 23-1-1933. in odobrena z ministrskim dekretom 30-1-1933. ki je bil objavljen v službenem listu »Gazzetta Ufficiale«, toda v redni zbirki zakonov »Ler« ga ni! Gazzetta s tem dekretom je dospela le v redke roke. In vendar smo jo našli.

I. R. I. SE VEDNO GOSPODARI

Ker pa ta pajek še vedno gospodaril, se moramo z njim baviti. Povojna Italija je pustila I. R. I.-jevo organizacijo industrije, kakor je bila. Le malo je oponentov in iz dnevnega časopisa se opaža le srdit boj med demokratijani in kvalunkvi-

Iz tržaške gospodarske kronike

je in bi bil 100 metrov širok. Okoli 200 metrov kanala je bilo že pred vojno zgrajenega. Ko je ZVU v začetku lanskega leta začela izvajati program javnih del, je bilo govora tudi o tem načrtu. Proračun stroškov za izkop kanala je baje znašal dovet milijard lir. Vsekakor pa ni takrat ZVU načrt vključila med javna koristna dela.

V zadnjem času se je za industrijsko pristanišče in za industrijsko cono v Zavljah zanimalo zopet oživele.

Občinski svet je razpravljao o poročilu družbe za industrijsko pristanišče v Trstu, ki priporoča, da bi se svet zavzel pri ZVU za uresničenje načrta za ureditev industrijskega področja v Zavljah. Omenjena družba je bila ustanovljena leta 1930. z začetnim kapitalom 4 milijonov lir. Akcije so podpisale za 41% tržaška, miljska in tržaška občina, za 23% IRI, za 16% zavarovalnica in banke, za 3% druge ustanove. Med ustanovitelji in svetniki družbe so bila svoj čas Tržačanom dobro znana imena Banelli, Perusino in Pagnini.

Istočasno je posebni odbor pri Trgovsko-industrijski zbornici v Trstu proučeval razne prošnje za ustanovitev novih industrijskih podjetij. Med drugim poročajo o načrtu za novo oljarno v Zavljah, ki bi nadomestila delovanje stare tovarne »Gaslin«.

Vse te vesti so za Tržačane brez dvoma razveseljive in želeli bi bilo, da bi se načrti tudi uresničili. Prpomniti pa je na vsak način, da bi morali biti slihi problemi obravnavani v širši krogi, ki bi predstavljali interese vse skupnosti. Morebitni začetni zgrešeni koraki utegnejo imeti u-sodne posledice za razvoj tržaškega gospodarstva.

BREZPOSELNOST

Brezposelnost v Trstu je postala že kronična bolezen in ne vzbuja kot taka pri odgovornih

organih pozornosti, kot bi to zahtevali moralni, socialni in gospodarski razlogi.

Najnovejši statistični podatki urada za delo govorijo o 26.000 brezposelnih, verjetno pa jih stvarno ni manj kot 30.000.

Položaj se je nekaj poboljšal za delavce kovinske stroke. Dosledaj so dobili precejšnjo zaposlitev tudi stavbeni delavci in nevalificirane delovne moči.

Število brezposelnih pa bo naraslo v zimski sezoni. Stavbena sezona gre proti koncu; večja javna dela so v glavnem dovršena; drugi sektorji ne dajajo možnosti večje zaposlitve.

Dnevna podpora za vsakega nezaposlenega znaša sedaj 200.— lir. To predstavlja skoraj brez-pomenbno pomoč brezposelnemu, na drugi strani pa je znatno gospodarsko breme za skupnost (150 milijonov lir mesečno).

Gospodarski drobiži

NAJVEČJA TOVARNA SVINČNIKOV V EVROPI

Tovarna svinčnikov Hardtmuth Koh-I-Nor, narodno podjetje v Čeških Budejovicah, je največja tovarna svoje vrste v Evropi. Podjetje izdelava letno milijon vedelcov svinčnikov. Dve tretjini proizvodnje gre v izvoz v vse evropske in prekoceanske države. Tovarna ima 1.400 nameščenecv in je proizvajalni načrt izpolnila na 175%.

NOVI PISALNI STROJI ČESKOSLOVARSKE KONSTUKCIJE

Narodno podjetje Zbrojovka v Brnu je v teh dneh izdelala svoj 2.000 traktor Letor in 10.000 pisalni stroj Remington, ki ga izdeluje v licenci. Zbrojovka bo začela v kratkem izdelovati nov pisalni stroj lastne konstrukcije.

nim premoženjem. Glavna sekcija za finansiranje industrije je znašala 100.000.000 lir; vpisali so JovCassa depositi e prestiti, Cassa nazionale delle assicurazioni in Istituto nazionale delle assicurazioni. Predsednik se postavlja s ukazom in vlada imenuje ostalih 6 članov upravnega sveta. Sekcija je imela pravico vršiti vse mogoče finančne operacije s privilegiji v vseh pogledih, zlasti glede izdaje obveznic. Jasna je tendenca, da se vršijo razna overovljenja v okviru Zavoda in ne sodišč. Dobiček se večinoma porabi za rezervno, vendar se še del razdeli med lastnike deležev. Sekcija b) samo likvidira šibka podjetja od katerih je režim dvignil roke. Vsed vojnih priprav, vojne v Abesiniji, Španiji in Albaniji in vsled nacističnih podvigorv v gospodarstvu je fašistični režim sčasoma zakonodajno IRI-ja dopolnjeval po obsegu in vsebini.

MORSKA PLOVBA

Z dekretom -zakonom 7-XII-1936. je bila popolnoma reorganizirana vsa morska plovba. Vse obstoječe državne subvencije so bile uknjene. Ustanovljeni so bili 4 sektorji plovbe in dodeljeni družbam »Altijia« v Genovi, »Tržaški Lloyd« v Trstu, »Tirrenia« v Neaplju in »Adriatica« v Benetkah in določene proge in subvencije, ki so se vsaka 4 leta menjale. Ako družba ne sprejme izpremembe, mora v likvidacijo. V tem primeru preide ves njen plovni park z vso opremo v last ministrstvu za promet, ki vrši nadzorstvo nad plovbo.

