

Poština plačana  
v gotovini.

3285/4

# Maše moryé

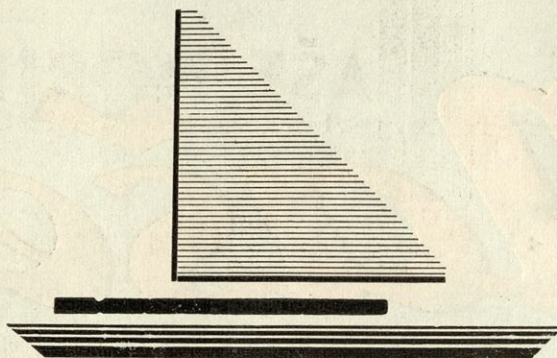


Letnik I.

3. števí.

# NAŠE MORJE

Letnik I / Štev. 3 / Maj 1936



## V S E B I N A

*Fr. Seunig: Morje — naša rešitev*

*Ž. J.: Slovensko gospodarstvo in morje*

*Ž. V.: Trst — problem velike luke (Konec)*

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

*H. Marjanović: Znamenite grobnice arheološkega  
muzeja v Splitu*

*Z. P.: Iz stare zgodovine pomorstva*



## R A Z G L E D

*Naša trgovska mornarica v letu 1935*

*Trgovska mornarica*

*Vojna mornarica*

*Tisk o naši reviji*

*Razno*

*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).

## Morje — naša rešitev

Fr. Seunig

Jugoslavija je po svoji geografski legi predestinirana, da se razvije v močno pomorsko državo. Naša morska obala je od Sušaka do Kotora v zračni črti dolga okrog 550 km, medtem ko znaša prava dolžina naše obale ob celini z vsemi zalivi in vijugami 1590 km. Če pri prištejemo še obalo naših otokov ob Jadranu, ki jih je po številu nič manj nego 914 (od tega 17 s površino preko 20 kvadratnih kilometrov, tedaj znaša naša skupna morska obala 5200 km.

Za naše narodno gospodarstvo je ta obala velik zaklad. Žal pa se naša širša jugoslovanska javnost danes še komaj zaveda velike važnosti morja ter vseh koristi in razvojnih možnosti, ki nam jih nudi v gospodarskem pogledu naše morje. Ni namreč dovolj, da imamo ugodno pomorsko obalo, dobre naravne luke in odprto pot po morju v široki svet; če hočemo imeti od tega morja koristi, moramo stremeti za tem, da se koristno poslužimo vseh teh možnosti za gospodarski razvoj, ki nam jih nudi morska obala. Našo gospodarsko politiko pa moramo usmeriti na morje tudi zaradi tega, ker nam omogoča izhod iz stiske, v katero smo prišli zaradi avtarkične politike naših sosednjih držav, ki nam zapirajo meje.

Stari izrek, da morje zbližuje narode, ni samo simboličnega pomena, temveč ga je vzeti dobesedno. Z napredujočo tehniko je uspelo zlasti v zadnjih desetletjih prevoz po morju ne samo pospešiti, temveč predvsem poceniti, tako da so stroški za prevoz blaga po morju danes neprimerno nižji nego stroški za prevoz po suhem. Za marsikatero blago, ki ga izvažamo, je danes Amerika tarifirano bližja nego Srednja Evropa.

Malokdo se zaveda, kakšnega odrešilnega pomena je bilo baš zadnja leta za nas odprto morje, saj nam je omogočilo, da smo nadomestili precejšen del izpadka našega izvoza v sosednje države s povečanim izvozom v oddaljene prekomorske države. Težko si je zamisliti obupno stanje našega gospodarstva, če bi bila Jugoslavija brez morja in ne bi imela tega ventila za vnovčenje presežkov naše produkcije. V primeri z drugimi državami obseg našega izvoza v zadnjih letih ni tako hudo nazadoval, saj se giblje sedaj približno na višini 50 % izvoza v letu 1929., medtem ko je obseg zunanje trgovine večine drugih držav padel na eno tretjino. Da pa nam je uspelo, zlasti v zadnjih letih zopet dvigniti naš izvoz po vrednosti na polovico izvoza v zdignem konjunkturnem letu, po količini pa na dve tretjini, je to pripisati zgolj dejstvu, da smo v stiski in v sili pričeli iskati novih tržišč v prekomorskih državah in smo na teh tržiščih uspeli, ker smo se lahko neovirano poslužili cenene morske poti.

