

Poština plačana
v gotovini.

Maše moryé

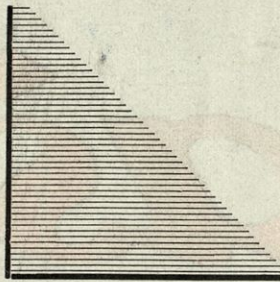


Letnik I.

2. števí.

NAŠE MORJE

Letnik I / Štev. 2 / April 1936



VSEBINA

Ilija Lojze: K morju!

Ž. V.: Trst — problem velike luke

*Dr. Branko Vrčon: Pomorska sila Velike Britanije
(Nadaljevanje)*

Nikola Gerechtshammer: »Vila Velebita«.

*Dr. Josip Božič: Kakšne vidimo valove in kakšni so
v resnici*

Dr. Miro Sovdat: Socialna zaščita pomorščakov

R.: Nekaj o podmornicah



RAZGLED

Kaj je z visoko pomorsko šolo?

Splošna pomorsko-gospodarska vprašanja

Vojna mornarica

Iz uredništva in uprave

»NAŠE MORJE« izhaja vsakega 1. v mesecu in stane v tuzemstvu za vse leto 48 Din, polletno 24 Din, četrletno 12 Din, za inozemstvo 68 Din. Posamezna številka velja 5 Din ● Uredništvo in uprava: Ljubljana, Gajeva ulica 9/III. ● Rokopisi se ne vračajo. ● Predstavniki Josip Pogačnik, urednik dr. Miro Sovdat, oba v Ljubljani. ● Izdajajo bivši mornarji. ● Tiska Tiskarna Slatnar, d. z o. z. v Kamniku (Vodnik in Knez).

APRIL
1936

AŠE MORJE

Revija za propagando morja in pomorstva

K MORJU!

Ilija Lojze

Nam, celinskim ljudem, je morje najbolj zaželjena izletniška točka, mornarjem je polje, kjer si služijo svoj kruh, trgovcem je najcenejša prevozna pot, paroplovnim družbam je torišče konkurence, narodom pa — pljuča. Narod brez morja ima zaprto sapo.

Mi poznamo morje samo iz pesmi. Kako je lepo in mehko v miru, kako je veličastno v viharjih, valovi pljuškajo in ližejo skale po obali, solnce vzhaja iz vode in tone v vodi, še bela jadra — tako nekako si predstavljamorje, ker smo celinski ljudje, ki vidijo življenje samo na suhem in jim je morje le bolj zanimivost in okras zemeljske oble. Tisočem in tisočem pa je morje vsakdanji kruh. Ribiči, delavci po pristaniščih, v ladjedelnih, najrazličnejši poklici na ladjah — večji del človeštva živi na morju in od morja.

V življenju narodov pa je morje začetek njihove rasti. Dokler se narod ne spusti na morje, v mednarodnih očeh ni velik, je samo neogljenno dete, ki ga drugi ne-gujejo, dokler jim to »nese«; kakor je otrok, dokler sam ne stoji in ne hodi, ves navezan na pomoč odraslih, tako je narod, ki sam ne izrablja prednosti morja, na milost in nemilost prepuščen brez ozira na svoje število, velikim narodom, ki so veliki po velikem morju, ne število. Vzemi zemljevid v roke in pojdi od kateregakoli obrežja: morje ti odpre pot po celem svetu. Začni s Trstom in preštej vse pokrajine, kamor te morje pripelje brez klancev, brez predorov, brez zamudnih državnih in carinskih meja, vse po eni sami, široki cesti, ki se že tisočletja sama vzdržuje. Narod, čigar zastava večkrat plapolala na tej nikdar blatni in prašni cesti in pripluje zdaj v to, zdaj v ono daljno pristanišče, uživa vse drugačen ugled in sloves kakor pa narod, ki ga ni nikdar na izpregled. Ta je skoro pozabljen, le kadar mu velik potres do tal poruši kakšno mesto ali se spoprime dva stražnika na državni meji, takrat svet nekoliko izpregovori o njem, ako je reklamo plačal vnaprej, pa kmalu zopet utihne, ker kdor zemljo meri na milje, se za nekaj korakov ne razburja. Zato tudi narodi, ki plovejo po morjih in razvažajo blago in ljudi od enega dela sveta do drugega, tako hitro prerastejo po gospodarski in kulturni premoči narode, ki so zaprti nekje v celini. Seveda pa je tudi na morju že nastala gneča, včasih precej trda, ki se je že večkrat v zgodovini razvila v pravi spopad — pred našimi očmi v svetovni vojni —, ker večkrat gre tu za biti ali nebiti. Tako je danes tudi morje že vse razmejčeno v »mare liberum«, kjer je vsakomur dovoljena plovba, kdor to premore, in »mare clausum«, kjer vsa obrežja obvlada gospodar, ki izbira, koga bo pustil v

svojo bližino, ob vseh obrežjih pa se vleče »mare littorale«, pas morja, ki popolnoma pripada gospodarju obale, kdor zaide vanj, je prekoračil državno mejo. Fridrik List, duhovni oče nemške gospodarske ekspanzije in imperijalizma, je že l. 1843. dejal o morju:¹⁾ »Morje je velika cesta zemeljske krogle. Morje je paradni trg narodov. Morje je razborito poprišče moči in podjetnosti vseh ljudstev zemlje in zibelka njihove svobode. Morje je tolsta soveskina poljana, kamor vsi gospodarski narodi vodijo svoje črede k pitanju. Kdor na morju nima deleža, ta je izobčen od dobrot in slave sveta — ta je našega ljubega gospoda Boga pastorek. Narod brez plovbe je ptič brez kril, riba brez plavuti, lev brez zob, jelen na hodalkah, vitez z lesenim mečem, helot in hlapec človeštva.«

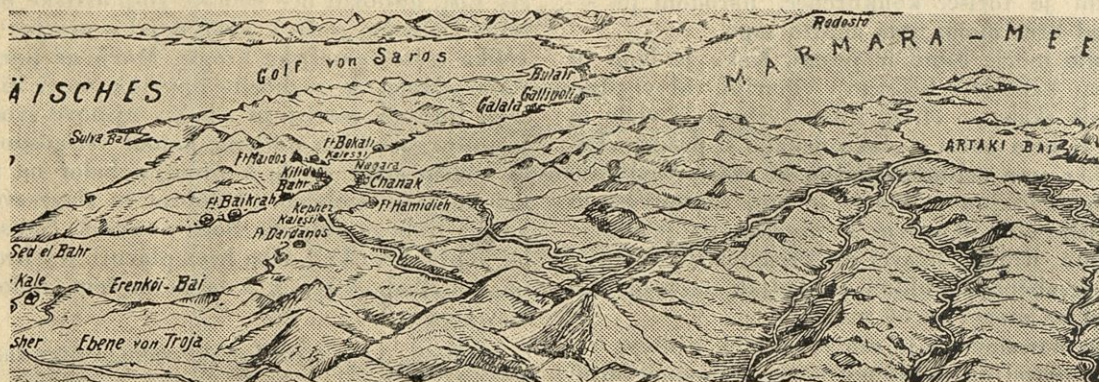
Ni čuda, da je prvi korak vsakega naroda, takoj ko si v mednarodnem svetu opomore, namenjen k morju in da je borba za oblast na morju in za ohranitev te oblasti — skoro vsa zgodovina od najstarejših dob do naših dni. Kakor hitro narod spozna gospodarske in politične prednosti gospodstva na morju in jih začuti na lastni koži, se zlepa ne bo dal več odgnati od morja, le »ignoti nulla cupido«, kdor teh dobrot še ni okusil, si jih ne zna tako trmasto in vztrajno želeči, da bi v mednarodnem svetu prodrli. Vsa moč angleškega imperija je na »veliki luži« in tega se Angleži že nekaj stoletij dobro zavedajo. Veliki državnik Cromwell je kakor verski gorečnik pletel niti za angleški »dominium maris« (gospodarstvo na morju) in zgodilo se je, da je bilo v njegovi dobi enkrat $\frac{4}{5}$ vseh dohodkov državnega proračuna namenjenih za vojno in trgovsko mornarico in l. 1655. je iz lastnega žepa dal v ta namen 10.000 funtov sterlingov. Gospodarstvenik Adam Smith je Angleže postavil pred alternativo: ali oblast na vseh morjih in po vseh daljnih deželah, ali pa bodo pahnjeni nazaj v stare, ozke razmere osamljenega otoka. In Pitt mlajši je z železno doslednostjo na morju in v prekomorskih deželah izvajal načela, ki jih je Smith zapisal v knjigah. — Takih mož imajo Angleži nepretrgano vrsto skozi vsa stoletja, vedno so imeli pred očmi cel svet, kakor se je Evropejcem postopoma odkrival in danes je angleščina mednarodni jezik mornarjev in svetovnih potnikov, njihov funt pa mednarodni denar. Po vseh morjih plapolala angleška zastava in v vseh pristaniščih so vsidrane angleške ladje,

¹⁾ »Die deutsche Flagge«, navaja dr. W. Sobieski, Der Kampf um die Ostsee, str. 3.

ki tvorijo surovine za Anglijo ali pa razkladajo blago iz Anglije. Vse dohode k velikim morjem varujejo Angleži, svojemu imperiju v korist, seveda. Gibraltar — Suez — Aden — ožina med Ceylonom in Prednjo Indijo — med malajskim polotokom in Sumatro — to je žila, po kateri se pretaka oživljajoča kri angleškega imperija in dokler kdo na to žilo ne položi roke, ga angleška diplomacija samo za politični sport opazuje, kakor hitro pa bi pokazal, da bi se sčasoma utegnil tudi te žile dotakniti, se angleški lord prebudi. Tudi vojna med Italijo in Abesinijo je že pokazala, da je samo dim in odmev mnogo hujše vojne med Italijo in Anglijo za oblast v Sredozemskem morju, ki bo najbrž tudi mnogo daljša, ker za tri, Anglijo, Francijo, Italijo, v Sredozemskem morju ni prostora, eden se bo moral umakniti. Posameznik iz te trojice ne užuga nobenega, po dva pa vsakega. Anglija se pripravlja, da brani »svojo« srčno žilo.

vostoku odpira neskončno obzorje po Tihem oceanu, toda vmes drže Japonci svojo jekleno verigo, ki si je še nihče ni upal resno prodreti. V perzijskem zalivu straži Anglež, na severu pa sam led, po katerem se prevračajo ledolomilci. Tako ladje velikega ruskega naroda svobodno križarijo samo po Kaspiškem morju in Bajkalskem jezeru, povsod drugod pa — s tujim dovoljenjem.

Najboljši zgled, kako se narodi skušajo dokopati do morja, so Poljaki. Ko je bilo poljsko kraljestvo na višku, so okusili in spoznali, da bodo vedno hlapci, ako ne obdrže morja in ko so podlegli — radi malenkostnih, značilno slovanskih notranjih razprtij — ruski in nemški konkurenci, jim je stoletja lebdel pred očmi narodno in gospodarsko obrambni ideal: morje, morje. Izprevideli so, da je do vhoda v Jadransko morje daleč, zelo daleč in politično zelo težko prehodno ozemlje, zato so se vrgli na Vzhodno morje, na Baltik, kamor jih pelje



Dardanele — precep med Črnim in Sredozemskim morjem

Vsa osvajalna in kontinentalna politika Napoleona I. ni Francije toliko povzdignila do svetovne velesile kakor »geografska društva«, ki so se otrsela politične tradicije Napoleonove dobe in opozorila Francoze, čeprav nekoliko kasno (l. 1876) na široki svet preko morij, ki je bil pa že precej razdeljen med druge. »Kocka je padla«, je dejal ob tem spoznanju dalekovidni Prévost-Paradol v svojem delu »La France nouvelle«, »dva dela sveta, če ne več, Amerika in Oceanija, sta danes v rokah anglosaške rase in se nikdar več ne povrneta.« Kljub tej zamudi so »geografska društva« skušala znova vzbuditi pri Francozih hrepenenje po oblasti na morju, ki je tekmeccem, Angliji in Združenim državam, prinašala tako velike koristi. In ko je v parlamentu, v vladi, v vsej francoski javnosti, zmagalo mnenje bivšega »fantasta« Prévost-Paradola, takrat se je šele začela sedanja Francija, pomorska sila, ki je bila vredna po svetovni vojni podedovati nemške kolonije.

Zunanje politična zgodovina Rusije je zgodovina orjaka, ki se steguje za morjem. Toda kamorkoli se obrne, povsod je ta »velika cesta narodov« že zasedena. Baltičsko morje je bilo vedno polno tekmovalcev, nobenega daljšega odmora ni bilo, da bi mogel Rus, najmočnejši, poseči vmes in si utreti pot v svet; Črno morje je bilo vedno svobodno in darežljivo na razpolago ruskim jadrom in veslom, ker so spodaj — Dardanele, precep, ki na povelje stisne vsakega, ki ni dobrodošel v Sredozemskem morju ali pred vrati Sueza. Na vzhodu se ob Vladi-

Visla. Samostojna Poljska brez morja bi bila — absurdnost, je dejal Frid. Ratzel: »Ako bi hoteli danes sestaviti poljsko kraljestvo in bi bila ta dežela odrezana od morja, bi ne bila samostojna in ne bi dosegla političnega ravnotežja. Ta položaj bi bil že vnaprej kljub precejšnjemu prostoru eden izmed najbolj neugodnih, kar si jih je mogoče misliti v Evropi, radi odrezanosti od morja na eni strani in radi oddaljenosti od boljšega jadranskega robu Evrope na drugi strani« (Politische Geographie, 1903). Za majhen kos zemlje v ustju Visle so se Poljaki bili stoletja, zato so z obema rokama pograbili priliko l. 1918. in napeli vse sile, da so si priborili dohod do morja. In zvestobi Kašubov, obmorskemu narodu poljske krvi, in njihovi trdoživi narodni odpornosti se imajo zahvaliti, da so si mogli v mirovnih pogodbah brez plebiscita izvojevati ozek pas, koridor, kot ozemlje, ki po narodnosti spada v strnjeno poljsko ozemlje. Kašubi so vztrajali, zavračali vse nemške poizkuse, da bi pozabili na svojo prvotno domovino, zavračali so nemške abecednike in proglase upravnih oblasti, vse je bilo kakor bob ob steno, ostali so Poljaki in po tolikih težkih preizkušnjah so svoji materini zemlji odprli pot v svet, po ozkem hodniku, ki je ob morju širok le 140 km, t. j. 2.5% skupne poljske državne meje (5.534 km) in vendar je ta majhen svet, ki ga Shakespeare imenuje »záplata«, »življenjski talisman poljskega naroda« (dr. W. Sobieski, Der Kampf und die Ostsee, Leipzig 1933).