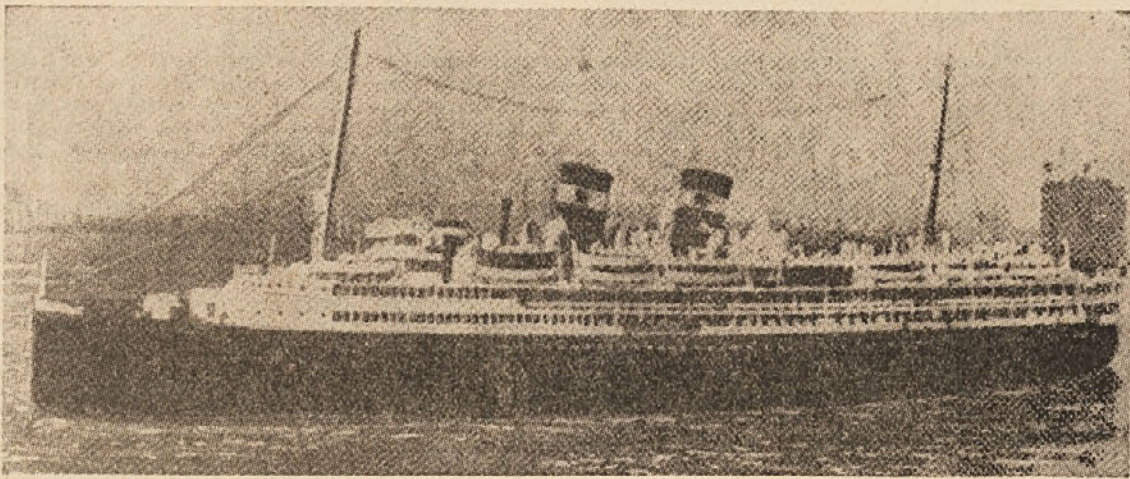
Istočasni drugi dekret -zakon pa je udaril finančno osnovo vsej plovbi. Za vse štiri gornje plovne družbe so bile ustanovljene delniške družbe z glavnici od 500, 300, 250 in 150 milijonov lir. »I. R. I.« podpisuje te akcije in ima pravico udeležiti se vsakega zvišanja delniških glavic. Zlasti pa si je režim prisvojil vpliv pri teh družbah z ustanovitvijo delniške družbe.

FINMARE

»Società finanziaria marittima«, s kapitalom 900 milijonov lir, ki ga v celoti vpiše IRI. Finmare ima nalogo prevzeti participacijo pri navedenih štirih plovih družbah in si tako zagotoviti kontrolo nad njimi. V resnici je IRI udeležen pri družbah »Altijia«, »Tržaški Lloyd«, in »Adriatica« s 100% delniške glavnice. Nadalje je naloga Finmare, da skrbi za finansiranje teh družb in za njihovo tehnično koordinacijo.

(Se nadaljuje)

V. R.



JUGOSLOVANSKA POTNIŠKA LADJA »PARTIZANKA«

Vprašanje dobave električnega toka Sto-ju

Glavna dobaviteljica Jugoslavija

Mirovna pogodba z Italijo do-
loča (čl. 21 - IX aneks), da sta
Jugoslavija in Italija dolžni ob-
skrbeti, in sicer z dobavo tolikšne
količine STO z električnim to-
kom, kolikor je potrebno za po-
takšen red dovojanja, kakor
ustreza STO-ju. V začetku ni
sta dolžni dobavljati višje količi-
ne električnega energije, kot so se
običajno dobavljale področju
STO-ja, toda obe državi morata
dobavljati na prošnjo STO-ja več-
je količine v razmerju z naraš-
čanjem potreb; vendar mora biti
vsako povečanje dobave za več
kot 20% predmet sporazuma med
držadeti državi.

Problem dobave električne en-
ergije Trstu in STO-ju je živ-
ljenjskega pomena in ne bo odveč,
če se na kratko dotaknemo tega
važnega vprašanja.

Področje, ki pripada STO-ju,
je pred vojno porabilo letno nad
250 milijonov kilovatih ur, z
močno tendenco k naraščanju
(povprečno 20.000 kWh letno v
zadnjih letih pred izbruhom voj-
ne).

Nad polovico uporabljene ener-
gije (130 milijonov kWh) je pri-
hajalo iz srednje Soške doline
(hidrocentrale v Doblarju in
Plavju), drugo polovico pa so
dobavljale beneške hidrocentrale
Santa Croce in Cellina. Soške
centrale pa so lahko nudile Ita-
liji 600 milijonov kWh iz odpa-
dne produkcije, posebne v zim-
ski sezoni in s tem omogočale
italijanskim centralam znatno
razbremenitev.

Med vojno je gradnja hidro-
central znatno zaostala v prime-
ru z naraščajočimi zahtevami in-
dustrije in prebivalstva. Položaj
se je še poslabšal po letu 1944, za
radi nastopa izredne suše, ki je
verjetno v zvezi z naravnim pe-
riodičnim ciklom padavin. Da-
nes prihajajo iz vseh evropskih
dežel novice o omejitvi potroš-
nje električnega toka.

Križa je posebno težko priza-
dela Severno Italijo, kjer so
vodne zaloge znižale od 1.300
milijonov kWh v avgustu 1946. na
100 milijonov kWh v maju 1947.
Isti pojav se ponavlja tudi v se-
danjem razdobju.

Razumljivo je da tudi Trst ne
tvori izjeme glede splošnih ovir
in težkoč, ki jih prinašata se-
danjost in bodočnost.

V neposredni bodočnosti je pri-
čakovati izboljšanja samo, v ko-
likor bo to dopuščala količina
padavin in v kolikor ni potroš-
nja ostala na sedanji stopnji,
kar pa se ne predvideva.

Stvarna rešitev problema pa je
treba iskati izključno v gradnji
in dopolnitvi novih virov elek-
trične energije v sosednjih drž-
vah STO-ja — Jugoslaviji in Ita-
liji.

Električna industrija v Italiji
je dobro napredovala. Pod prit-
skom razmer so Italijani vložili
v elektrifikacijo velike napore
in lahko rečemo, da so danes
možnosti izkoriščanja vodne sile
v glavne izčrpane. Nove naprave
ki bi zahtevale ogromne invest-
cije in bi našle na težke teh-
nične ovire. V gradnji je hidro-
centrala Lumee v Benečiji, ki pa
bo verjetno dokončana šele 1950
in ki bi morebiti prišla v postev
za oskrbo Trsta z električnim to-
kom. Do leta 1951. predvideva-
jo v Italiji naraščanje proizvod-
nje električne energije za 20%,
vsekakor pa bo izvoz elektrike iz
Italije posebno v sezoni zmanjša-
ne proizvodnje težko vprašanje,
ker mora Italija dopolnje-
vati energetske vire z uvozom
premoaga pod nelahkimi pogoji.

Drugačnja je v tem pogledu si-
lka položaja v Jugoslaviji.