Avtarkična politika, ki jo zadnje desetletje vodijo naše sosedne države in je zlasti v Avstriji in Italiji dovedla do občutnih uvoznih omejitev za najvažnejše naše izvozne predmete, bi skoro onemogočila vnovčenje pretežnega dela našega produkcijskega presežka, če nam ne bi svobodna pot na morje nudila rešitve. Če bi bila Jugoslavija celinska država brez morja, bi pri sedanji gospodarski strukturi in izvoznih težkočah doživela pravo gospodarsko katastrofo in bi prišla zaradi izvoznih omejitev v resno nevarnost, da popolnoma izgubi gospodarsko samostojnost.

Kakšen velik obseg je v zadnjih letih zavzela preorientacija našega izvoza, to naj nam živo ilustrirajo naslednje številke. V prvih letih po vojni je šel pretežni del našega izvoza v Avstrijo in Italijo, kjer smo plasirali 70 % vsega našega izvoznega presežka. Delež Avstrije in Italije pri našem izvozu pa se je od leta do leta krčil: leta 1930. je znašal le 46 %, leta 1934. 37 %, lani pa je znašal samo še 31 %. Za našo gospodarsko in politično neodvisnost je neprecenljive važnosti, da naš izvoz ni enostransko usmerjen v malo število sosednjih držav, temveč da se razdeli na čim večji krog držav, kajti le v tem primeru lahko mirno zremo v bodočnost in se nam ni bati nobenih trgovinsko-političnih presenečenj, ki bi nas lahko pahnili v nesrečo.

Posebno zanimiv je zadnja leta razvoj našega izvoza v oddaljene prekomorske države, zato navajamo v naslednjem nekaj podatkov o gibanju našega izvoza v najvažnejše prekomorske države (v milijonih Din):

Izvoz v	L e t o			
	1935	1934	1933	1932
USA	224.8	156.8	63.6	29.0
Anglijo	212.3	180.5	90.4	64.5
Egipt	33.0	26.1	16.1	16.3
Eritrejo	27.0	1.3	0.7	0.5
Alžir	23.9	28.3	25.6	17.3
Tunis	21.2	33.3	32.7	16.3
Argentino	18.4	14.7	18.2	9.0
Maroko (francoski)	15.6	13.0	9.3	9.2
Palestino	14.7	21.1	4.4	0.6
Južno Afriko	11.7	5.2	1.2	1.0
Švedsko	10.8	4.2	3.8	2.0
Somalijo	10.1	0.8	0.5	0.4
Malto	9.0	8.2	9.3	6.4
	632.5	493.5	275.8	172.5
v % vsega izvoza	15.7	12.7	8.1	5.6

Naš izvoz v gori navedene prekomorske države je leta 1932. znašal komaj 173 milijonov Din, lani pa že 633 milijonov, torej skoro štirikrat toliko, nego pred tremi leti. Pri tem se je delež navadenih držav v našem izvozu dvignil od 5.6 na 15.7 %.