In mi, celinski ljudje? Zares smo »kontinentalci«! Vsa naša miselnost je obrnjena na to ubogo ped suhe zemlje, tu se prepiramo o eni in treh narodnostih, o cirilici in latinici, o strankah in bivših strankah, o centralizmu, unitarizmu in samoupravah, zunaj, na našem dvorišču skoro, pa si narodi zemljo delé! Vse naše obzorje se konča z mejniki na državni meji, v Evropo, v Podonavje še pogledamo od časa do časa, na morje, kjer je naša bodočnost, se skoro ne spomnimo. In vendar naše strnjeno narodno ozemlje sega prav do morja, bogve koliko naših ljudi je v borbi za košček kruha že prevozilo svetovna morja — vse tujemu žepu v korist! Vzroki za to našo usodno kontinentalno usmerjenost leže globoko v naši zgodovini: nikdar nismo na morju nič pomenili, nikdar nismo bili v boju za oblast na morju premagani, nikdar nismo zmagali, ker se nikdar nismo borili — vse to je z našimi močmi opravil tujec, za sebe, seveda, ne za nas! Zato smo se vživeli v žalostno dejstvo, da so za nas važne samo gredice in spori za ped suhe zemlje, z morjem naj se pa ukvarjajo drugi. Tako morje, naše

morje, ne prodere niti v naše slikarstvo, niti v pesništvo in pisateljstvo, kaj šele v narodno gospodarski načrt. Le fotografski aparati izletnikov se mu še čudijo in ga hvalijo.

Ko so bili Poljaki najbolj odrezani od morja, je bil njihov ideal: Od morja (Baltiškega) do morja (Črnega). Čehi vztrajno pogledujejo zdaj na sever proti Hamburgu in Königsbergu, zdaj na jug proti Trstu, mi pa, ki na nobeno stran nimamo do morja bogve kakšnih dalj, smo bili obrnjeni čisto drugam, zato smo šele 18 let po razpadu avstroogrške mornarice dobili prvo slovensko revido o morju!

»Pomorska velesila pač ne moremo postati«, bo kdo oporekal. Velesila res ne, tako sentimentalni res ne moremo biti. Toda ali ne bi mogli na morju veliko več pomeniti kakor pa pomenimo? Ako bi za pomorstvo žrtvovali toliko moči in denarnih sredstev, kakor smo jih za druge drobnarije? Da, ako bi imeli narodno-obrambni in narodno gospodarski načrt! Ali nam je res »vihar vse razdjal«? Kakor baltiškimi Slovanom?

Trst — problem velike luke

ž. V.

V zgodovini evropske civilizacije in civilizacije sploh tvori Sredozemsko morje najdaljše poglavje, ki je trajalo 30 — 40 stoletij. Od 2000 pred Kr. do 15. stoletja po Kr. po našem štetju, se je ves razvoj gibal okoli Sredozemskega morja in vsa zgodovina je bila osredotočena okoli njega! Že, ko so se ljudje toliko drznili, da so se podali na morje s svojimi lupinicami in skrbno ob obali pluli ter iskali novih zemelj, zlasti tržišč, se prične zgodovina Sredozemskega morja in s tem tudi nova doba civilizacije. Saj je Sredozemsko morje najbolj zaprto in za primitivno plovo najbolj ugodno. Zemlja se tu vidi od povsod.

Vezi se pa v teku zgodovine povečajo, ko pride do vedno večjih izpopolnitev in izumov, ko človeški duh prodira v tajne narave in jih skuša sebi v prid izkoristiti. Pot od lesenega čolna, preko z vkovanimi sužnji gnane barke, pa do najmodernejših preoceanjskih parnikov, je pot človeškega duha v osvajanju narave.

★

Jadransko morje je del Sredozemnega, ki se globoko zajeda v trup Evrope in nudi s tem priliko, da se na njem razvije, posebno za centralno Evropo velika žila mednarodnega prometa. Nujno je zato, da so se ob obali morala razviti na ugodnih točkah mesta, ki posredujejo izmenjavo dobrin med kopnim in morjem, oziroma kjer se prekladajo dobrine iz enega prometnega sredstva na drugo. Po zakonu, da išče trgovina pot najmanjših stroškov in z ozirom na to, da je vodna pot najcenejša, je jasno, da pride za razvoj večjih prometnih točk v poštev le skrajni severni del Jadrana. S tem se namreč cenena vodna pot izkoristi do skrajnosti. Najugodnejšo naravno lego v severnem Jadranu ima brez dvoma Trst. Nekoliko za njim zaostajajo Benetke in Reka. Toda Trst svojih prednosti dolgo ni mogel izkoristiti in preteklo je več kot tisočletje, da je izrinil svojega edinega tekmo-

valca, ki mu je onemogočal vsak gospodarski razvoj. Namen teh vrst je ravno pokazati, kako se je razvijal Trst, da je prišel v vrsto največjih svetovnih pristanišč pred svetovno vojno in kakšen je njegov položaj danes, ko se bliža s hitrimi koraki k propadu. Obenem bomo pokazali na vzroke tega propadanja.

Postanek Trsta in njegovi prvi početki

se točno ne dajo ugotoviti. Prvikrat se Trst omenja v začetku drugega tisočletja pr. Kr. Feničani in nato Grki, kot najvažnejša pomorsko-trgovska naroda starega veka sta to luko že poznala. Zanesljivejša in točnejša so poročila o Trstu iz rimske dobe. Trst je padel v rimske roke leta 178 pr. Kr. potem, ko je bil predhodno v rokah raznih ilirskih plemen. Imel je pomen edino kot vojaška naselbina. V trgovini se ni mogel mnogo uveljaviti, ker so vse ceste takrat vodile v Oglej in je Oglej takrat obvladal sam vso trgovino severnega Jadrana. Po razpadu rimskega cesarstva, ko je bil Oglej od Hunov razrušen, so se begunci Ogleja naselili po lagunah in s tem postavili temelje in začetek Benetk. Benetke ustanove na ta način v trgovini naslednik Ogleja. V to dobo 6. in 7. stoletja pade tudi veliko gibanje Slovanov in Slovinci se tu utrdijo in stalno naselijo.

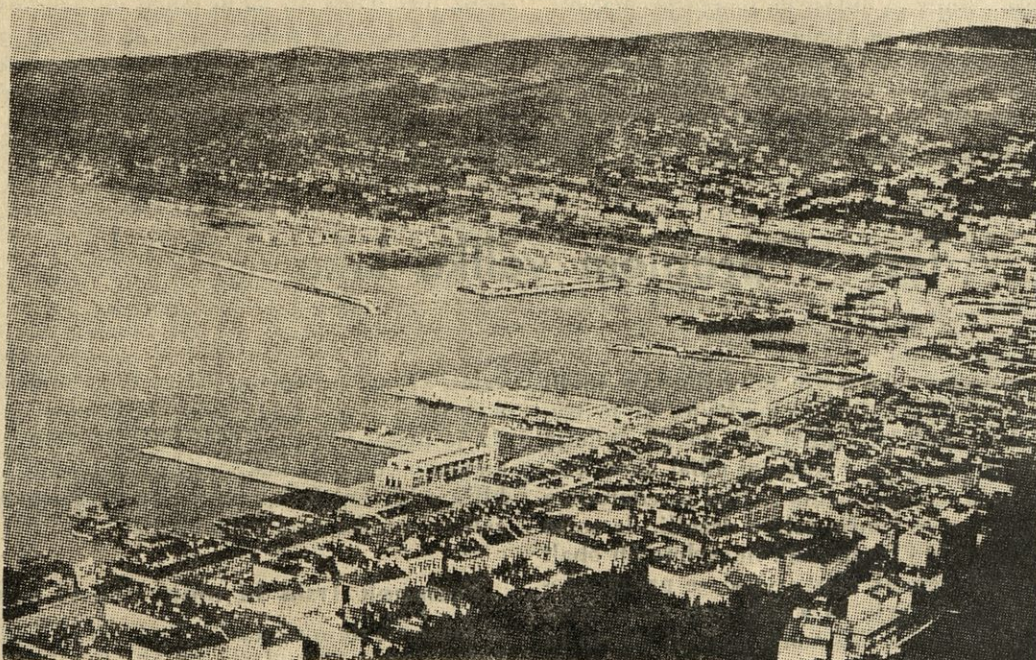
Benetke in Trst

Benetke, ki so tvorile z bližnjo okolico posebno pokrajino bizantinskega cesarstva, se v desetem stoletju osamosvojijo. Nič ni čudnega za to, če zavzamejo takrat tudi nezatni Trst. Benetke na ta način nimajo tekmovalca na Jadranu in trgovina po morju postane njih monopol. Tu je glavni vzrok čudovitega razvoja Benetk, ki pomenijo do začetka 18. stoletja na Jadranu edino gospodarsko in vojaško silo. Vzporedno z napredujočo trgovino in gospodarsko močjo narašča tudi političen

vpliv. Benetkam uspe, da v teku srednjega veka podvržejo pod svojo oblast vse važnejše prometne točke Jadrana in na ta način dobe v svoje roke tudi vse poti, ki vodijo k morju. Okolica Trsta, Istra in Dalmacija padejo pod oblast Benečanov. Te pokrajine so jim važne tudi kot dobaviteljice prepotrebnelesa za gradnjo brodovja in za gradnjo Benetk samih. To bogastvo na gozdovih so znale dobro izkoristiti, o čemer priča še danes kraška golota. Trst si je znal s pametno politiko in pa z izredno lego z ozirom na svoje zaledje, kljub težkim okoliščinam, ohraniti vedno politično samostojnost in skušal je celo doseči gospodarsko enakost. Toda Benetke budno pazijo na to, da se Trst gospodarsko ne razvije in vsak

predaja ne prinese takoj pričakovanih koristi. Benetke so še edina pomorska sila Jadrana in budno vrše policijsko službo, da ne bi kaka tuja ladja vršila trgovine brez njihovega dovoljenja. Treba je bilo Trstu počakati toliko časa, da se Avstrija toliko ojači, da lahko že dikтира Benetkam. Leta 1717 namreč proglasi Karl VI. svobodo trgovine in plovbe po Jadranu. Trst pa je proglašen za prosto luko. Avstrija je takrat že toliko močna, da razume.¹⁾

S proglašenjem proste luke v Trstu, začne druga perioda zgodovine Trsta. Do tega leta je zgodovina Trsta skoro brezpomembna; omenili smo jo le v toliko, da bolje razumemo večni boj med Trstom in Benetkami,



Trst — naša vrata in vrata Srednje Evrope

njegov poskus v tej smeri s silo zatro. Zgodovina nam poroča o šestih vojnah, ki so imele svoj glavni vzrok v hotenju Trsta, da si pribori gospodarsko svobodo in enakost. Kljub temu, da Trst vedno izgubi, si zna ohraniti svoja politična prava s tem, da se spretno veže z nasprotniki Benetk, ki imajo tudi interes na tem, da se moč Benetk čimbolj oslabi (oglejski patrijarhi, goriški škofje, Habsburžani). Toda Benetke so dovolj močne in gospodarijo suvereno na morju do osemnajstega stoletja.

Trst — svobodna luka

Ravno v času najhujših borb med Trstom in Benetkami se v zaledju Trsta formira nova sila, ki polagoma, osvajajoč pokrajino za pokrajino, prodre prav do morja. Trst je uvidel da pomeni večna borba z Benetkami samo izgubo in da zmage sam nikoli ne bo izvojeval. Uvidel je tudi, da bi v novi politični tvorbi, ki je imela že v rokah vse najvažnejše poti, ki vodijo k morju, lahko postal njeno edino in najvažnejše pristanišče. To ga je dovedlo do tega, da se je leta 1382 prostovoljno predal v roke Habsburškega vojvode Leopolda III. Sicer mu ta

ki še vedno traja. Saj končno cela zgodovina Trsta ni nič drugega, kot boj z Benetkami in se po mnenju A. Vivanteja ravno s tega stališča njegov razvoj najbolj razume.

Karl VI. je zelo pospeševal pomorsko trgovino in začel ustvarjati lastno mornarico, toda temelje tržaški trgovini v večjem obsegu je postavila šele njegova naslednica Marija Terezija. Z ureditvijo pristanišča, molov, skladišč, lazareta, pomorske šole, z novimi trgovskimi pogodbami in s pravno regulacijo pomorske trgovine, ji je uspelo, da je Trst postal v razmeroma kratkem času najvažnejše pristanišče Jadrana. Hirajoče Benetke za Trst izginejo kot tekmovalci l. 1797, ko jih zasedejo Francozi. Tržaški promet stalno raste. Edini padec beleže v letih 1908 — 13, ko je bil v francoskih rokah, ker je bila trgovina po Jadranu takrat nemogoča vsled angleške blokade. Prosta luka je spremenila gospodarsko bazo Trsta, iz malega lokalnega sejmskega mesteca postane naenkrat mednarodno tržišče — emporium, kjer si dežele Jadranskega, Egejskega in Sredozemskega morja ter

¹⁾ Vivante Angelo: L'irrédentisme adriatique. Paris 1915.

Srednje Evrope, izmenjujejo svoje produkte. Trgovina je v tej dobi vse do otvoritve Sueškega prekopa skoro izključno evropska. Gospodarski napredek se najbolje razvidi v porastu prebivalstva. Tako je leta 1735. štel Trst 3865, leta 1758. 6433, v začetku 19. stoletja 28.000, leta 1850. pa že okrog 70.000 prebivalcev.

Promet Trsta se dviga

V tej dobi stalnega porasta tržaškega prometa se pojavi samo enkrat večja perturbacija. To je bilo v letih, ko so železnice nastopile svoj zmagoviti pohod po kontinentu (l. 1840—70). Avstrija je, imajoč pred očmi zgolj strateške momente, prej začela graditi železnico Benetke—Verona—Milan, kot pa zvezo Trst—Ljubljana—Dunaj (1857). Upoštevati moramo namreč, da spadata Lombardija in Benečija od 1815.—1866. pod Avstrijo. L. 1866. izgubi Avstrija Benečijo in Lombardijo in Italija v par letih zgradi zvezo med Benetkami in alpskimi deli Avstrije. Benetke se zopet s tem pojavijo kot konkurent in grozijo odvzeti Trstu Predarlško, alpske pokrajine ter Južno Nemčijo. Šele sedaj je uvidela Avstrija svojo napako. Od mnogih načrtov, ki so bili predloženi za gradnjo najbližnje zveze Avstrije z morjem, se je iz strateških razlogov zavrgel najboljši načrt zveze po Soški dolini čez Predil in pristopilo k gradnji bohinj. železnice. Zgrajena je bila razmeroma pozno, šele leta 1909. Toda vsa sreča je bila v tem, da je leta 1869 bil otvorjen Sueški prekop, ki je prinesel Trstu nov prirastek na promet, največji, kar jih je kedaj dosegel. Trst je zadobil s tem značaj svetovnega tržišča. Dočim je še leta 1848. trgovina

skoro izključno evropska, od 157 milijonov kv. prometa je samo 30 milijonov iz neevropskih držav, znaša to razmerje pred svetovno vojno že 1.75 milijarde proti 700 milijonov kv. Z otvoritvijo Sueškega prekopa je postal Trst najboljše evropsko pristanišče za Orient. Ko je otvorjena leta 1909. še bohinjska proga in tekmovanje Benetk odstranjeno, zavzema Trst leta 1913. že osmo mesto na listi desetih največjih pristanišč Evrope. Trst je bil za avstrijske dežele najvažnejše pristanišče, preko katerega je šlo 67—80 odstotkov uvoza in 45—60 odstotkov izvoza. S časom se je stvorila v njem tudi industrija (ladjedelnice avstrijskega Lloydja, parni mlini, luščilnice za riž, pivovarna, rafinerija nafte, plavži, tovarne za sveče in milo itd.), ki pa je v primeri s trgovino skoro brezpomembna. Karakteristično za gospodarsko strukturo Trsta je tranzitna trgovina in ta je preživljala vedno večino tržaškega prebivalstva in ves presežek bližnjega zaledja.