Jugoslavija je med vsemi ev-
ropskimi državami obdarjena s
sorazmerno najbogatejšimi vod-
nimi silami. Kljub temu pa ni
bilo zgrajeno v 22 letih stare Ju-
goslavije niti ena velika hidro-
centrala, ker so zasebni interesi
dajali prednost kalorničnim cen-
tralam, ki zahtevajo sicer manj-
še investicijske stroške, a pro-
vajajo drag električni tok.

Težnje nove Jugoslavije na
tem sektorju pa so značilno po-
drtane v zakonu petletnega pla-
na. Naj omenimo samo, da se
bo proizvodnja električnega toka
povečala za 595% do leta 1951 v
primeru z letom 1939.

V prvem letu petletke že gra-
dijo 25 velikih hidrocentral, med
katerimi so najvažnejše 3 v LR
Sloveniji (Mariborski otok, Mo-
sto in Medvode), dve v LR Hr-
vatski (Vinodol in Tribanj), 4 v
Bosni-Hercegovini (Rogatič, na
že obratuje, Sani. Zvornik na

Drini), 2 v Srbiji (Avčarska Ba-
nja, Leskovac) in 1 v Crni gori
(Slak). Ze v teku petletke pa
bodo pričeli graditi še mnogo
drugih hidrocentral, ki bodo pri-
čele obratovati po letu 1951.

Za Trst in njegovo ozemlje pa
bo postalo kaj kmalu zopet ak-
tuelno vprašanje izkoriščanja
najbližjih vodnih sil. Trst bo
moral računati z novim položa-
jem, ki je nastal po priključitvi
Slovenskega Primorja k Jugosla-
viji.

V tem pogledu prideta v prvi
vrsti v poštev gornji in srednji
tok Soče. Načrti za izkoriščanje
vodnih padecev tega področja so
bili deloma dovršeni že pred pr-
vo svetovno vojno, a prvi dve
hidrocentrali (Sv. Lucija in Dob-
larji) sta bili dograjeni šele med
1937-1940.

Osnovni načrti za elektrifi-
kacijo Soškega bazena, ki sedaj
pripada Jugoslaviji, predvideva-
jo pa še te-le hidrocentrale: 1.) hi-
drocentrala na Preditu (umetno
jezero 70 milijonov m³ vode, pa-
dec 436 m, zmogljivost 22.000 kw,
letna proizvodnja 45 milijonov
kwh); 2.) hidrocentrala pri Ko-
ritnici (10 milijonov m³ vode, pa-
dec 110 m, zmogljivost 14 mi-
lijonov kWh); 3.) hidrocentrala
pri Trnovem (3 milijone m³ vo-
de, padeč 162 m, zmogljivost
27.000 kw, letna proizvodnja 150
milijonov kWh); 4.) hidrocen-
trala na Idriji (18 milijonov m³
liljonov m³ vode, padeč 98 m,
zmogljivost 25.000 kw, letna pro-
izvodnja 100 milijonov kWh); 5.)
hidrocentrala Solkan - Pevnica
(4 milijone m³ vode, zmogljivost
27.000 kw, letna proizvodnja 60
milijonov kWh) in 6.) hidrocen-
trala na Idriji (18 milijonov m³
vode, padeč 98 m, zmogljivost
21.000 kw, letna proizvodnja 90
milijonov kWh).

Zanimiv je tudi načrt izkori-
ščenja gornjega teka Timava,
preden ta izžine v kraško pod-
zemlje. Z zajetvijo pri Vreham
bi se stvarilo umetno jezero 26
milij. m³ vode, ki bi bila spelja-
na po 3,2 km dolgem odprtem
prekopu in vodnem predoru na
rob kraške planote pri Bazo-
vici; s padcem 350 m bi vodno
silo izrabljale dve serijski hidro-
centrali v Zavljah. Zmogljivost
hidrocentral bi bila 32.000 kw, z
letno proizvodnjo 150 milijonov
kwh.

Ze iz shematičnega opisa mož.

Gospodarska vrednost Julijske krajine

500 milijard goldinarjev

Svicaški listi («Journal de
Genève») priobčujejo poročilo
rimskega dopisnika švicarske
«Telegrafске» agencije, ki vse-
buje podatke italijanske vlade o
gospodarski vrednosti tistega de-
la Julijske krajine, ki ga je
Italija morala odpustiti Ju-
goslaviji v smislu mirovne po-
godbe. Poročilo italijanske vla-
de navaja, da je vrednost Ju-
lijske krajine po cenitvi avstro-
ogrskih oblastev iz leta 1910.
znajala 500 milijard goldinarjev;
všteta je tudi zadrška pokrajina.
Cenitev vključuje vrednost držav-
nega in zasebnega imetja.

Od Julijske krajine je pripadlo
Jugoslaviji 7.429 kv. km. in STO-
ju 783 kv. km, medtem ko je
Italija zadržala 655 kv. km. Ita-
lijska vlada trdi, da se je
vrednost ozemlja, ki je bilo leta
1918. priključeno k Italiji, pod
italijansko upravo podvojila.
Za obnovo pristaniš v Trstu.

nih virov električne energije, ki
jih nudi Slovensko Primorje je
razvidno, da bo v bodoče Ju-
goslavija lahko postala če ne iz-
ključna pa glavna dobaviteljica
električnega toka Tržaškemu o-
zemlju.

Pripomniti pa moramo, da
bo po priključitvi električnega
omrežja Slovenskega Primorja
jugoslovansko gospodarstvo la-
hko izpremenilo smernice, ki so
vodile elektrifikacijo Julijske
krajine pod italijanskim reži-
mom, in da bodo morda jugoslo-
vanski gospodarstveniki in stro-
kovnjaki našli še primernejše re-
šitve vsaj, v kolikor gre za nu-
jnostni razpored elektrifikacijskih
del.

Ostane pa na vsak način dej-
stvo, da je usoda Trsta, na tem
kakor na drugih sektorjih tesno
povezana z zaledjem.

Trst ali Benetke?

Borba za avstrijski promet

V tržaških gospodarskih kro-
gih je zbudila živo pozornost na-
poved dunajskega tiska, da bo 60
članov «Avstrijskega znanstvene-
ga društva» za proučevanje pro-
meta ob koncu oktobra obiskalo
Benetke, da bi si ogledali prista-
niške naprave v beneški luči in
proučili možnosti za usmeritev
avstrijskega prometa skozi to pri-
stanišče. Dunajski strokovni list
«Verkehr» je celo dodal, da je
za avstrijski tranzit prikladnejša
beneška luka kakor ostale luke
na Jadrani (reci: Trst in Reka).