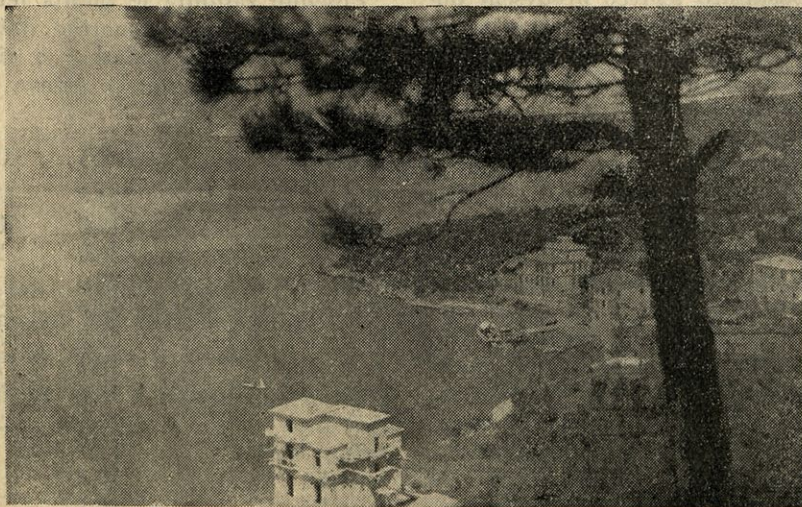
Za preusmeritev našega izvoza na morje pa so prav tako značilne številke naše zunanje trgovine, ki se nanašajo na izvoz po suhem in po vodi. Naš izvoz po suhem je znašal leta 1927. 2.6 milijona ton, lani pa le še 0.97 milijona ton, medtem ko se je v istem času naš izvoz po morju in po rekah dvignil od 1.65 na 2.35 milijona ton. Dočim smo leta 1927. izvozili po vodni poti le 38.9 % vsega izvoza, se je lani delež izvoza po vodni poti dvignil na 70.8 %, tako da bo izvoz po vodni poti kmalu dosegel  $\frac{3}{4}$  vsega našega izvoza. Naš izvoz preko pomorskih luk (brez izvoza po rekah) pa je lani dosegel 58 % vsega našega izvoza nasproti 27.3 % v letu 1929.

Do te bistvene preusmeritve v našem izvozu pa je prišlo v zadnjih letih zgolj po sili razmer in ne morda po zaslugi naše gospodarske politike ali kot rezultat kakega gospodarsko-političnega načrta. Tudi v zadnjih letih gospodarske stiske smo hore malo storili, da bi pospešili in olajšali izvoz po morju in podprli razvojne tendence, ki lahko prinesejo s povečanim izvozom vsemu našemu gospodarstvu bistveno olajšanje.

V naši gospodarski politiki so bili doslej *interesi pomorske politike* še vedno potisnjeni v stran. In še danes, ko nam gospodarski razvoj sam kaže, da nam pot na morje nudi občutno olajšanje in odrešitev, se ti interesi nadalje zanemarjajo. Naše pomorske luke so še v sila primitivnem stanju: potrebne bi bile znatne investicije, da bi lažje, hitreje in ceneje odpravili naše blago na pot po morju. Naše luške naprave danes niso mnogo boljše in sposobnejše nego pred vojno ali prva leta po vojni, čeprav se je med tem ladijski promet naših luk povečal od 5.7 milijona brutto registrskih ton v letu 1923., na 18.4 milijone brutto registrskih ton v lanskem letu in se je blagovni promet naših luk v primeri s predvojno, odnosno prvo poveljno dobo več nego podvojil.

Če bi o pravem času pričeli voditi pametno pomorsko politiko, bi lahko danes glede našega izvoza v prekomorske države zabeležili še neprimerno lepše rezultate. Žal pa smo pustili, da vse teče svojo pot, ne oziraje se na potrebe, ki nam jih diktirajo spremenjene prilike in ne upoštevajoč skrite razvojne možnosti, ki nam jih nudi morje. Sedaj, ko številke naše zunanje trgovine že same kriče, kje je treba zastaviti in kje uglediti pota za razvoj našega izvoza, ko naše gospodarstvo samo išče nujni izhod na morje, je skrajni čas za spoznanje, da je treba revidirati stališče naše gospodarske politike v pogledu naše izvozne orientacije na morje. Pasti mora končno ono ozkosrčno stališče, ki vidi v pomorski orientaciji našega gospodarstva in v pomorstvu le lokalne interese in potrebe našega Primorja in Dalmacije in mora prodreti spoznanje, da gre za življenjske interese vse države in vsega našega gospodarstva, torej ne samo Primorja in Dalmacije, temveč prav tako za življenjske interese ostalih gospodarskih področij. Kajti prav vse naše gospodarstvo bo imelo koristi od tega, če nam bo uspelo uglediti našim produkcijskim presežkom pot preko morja v široki svet.