Kaj nam torej kaže zgodovina Trsta do svetovne vojne? Predvsem: borbo z Benetkami, borbo, ki gre predvsem za tem, katero mesto si bo zagotovilo boljše zaledje. Torej zaledje pomeni za obe mesti glavni življenjski pogoji. Vsaka sprememba v zaledju bodisi političnega, bodisi gospodarskega značaja, zmanjša življenjske pogoje enemu ali drugemu pristanišču. Prednost Trsta ni vzrok, da je potisnil Benetke v 19. stoletju v ozadje; vzrok je predvsem v tem, da je imel za sabo velikansko politično enotno zaledje, dočim je to Benetkam manjkalo. To je potrebno ugotoviti, da bomo bolje razumeli propadanje Trsta po vojni. (Dalje prih.)

Pomorska sila Velike Britanije

Dr. Branko Vrčon (Nadaljevanje)

IV.

Po podatkih iz leta 1935. (torej brez edinic, ki so od tedaj v gradnji in ki jih hočem še posebej navesti) je imela Anglija 261 vojnih ladij s skupno tonažo 1.113.280 ton, oboroženih s 1.692 topovi in 1.834 torpednimi cevmi. Teoretično razmerje njenih pomorskih sil s silami drugih sil, pa nam kaže ta-le razpredelnica:

	Število ladij	Tonaža	Topovi	Torpedne cevi
U.S.A . . .	343	1.066.385	2.056	2.937
Vel. Brianija .	261	1.113.280	1.692	1.834
Japonska . . .	221	819.517	1.524	1.442
Francija . . .	194	555.042	1.232	1.532
Italija . . .	197	389.634	1.295	996

Vse navedene države skupaj imajo po uradnih podatkih 1016 ladij s skupno tonažo 3.943.996 ton. Na Veliko Britanijo odpade torej dobra četrtnina skupnega števila ladij, po tonaži pa dosega njena flota skoraj tretjino skupne tonaže.

Vsi ti podatki veljajo seveda samo za mirno dobo. Ob izbruhu sovražnosti bi se število ladij brž povečalo. Mnoge trgovske ladje bi se dale z lahkoto spremeniti v vojne. Zelo verjetno je tudi, da bi se nenadoma pojavile številne nove podmornice, katerih gradnjo je težko kontrolirati. Uradni podatki o podmornicah so približno prav

tako nezanesljivi, kakor so n. pr. nezanesljivi podatki o številčnem stanju aviacije v posameznih državah. To velja v precejšnji meri tudi za vse ostale lahke ladje, katerih gradnje ni težko prikriti.

Teoretično razmerje po zgornji razpredelnici moramo vsekakor spopolniti še z drugimi podatki. Tu se nam pa kar samo od sebe pojavi vprašanje, kaj naj prav za prav vzamemo za merilo sil: samo število ladij, samo tonažo, ali morda tudi njih vrsto, oboroženost itd.?

Po številu ladij n. pr. ni dvoma, da je na prvem mestu U.S.A.; šele za njo pridejo *Vel. Britanija*, Japonska, Italija in Francija. (Italija je, kakor vidimo, po številu ladij pred Francijo.)

Po tonaži pa je na prvem mestu *Vel. Britanija*. V razmerju italijanske in francoske mornarice se spet pojavi znatna sprememba: Italija je že spet potisnjena na zadnje mesto.

Če pa nam je kriterij za presojo stvarnega razmerja pomorskih sil — oboroženost edinic (v poštevek pride zlasti število nad 100 mm topov in torpednih cev), je U.S.A. spet na prvem mestu, ostali vrstni red pa je podan po zgornji razpredelnici.

Toda s tem še niso izčrpani vsi kriteriji. Število ladij, tonaža itd. so prav za prav zelo nerealna merila za dejansko vrednost in moč posameznih mornaric. Bolj ko

vsi ti zunanji kriteriji zanima pomorske strokovnjake *sestav vsake mornarice zase*, to se pravi številčno stanje posameznih kategorij ali vrst ladij, ker nam taka analiza nudi lahko nekaj zanesljivejših elementov za presojo stvarnega razmerja pomorskih sil.

Tako so n. pr. za obe največji pomorski državi — Ameriko in Anglijo — posebno značilne velike linijske ladje. Takšne ladje pa so z gradnjo podmornic in torpedovk izgubile na svojem prvotnem pomenu in vrednosti, ker so v primeri s podmornicami silno neokretne, njihova gradnja pa je zelo draga. Zato tudi njih rentabilnost ni v istem sorazmerju s stroški kakor pri manjših in hitrejših vojnih edinicah, ki jih danes z vso naglico grade zlasti pomorsko šibkejša država. To pa pomeni, kakopak, nevarno konkurenco obema »prvakoma« — Ameriki in Angliji, ki sta si svoje prvenstvo priborili baš z dolgotrajnimi in težkimi ladjami.

V.

Razmerje sil po kategorijah nam na mah pokaže drugo sliko. Takoj se pojavijo znatne spremembe v medsebojnem razmerju, ki so za presojo razvoja odnošajev v bližnji bodočnosti ogromnega pomena. Naj govori spet razpredelnica!

	Velike ladje	Križarke	Torpedovke rušilci	Podmornice	Nosilci avionov
U.S.A.	15	25	215	84	6
Vel. Britanija	15	44	147	51	4
Japonska	10	39	106	62	4
Francija	9	18	70	96	2
Italija	4	24	99	69	1

Če izpopolnimo to statistiko še s podatki o ladjah v gradnji, se slika znova spremeni — in spet v škodo obeh »prvakov«. Le pogledjmo, kako bo to razmerje izgledalo že v najkrajšem času!

U.S.A.	15	35	259	94	6
Vel. Britanija	15	53	163	57	6
Japonska	10	45	117	71	4
Francija	11	24	91	109	2
Italija	6	30	111	77	1

Prirastek posameznih kategorij nam za l. 1936. kaže potemtakem to-le zanimivo sliko:

U.S.A.	—	10	44	10	—
Vel. Britanija	—	9	17	6	2
Japonska	—	6	11	9	—
Francija	2	6	21	13	—
Italija	2	6	12	8	—

Iz vseh teh razpredelnic se dá torej jasno razbrati, da se »prvenstvo« Amerike in Anglije na morju čedalje bolj izgublja spričo nevarnega tekmovanja »šibkejših«. Tako vidimo, da n. pr. Japonska že skoro dohaja Veliko Britanijo v številu torpedovk, rušilcev in podmornic, torej baš v tem nevarnem modernem orožju, ki postaja zaradi svoje hitrosti, lahkega manevriranja in velikega števila torpednih cevi posebno nevaren nasprotnik pomorskih kolosov.

Vse te nagle spremembe v razmerju pomorskih sil, ki so posebno vidne v odnosu Japonske do njenih direktnih nasprotnic: Amerike in Anglije, tvorijo glavne težkoče v

pogajanjih na pomorskih konferencah. To smo videli tudi na letošnji londonski konferenci, ko sta Amerika in Anglija skušali za vsako ceno obdržati napram Japonski razmerje 5 : 5 : 3, ki ga je postavila washingtonska pomorska konferenca leta 1922. in proti kateremu se je Japonska že tedaj z vsemi silami borila. V kolikor ji oba »prvaka« formalno še vedno odrekata enakopravnost, si jo skuša danes sama priboriti. Tako je n. pr. japonska vlada že leta 1933. odobrila za gradnjo novih ladij kredit 670 milijonov jen, kar znaša okoli 18 milijard dinarjev. Ladje iz tega kredita bodo dogotovljene najkasneje do konca leta 1938. Japonska bo na ta način že v nekaj letih znatno povečala svojo mornarico, in to s povsem novimi ladjami, ki bodo daleč nadkriljevale nekatere zastarele angleške edinice. Ne smemo namreč pozabiti, da v angleških uradnih podatkih še vedno figurira okoli 38 odstotkov takih ladij, ki so že zdavnaj prekoračile maksimalno starostno ali uporabno mejo, oziroma jo bodo prekoračile v nekaj letih. Japonci pa imajo takih »starih škatek« kvečjemu 8—10 odstotkov . . . Tudi takozvani »starostni kriterij« daje torej prednost Japonski, dasi je ta po številu ladij in njih tonaži še vedno daleč za Veliko Britanijo. Vsaj na papirju . . .

Dejansko se nam to razmerje kaže seveda v čisto drugi luči, ker je poleg števila ladij, tonaže itd. treba tudi tu upoštevati večjo ali manjšo oddaljenost obeh vojaških flot od njihovih domovinskih baz, posredni in neposredni vpliv aviacije na jakost flote itd. O tem bom podrobneje spregovoril v posebnem poglavju, ki ga hočem posvetiti razmerju sil v Tihem Oceanu.

VI.

V zvezi s problemom nakazanega teoretičnega razmerja pomorskih sil pa se moramo zdaj vsaj na kratko dotakniti tudi — pomorskih konferenc in posameznih vprašanj, ki so jih sprožila povojna pomorska posvetovanja.

V prvi vrsti nas seveda zanima letošnja londonska pomorska konferenca.

Po vrstnem redu je to za konferencami v Washingtonu (1922), Ženevi (1927) in Londonu (1930) že četrta povojna pomorska konferenca. Problemi, ki so se to pot pojavili pred pomorskimi strokovnjaki in ki naj bi jim letošnja posvetovanja skušala najti »definitivno« rešitev, so v bistvu isti, kakor so se pojavili že na washingtonski pomorski konferenci leta 1922.

Podpisnice washingtonskega pomorskega sporazuma (U.S.A., Anglija, Japonska, Francija in Italija) so se teoretično v načelu sicer sporazumele glede medsebojnega razmerja njihovih pomorskih sil v znanem proporciju 5 : 5 : 3 : 1.75 : 1.75, vsa ostala vprašanja pa so prešla nerešena na nadaljnje posvete, ki do danes, kakor vemo, niso še rodili nobenega uspeha. Še zmerom je n. pr. nerešeno vprašanje tonaže, t. j. kvantitativne omejitve oboroževanja. Prav tako nerešen in še mnogo bolj zapleten pa je problem kvalitativne razorožitve, t. j. omejitve oboroževanja v posameznih kategorijah.

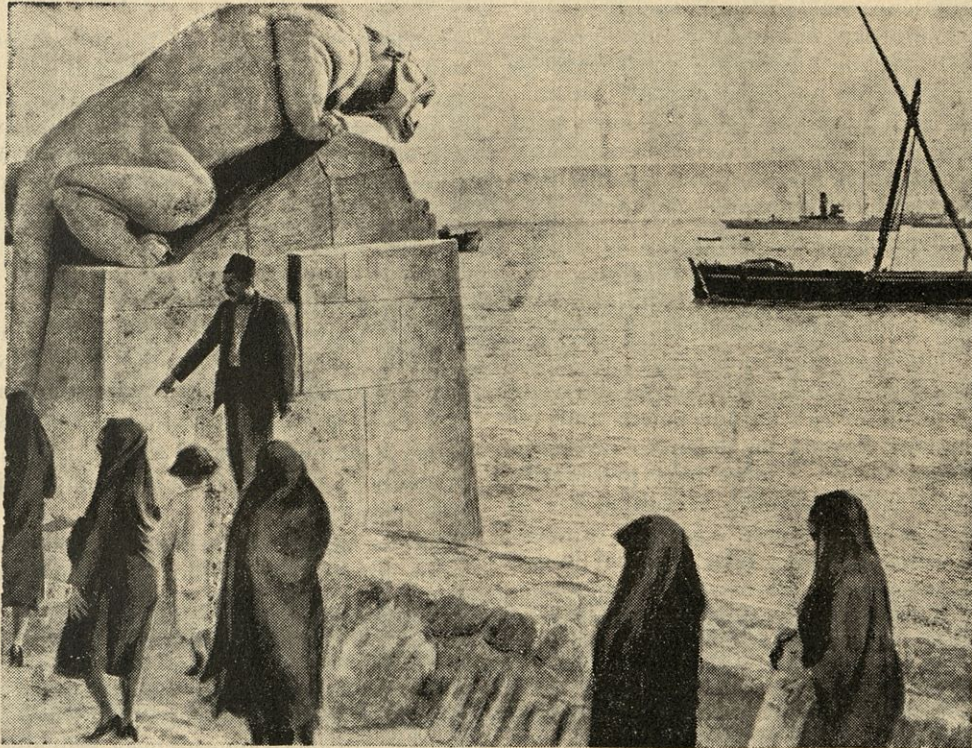
Tako se n. pr. Amerika nikakor noče odpovedati svojim težkim oklopnim po 35.000 in več ton, ki imajo zelo velik radij in ki so zato posebno primerne za vzdrževanje zvez z oddaljenimi bazami v Tihem Oceanu. Pri tem pa moramo upoštevati težko omejitev, ki ji jo je postavila washingtonska pomorska konferenca z določbo,

da ne sme v bodoče utrjevati baz zapadno hawajskega otočja. Zato je razumljivo, da vztraja pri zahtevi po velikih vojnih ladjah s tonažo okoli 35.000 ton in da hoče tudi svoje križarke obdržati vsaj na višini 10.000 ton, ker s takimi vodnimi kolosi do neke mere laho nadomesti pomanjkanje primerno utrjenih baz na kopnem.

Veliki Britaniji pa so glede na veliko oddaljenost njenih prekomorskih posesti od domačih pomorskih oporišč potrebne predvsem lahke ladje, ki razvijajo veliko hitrost in so zelo okretne. Zato se zavzema za linijske ladje z največjo tonažo do 25.000 ton in za lahke križarke z največ 7000 tonami.

ofenzivnega in defenzivnega pomorskega orožja. Japonska stoji na stališču, da so oklopnice in nosilci avionov ter velike vojne ladje izrazito ofenzivnega značaja, medtem ko naj bi bile podmornice samo defenzivne.

Amerika in Velika Britanija seveda pobijata to tezo in se pri tem sklicujeta na primere iz svetovne vojne, zlasti na škodo, ki so jo nemške podmornice povzročale trgovskim ladjam. Še več: Amerika in Velika Britanija sta celo za popolno ukinitve vseh podmornic, ker jih smatrata za tipično nehumano pomorsko orožje. Nasprotno pa obe ti dve sili čvrsto zagotavljata — oklopnice, nosilce avionov in druge vojne kolose, ki bi se navzlic



Britanski lev na straži ob Suez

Japonska se navdušuje za popolno črtanje velikih ladij in za enakopravnost v pogledu vseh manjših in naglih edinic, ki so ji v njenem posebnem geografskem in strateškem položaju na Daljnem Vzhodu v prvi vrsti potrebne.