Po najnovejših vesteh je bil
ta obisk odpovedan, in sicer za

valutnih razlogov. Vemo, da v
zadnjem času večina evropskih
držav omejuje potovanja v imo-
ženstvo prav iz valutnih razlogov.
Vsako takšno potovanje je treba
plačati z nabavo tuje denarja;
toda bolj je verjetno, da je bil
ta obisk odpovedan tudi iz dru-
gih, tj. mednarodno-političnih
razlogov.

Pri vsem tem ostane odprto
vprašanje beneške konkurence
Trstu v Avstriji. Benečani, sto-
letni nasprotniki tržaške luke,
so posebno časa italijanske uprave
v Trstu izkoristili za utrjevanje
svojih postojank v Avstriji. Av-
strija je v glavnem ostala zvesta
Trstu, ker je vedno gojila tiho
nado, da si bo v Trstu priborila
neke posebne pravice, kakor svo-
bodno ceno ali celo lastno mor-
narico. Potrebnovala je tudi mi-
neralna olja iz tržaških čistilnic.
Benečani so obnovili akcijo za
poživitve tranzita iz Avstrije. Z
ameriškim kapitalom bi radi po-
večali svoje čistilnice, ki naj bi
se preskrbovale s surovinami iz
anglo-ameriških vrelcev na Bliž-
njem vzhodu, v Arabiji, Perziji
in Iraku. Iz beneških zalog pe-
troleja naj bi zalagali tudi Sred-
njo Evropo, predvsem Avstrijo.
Benečani se trudijo, da bi pri-
vlekli tudi struje tujskega pro-
meta Bližnji vzhod — Srednja
Evropa.

Avstrijski referent na IV.
znanstvenem tednu za medna-
rodni promet na Dunaju je pou-
daril potrebo, da si Avstrija za-
gotovi za svoj uvoz in izvoz vsa
«južna» pristanišča, predvsem
Trst, Benetke in Reko. Glavna
luka za Avstrijo na jugu naj bi
bil Trst, vendar Reka in Benet-
ke nudijo za promet določenih
vrst blaga prednosti, ki jih mora
Avstrija izkoristiti. Referent pou-
darja tudi potrebo po zvezi z
Benečani in to s poudarkom, ki
ni bil doslej v navadi pri Av-
strijcih. Učinki beneške propa-
gande, ki je zlasti oživila po ne-
davnem «pristaniščnem sestanku»
v Benetkah, so pač na dlan.

Ce so Benečani že v času, ko
je bil Trst pod italijansko upra-
vo, izkoristili vsako pričko, da
bi privabili v Benetke čim več
prometa iz Avstrije in Bavarske
in to po progi Trbiž-Benetke, je
jasno, da bodo nadaljevali s to
taktiko toliko bolj zdaj, ko je
Trst svobodnejši. Razlika med
relacijami Trbiž-Trst (168 km.)
in Trbiž-Benetke 222 km., Trbiž-
Mestre celo samo 210) ni tako
velika, da bi mogla ugodno vpli-
vati na razvoj v prid Trsta. Po-
leg tega je bil vozni red vlakov
že v času italijanske zasedbe
Trsta tako krojen, da so bile
potniške zveze med Trbižem in
Benetkami neprimerno boljše ka-
kor s Trstom.

Iz tega lahko izvajamo zaklju-
ček, da je sedanja prometna po-
litika STO-ja, ki je v bistvu osta-
la v italijanskih rokah in teži
za tem, da ves promet iz Sred-
nje Evrope spravi na pontebesko
progo, povsem škodljiva gospo-
darstvu Trsta, in sicer prav iz
razloga, ker je ta proga pod vpli-
vom Benetk, oziroma Italije.

vprašanje: Koliko je pa Italija
izvlekla iz Julijske krajine. Ta-
ko m. pr. na račun davkov, gle-
de katerih sami italijanski publi-
cisti (glej knjigo «Venezia Giulia»
určil Luzzatto-Fegiz, Trst
1946.) priznavajo, da so jih v
Julijski krajini italijanski izter-
jevalci pobirali mnogo strože
kot v Italiji. Koliko je pa mora-
la Julijska krajina plačati za
vzdrževanje ogromnega upravnega
aparata (italijanskih sol in
drugih fašističnih ustanov). Ko-
liko zemlje so pogoltnili samo ita-
lijska vojna letališča, za ka-
tera niso oškodovanci prejeli no-
bene odškodnine? Zanimivo bi
bilo vedeti za koliko je padla
proizvajalna sila Julijske kraji-
ne, ker es je moralo za časa ita-
lijske uprave iz nje izseliti o-
ko 100.000 Slovencev in Hrvat-
tov.

Zakaj je italijanska uprava
investirala toliko denarja v raški
rudnik? Naravno da bi iz njega
čim več izvlekla. 200 milijonov
lir za primorska pristanišča v te-
teku 25 let. Mar je to mnogo? Po-
ročilo, ki govori o graditvi cest
in vodovodov pozablja omeniti,
da vsa ta dela, kakor tudi razšir-
jenje mnogih železniških postaj
sodi v okvir Mussolinijevih pri-
prav za napad na Jugoslavijo.
Koliko milijonov n. pr. je bilo
zabiti za utrdbo na Nanosu in
v Trnovskem gozdu?

Glede «žrtve» za zamenjavo
avstrijskih kron pa je sam Vir-
ginio Gayda v svoji anketi o go-
spodarskem položaju v Trstu,
da je zamenjava na podlagi 60%
pomenila za gospodarstvo Ju-
lijske krajine izgubo 40% njenega
imetja.

ČESKOSLOVASKA SPORTNA LETALA V FRANCIJO IN IN FINSKO

Na osrednjem praškem leta-
lišču so prevzeli francoski piloti
pet letal tipa Praga Baby-E-114
za aeroklub v Mulhouse. Ta po-
siljka je prva v seriji letal, ka-
tera je Francija naročila na Če-
koslovaškem za svoje aeroklube.
Na praškem letališču so bili nav-
zoči tudi zastopniki finske vla-
de, ki se v Pragi pogajajo za no-
vo finko-českoslovaško trgovsko
pogodbo, v okviru katere se za-
nimajo tudi za večjo pošiljko
športnih in prometnih letal za
Finsko.

Nova Jugoslavija

vstaja iz vojnih razvalin

Prvi odsek moderne betonske
ceste Ljubljana-Trst je bil izro-
čen prometu 21. septembra. S tem
je dograjenih prvih 13 km te ce-
ste in sicer Podsmreka pri Ljub-
ljani-Vrhnika.

V železniški Slavonki Požegi
so začeli obratovati novi plavži.
Sestmesni plan je bil izpolnjen
s 122%.