V prvi vrsti moramo temeljito revidirati naš železniški gradbeni program, da končno uveljavimo načelo absolutnega prvenstva za gradnje železniških prog, ki naj vežejo naše zaledje z morjem, odnosno s pomorskimi lukami. Take železniške gradnje morajo imeti prvenstvo pred vsemi ostalimi železniškimi gradnjami. Prav tako pa se ne sme več ponavljati, da bi, kakor letos, votirali za beograjsko savsko pristanišče v enem letu mnogo več, nego za vse pomorske luke v šestnajstih letih. Je seveda še mnogo drugih važnih vprašanj, ki jih bo treba rešiti, če hočemo olajšati in pospešiti naš izvoz preko morja, toda vprašanje železnic na morje in ureditev naših luk je najvažnejše. Njegovo nujno rešitev nam narekuje življenjski interes vsega našega gospodarstva; ti interesi pa morajo biti odločilni pred vsemi ostalimi interesi bolj podrejenega in lokalnega značaja.



Lepote našega morja

# Slovensko gospodarstvo in morje

Ž. J.

Iz dneva v dan se vedno glasneje ponavlja zahteva slovenskega gospodarstva, da se mu že končno ustvari zanj toliko potrebna zveza z morjem, ki postaja že življenjskega pomena. Vedno jasneje postaja, da ta zahteva ni le nekaj umetno ustvarjenega, ni le zadeva udobnosti, da bi se le radi lepšega ustvarilo nekaj novega, kar bi tudi morda olepšalo in povečalo naša prometna sredstva. Dogodki nas vedno jasneje prepričujejo, da je ta problem globoko utemeljen v vsem slovenskem gospodarskem življenju in da slovensko gospodarstvo, ki teži k morju, čeprav se tega morda še danes le premalo zavedamo, že dolgo, ravno vsled pomanjkanja izhodov in poti, hira.

Kljub temu pa se še vedno često sliši, kako neumestna je danes ta zahteva, kako danes niso časi za to, da so bile že zamujene najugodnejše prilike, ko bi se to lahko storilo; dalje da za take velike investicije danes ni sredstev! Ko poslušamo take in slične ugovore, se moramo predvsem zavedati velikanskih sprememb, ki so se izvršile v zadnjih letih zlasti v mednarodni trgovini in v mednarodnih razmerjih sploh. In naša pomorska trgovina je bila vsaj v največji meri mednarodna. Najkrajša pot do morja je bila in je seveda še, preko Trsta in Reke. Toda promet tedaj gotovo še ni zadeval ob tolike ovire in težave kot danes, in avtarktična politika držav tudi še ni bila tako dosledno izvajana kot ravno danes, ko se izvaja še vedno bolj in bolj. Carinske meje še niso tako težko prizadejale prevozov kot ravno danes. Trgovina išče poti, kjer zadeva ob najmanj uporov in če ji je bilo to preje vsaj deloma dano, ni bilo zato zanjo vprašanje zveze tako pereče.

Kot vidimo, so v mednarodnem prometu vladale še do nedavnega čisto drugačne razmere, kot vladajo danes. Z lahkoto skoro, bi rekel, je tudi naš promet tedaj prenesel še eno mnogo težje dejstvo, da so namreč še tuje ladje prevzemale in prevažale naše blago. Naše ladje temu morda tudi tedaj niso bile kos in niso zmogle vsega velikega prometa, ki je zahteval mnogo prometnih pomorskih sredstev. Tudi naša pristanišča še niso odgovarjala, in na žalost še vedno ne, vsem zahtevam velikega prometa, ki jih stavi nanje zlasti prekooceanski promet.

Vendar pa so se že tedaj oglasili mnogi, ki so videli, kakšne velike izgube trpi naše gospodarstvo vsled tega in so postavili zahtevo po osamosvojitvi ter neodvisnosti. Prenehati bi se moralo s pošiljanjem blaga po tujih železnicah, preko tujih pristanišč, na tujih ladjah. Spoznali so, da bi mi vse to lahko sami opravili, ker imamo vse pogoje in možnosti, ki nam jih že narava sama nudi, v vsej svoji grobosti, v izobilju. Zračunali so, da bi bile vse žrtve v zelo kratkem času poplačane, a z vsem bi poživeli in oplemenitili svoje gospodarstvo, dvignili pogoje ljudstva in si odprli najširšo pot v svet.