Drugo nasprotje, ki se je pojavilo na vseh dosedanjih pomorskih posvetovanjih, zadeva vprašanje formalne razdelitve najvišje skupne tonaže, določene za vsako silo posebej, na posamezne kategorije ali vrste ladij. Anglija se v tem pogledu ogreva za preventiven sporazum, ki naj bi že vnaprej določil vse detajle te razdelitve. Japonska pa smatra to vprašanje za interno zadevo vsake sile zase, ki sme po svoje in z upoštevanjem svojih lastnih potreb sama določiti, kako naj skupno dovoljeno tonažo razdeli po posameznih kategorijah.

V ozadju obeh teh dveh načelnih vprašanj stoji — vprašanje podmornic, glede katerih so nasprotja med posameznimi silami še posebno močna. Tako prihaja tu vedno znova do izraza staro nasprotje v pojmovanju

njih teoretični ofenzivnosti v primeru spopada na Tihem Oceanu — vsled sunka Japonske z lažjimi, gibčnejšimi ladjami — nujno in po samem razvoju vojnih operacij spremenile v defenzivno orožje.

Tako vidimo, da je glede washingtonskega matematičnega proporca 5 : 5 : 3, ki ga je potrdila tudi londonska konferenca leta 1930., bistvena razlika v pojmovanju Amerike in Anglije na eni ter Japonske na drugi strani. Razen tega pa je precejšnje nasprotje tudi med Ameriko in Anglijo glede najvišje tonaže linijskih ladij; nemogoč je sporazum med Anglijo in Japonsko glede načina razdelitve globalne (skupne) tonaže na posamezne kategorije; in končno obstoji nasprotje med Anglijo in Ameriko na eni ter Japonsko na drugi strani glede pojmovanja ofenzivnosti in defenzivnosti nekaterih tipov ladij, zlasti podmornic in nosilcev avionov.

Vsako izmed navedenih stališč je seveda v popolnem skladu s posebnimi interesi vsake posamezne pomorske sile. Doseči sporazuma v vseh teh vprašanjih, bi se torej

reklo: doseči sporazum vseh prizadetih interesov. To je pa v sedanjem mednarodnem položaju absurd, s katerim ni mogoče resno računati. Že sam antagonizem Italije in Velike Britanije v Sredozemlju, na katerega sem opozoril v uvodnih poglavjih, nam pove, s kakšnimi velikimi težavami »na terenu« moramo tu računati. Ko bom v posebnem poglavju orisal še interesne sfere in iz njih izvirajoče konflikte v Tihem Oceanu, nam bodo težave pomorskih »sporazumov« še bolj živo stopile pred oči.

VII.

Uspehi londonske pomorske konference, ki je z odhodom japonske delegacije v januarju t. l. doživela hud udarec, so torej praktično enaki ničli. V analih pomorskih pogajanj bo londonska pomorska konferenca za beležena kot obupen poskus odstranitve medsebojnega nezaupanja. Prišlo je sicer do ponovne izmenjave že znanih stališč, a s tem tudi nove poostitve že obstoječih nasprotij, ne da bi se bila našla pot k ublažitvi napetosti. Dejansko ni bil dosežen nikak sporazum, ki bi bil v stanu ubrzdati oboroževalno tekmovanje na morju.

Kar je bilo »pozitivnega«, se dá na kratko združiti v te-le točke:

1.) Sporazum glede preventivnega medsebojnega podrobnega obveščanja o gradnjah novih ladij, in sicer redno vsako leto. Posebnost tega sporazuma je, da se medsebojno obveščanje ne nanaša več samo na dovršene ladje, kakor je bilo to do sedaj v navadi, temveč tudi na programe novih gradenj. Seveda bo dejansko izvajanje tega sporazuma odvisno le od — dobre volje prizadetih. Ta pa, kakor vemo, v takih primerih ni velika, ker se podatki o oboroževanju najrajši drže v popolni tajnosti. Tako je bilo pred svetovno vojno, tako je danes in pri tem bo najbrž tudi v bodoče ostalo — navzlic vsem nasprotnim teoretičnim naporom raznih mednarodnih konferenc.

2.) Drug neznan uspeh londonske pomorske konference je podan v delnem kompromisnem sporazumu med U.S.A. in Veliko Britanijo glede maksimalne tonaže velikih linijskih ladij. Ta se proti želji Amerike določa na 27.000 ton, toda Velika Britanija dovoli, da U.S.A. dogradi dve veliki oklopnici po 35.000 ton, ki sta že v delu; zato pa svet U.S.A. pristane na zmanjšanje kalibra topov od 406 na 356 mm.

3.) Podoben kompromis sta U.S.A. in Velika Britanija sklenili glede tonaže križark, katerih maksimalna tonaža ne sme biti odslej večja od 8000 ton, kaliber topov pa ne večji od 155 mm, namesto dosedanjih 203. U.S.A. se torej v bodoče odpove križarkam po 10.000 ton, ki jih je tako vneto zagovarjala, toda njena trenutna izguba tudi tu ni velika, ker že do sedaj razpolaga z 19 velikimi križarkami nad to mero.

4.) Glede nosilcev avionov se kot maksimalna tonaža določa 22.000 ton, vendar se tudi ta določba ne nanaša na one nosilce, ki so že v gradnji.

5.) Podmornice sicer ostanejo, tudi njih število ni z ničemer omejeno, pač pa se njih maksimalna tonaža zmanjša na 2000 ton. Ta sporazum pomeni v bistvu zmago japonskega stališča, ker se je Japonska, dokler je na konferenci še sodelovala, ogrevala prav za ta tip podmornic, ki najbolj odgovarja njenim potrebam. Verjetno je, da so v Londonu s to določbo hoteli omogočiti Japonski

povratak na konferenco in ji odpreti vrata za nova pogajanja.

Naj bo z ozadjem teh sporazumov kakorkoli že, ne dá se utajiti dejstva, da so londonska pomorska pogajanja virtualno propadla v tistem trenutku, ko je Japonska zapustila konferenco. Brez njenega sodelovanja — in seveda brez sodelovanja Rusije in Nemčije! — je vsako stremljenje po »definitivnem« pomorskem sporazumu, brez realne podlage in zato že v naprej obsojeno na neuspeh. Splošna napetost, ki so jo povzročili dogodki v Afriki, Aziji in Evropi, jemlje v sedanjem položaju poslednji »raison d'être« najmanjši verjetnosti v uspeh...

VIII.

Ko to pišem, prihajajo iz Londona poročila o sporazumu glede nove pomorske pogodbe, ki bi stopila v veljavo 1. januarja 1937. in ki bi veljala za dobo petih let. V bistvu gre tudi tu le za delni sporazum, ki nima značaja splošnega pomorskega dogovora in ki je za sedaj, kakor pravijo poročila, omejen samo na U.S.A., Veliko Britanijo in Francijo. Italija nanj še ni pristala. Točno besedilo tega sporazuma mi trenutno ni še znano. Po dosedanjih informacijah pa bi se dal strniti novi dogovor v te-le osnovne točke:

1.) Če izbruhne vojna, morajo države-podpisnice te pogodbe takoj stopiti v stike in se dogovoriti, ali naj pogodba, dokler trajajo sovražnosti, preneha ali ne.

2.) Če katera država-podpisnica po nesreči izgubi vojno ladjo, jo sme nadomestiti z ladjo iste velikosti in oblike. Priznana je s tem pravica do obnavljanja obstoječe flote brez omejitev.

3.) Če zgradi država, ki ni podpisnica te pogodbe, ladjo, ki po svoji obliki in obsegu nasprotuje tej pogodbi, se morajo države-podpisnice sporazumeti o skupnem stališču nasproti temu dejstvu. Ta določba se zdi v prvi vrsti naperjena proti Japonski, ki, kakor znano, ni podpisnica nove pogodbe. Morda je v tej izredni določbi celo prvo jedro bodoče zveze držav-podpisnic proti Japonski v primeru oboroženega spopada na Tihem Oceanu. Vsaj kot namigavanje v tem smislu se zdi upravičeno tako tolmačenje. Še bolj se dá to razbrati iz praktične — četrte točke sporazuma.

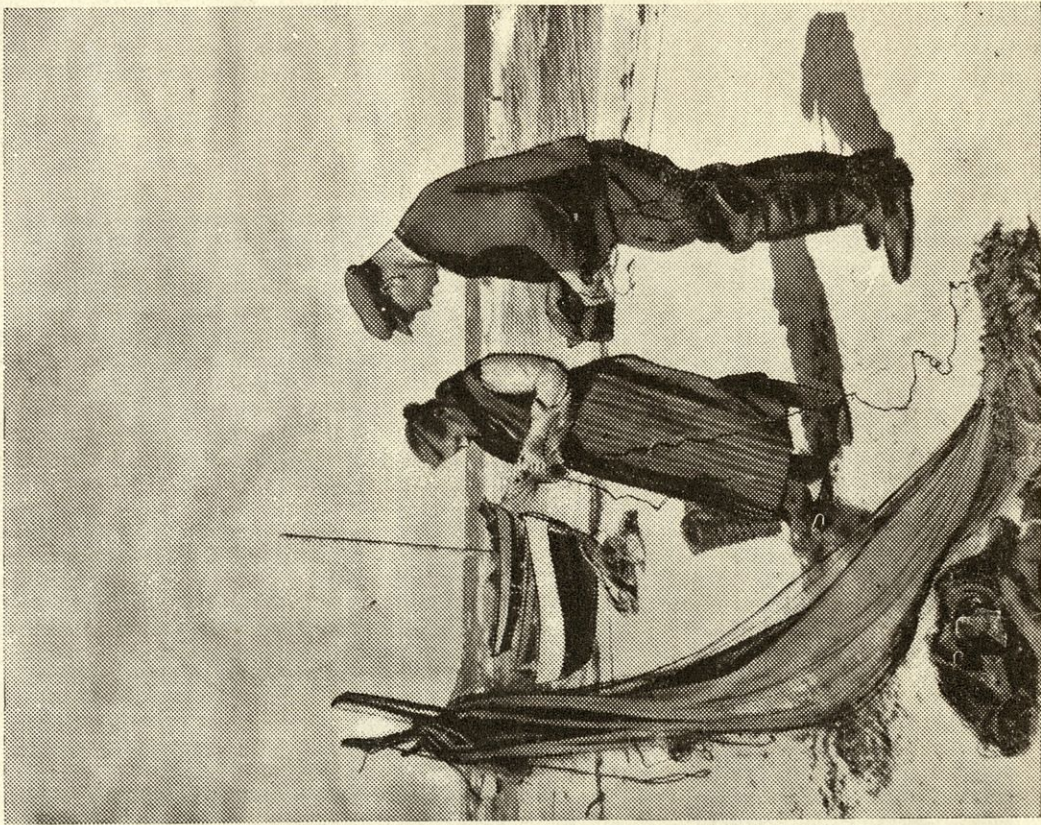
4.) Če smatra posamezna država-podpisnica, da je njena varnost zaradi kakšne nove okoliščine ogrožena, mora svoje mnenje pojasniti ostalim državam-podpisnicam, da ugotove, ali je njeno stališče upravičeno. Z drugo besedo: sporazum o preventivni in obvezni konsolidaciji v vseh »nevarnih« primerih, ko se zdi, da je varnost te ali one države-podpisnice kakorkoli ogrožena.

Države-podpisnice se še posebej obvežejo, da med trajanjem te pogodbe ne bodo gradile križark po 10.000 ton. Smejo jih graditi šele po letu 1942., ko pogodba preneha, če se seveda pred potekom ne obnovi.

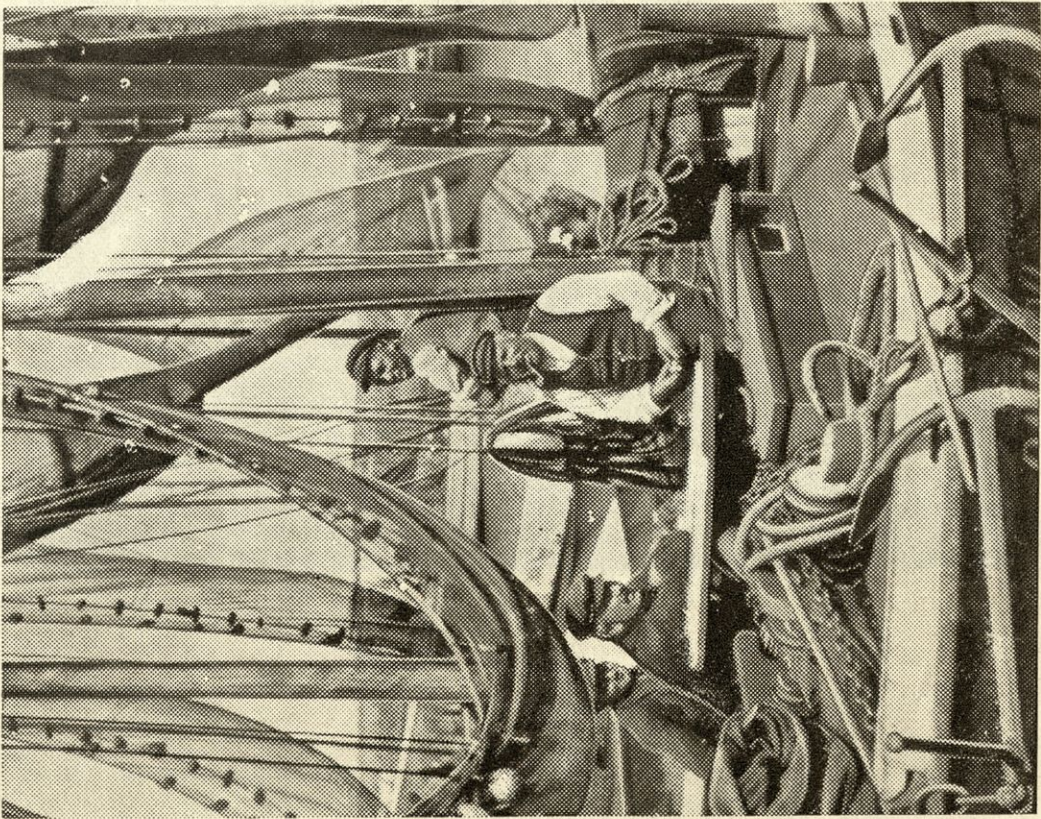
Kot poseben protokol k pogodbi pa se doda sporazum o podmornicah in določbe o ureditvi podmorske vojne.

Zdi se torej, da gre za obsežen pomorski sporazum — brez Japonske, ki naj bi indirektno vplival na japonsko popustljivost. Prav v ozadju stoji torej kot edino gibalno vseh teh posvetovanj in dogovorov — borba za premoč na Tihem Oceanu.