V soboto 20. sept. je začela ob-
ratovati v Sloveniji prva tovarna
za montiranje radio-aparatur; iz-
delovala bo ne samo sestavne dele
radio-aparatur, marveč tudi razne
radio-tehnične pripomočke.

Pionirska proga v Košutniku
pri Beogradu je bila izročena pro-
metu v nedeljo 21. septembra.

Zemeljska dela na mladinski
progi so v glavnem končana. Po-
loženih je do sedaj že 140 km pro-
ge. Od Samca do Doboja vozijo
že redni vlaki.

V mesecu oktobru bo dograjen
Barčičev promol v reško-bušakem
pristanišču, pri čemer bodo pri-
dobili operativno obalo za dve
veliki prekoceanski ladji. Se to

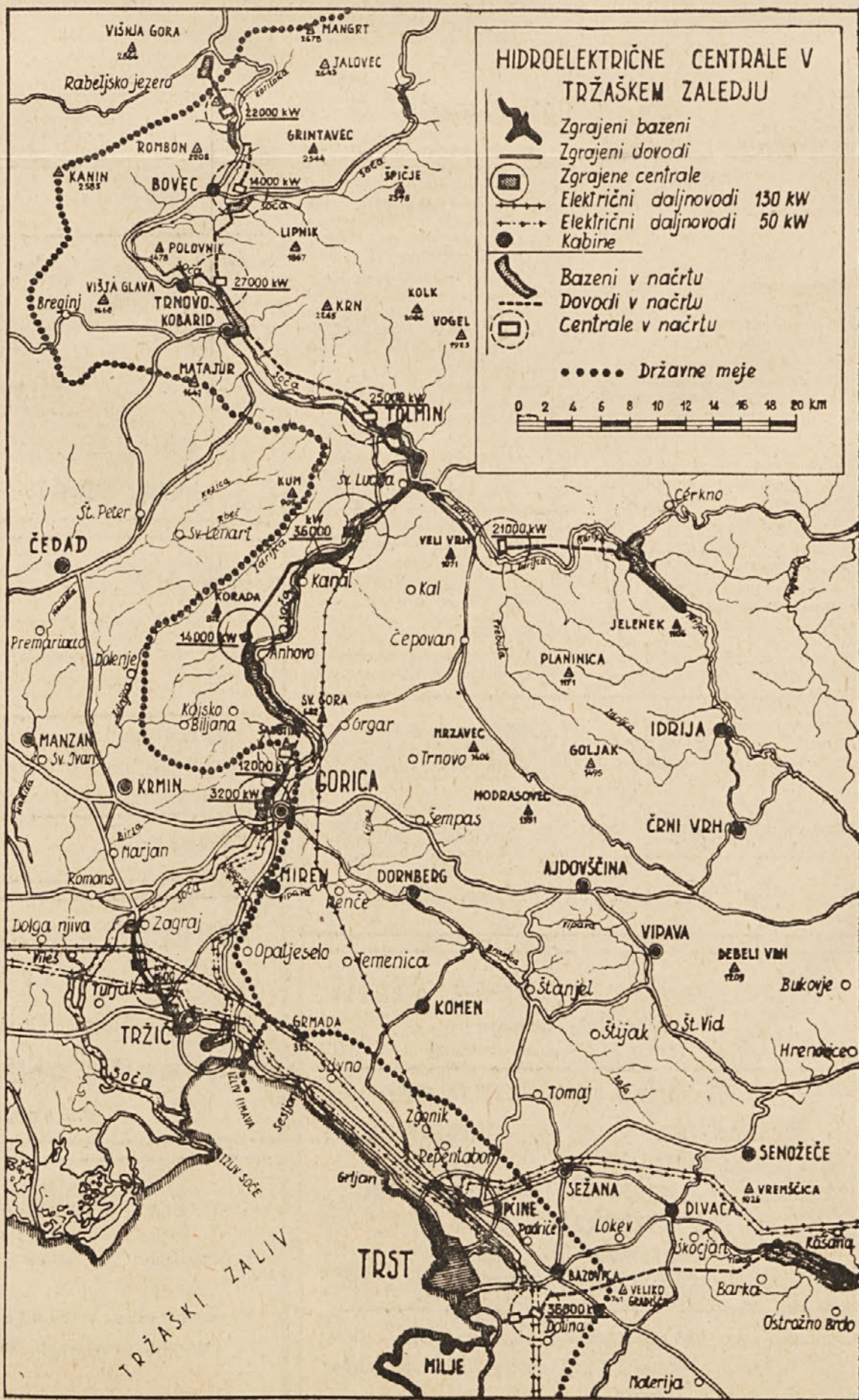
leto pa bodo nadaljevali z obnovo
obale za nadaljnjih 20 velikih in
4 manjše ladje.

V začetku septembra so pričeli
obnavljati tudi petrolejska prista-
nišča, ki so bila porušena do 90%.
V teku so zavarovalna dela pred
valovi. V načrtu pa je še poglobi-
teje pristanišča, da bodo lahko
pristajale ladje največje tonaže.

V bližini Prijedora gradijo že
nekaj mesecev novo tovarno celu-
lozo, ki bo ena izmed največjih
na Balkanu. Dela dobro napredu-
jejo in predvideva se, da bo to-
varna začela obratovati že spo-
mladi 1948.

V Dalmaciji so pričeli z obnovo
oljčnih nasadov, ki so bili v ne-
katerih predelih močno poškodova-
ni po okupatorju. V letošnji se-
zoni so nasadili en milijon oljk,
v petletki pa je predviden nasad
pet milijonov oljk.

3. oktobra so prvič zopet vzili
potniški vlaki direktno iz Gorice
preko Sv. Lucije do Jesenic. V
teku so že popravila na progi Go-
rica-Stanjež-Trst. Ta proga je
bila za časa anglo-ameriške oku-
pacije popolnoma zanemarjena.



VESTNIK

Slovenskega gospodarskega združenja

DRAGINSKE DOKLADE

v industrijski, gostilniški, pekovski in slaščičarski stroki za dvo-mesečje oktobar - november.

a) MOSKI:	na uro:	dnevno:	tedensko:	mesečno:
nad 20 let stari	67.90	543.15	3.258.90	14.121.90
od 18 - 20 let	64.50	516.—	3.096.—	13.416.—
od 16 - 18 let	50.90	407.35	2.444.10	10.591.10
od 16-18 let (za gost. stroko)	—	325.90	1.955.40	8.473.40
pod 16 let	33.95	271.55	1.629.30	7.060.30
b) ZENSKE:				
nad 20 let stare	59.05	472.55	2.835.30	12.286.30
od 18 - 20 let	47.50	380.20	2.281.20	9.885.20
od 16 - 18 let	42.75	342.20	2.053.20	8.897.20
od 16-18 let (za gost. stroko)	—	298.75	1.792.50	7.767.50
pod 16 let	33.95	271.55	1.629.30	7.060.30

Opombe: Postavke ena uro veljajo za nameščence slaščičarskih strokov; za nameščence slaščičarskih delavnic gornje postavke ne veljajo. V gostilniški stroki ter za bare in kavarne velja pri moških in ženskah: prva postavka za osebo, staro nad 26 let, druga postavka za osebo od 21. - 26. leta in tretja za osebo od 18. - 21. leta starosti.