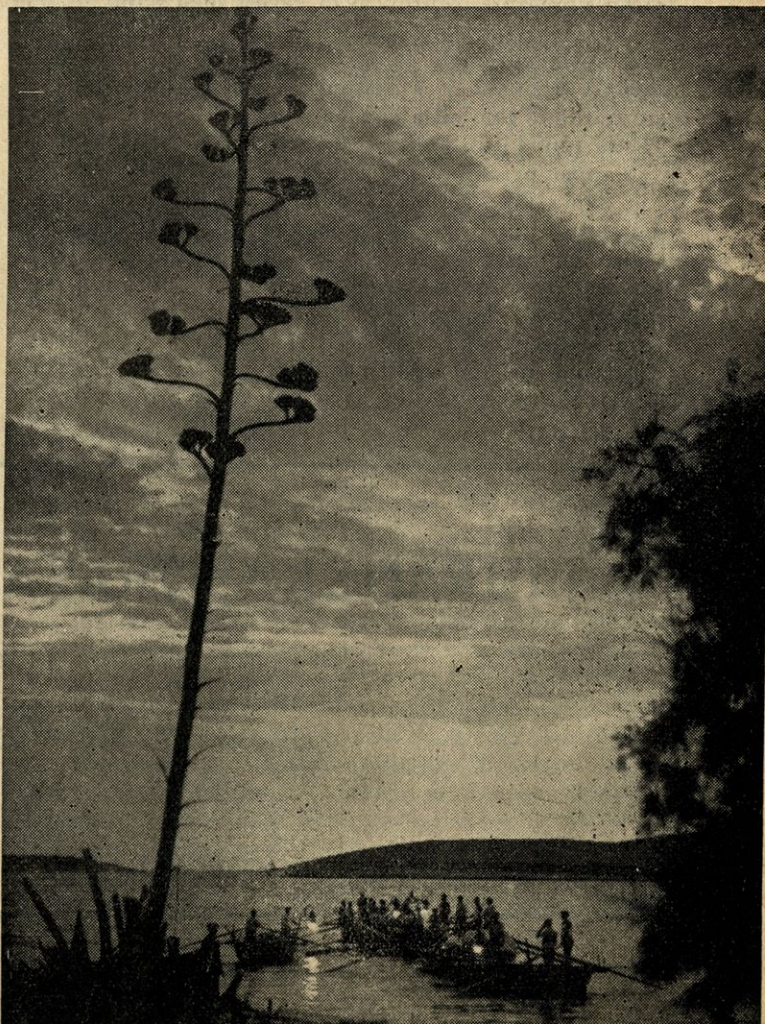
Kot prva točka programa je bila zahteva zveze Slovenije z morjem po najkrajši poti, to je preko sušaškega pristanišča.

Številke iz predvojnega pomorskega prometa nam kažejo, da je bilo nad eno tretjino blaga, ki je šlo skozi Trst, iz slovenskih dežel. Trst pa je bil tedaj ena izmed desetih največjih luk na svetu. Njegov promet je dosegel letno 6.2 milijona ton. Koliko tega blaga, ki odpade na

Slovenijo, je ostalo vsled novih razmer nakopičenega doma, ne da bi se moglo prevaliti na določena mu mesta, in koliko je bilo še uničenega vsled pomanjkanja nove, hitre orientacije? Tako se je slovensko gospodarstvo znašlo kot voda pred jezom, ki je sicer sprva našla sempatja širšo odprtino, a to se ji je vedno bolj zapiralo, dokler ni končno ostalo naše gospodarstvo popolnoma vklenjeno in zaprto brez moči, da bi si samo, izčrpano, moglo pomagati.

Če so torej sprva skušali in hoteli najti našemu prometu drugo pot, pot po svoji lastni zemlji, kjer ne bi bilo carin, dolgotrajnih preiskovanj in drugega, so to storili samo vsled tega, da obdržimo vse v svojih rokah, da bo imela od vsega tega koristi le naša dežela, naš trgovec, železničar, posredovalec in mornar. Toda, kakor vedno, so ostale naše želje le pri razumevanju in načrtih, denar, ki je bil določen za to, pa je šel drugam.