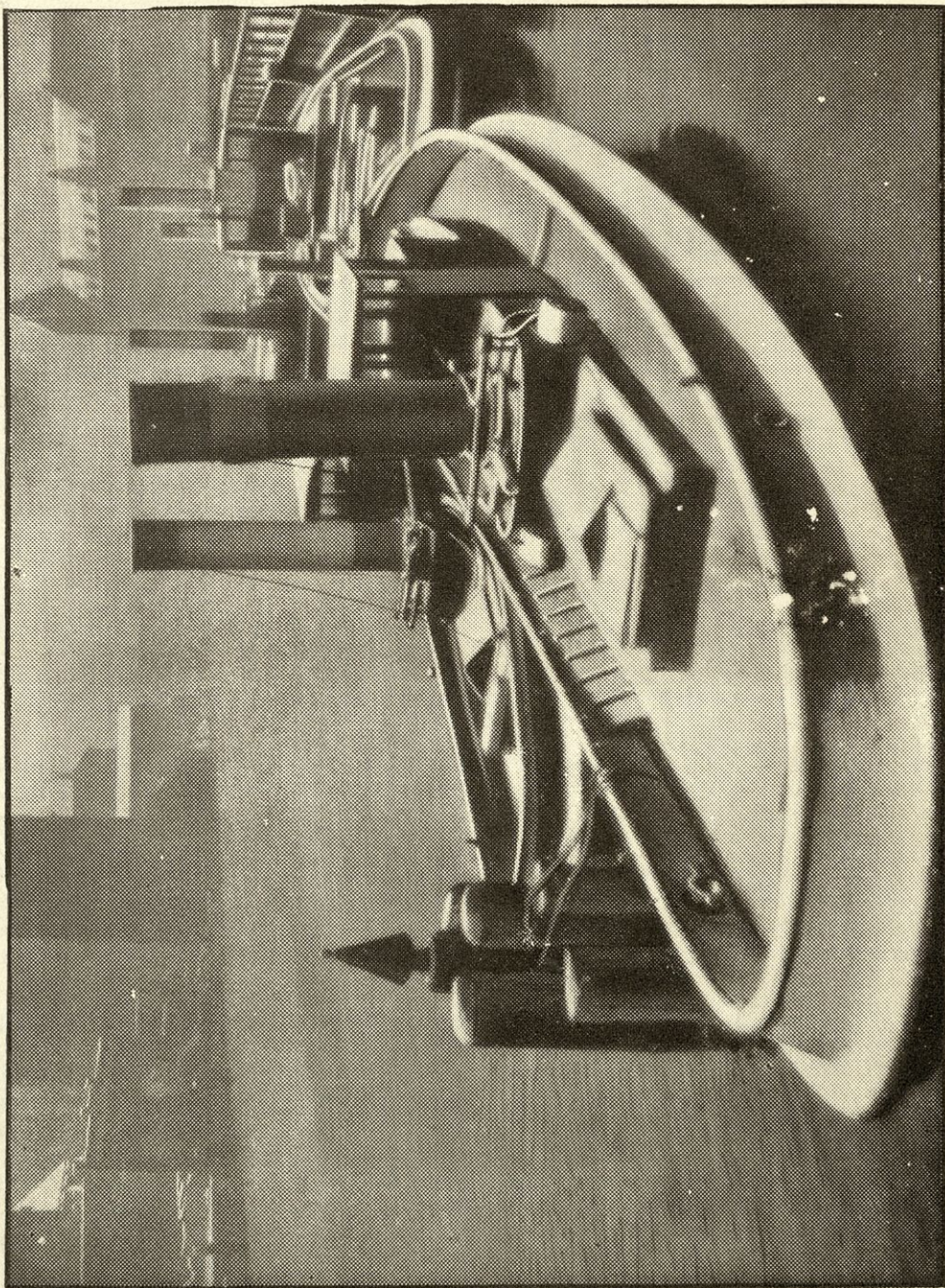
Če bi iz teh bojov za zeleno mizo izšla kot zmagovalka Japonska, bi se ta država v Tihem Oceanu znašla v iz-



PO BOGATEM LOVU



RIBIŠKA BARKA



PRISTAN V MEGLI

redno ugodnem položaju. Njena pomorska moč bi zrastle za 100 odstotkov. Če bi na koncu zmagala ameriška teza velikih vojnih ladij, ki bi do neke mere nadomeščale terenske baze, bi Japonska le s težavo zmogla in prenesla težko finančno breme v pomorskem oboroževalnem tekmovanju z U.S.A. In končno, če bi zmagala v celoti Anglija, ki je, kakor znano, proti velikim vojnim ladjam nad 27.000 ton in tudi proti podmornicam, bi bila hegemonija nad Tihim Oceanom zagotovljena njej — sredi med U.S.A., ki bi bila brez velikih ladij, in Japonsko, ki bi ostala brez podmornic...

V tem je jedro sodobnega pomorskega problema. Ob strani stoje nerešena še druga pereča vprašanja.

Tako se že spet pojavlja problem nemškega sodelovanja pri pomorskih razgovorih. Problem, ki postavlja v izredno delikatno pozicijo — Francijo. Če Francija pristane na nemško sodelovanje, prizna s tem nemško pravico do kršitev versajske mirovne pogodbe, kakor je to »pravico« po svoje že sankcionirala Anglija z znanim sporazumom z Nemčijo iz julija 1935., po katerem ima Nemčija pravico do lastne flote v skupni tonaži do 35 odstotkov angleške globalne tonaže, kar pomeni približno do proporca 1.75, ki je bil v Washingtonu priznan Franciji in Italiji. Če pa se nemškemu sodelovanju upre, riskira nevarnost pospešenega nemškega pomorskega oboroževanja, in to brez omejitev, ki bi jih mogel določiti sporazum. Da ta nevarnost ni samo fiktivna, temveč

realna, najboljše dokazuje dejstvo, da ima Nemčija že danes floto, ki obsega 5 večjih vojnih ladij, 6 križark, 12 rušilcev in 14 podmornic, ki se jim bodo v najkrajšem času pridružile nove. Skupna tonaža njene flote že danes znaša okoli 400.000 ton. To so podatki, ki dajo resno misliti...

Navidežno ob strani, »razžaljena« radi sankcij, pa stoji — Italija, ki tudi še ni povedala svoje zadnje besede... Za Veliko Britanijo je torej dovolj razlogov v vsem tem sodobnem svetovnem dogajanju, da pazljivo zasleduje razvoj dogodkov in se — pripravlja. »Bela knjiga«, ki jo je angleška vlada 10. marca t. l. predložila parlamentu, priča, da se odgovorni angleški krogi dobro zavedajo resnosti in nevarnosti sedanjega zapletenega mednarodnega položaja, ki grozi s konflikti, katerim bi se tudi Velika Britanija ne mogla več izogniti. Njena »splendid isolation« postaja čedalje bolj bajka, odkar sama živo posega v dogodke tokraj Rokavskega preliva. Nujna in naravna posledica tega njenega vmešavanja pa mora biti — skrb za čim popolnejšo oborožitev na suhem, na morju in v zraku, da bi je dogodki ne našli nepripravljene. Temu namenu odgovarja njena »Bela knjiga« in prav v ta namen bo v skladu z njeno sedanjo politiko — ki je v prvi vrsti politika samoobrambe — v kratkem potrošenih okoli 150 milijard dinarjev, seveda poleg normalnih izdatkov za vojsko, letalstvo in mornarico, ki niso majhni... (Dalje.)

„Vila Velebita“

Nikola Gerechtshammer

Znano je, da so se v prejšnjih časih, dokler je bila plovba še primitivna, vzgajali pomorščaki izključno le s prakso. Mladenci so že kot otroci v desetem letu šli na morje in to na ladje z jadri, ki so takrat edine bile ter so tam pridobili potrebno praktično znanje za vodstvo in upravljanje ladje. Po taki plovbi, ki je trajala nekoliko let, so se podvrgli izpitu kapetanu, a teoretska priprava za ta izpit ni trajala več kot pol leta, ker je bila teorija navigacije zelo omejena.

Z razvojem parobrodarstva in izpopolnjevanjem sredstev moderne navigacije, je bilo treba dati bodočim pomorskim častnikom večjo teoretsko pripravo in tako so nastale pomorske šole. Kmalu pa se je pokazalo, da za uspešno delo teh šol ni dovolj le teoretična priprava, ampak, da je treba teoretsko pridobljeno znanje praktično preizkusiti že v sami šoli in tako je nastala ideja da se nabavijo šolske ladje, ki bi se predale poedinim nautičnim šolam za praktično izobrazbo učencev. To idejo je v bivši avstro-ogrski monarhiji izvedla edino bivša hrvatsko-slavonsko-dalmatinska deželna vlada v Zagrebu, ki je že 1894. leta nabavila tako ladjo in jo imenovala »Margita«, ter jo predala v uporabo nautični šoli v Bakru. Na njej so gojenci izvrševali svoja pomorska šolska potovanja in to od sobote opoldne, do ponedeljka zjutraj, ploveč po obalah Hrvatskega Primorja in Istre. Za časa takih potovanj so pluli največ na jadra, a po potrebi tudi na paro. Poleg tega so imeli na ladjih šole, ki se je nadaljevala. Učili so se uporabljati nautične instrumente in pomorske karte in po potrebi reševali probleme mo-

derne plovbe. Ker je nautična šola v Bakru dobivala vedno več in več gojencev, je postala šolska ladja »Margita« premajhna za njene potrebe, ker je lahko vkrcala le 14 do 18 gojencev. Te potrebe so prisilile vlado v Zagrebu, da je nabavila večjo šolsko ladjo, ki bi odgovarjala vsem potrebam šole in plovbe. V ta namen je bila po posebnih načrtih zgrajena nova šolska ladja »Vila Velebita«, ki še danes vrši službo šolske ladje naše trgovske mornarice.

»Vila Velebita« je bila zgrajena leta 1908 v Kielu v ladjedelnici Howals-Werke. Grajena je iz jekla in je na parni pogon s strojem od 300 HP ter na jadra. Dolžina od enega konca do drugegaje 35.75 m, širina 7.60 m, a višina 3.54 m. Registrirana tonaža netto je 74 ton, brutto 275 ton. Vpisana je v register Direkcije pomorskega prometa kot jahta, a pripada bakarski luki. Žene jo lahko neodvisno stroj ali jadra, ter razvija brzino 7—10 morskih milj. V začetku je nadaljevala »Vila Velebita« svoja tedenska potovanja od sobote do ponedeljka z istim razporedom, kot je bilo to rečeno pri prvi ladj. Leta 1912 pa začne za šolsko ladjo doba novih potovanj, ker so se tedenska potovanja od sobote do ponedeljka povečala v večdnevna potovanja, tako da so se lahko obiskale tudi bolj oddaljene luke, kot Trst, Benetke in Zader. Obenem je šolska ladja opravljala tudi znanstvena potovanja, ter je bila na razpolago slušateljem in profesorjem zagrebske univerze. Pri teh kratkih potovanjih ni ostalo dolgo go časa, ker je že leta 1913 in 1914 napravila šolska ladja šesttedensko potovanje in se ustavila ob vseh glavnih

lukah od Trsta do Kotora. V teh letih je bila tudi, razen rednih potovanj, ladja v službi znanstvenih raziskovanj, ki so se vršila vzdolž obale Hrvatskega Primorja. Za časa svetovne vojne je bila »Vila Velebita« zaklenjena v Obrovcu na reki Zrmanji, kjer je ostala do prevrata. Pozneje se je vrnila v Bakar, kjer je ostala neurejena do leta 1922.

Po zedinjenju je naša država prišla do treh pomorskih šol in to v Bakru, Dubrovniku in Kotoru ter je bilo zelo nujno, da se ustvari edinstvena osnova za vse 3 šole. Z reorganizacijo naše nautike so dobile te šole naslov akademije. V zvezi s to reorganizacijo šol je bilo treba razširiti tudi potovanja in delo na šolski ladji. To je bilo uresničeno in dan je bil poseben kredit za taka potovanja. Odkar vrši »Vila Velebita« svoja redna šolska potovanja z gojenci pomorsko-trgovskih akademij v Bakru, Dubrovniku in Kotoru, trajajo za vsako šolo ta potovanja po 30 dni. Dotikajo se glavnih naših luk, kakor tudi glavnih luk Sredozemskega morja, kot Pireja, Soluna, Carigrada, Port-Saida, Aleksandrije, Tunisa, Alžira, Barcelone, Marsseillea, Genove, Napulja in še nekaterih manjših luk. Večkrat je pristala šolska ladja na Krfu, da obiše otok »Vido« imenovan tudi »Otok smrti«, ter da se pokloni padlim junakom, ki so se borili za naše osvobojenje.

»Vila Velebita« lahko sprejme poleg rednega moštva do 55 učencev in 6 vzgojiteljev, a z brodom potuje tudi

po en odposlanec ministrstva trgovine in industrije, kateremu šolska ladja pripada. Za dijake ima ladja takozvani »dijaški prostor«, kjer dijaki bivajo. Razpored dela za učence je sledeč:

A) Kadar ladja plove: Ob peti uri se umiva ona straža, ki je v službi. Ob peti in pol vstajajo učenci svobodne straže in pripravljajo rešilne čolne in rešilne pase. Ob šestih se zberejo vsi učenci na palubi, kjer se opravi jutranja molitev in poslušajo morebitne ukaze. Molitvi prisostvujejo častnik straže, ladjin ekonom in vodja palube. Takoj po molitvi dobita obe straži čaj in to ona straža, ki je v službi dobi čaj na palubi, a svobodna straža v dijaškem prostoru. Nato opravijo vsi učenci vaje na jamborjih. Od sedme do osme ure perejo oni učenci, ki niso v službi palubo in čistijo kovine, a dežurni in njihovi pomočniki čistijo dijaški prostor in umivalnico. Ob osmi uri dobe zajtrk in nato počivajo do devetih. Od devete do enajste ure je pouk. Od enajste do dvanajste odmor, a dežurni pripravljajo potrebno za obed. Ob dvanajsti uri je obed, a od dvanajste in pol do šestnajste odmor. Nato je do sedemnajste pouk. Od sedemnajste do osemnajste ure alarm ali razne vaje z jadrji itd. Ob sedemnajsti uri je večerja. Nato odmor do dvajsete ure, ko je nastop za večerno molitev in za razdelitev straž za drugi dan in razdeljevanje event. ukazov. Nato gredo učenci svobodne straže k počitku.

B) Kadar je brod v luki je razpored dela isti kot kadar plove, s to razliko, da mesto šole manevriranja in alarma razgledujejo dijaki luko in znamenitosti mesta. Učenci gredo na kopno v spremstvu svojih vzgojiteljev, ki jim razkazujejo poedine znamenitosti mesta in luke.

Za časa ukrcanja dobe učenci brezplačno oskrbo, delavno in paradno obleko ter ves potrebni jedilni pribor. Prostori za častnike in vzgojitelje se nahajajo na krmilnem delu ladje, kjer je tudi stanica za radiotelegrafijo. Vsakemu potovanju prisostvuje direktor dotične šole, dva strokovna vzgojitelja, en ekonom, šolski zdravnik in radiotelegrafist. Stalno moštvo ladje tvorijo zapovednik, častnik, upravitelj stroja, vodja palube, trije mornarji, kurjač in sobar, za časa plovbe pa je ukrcanih še do osem ljudi kot pomožno osebje.