Draginske doklade za obrtno stroko smo prinesli že v prejšnji številki »Gospodarstva«.

OSNOVNE PLACE

obrnitiških nameščencev od 1. oktobra dalje (Ne veljajo za pekovski in slaščičarsko stroko, za brivce, zidarje, zobotehniko, slikarje in dekoraterje.)

KROJACI:

specializirani delavci

moški: ženske:
na uro 45.55 36.40
kvalificirani delavci 40.30 30.62

SIVILJE (ženska dela):

a) Konfekcija ženskih oblik:
prikrojevalka na uro . . . 47.90
specializirani ali prva de-
lavka 38.15

kvalificirana ali druga de-
lavka 32.95

b) Perilo po meri:
prikrojevalka 47.90
specializirana ali prva de-
lavka 38.15

kvalificirana ali druga de-
lavka 31.65

c) Steznice:
prikrojevalka 57.45
specializirana ali prva de-
lavka 38.15

kvalificirana ali druga de-
lavka 32.95

MIZARJI:

Vodje oddelkov prejmejo povišek 10% na pripadajočo jim mezo.

specializirani delavci . . . 40.40
kvalificirani delavci . . . 35.45
nekvalificirani delavci . . . 32.95
dninar 29.65

KOVINSKA stroka (mehaniki,
kovači, kleparji itd.):
specializirani delavci . . . 40.30
kvalificirani delavci . . . 35.45
specializirani dninar . . . 32.95
kvalificirani dninar . . . 29.65

POVISKI:
kovečji 1.95
ključavničarji 2.45
kleparji 1.95
livarji 1.95
kromerji 1.95

IZ URADNEGA LISTA ZVU
št. 3 in 4 z dne 11. in 21.10.1947.

a) Uradna eskomptna mera je bila (kakor v Italiji) s 6. septembrom povišana od 4% na 5 pol odstotka.

b) Ukaz št. 38 z dne 17.10.1947 odreja:

V primerih, ko banke in zavodi, naštetih v kr. zak. odloku z dne 12.3.1936. št. 375 s kasnejšimi popravki, niso mogli ali ne morejo odpreti občinstvu svojih poslovalnic ali nekaterih izmed njih zaradi izrednih dogodkov, ki jih mora kot take priznati finančni oddelek ZVU s primerno odredbo, se podaljšajo zakonski in pogodbeni roki, ki potečejo v času take zapore, do drugega delavnika po zapetnem povzemu poslovanja, če opravila, ki bi morala biti izvršena v prej navedenih rokih, v posledici te zapore niso bila izvršena. Trajanje

IZ URADNEGA LISTA ZVU
št. 3 in 4 z dne 11. in 21.10.1947.

a) Uradna eskomptna mera je bila (kakor v Italiji) s 6. septembrom povišana od 4% na 5 pol odstotka.

b) Ukaz št. 38 z dne 17.10.1947 odreja:

V primerih, ko banke in zavodi, naštetih v kr. zak. odloku z dne 12.3.1936. št. 375 s kasnejšimi popravki, niso mogli ali ne morejo odpreti občinstvu svojih poslovalnic ali nekaterih izmed njih zaradi izrednih dogodkov, ki jih mora kot take priznati finančni oddelek ZVU s primerno odredbo, se podaljšajo zakonski in pogodbeni roki, ki potečejo v času take zapore, do drugega delavnika po zapetnem povzemu poslovanja, če opravila, ki bi morala biti izvršena v prej navedenih rokih, v posledici te zapore niso bila izvršena. Trajanje

IZ URADNEGA LISTA ZVU
št. 3 in 4 z dne 11. in 21.10.1947.

a) Uradna eskomptna mera je bila (kakor v Italiji) s 6. septembrom povišana od 4% na 5 pol odstotka.

b) Ukaz št. 38 z dne 17.10.1947 odreja:

V primerih, ko banke in zavodi, naštetih v kr. zak. odloku z dne 12.3.1936. št. 375 s kasnejšimi popravki, niso mogli ali ne morejo odpreti občinstvu svojih poslovalnic ali nekaterih izmed njih zaradi izrednih dogodkov, ki jih mora kot take priznati finančni oddelek ZVU s primerno odredbo, se podaljšajo zakonski in pogodbeni roki, ki potečejo v času take zapore, do drugega delavnika po zapetnem povzemu poslovanja, če opravila, ki bi morala biti izvršena v prej navedenih rokih, v posledici te zapore niso bila izvršena. Trajanje

IZ URADNEGA LISTA ZVU
št. 3 in 4 z dne 11. in 21.10.1947.

a) Uradna eskomptna mera je bila (kakor v Italiji) s 6. septembrom povišana od 4% na 5 pol odstotka.

b) Ukaz št. 38 z dne 17.10.1947 odreja:

V primerih, ko banke in zavodi, naštetih v kr. zak. odloku z dne 12.3.1936. št. 375 s kasnejšimi popravki, niso mogli ali ne morejo odpreti občinstvu svojih poslovalnic ali nekaterih izmed njih zaradi izrednih dogodkov, ki jih mora kot take priznati finančni oddelek ZVU s primerno odredbo, se podaljšajo zakonski in pogodbeni roki, ki potečejo v času take zapore, do drugega delavnika po zapetnem povzemu poslovanja, če opravila, ki bi morala biti izvršena v prej navedenih rokih, v posledici te zapore niso bila izvršena. Trajanje

IZ URADNEGA LISTA ZVU
št. 3 in 4 z dne 11. in 21.10.1947.

a) Uradna eskomptna mera je bila (kakor v Italiji) s 6. septembrom povišana od 4% na 5 pol odstotka.

b) Ukaz št. 38 z dne 17.10.1947 odreja:

V primerih, ko banke in zavodi, naštetih v kr. zak. odloku z dne 12.3.1936. št. 375 s kasnejšimi popravki, niso mogli ali ne morejo odpreti občinstvu svojih poslovalnic ali nekaterih izmed njih zaradi izrednih dogodkov, ki jih mora kot take priznati finančni oddelek ZVU s primerno odredbo, se podaljšajo zakonski in pogodbeni roki, ki potečejo v času take zapore, do drugega delavnika po zapetnem povzemu poslovanja, če opravila, ki bi morala biti izvršena v prej navedenih rokih, v posledici te zapore niso bila izvršena. Trajanje

IZ URADNEGA LISTA ZVU
št. 3 in 4 z dne 11. in 21.10.1947.

a) Uradna eskomptna mera je bila (kakor v Italiji) s 6. septembrom povišana od 4% na 5 pol odstotka.

b) Ukaz št. 38 z dne 17.10.1947 odreja:

V primerih, ko banke in zavodi, naštetih v kr. zak. odloku z dne 12.3.1936. št. 375 s kasnejšimi popravki, niso mogli ali ne morejo odpreti občinstvu svojih poslovalnic ali nekaterih izmed njih zaradi izrednih dogodkov, ki jih mora kot take priznati finančni oddelek ZVU s primerno odredbo, se podaljšajo zakonski in pogodbeni roki, ki potečejo v času take zapore, do drugega delavnika po zapetnem povzemu poslovanja, če opravila, ki bi morala biti izvršena v prej navedenih rokih, v posledici te zapore niso bila izvršena. Trajanje

IZ URADNEGA LISTA ZVU
št. 3 in 4 z dne 11. in 21.10.1947.

a) Uradna eskomptna mera je bila (kakor v Italiji) s 6. septembrom povišana od 4% na 5 pol odstotka.

b) Ukaz št. 38 z dne 17.10.1947 odreja:

Tržaški trg
in padec cen v Italiji

Ker je Trst še vedno vključen v sistem italijanskega gospodarstva, je vpliv italijanskih tržišč odločilen za tržaško trgovino na debelo in na drobno. Tržaški trg je zvesto sledil indeksu italijanskih cen, ki se je, kot znano, povišal samo letu 1947 od 100 na 185. Tržaški trg je bil v nekaterih primerih tako občutljiv, da je prišel na prvo mesto v procesu naraščanja cen in da ni trenutna stanovitnost nekaterih artiklov na italijanskem tržišču utegnila ustaviti težnje k povišanju.

S tega vidika bo sedaj zanimivo slediti, kako bo tržaški trg v sedanjem razdobju reagiral na nižje kvotacije nekaterih poljedelskih proizvodov na italijanskih tržiščih. Iz prvih znakov padanja cen na drobno je razvidno, da tržaški trg sledi s počasnim tempom gibanju cen na debelo na i-

TRŽNI PREGLED

deče cene za kg feo tovarna: lito železo Lir 520.—; železo, običajne oblike Lir 140.—; aluminij Lir 300.—; svinec Lir 260-300.—; baker Lir 400-420.—.

ZEMLJIŠČA

Po vesteh, ki prihajajo iz raznih predelov Padske doline, je razvidno, da je ponudba zemljišč vedno večja, povpraševanje pa se stalno zmanjšuje. Vse kaže, da so cene zemljišč dosegle vrhunec. Mnogi zasebniki, ki so vložili med vojno in po vojni svoj kapital v nakup agrarnih zemljišč, skušajo sedaj nepremičnine pravočasno likvidirati. Naraščajoča bremena zmanjšujejo donos zemljiških lastnikov, ki je za neobdelovalce normalno nizek, zna pa

vilo točk in sicer povprečno slanina Lir 50.—, 60.—; gnat Lir 50-60.—; mortadela Lir 30-40.—; salama Lir 25-30.— za kg feo skladišče veletrgovca (grosista).

V Reggio Emilia so bile registrirane med 23. in 24. oktobrom sledeče cene za kg na debelo: gnat 1940 Lir 1350-1400.—; salama 875-925.—; svinjska mortadela 850-930.—; isto mešana 500-600.—; klobase 930-980.—; slanina 900-950.—; mast 850-900.—.

MLECNI IZDELKI

Cene mlečnih izdelkov so dosegle v sredini oktobra točke, ki niso bile v nikakem sorazmerju s cenami drugih artiklov. Sedanja tendenca padanja je že s samega tega vidika razumljiva in

ZITARICE

Cene žitaric v prosti prodaji se še vedno nagibajo k porastu. Razpoložljive količine ne zado- stujejo povpraševanju, posebno kar se tiče pšenice. Popustilo pa je tržišče koruze in ostalih žitaric. Cena ovsu in otrobov se je že prve dni oktobra nekaj znižala.

Dne 25. oktobra so v spodaj navedenih središčih veljale za žitarice naslednje cene: Brescia: pšenica za q. feo proizvajalec Lir 17-18.000.—; koruza Lir 7-8.000.—; Ferrara: pšenica Lir 16.000.—16.500.—; koruza Lir 5.100-5.200; oves Lir 7.200 - 7.500.—.

OLJE

Oljčno olje je prvi med kmetijskimi proizvodi zaznamovalo še pred mesec dni upadajoče kvotacije. Cene se še vedno počasi upogibajo, ker kupovalci pričakujejo še ugodnejše pogoje za kupčije. Oljčno olje za kg feo proizvajalec je kvotiralo po 22. oktobru: Foggia Lir 600.— za kg; Lecce Lir 650-660.—; Taranto Lir 630-660.—; Messina Lir 430-460.—; Agrigento Lir 400-450.—.

TKANINE

Vesti o znižanju cen volnenih tkanin za katere je povpraševanje v sedanjih sezonah zelo živahno, niso bile dosedaj potrjene. Nasprotno javljajo, da trg poteka s tendenco naraščanja. Stalnost pri svilenih in bombažnih tkaninah.

Sedanje cene v največjih proizvajalnih središčih Biella in Gallarate so sledeče za meter feo tovarna: moško blago tipa »pettinato« čista volna Lir 2600-4300.—; mešana 50% Lir 2400-2800.—; Za plašče čista volna Lir 4500-6500; čista volna »pettinato« Lir 6500-8300.—.

Zensko blago: 70 cm: volna Lir 330-450.—; 140 cm: volna »pettinato« Lir 950-2500.—. Za površnike: maslo: Brescia Lir 1130.— za kg na debelo, Reggio Emilia Lir 1140.—, Milan Lir 1280.—, Sir parmezan: Reggio Emilia Lir 1100.—, Parma Lir 1300.—.