»Vila Velebita« nudi torej našim mladim pomorcem velike koristi, saj dobivajo na njej močne temelje svoje bodočega poklica, kajti na njih leži velika in težka odgovornost za ladjo in ljudska življenja, ki so jim zapupana in naloga, da v tujem svetu dostojno reprezentirajo ime in veličino našega pomorstva.

Radi vedno večjega napredka strojne tehnike je nastala potreba, da se tudi strojni častniki bolje strokovno teoretsko izobrazijo za uspešno vodstvo ladijskih strojev. Zato je naša država pred nekaj leti osnovala poseben odsek v Splitu in Bakru za izobrazbo ladijskih strojnikov. Z osnovanjem teh odsekov je postalo važno vprašanje uporabe šolske ladje tudi za praktično izobrazbo strojnih gojencev. In v resnici je »Vila Velebita« do sedaj skozi tri leta izvrševala potovanja z gojenci omenjenih šol, a ta potovanja še niso končno zakonsko urejena, ampak so v stanju proučevanja. Tako je naša edina ladja, namenjena vzgoji pomorskega naraščaja skoro skozi trideset let izvrševala in vrši velike naloge, a potrebno je, da se vsled velikega napredka v tem času pristopi k izpopolnitvi, če že ne k nabavi nove šolske ladje.



Kakšne vidimo valove in kakšni so v resnici

Po »L' Illustration« — Dr. Josip Božič

Kdo ni že slišal starih mornarjev, ko so pripovedovali o strahotah razburkanega morja in o velikanski višini valov na širnih planjavah Oceana? Pripovedovalci so bili še precej skromni če so govorili, da so bili valovi 10 do 15 m visoki. V ognju pripovedovanja so dosegli ti valovi tudi 20 in 30 m višine. V neizmernih dimenzijah Oceana se kmalu izgubi čut za mere.

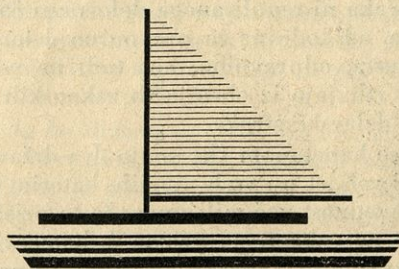
Dejansko je zelo težko na morju določiti višino valov. Valovje razburkanega morja lahko primerjamo pokrajini, kjer se dokaj redno menjavajo griči in doline. To bi veljalo glede oblike, ne pa glede stalnosti. Tam, kjer je pred enim trenutkom stal mogočen hrib temnozeleno vode, je v drugem trenutku globoka, peneča se globina. Cela masa temnozeleno vode se je prevrnila in zrušila z mogočnim šumenjem vase. Če se tedaj nahaja opazovalec v taki vodni dolini, ceni višino sosednjega hriba vode, ki se bo v naslednjem trenutku zrušil na njega, gotovo dvakrat, trikrat ali celo štirikrat previsoko. Kolikor toliko točno merjenje valovne višine je dalo precej nižje mere. Zmerili so valove visoke 12, 14 pa tudi 16 m. Vendar so taki valovi dovolj veličastni in dostojni opevanja. Velikost opazovalčeve ladje je važen činitelj pri opazovanju valov in cenitvi njih višine. Morje izgleda manj razburkano s poveljniškega mosta »Kraljice Marije«, ki ima 17.000 ton prostornine, kot z mosta malega parnika obalne plovbe, ki ima komaj do 1000 ton. Še manj seveda izgleda razburkano morje z mosta francoske »Normandie« z 79.000 tonami ali pa iz najmodernejšega angleškega kolosa »Queen Mary«, ki je približno iste velikosti.

Če beži jadrnica pred viharjem, se mora seveda zdeti njenemu krmilarju val, ki sledi ladji, ogromen. Toda on se nahaja zadaj na ladji, krčevito držeč krmilno kolo in skoro pod grozečim vrhom vala in to v trenutku, ko se nahaja krma ladje v vodni dolini, a nos precej višje na naslednjem vodnem bregu. Ko se val v naslednjem trenutku zruši in s svojo peno pokrije ladjo do polovice jambora, bi ga človek poleg krmila cenil najmanj na 20 metrov višine. Pa bi se dokaj motil, ker v resnici tak val nima več kot 8 metrov.

Gibanje valov je dvojne vrste. Ko pritisne vihar z veliko silo na vodno gladino, beže valovi pred njim in se torej premikajo v smeri viharja. Potem ko neha vihar besneti, se morje ne umiri takoj, ampak vodne mase nihajo še dolgo gori in doli. Nihajo pa na mestu in se ne premikajo več. V tem trenutku valovi ne podijo več ladje pred seboj, ampak jo samo dvigajo in spuščajo na mestu. Vihar žene valove tudi proti obali in ko postane dno bolj plitvo, udari val z vso močjo ob dno in se razbije ob skalah. Potem zopet odteče, puščajoč na produ alge, razne morske živali, kose potopljenih ladij in drugo. Odnese pa s seboj drobne skal, ki jih to neprestano butanje izliže, razbije in zdrobi. Tudi ob obali dosežejo valovi precejšnjo višino, nikdar pa ne višine valov na Oceanu.

Pri reševanju potapljačev se ladje brizgajo ladje rešiteljice olje na morskovo površino na mestu nesreče in valovi se takoj umirijo, ker ni več trenja vetra na vodno površino. V globino sega valovanje kvečjemu do 10 m. Zato se podmornice lažje rešijo viharja kot ladje, ki plovejo na površini. Radi tega so tudi nekateri drzni izumitelji predlagali zgraditev podmornic v velikosti velikih potniških ladij, ki bi pod površino morja prevažale potnike in blago z večjo sigurnostjo.

Ko čujemo za kak brodolom v viharju si mislimo navadno, da je bilo morje takrat posebno razburkano in čim solidnejša je bila ladja, tembolj nam v domišljiji raste višina valov. Toda valovi že davno ne rastejo več. Kakršni so bili pred 2000 leti, takšni so bili pred 1000, pred 100 leti in takšni so danes. Človek pa je še vedno neskončno majhen pred tem besnenjem narave kljub vsem orjaškim zgradbam, ki jih je ustvaril baš na morju.



Važno!

NAJVLJUDNEJŠE PROSIMO VSE TISTE, KATERIM SMO POSLALI REVILJO NA OGLEDE IN JE NE MOREJO NAROČITI, DA NAM REVILJO ČIMPREJE VRNEJO. TISTI, KI REVILJE NE VRNE, GA BOMO SMATRALI ZA NAROČNIKA!

UPRAVA

Socialna zaščita pomorščaka

Dr. Sovdat Miro

Kateragakoli vprašanja, ki se tiče našega pomorstva, se dotaknemo, povsod vidimo še veliko pomanjkljivosti in še polno nerešenega. Težko je skoro reči, da je to ali ono v naši mornarici ali drugje popolno. Tisoče in tisoče problemov se nam odpira in sami nam kažejo najkrajšo pot k rešitvi. Toda celo za najlažje smo gluhi. Veliki smo često le v besedah in hvalospevih. Škoda! Marsikaj se nam bo kruto maščevalo.

Odprt problem, ki je zdneva v dan bolj pereč, je tudi problem socialne zaščite pomorščakov, teh trpinov moderne tehnike. Od kapetana gori na mostičku, v lepi uniformi, ki pa mora z največjo pažnjo slediti vsakegu gibu stroja in morja — v obraz so jim vsem zarezano velike skrbi, da se jim vedno pozna, kaj so bili — pa do zadnjega, ki globoko v trupu meče v peči, ves črn in umažan, ki ga vidi solnce in zrak le, če ga prinesejo nezavestnega vsled težkega dela na vrh, so do danes nezaščiteni, na odprtem morju skoro brezpravni.

Položaj naših pomorščakov je torej zelo težak. — Naša trgovska mornarica se je v hudi borbi s svetovnimi mornaricami, zmogla vzdržati v konkurenčni borbi le na račun našega pomorščaka, ki je od vseh svetovnih mornaric najslabše plačan. Pomorščak, ki je v inozemstvu na gospodarskem polju napravil za našo mlado državo, več kot vsi diplomati v izboljšanju trgovskih stikov, ni od države dobil za svoj trud nobenega priznanja, tudi ni država pokazala niti najmanj razumevanja in važnosti do njegovega poklica. Vsa ona socialna zaščita, ki jo danes uživa pri nas vsak nameščenec in delavec na kopnem, za pomorščaka ne velja. Pomorščaki so prepuščeni na milost in nemilost delodajaleu, ki po svojem šefu suvereno postavlja delovne pogoje.

Za pomorščaka ni reguliranega delovnega časa, nedeljskega počitka, odškodnine za prekournno delo, odpovedi, rednega dopusta, odpravnine, kot tudi ne vseh drugih ugodnosti, ki izhajajo iz obstoječih zakonskih predpisov za vse ostale delavske stroke.

Prav tako so kapetanom (ki imajo dva državna izpita) in ki so pluli več let po vseh morjih, katerim je bila zapupana često vrednost več milijonov, če so prisiljeni vstopiti v službo na suhem, ne prizna I. kategorija, katero jim je nekdanje celo tuja država priznala. Na naših ladjah z ničemur niso odrejani posebni delovni odnosi, svojstveni samo v pomorski službi, ki so neobhodno potrebni za ohranitev reda in discipline na ladjah. Res je, da je 29. marca t. l. stopila v veljavo odredba o ureditvi odnosov na pomorskih ladjah. Toda od te odredbe pomorščaki nimajo nobene koristi, kajti do danes niso bili izdani še vsi tisti pravilniki, katere predvideva ta odredba, čeprav so bili potrebni načrti zanje sestavljeni že leta 1922. To se pravi, da se s to odredbo hoče pokazati samo dobro voljo, s katero seveda ni mogoče tolažiti pomor-

ščaka, ki pride v svet in vidi, kako so tam pomorščaki v vsakem oziru zaščiteni.

Kaj se je napravilo do sedaj za našega pomorščaka?

Nautična znanost in brodogradnja je v zadnjih letih tako napredovala, da zahteva od kapetana, kakor tudi od mornarja, z ozirom na večjo zaupano vrednost ladje in blaga, ne samo večje tehnično znanje, temveč tudi marljivosti in dela. Vse to zahteva, da se z duhom časa in z vedno večjim tehničnim razvojem večja obenem skrbi, ki se tiče ljudi, prizadetih vsled vedno težjega in odgovornejšega dela. Pri nas pa smo že v letu 1774., ko so v pomorstvu vladale popolnoma druge prilike. Politični Edikt iz leta 1774., kakor tudi drugi del Napoleonovega kodeksa iz leta 1816., je ne samo nemogoč, temveč tudi ne vsebuje nikakih socialnih teženj, razen posameznih kapituljev, ki govore o pravicah in dolžnostih pomorščakov s stališča javnih in privatnih interesov. In sicer s stališča javnih interesov: o sigurnosti plovbe vobče, o disciplinski moči zapovednika nad posadko ladje, o nadzoru nad oskrbo pomorščakov itd. Privatni interesi pa: v odpustu iz službe zapovednika in mornarjev s strani lastnika ladje, o načinu izplačevanja plače itd.

Druge države so po vojni razumele potrebe pomorstva, katerega obstoj in razvoj je posebno odvisen od socialnih zakonov, ki omogočujejo napredek in ne dopuščajo izrabljanja, ki dovede do neizprosnega boja, ter izdale odredbe in zakone, ki vsebujejo vse določbe modernega socialnega zakonodavstva. Tako je n. pr. to storila Amerika leta 1918., Avstralija 1920., Danska, Norveška, Švedska, Španija, Grčija, Indija in tudi Bolgarska leta 1923., Finska in Rusija 1924., Brazilija 1925. itd. ...

V naši državi obstoja zakon o zavarovanju delavcev, ki jemlje v poštev tudi pomorce, toda ta zakon se z no-

JADRANSKA STRAŽA

JE NAŠA EDINA NARODNO OBRAMBNA

POMORSKA ORGANIZACIJA!

beno svojo odredbo ne izvršuje. Po tem zakonu bi že zdavnaj pristojna ministrstva morala regulirati delovni čas na ladjah, kar pa še do danes ni storjeno. Francija je n. pr. neglede na konvencijo, ki se je na pomorski konferenci v Washingtonu osnovala, leta 1919. izdala zakon o osemurnem delu na vseh trgovskih ladjah. (Loi du 2 aout 1919 fixant à 8 heures par jour la durée du travail sur les navires affectés à la navigation maritime.)

Vse države so v zadnjih letih posvetile posebno pažnjo socialnemu vprašanju pomorcev. Mi pa smo za ta vprašanja ne le pokazali popolno nerazumevanje, temveč smo pomorščakom celo to, kar so si s trudom priborili, odvzeli. Ukinili smo jim inspekcijo dela za pomorsko plovbo, ukinili pomorski referat na ministrstvu socialne politike itd. Dosedanja državna pomorska politika ni šla niti malo za tem, da zaščiti pomorščaka. Če že ne iz drugega razloga, bi ga morali zaščititi, ker je pomorščak predvsem človek, delavec, dalje iz nacionalnega, saj je

*Pristopajte k Jadranski Straži,
edini splošni pomorski organizaciji*

v naši državi!

Dalmacija naša najbolj odprta meja, iz gospodarskega pa, ker tu bivajo izključno pomorščaki, katerih trud in napor gre za tem, da se poživi in da se dá smer našemu gospodarstvu. Besedi se je v zadnjih letih mnogo slišalo, posebno v poudarjanju nacionalnih teženj Dalmacije, storilo pa se ni ničesar.

Država je ratificirala leta 1929. konvencijo o zaposlitvi pomorcev, ki je bila sprejeta v Ženevi leta 1921. Uredba od 29. marca 1935. je bila v duhu te konvencije, ki pa se v praksi ne izvaja. Z odredbo od 15. decembra 1935. pa se zopet odgodi praktična vrednost te mednarodne konvencije. Mislim, da samo iz teh par primerov lahko vidimo, kaj se je do sedaj v socialnem interesu pomorščaka storilo.

Zakon o zavarovanju delavcev je še edini zakon, ki pride v poštev za našega pomorca, ki pa ima na žalost, kjer je sicer še edina svetla točka, v bolezenskem zavarovanju tudi svojo senčno stran. Pomorci imajo od tega zelo malo, kajti večinoma so v inozemstvu. Zakon bi moral vpoštevati tudi pomorščaka, kar bi bilo mogoče, če bi bil splošen.

SLOVENIJA
NE MORE ŽIVETI

BREZ ZVEZE Z MORJEM!

Pokojninsko zavarovanje imajo že zdavnaj vse pomorske države. Italija n. pr. od leta 1861. Po tridesetih letih plovbe je pomorski častnik leta 1913. dobil 850 lir pokojnine, leta 1919. 7200 lir in 1931. 12.000 lir. Mornarji pa leta 1913. 340 lir, leta 1919. 2.500 lir in leta 1931. pa 4.220 lir. Pri nas so zavarovani pri Pokojninskem zavodu v Ljubljani in to samo častniki palube in stroja. Če pomislimo na značaj dela in na to, da, kadar je pomorski častnik na oddihu, ne plača premije, bi popolnoma zadostovalo, da se za kapetane in strojne častnike zahteva samo trideset let plačanja premije in pravico na penzijo po dovršenih 60. letih starosti. Posebno bi morali vzeti v obzir strojnega častnika, ki v težkem in napornem delu redko pride do tega, da uživa pokojnino. Neobhodno pa je potrebno, da se pomorščaku, ki se je nebroj let boril z valovi oceana, nudi vsaj skromen počitek na suhem, ne da bi bil na stara leta prisiljen prosjati milosti tujca, ki se hodi zabavat na našo obalo, ki je prav vsled te revščine za tujca polna romantike.

PODPIRAJTE

PRVO SLOVENSKO REVILJO

O MORJU!

V budžetski razpravi je minister Dr. Spaho med drugim dejal: Državna upravna oblast je poklicana ne samo za to, da se briga za promet na morju, ampak tudi, da uredi vse pojave javnega življenja na morju in da pomaga vsaki akciji za obče izkoriščanje morja ter ustvarja pogoje za razvoj pomorstva kot važne panoge v državi. Da bo pa pomorstvo lahko tudi vse to doseglo, je predvsem važno, da se skrbi za pomorščaka, da bo lahko vsem tem nalogam kos. Predvsem je treba v svrhu zaščite pomorščaka imeti pred očmi odnos istega do države; spoznati naravo njegovega dela in odnosa do kapitala. Mornar ne samo, da mora nositi riziko za življenje, temveč tudi v svoji odgovorni službi riziko pokretljivega kapitala lastnika ladje, ki bi mu moral za očuvanje istega priznati tudi posebno nagrado. Pomorsko delo je v splošnem svojevrstno delo, ki mora tudi zato biti posebe zaščiten. Zato so nastale tudi razne mednarodne konvencije, ki jemljejo kolikor toliko vse to vpoštev. Pri nas je predvsem potrebno, da se na vsa mesta, kjer se rešujejo pomorsko-socialna vprašanja, postavijo izključno kapetani, ki imajo poleg tehničnega znanja tudi velik pogled v sodobna pomorska vprašanja. Neobhodno pa je potrebno, da se v smislu odredbe z dne 15. marca 1935., § 68., takoj osnuje borza dela za pomorščaka in osnujejo potrebni odseki v smislu § 114. iste odredbe, da bo mogoče obvezno zaposliti pomorščake samo potem teh odsekov. Da se bo lahko uvedla popolna socialna zaščita pomorščakov, je neobhodno potrebno v smislu zakona o zaščiti delavcev, da se ima na vsaki ladji delavskega poverjenika. Posadka je popolnoma prepuščena poverjeniku, tako da je na odprtem morju brez vsake možnosti neposredne zaščite socialno-politične oblasti. Nekatere trgovske mornarice imajo to že od zdavnaj in disciplina, kakor tudi avtoriteta zapovednika, ni pri tem bila okrnjena.

Upajmo, da bo država uvidela, da ima življenjski interes, da se normalno razvija trgovska mornarica, ter uvidela tudi, da je potrebno, da se pomorščaka zaščiti, kajti položaj ladijske posadke nima samo privatno-pravni odnošaj napram lastniku ladje, temveč ima tudi važen javno-pravni.

Jadranska
straža

JE NAŠA EDINA NARODNO-OBRAMBNA POMORSKA ORGANIZACIJA! V DRAVSKI BANOVINI ŠTEJE 15.000 ČLANOV IN 70.000 NARAŠČAJNIKOV. — PRISTOPAJTE K JADRANSKI STRAŽI!

RAZGLED

KAJ JE Z VISOKO POMORSKO ŠOLO?

Razvoj trgovine in tehnični napredek v ladjedelstvu zahtevata poleg vsega tudi ljudi, ki so dovolj izobraženi v vseh strokah, ki jih zahteva ta najvažnejša panoga gospodarstva. Vse države, ki vidijo v pomorstvu tisto ogromno silo, ki omogoča do najširših možnosti razvoj celotnega gospodarstva, žrtvujejo ogromno za vsestransko vzgojo in izobrazbo naraščajajo, da so lahko s svojimi močmi kos vsem velikim nalogam in zahtevam morja. Pomorsko šolo imajo n. pr. Poljaki, ki so postali pomorski narod v pravem smislu šele po vojni. Nagel razvoj njihove mornarice v vseh ozirih je zato tem bolj razumljiv in njihova neodvisnost je vsak dan večja. — To veliko potrebo in zahtevo je pri nas prvi uvidel pokojni Marija Račić, mož s svetovnim obzorjem, ki je vedel, kaj primanjkuje našemu gospodarstvu in pomorstvu. Da bi se tudi uresničila njegova želja je zapustil preko 24 milijonov s posebnim namenom, da se tudi pri nas ustanovi zavod za visoko trgovsko pomorsko izobrazbo. Za izvršitelja oporoke je bil določen dr. Miro Kolin. Preteklo je že do danes šest let, toda o vsem se ne čuje ničesar. — V drugih državah, v Angliji, Nemčiji, Italiji itd., imajo združen trgovsko-pomorski študij z ostalim trgovskim študijem na visokih ekonomskih šolah, ki jo imamo mi v Zagrebu. Neglede na to, da bi se z velikim volilom pokojnega Račića lahko ustanovila in vzdrževala samostojna visoka pomorska šola, bi se do sedaj mogla najti vsaj ta rešitev, da bi se združilo potrebne kolegije za pomorstvo na »Ekonomsko-komercialni visoki šoli« v Zagrebu. Vsa naša

javnost (pa tudi oblasti) bi morali pač bolj skrbeti, da se izvršujejo želje velikih pokojnikov. Po našem mnenju bi bila z ozirom na današnje stanje najbolj poklicana, da se uredi to vprašanje, edino »Ekonomsko-komercialna visoka šola« v Zagrebu.

SPLOŠNO POMORSKO-GOSPODARSKA VPRVAŠANJA

K ZGRADITVI CESTE LJUBLJANA—SUŠAK

Ves čas po prevratu se Slovenci borimo za ugodno železniško in cestno zvezo s Sušakom, ki je sedaj najbližje naše pristanišče na Jadranu. Z mejo med Italijo in Jugoslavijo je bil pretrgan ves gospodarski in seveda tudi prometni sistem, vendar pa traja odtrganost Slovenije od morja dejansko že od početka svetovne vojne. — Zgraditev cestne zveze z Sušakom se bliža polagoma svojemu uresničenju. 11. marca t. l. je bila namreč imenovana terenska tehnična sekcija za trasiranje te nove ceste. Za šefa te sekcije je bil postavljen inž. Ladislav Gržina. Sedež sekcije je v Runarskem, p. Nova Vas in občina Velike Bloke. Vsa cestna proga od meje ljubljanske občine pa do banovinske meje, bo znašala približno 50 km. Nova cesta se prične pri križišču Bleiweisove in Tržaške ceste, gre v ravni črti čez Mirje in čez Gradaščico, na Ižansko cesto. Potrebna bo zgraditev mostu čez Ljubljanico in Iščico. Dalje bo šla cesta do

NEKAJ O PODMORNICAH

R.

Zadnji dve leti svetovne vojne je začela mornarica posegati v vojno ne samo s težkimi bojnimi ladjami, temveč tudi z lahkimi oklopnimi. Največjo nado so vojskujoče države stavile na podmornice ter jim posvetile vso svojo pažnjo in skrb, zavedajoč se njihovega odločilnega pomena. Posebno Nemci, katere je začela vojna sreča na kopnem zapuščati, so se vrgli z vso vneto na gradbo podmornic, upajoč, da tako popravijo svoje neuspehe na fronti. Začeli so vojno s podmornicami, v kateri so brezobzirno uničevali tudi trgovske ladje, **sanitetne in ladje nevtralnih držav.** Pravi mornarski pirati.

Seznantiti hočemo čitatelje z zgodovino podmornice in obenem z vsemi težkočami, ki jih je morala premagati njena prva iznajdba. Prvi čoln, ki bi ga mogli imenovati »podvodni čoln«, je zgradil Cornellijs Drebbel že leta 1634. v Angliji in prve poskuse je z njim delal na reki Temzi. Iste ideje se je pozneje lotil David Bushell. Zgradil je podoben čoln v letu 1742., s katerim je hotel na sovražno ladjo pritrčiti mine, ki bi potem s posebnim strojem povzročile eksplozijo. S temi načrti so se potem bavili mornarski uradi različnih pomorskih držav z namenom, da uporabijo take podvodne čolne za vojno.

Pred dvema leti je minulo torej ravno 300 let, odkar se je rodila ta ideja. Če primerjamo današnje sigurne in praktično uporabne podmornice s takratnimi poskusnimi čolni, se moramo diviti uspehom tehnike na tem področju.

V l. 1804. je izumil Robert Fulton »podmorski čoln«, od katerega je pričakoval »obvladanje morja«. Ker pa so se države premalo zanimale za njegovo iznajdbo in ga

pustile na cedilu, se ni več brigal za nadaljnje delo. Leta 1850. je v nekem nemškem pristanišču izumil ing. Bauer čoln, ki je bil precej podoben svojim prednikom in ga je nazival »potapljaški čoln«. Zgradil ga je za potapljače danske flotilje. Pri prvem poskusu pa se je »potapljaški čoln« potopil. Njegova iznajdba je bila šele po 30 letih dvignjena iz morskih globin in ing. Bauer je vztrajno nadaljeval svoje delo. Če se spomnimo vseh zaprek, ki so mu bile pri tem stavljeni, se moramo zares čuditi njegovi življenjski energiji in vztrajnosti, ki je razvidna iz nekaterih podrobnosti njegovega delovanja.

Bilo je 1. februarja 1851., ko je ing. Bauer pred poklicano komisijo razložil svoj potapljaški čoln in z njim delal poskuse. Za rezultat poskusov in zaključke te komisije se je zanimal ves svet. Ing. Bauer se je odpeljal s čolnom na morje in ga tam srečno potopil, na žalost ga pa nad vodo ni mogel več spraviti in sam si je komaj rešil življenje. S tem neuspehom je izgubil zaupanje vseh prizadetih in to ravno v trenutku, ko je najbolj potreboval njih moralne in materialne pomoči. Ing. Bauer pa ni izgubil poguma in odločnosti. Obrnil se je za pomoč k Franciji, Prusiji in Avstriji, a brez uspeha. Šele na pritisk raznih oseb, ga je avstrijska vlada povabila v Trst, da ponovno preskusi svoj izum. Ing. Bauer se je odzval ter v Trstu pred mornariško komisijo in cesarjem Francem Jožefom I. razložil svoj model in napravil poskus, ki se mu je posrečil. Izumitelju je bila obljubljena denarna pomoč v znesku 50.000 goldinarjev. K temu so morali prispevati: mornarska komisija 15.000, družba Lloyd in borza v Trstu po 10.000 goldinarjev. Za ostalih 15.000 goldinarjev je bilo zaproseno ministrstvo trgovine. Ker se pa avstrijski minister trgovine ni odzval tej prošnji, se je tudi minister vojske skujal in ni hotel prispe-

Studenca-Iga mimo Krvave peči, Velikih Blok, proti vasi Retje, nato čez banovinsko mejo mimo Čabra, kjer pri 80 km doseže med hrvatskim Snežnikom in Risnjakom svoj najvišji vzpon 1243 m. Pri 94 km dospe na Lujizino cesto, ki je bila zgrajena leta 1813. in je veljala za eno najlepših cest na svetu. — Cesta bo naprej makadamska, z največjim vzponom do 5% in z velikimi radiji. Za pozneje je v načrtu tlakovanje. Široka bo 8 m, dolga pa okoli 92 km. Vsak kilometer makadamske ceste bo stal približno pol milijona dinarjev. Ko bo cesta popolna, pa bodo znašali stroški okoli 120 milijonov. Skupna zveza Ljubljane s Sušakom, vštevši tudi Lujizino cesto, pa bo dolga 120 km. Za zgraditev ceste se že dolgo trudita dva akcijska odbora za zvezo Slovenije z morjem, in sicer v Ljubljani pod predsedstvom g. Ivana Jelačina, na Sušaku pa pod predsedstvom inž. Gjura Ružiča. Oba odbora delujeta že dolgo let skupno v največjem soglasju.

OCEANOGRAFSKI INSTITUT V SPLITU

Na rtu Marjana, kjer je sedaj urejen narodni park, nedaleč od Splita, se nahaja zgradba oceanografskega instituta. To zgradbo so osnovali Akademije znanosti v Beogradu in Zagrebu s posebnimi sredstvi iz postavk v prosvetnem, prometnem, vojnem in mornarskem in poljedelskem ministrstvu. Splitska občina je poklonila zemljišče. Vendar zgradba še čaka svojo končno dovršitev, za katero je potrebnih še do 2.000.000 Din, zlasti za notranjo ureditev. S tem bi se naš Jadran lahko ponašal z ustanovo, kakršne mnoge druge kulturne države nimajo. V zgradbi so predvideni vsi potrebni prostori za vsestransko proučevanje prilik in posebnosti našega Jadrana in življenja v njem. Poleg zadostnega števila urejenih

laboratorijev za znanstveno delo, poleg sob za internacionalne kurze, je predviden tudi oddelek za akvarije, v katerem bi bil ves živ svet iz našega morja. Dalje je predviden poseben čoln, ki bi bil opremljen z vsemi potrebnimi pripravami za globinska proučavanja, kakor tudi za podmorska fotografska snimanja. Dokler ne bo nova zgradba končana, se delo vrši v manjši, mnogo skromnejši zgradbi. Kljub tesnosti pa razvija institut zelo veliko delavnost in izdaja svoje znanstvene izsledke v »Acta Adriatica«, katerih je izšlo do sedaj že sedem zvezkov. Na institutu se nahaja tudi poseben ribarski oddelek. Ta ima važnost zlasti pri nas in bo imel še poseben pomen, ko se bo razširil. S praktičnimi nasveti bo omogočil našim ribičem večji uspeh v ribarstvu. V Jadranu je namreč nad 300 vrst rib, od katerih je za prehrano okoli 100 vrst, 40 od teh naravnost odlične kakovosti. S proučevanjem njih gibanja in življenja bi se omogočil večji lov. Potrebno je torej, da se ta institut čimprej z državno pomočjo uredi in preseli v novo zgradbo, ki čaka na izpopolnitev, da bi se tako omogočil čim večji uspeh. Znano je namreč, da celo sedanji zelo skromni institut z lahkoto tekmuje z italijanskim v Rovinju, ki se trudi, da bi pritegnil nase čim večjo pozornost sveta, dočim našemu ni treba storiti ničesar, ker se tuji znanstveniki in znanstvene ekspedicije same interesirajo zanj. Leta 1937. se bo vršil na našem Jadranu kongres »Internationalnega odbora za proučevanje Sredozemskega morja«. Dobro bi bilo in za državo velikega pomena, če bi se novi institut do tedaj vsaj deloma uredil.