Odgovorni urednik dr. Mirko Koršič
GOSPODARSTVO izhaja dvakrat mesečno. Uredništvo in uprava: TRST, ul. Ruggero Manna št. 29. Telefon 27847 (uredništvo), 27947 (uprava). — Cena: Posamezna številka Lir 15.—. Naročnina: polletna L. 180.—, letna L. 350.—. — Čekovni račun »Ljudska založba«, TRST, št. 11516. — Cene oglasov: za vsak mm višine v širini stolpca. Lir 40.—.

UIVOD D.D.

UVOZNI

IZVOZNI

zavod

TRST - ULICA CICERONE 8

Tel. 80-00 56-38 29-306

FRANJO RUPENA & Ci

d. z. o. z.

UVOZ - IZVOZ

TRST - VIA UDINE 15 - TEL. 86-48

Trgovina na debelo z vsakovrstnim lesom, drvni, ogljem, premogom, gradbenim materialom, stroji, avtomobili

Zaloga vina

Avtoprevoznitvo

ZADROGA PRODAJALCEV KURIVA
TRST

Uradi: Via Mazzini št. 6

dobavlja oglje, drva, premog

po svojih članh

UVOZ »TEHNA« IZVOZ
TRST

Via Fabio Filzi, 17 - telefon 5907 - telegrami: Technalut

Dobavlja za Jugoslavijo vse vrste strojev, orodje in drugi tehnični material.

BORZA

VALUTE V MILANU

	17.10	28.10	Min.	Maks.
Funt šterling	9.200	8.600	8.600	9.250
Napoleon	6.600	6.100	5.900	6.600
Dolar	645	610	590	645
Francoski frank	190	205	180	205
Švicarski frank	165	154	150	165
Funt šterling papir	1.650	1.620	1.575	1.650
Zlato	980	900	900	980

BANKOVCI V BAZLU

DNE 25. OKTOBRA

	0.66	0.72	Argentina	80.—	83.—
Italija	10.20	10.40	Portugalska	15.70	16.10
Anglija	3.92	3.96	Spanija	10.50	11.—
ZDA	1.30	1.35	Avstrija	3.30	3.70
Francija	7.80	7.95	Kan. dolar	3.50	3.65
Belgija	79.—	84.—	CSR	2.—	2.50
Svedska					

EFEKTI V TRSTU

	17.10	28.10	Min.	Maks.
Ferrovie Meridionali	3.550	4.250	3.200	4.250
Assicurazioni Generali	13.600	13.300	12.200	13.600
Assicuratrice	7.225	6.100	6.100	7.225
Infotuni	14.100	13.300	12.500	14.100
Riun. Adr. Sic.	4.850	4.800	4.100	4.850
Gerolmich	1.700	1.700	1.700	1.700
«Istria-Trieste»	3.900	3.700	3.700	3.900
«Lussino»	2.500	2.500	2.500	2.500
Martinioli	975	975	975	975
Premuda	6.400	6.400	6.400	6.400
Tripovich	7.000	6.500	7.000	6.500
Piccole Ferrovie	1.020	1.020	1.020	1.020
Trieste Tramvai	640	640	640	640
Terni	422	420	390	422
ILVA	296	282	280	300
Cant. Riun. Adr.	640	600	600	640
Ampelea	650	650	650	650
Arrigoni	320	320	320	320
Cementi Isonzo	135	135	135	135

talijanskih tržiščih. Kot primer naj omenimo, da so bile potrjene vesti o znižanju oljčnega olja v Južni Italiji že pred dvema mesecema, a v Trstu se šele sedaj opaža padanje cen tega proizvoda.

Nasprotno, pa se cene na debelo lokalnih kmetijskih proizvodov takoj prilagodijo italijanskim razmeram in kvotirajo celo nižje točke, kot je to v Italiji. Tako so n. pr. cene goveje živine, feo proizvajalec, že pred 10 dnevi znatno padle: za l. vrsto rejeno živino ponujajo sedaj kupovalci Lir 600-620.— za kg. mrtve teže, t. j. od 30 do 40.— Lir za kg manj kot v večjih italijanskih središčih, če upoštevamo razmeroma nižje stroške za prevoz blaga na mesto konzuma.

Zaželeno bi bilo, da bi bil tržaški trg deležen ne samo negativne strani, temveč tudi pozitivnih, okoliščin italijanskega tržišča.

Vsekakor pa ni težko že sedaj napovedati, da bo tržaški trg dobil solidno podlago šele, ko bo tržaško gospodarstvo imelo priložnost v pogojih za vstop na tržišča zalednih držav. Do takrat ne moremo računati na uravnovešanje tržnih cen, ki je prvi pogoj za vsako zdravo trgovsko delavnost.

KOVINE

Cene kovin, razen aluminija, so v oktobru zopet porasle in sicer lito železo za Lir 10.— za kg; žica Lir 200.—; svinec Lir 20.—; baker Lir 30.—.

V Milanu so bile med drugim dne 24. oktobra registrirane sle-

postati v določenih okoliščinah tudi negativne.

Tako se je n. pr. v Lombardiji cena boljših agrarnih zemljišč sukala do danes okoli Lir 900.— za m2 najnovjše ponudbe pa ne presega 850.— Lir za m2 in so v posameznih primerih padle pod 800.— Lir.

Z I V I N A

Cene na italijanskih živinskih trgih so pričele, kot že dolgo predvideno, padati sredi oktobra, po uravnovešenju, ki je trajalo, v nasprotju s cenami drugih poljedelskih pridelkov, ki so do tedaj na splošno naraščale. Vsekakor ni slika tržišča še popolnoma jasna, ker obstojajo med raznimi tržišči še precejšnje razlike.

Povprečno znižanje med 15. in 25. oktobrom za kg žive teže feo proizvajalec je sledeče: pitani prašiči Lir 120.—, prašički Lir 200.—, voli Lir 70.—, krave in teleta Lir 50.—.

Dne 25. oktobra so veljale kot primer naslednje cene za kg žive teže: Milan: voli I 420.—, 490.—; II 350.—, 400.—; III 260.—, 330.—. Rovato: voli I 380.—, 400.—; II 250.—, 350.—; krave I 300.—, 350.—; II 240.—, 300.—; pitani prašiči 600.—, 620.—; prašički 700.—. Reggio Emilia: voli I 350.—, 380.—; II 270.—, 330.—; krave I 300.—, 320.—; II 240.—, 270.—; pitani prašiči 560.—, 590.—.

MESNI IZDELKI

V drugi polovici oktobra so mesni izdelki izgubili znatno šte-

„Trans - Trst“

D. Z. O. Z.

Gradnje, veletrgovina z lesom in stavbenim materialom

Trst - Via Valdirivo 31 - Tel. 8827

Zadruga trgovcev z živili
na Tržaškem ozemlju

ul.