BRANIMO SVOJE MORJE!

vati 15.000 goldinarjev za mornarsko komisijo, tako da sta družba Lloyda in borza v Trstu ostali osamljeni. Ker nista hoteli vse akcije sami podpreti, so se vsi sporazumeli za likvidacijo in ves načrt je spet padel v vodo. Izumitelj se je ves potrt odpeljal iz Trsta naravnost v Anglijo. Toda tudi tam njegovi predlogi ne najdejo pravega razumevanja, zato se je vrnil v Nemčijo. V svojem stanovanju je našel dopis angleškega princa Alberta in v njem 5 liber sterlingov. V dopisu ga princ poziva, naj nemudoma pride v Anglijo. Izumitelj se je odpeljal na Angleško, kjer je bil sedem mesecev popolnoma zaposlen pri svojih načrtih. Medtem se je pa posrečilo Angležem Skottu, Russelu in ing. Brunellu izposlovati od lorda Palmerstona in Pamura 10.000 liber sterlingov za gradbo podmorske ladje in ko so medtem vse načrte dobro proučili, so se izjavili, da jim je ing. Bauer odveč ter so ga kratkomalo odslovili.

Ing. Bauer se je zopet vrnil v domovino, a leta 1855. je odpotoval v Rusijo ter tam poskusil svojo srečo. Ruska admiraliteta je priznala njegov izum, sprejela njegove načrte in mu dala sredstva, da je takoj začel graditi potapljaški čoln za rusko vlado. Pri neki računski komisiji pa je bilo ing. Bauerju črtano 16.700 srebrnih rubljev. Ker je to prišlo na dan, so ga prizadeti začeli mrziti in ga ovirati pri delu, da bi ga tako pri admiraliteti onemogočili. Vsa iznajdba, kakor tudi gradba potapljaškega čolna je morala ostati v najstrožji tajnosti, in to zlasti pred angleškim admiralom Napierom. V časopisih se o tem ni smelo poročati in tudi javno govoriti o tej zadevi je bilo zabranjeno.

Dne 2. septembra 1856. so napravili prvi poskus. Hoteli so v Kronstadtu s pomočjo Bauerjevega potapljaškega čolna na neko staro neuporabno ladjo pritrčiti mino,

ki bi potem vrgla ladjo v zrak. Potapljaški čoln je svojo nalogo opravil, pri tem pa se je sam ponesrečil. Kakor je ing. Bauer pozneje ugotovil, je bila ladja za uničenje določena na preveč plitkem mestu tako, da je potapljaški čoln zavozil s sprednjim delom v peščeno dno in ing. Bauer se je komaj rešil na površje. Ruski mornariški oficir, ki je bil z ing. Bauerjem v čolnu, se je hotel na ta način rešiti, da je predčasno, t. j. preden so s čolnom dosegli morsko gladino, odprl pokrov, s katerim je bil čoln hermetično zaprt, vsled česar je začela voda vhajati v čoln in čoln se je na splošno začudenje vseh prisotnih potopil.

Ing. Bauer in njegov spremljevalec sta se z veliko težavo rešila. Potopljeni čoln so dvignili šele po štirih tednih. Radi neuspeha so začele ruske oblasti ing. Bauerja zasledovati in zadržale so mu denar, namenjen za izpopolnitev čolna, ki mu je bil nakazan. Poleg tega so mu zadržali plačo za dva meseca, ker ni hotel izdati svojih načrtov. Od 10.000 rubljev, ki so mu bili obljubljeni kot odškodnina za njegov napor, je dobil izplačano samo polovico in še to s pripombo, da njegov podmorski čoln ne odgovarja zahtevam, za katere se je on zavezal. Razočaran in popolnoma potrt se je ing. Bauer podal v Monakovo, kjer je odslej živel popolnoma pozabljen in zapuščen.

Prikrat so podmornice uspešno nastopile v severno-ameriških državljanskih vojnah. Ti čolni, imenovani »rečne podmornice«, so bili v tej vojni uporabljeni proti vstašem na rečnih ladjah. V letu 1885. je zgradil Šved Nordenfeld štiri podmorske čolne, od tega sta bila dva po 160 ton odposlana v Turčijo, a eden od 250 ton je ostal v Angliji. Leta 1888. sta poskusila na Španskem izumitelj Peral in na Francoskem Goubet svoje

VOJNA MORNARICA

SREDOZEMLJE V BOJNI PRIPRAVLJENOSTI

Z italijansko-abesinskim sporom so bile in so še podane vse možnosti nove velike evropske vojne. Italija je s svojim korakom pričela ogroziti najbolj važne gospodarske in vojaške pomorske ceste angleškega imperija. Skozi Sredozemsko morje vodijo namreč življenjske žile Anglije v Indijo in Avstralijo. Jasno je, da si Anglija teh svojih poti ne bi pustila presekatih po nobenem. Ni čudno, če je torej takoj pomnožila svojo vojaško pomorsko moč na Sredozemskem morju in v popolni pripravljenosti čaka še danes na dogodke, ki se imajo razvijati v zvezi z današnjim zapletenim položajem. Kakšno je razmerje sil v Sredozemlju danes in kakšno je bilo, naj predočijo na kratko sledeče številke: Anglija je imela pred izbruhom sovražnosti v Sredozemskem morju 5 velikih oklopnih, 4 večje in 5 lažjih križark, 1 nosilca letal, 3 skupine rušilcev, vsaka po 9 ladij, ter 3 velike in dve srednji podmornici, poleg vseh pomožnih in specialnih ladij za rdeči križ itd. V Gibraltarju, na Malti in Aleksandriji se je nahajal po en večji rušilec ter večje število iskalcev min. Po izbruhu pa je poslala v Sredozemlje takoj dve največji oklopnici, ki imata topove do 45 cm, enega nosilca letal z rušilcem, 4 lažje križarke, 18 rušilcev, 10 podmornic, od katerih ena lahko prenaša 120 min. Dalje so poslali svojo pomoč dominioni iz Vzhodne Indije, Vzhodne Azije, Avstralije, Nove Zelandije in Južne Amerike. Te so prispevale skupno okoli 30 bojnih ladij vseh vrst. Tudi Francija je poslala del svojega sredozemskega brodogoja na odprto, in sicer 6 velikih križark, 17 rušilcev, 7 podmornic in enega nosilca letal. V to niso vštete še razne edinice iz stalnih baz

v Brestu, Toulonu in Bizerti, poleg tega tudi ne atlantsko brodogoje, ki je tudi prišlo v Sredozemsko morje in ki šteje skupno 85 bojnih ladij vseh vrst. Seveda je osredotočila tudi Italija vse svoje sile na Sredozemskem morju. Točne številke o številu italijanskega bojnega brodogoja pa niso znane. Močna je Italija zlasti v podmornicah in je celo v premoči, tako da je morala Anglija prenesti središče svojega sredozemskega brodogoja, ki bi ga podmornice v gibanju lahko zelo motile, iz Malte, ki je preblizu Italije, bolj proti vzhodu. Druga moč Italije pa je v zraku, ki dela Angliji precej preglavic. Sicer pa je razen v pogledu letalske premoči strateški položaj Anglije v slučaju spopada z Italijo neporušljiv, če bi se pridružila Angliji še Francija, potem je sploh vsaka borba brez izgleda, ker Francija po svoji premoči v podmornicah presega vse države. Brez dvoma pa je, da bo Anglija svoje sredozemske poti, ki so zanjo življenjskega pomena, z vso silo držala in ne bo trpela, da bi jo kdo ogrožal na tem kraju.

IZ UREDNIŠTVA IN UPRAVE

Z ozirom na našo namero, da bi v vsaki številki naše revije seznanili čitatelje podrobneje z zgodovino in razvojem naših paroplovnih družb, javljamo, da nam je to v tej številki radi tehničnih ovir nemogoče. V prihodnji številki bomo priobčili članek o edini paroplovni družbi, v kateri je zastopan slovenski kapital. Napisal ga bo naš priznani strokovnjak in naš ugledni sodruđnik dr. Egon Staré. — Na vprašanja javljamo, da bomo prospekte in ostalo za poletna potovanja k morju priobčili čim dobimo natančne podatke od naših paroplovnih družb in hotelskih poverjeništev.

čolne. Goubet je dosegel pod morsko gladino brzino 3.5 vozlov in nad vodo 6 vozlov na uro. Skoro istočasno je postavil Francoz Gustav Zédéé na vodo podmornico, katere stroji so v razliko z drugimi bili nadomeščeni z akumulatorjem. Njegova poskusna vožnja v Toulonu l. 1894. v globini 20 metrov pod morsko gladino je nepričakovano dobro uspela in je dosegel že hitrost 7 vozlov na uro. S tem postane Zédééova podmornica nekaj splošnega modela za bodoče podmornice. V letu 1899. se je pojavila zopet neka nova podmornica pod imenom »Morse«, ki jo je zgradil Ramazotti. Odslej se je začelo za podmornice vsesplošno zanimanje. Za napredek v grajenju podmornic imata veliko zaslugo dva Amerikanca: Holland in Lake, dalje švedski ing. Enroth, kakor tudi Rusa Kutenikov in Kolbasijev.

Francosko ministrstvo mornarice je leta 1896. razpisalo nagrado za najboljši načrt podmornice. Pri tem je dobil najboljšo oceno ing. Laubeuf. Počel je takoj graditi svojo podmornico in leta 1899. jo je spustil v vodo. Na podlagi tega načrta so francoski inženjerji neprenehoma izboljševali posamezne dele podmornic, kakor tudi strojev, krmil, aparatov za gledanje pod vodo in slednjic uvedli v čoln periskop (cev za gledanje nad morsko gladino). Šele z uvedbo periskopa je podmornica dobila svoj pravi pomen in praktično vrednost kot izvrstno orožje. Za periskop je služila tedaj pritrjena cev z dvema povečevalnima lečama. Tudi to je bilo kmalu izboljšano s tem, da se je uvedel Omniskop, ki je imel šest do osem leč za razgled nad morsko gladino, tako da se je z njim lahko opazoval že ves horizont.

Današnji periskop ustreza vsem stavljenim nalogam, ker se dá obračati, kakor je potrebno, in ni trdno vdelan, kakor je bil prejšnji. Lahko se tudi skrči in raz-

tegne, kakor to zahteva položaj. Še leta 1900. je bilo dosti držav, pa tudi veljavnih osebnosti, ki niso verjeli v sposobnost in praktično uporabnost podmornic. Šele novi poskusi v Franciji in Ameriki so ovrgli vse predsodke. Končno se je tudi Italija pridružila in je začela graditi podmornice in to popolnoma tajno. Leta 1903. je sestavil genijalni ing. Laurenti podmorski čoln, ki je s svojo konstrukcijo prekosil vse druge podmornice. S tem delom je spreobrnil vse neverne Tomaže. Do tega časa se je Anglija prav malo zanimala za podmornice, kar se ji je poznalo zlasti v svetovni vojni. Pri nekem zasedanju kabineta lordov v Angliji se je leta 1890. izrazil sir. Earl st. Vincent pri razmotrivanju vprašanja podmornic takole:

»Smatram metodo vojne s podmornicami za tako nevarno, da se je mora izogibati vsak narod, ki hoče obvladati morje, kajti pravilno izkoriščena podmornica zamore mnogo škodovati njegovi nadvladi nad morjem.«

Angleška admiraliteta je, pametno ocenjujoč te opombe, obrnila vso svojo pozornost na razvoj podmornic in leta 1902. je začela s svojimi iznajdbami važne poskuse. Leta 1904.—1905. začne tudi ona graditi podmornice.

Angležem so sledile tudi druge manjše države in začele graditi podmornice vsaka po svoji finančni zmožnosti. Danes pa lahko mirno trdimo, da so podmornice v rokah vojskujočih se držav najhujše orožje, s katerim se mora v bodočnosti računati, posebno zato, ker nam daje vedno večji napredek tehnike možnost graditi celo nekake »podmorske križarke«, ki lahko vzdržujejo zvezo med posameznimi deli sveta.

S tem se prividi in bujne fantazije iz romanov Julesa Verneja uresničujejo morda hitreje, nego je on sam pričakoval.



I. KETTE - Ljubljana

Kopalne
potrebščine

Perilo
po meri

Specijalitete
moške mode!



Aleksandrova c. 3

NAROČAJTE IN PODPIRAJTE „NAŠE MORJE“!

V

ZNANI LEKARNI

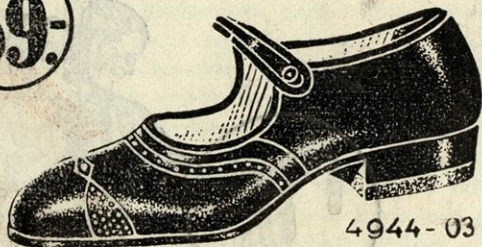
KURALT

LJUBLJANA, GOSPOSVETSKA C. 4

dobite vse higijenske potrebščine
za morje,
razna olja za sončenje,
kakor tudi zelo učinkovita zdravila
proti morski bolezni

Za pomlad

59.-



4944-03

Dekliški čevlji iz govejega boksa z lepim okrasom

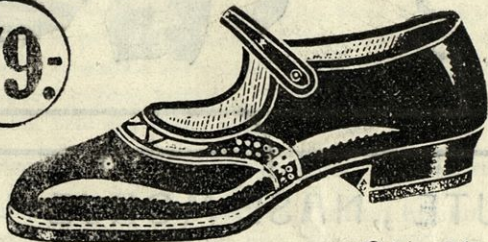
59.-



2967-44800

Nenadomestljive sandale za tople dneve z kožnatim podplatom in gumeno peto

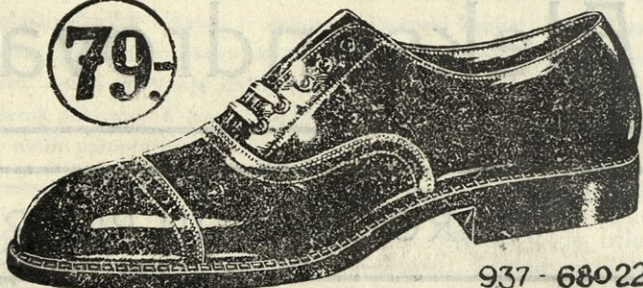
79.-



4844-24

Lakasti čevlji z okusnim okrasom kačje kože

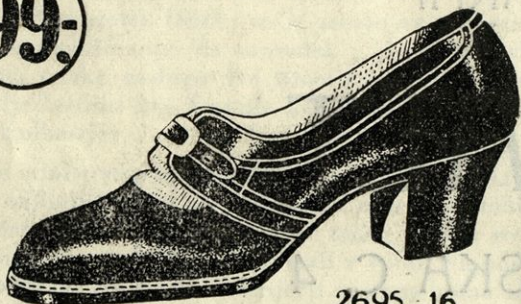
79.-



937-68022

Močni in praktični čevlji iz govejega boksa z prožnim gumenim podplatom

99.-



2695-16

Za spomladanske sprehode, naši prijetni in moderni troter čevlji

149.-



1637-44742

NAJNOVEJSI MODEL, čevlji iz najboljšega telečjega boksa z perforiranim okrasom

Rata