Toda položaj se z dneva v dan slabša in mnogo je razlogov, ki vplivajo na to, da postaja vprašanje z dneva v dan težje. Mnogi razlogi tedaj še niti niso bili znani in važni. O sankcijah takrat še čuli nismo, kaj šele, da bi si mislili, da nam bodo enkrat škodovali. Pa tudi kriza sama še ni lomila najmočnejših gospodarskih stebrov, kot jih danes. Tudi konkurenca našega blaga s tujim je bila v mnogem lažja.



Toda, odkar smo, smo bili zapostavljeni. Kar so nam dali še celo svojega lastnega nazaj, so nam dajali kot miloščino. Večji del vsega, kar smo dobili, je bilo le politično igracanje z nami, da bi nas zadovoljili, da bi nas na drugi strani potem lažje pritisnili in izsesali. To je že od nekdaj, odkar lahko pišemo zgodovino kot vladan narod. Saj so nas tudi trgali in rezali po svoji mili volji, pa četudi kar počez. Kar imamo večjega, smo si morali poleg vseh žrtev ustvariti sami, kar smo pa dobili od celote, smo dobili le zato, ker je bilo to predvsem drugim v korist.

Legi naše zemlje je svojstvena in le malo narodov leži na tako nevarnem ozemlju. Preko nas skušajo, so in bodo skušali stopati vsi, ki hočejo do morja gor iz Evrope. Preko nas pa se tudi skušajo polastiti mnogo izrednih zakladov naše zemlje. Pripravljali so nas že za vlogo kolonialnega ljudstva in nas skozi stoletja učili le hlapčevati. Toda ne-le v našem, ampak v interesu Evrope je, da postane naš narod svoboden in prost in da sam regulira svoje in skupne gospodarske odnose, med katerimi je zlasti vprašanje dohodov do morja.

Vidimo danes, da je potreba izhoda na morje tako tesno povezana z vsemi našimi narodnimi in mednarodnimi odnosi, da bi bilo danes o njej šele razpravljati, popolnoma odveč. Naše gospodarstvo je zlasti od vojne naprej, razbito in se še ni uredilo. Prišli smo s svojimi okrnjenimi udi na slabše, kot naši južni kraji, ki železnice še niso imeli, a kjer jih po vojni grade, često tudi še brez prave postrežbe in v korist tujim kapitalom, ki tam izkoriščajo naše zaklade.

Trst leži pred nami kot nerešeno narodno in gospodarsko vprašanje, čeprav je ta zavest med nami še zelo medla. Ne uganjamo imperializma, če hočemo svoje. Toda koliko premalo je še storjenega na tem, da bi se zavedali vsi, kako je s Trstom vse naše gospodarstvo in naše narodno telo obsojeno na smrt.

Toda tudi kljub temu, če bi prišli zopet do Trsta, ali si ga zopet prislanjali, bo igrala zveza preko Sušaka, ki si jo danes tako želimo, vedno in v vseh slučajih in v vseh spremembah izredno važno in odločilno vlogo. Vsa naša dalmatinska obala je postala in postaja prvovrstna turistična znamenitost in privlačnost, a Sušak bo ostal vedno važno izhodišče. Težko blago, tranzit in vse bi imelo preko Sušaka vedno najlepšo pot.

Slovenci smo obmorski narod. Ne moremo še reči pomorski. Manjka nam do tega še mnogo, mnogo zlasti, kar

smo zamudili. Toda ni, da bi tu obujali sentimentalnosti in se objokovali. Potrebno je, da se enkrat znajdemo v svojem položaju in si ustvarimo, kolikor nas razmere silijo, gospodarski program in ga izvajamo skupno v največji složnosti. Zahtevi skupnosti se ne more nihče upirati. In če je ena točka našega programa zahteva po zvezi Slovenije z morjem, moramo to dosledno zahtevati in dosledno izvajati, brez ozira na levo in desno, zlasti brez ozira na naše politične, splošne in lokalne, razprtije. Saj ne zahtevamo nikoli prav nič tujega, ampak le tisto, kar nam gre, kar smo in si bomo sami s svojim delom in trudom poplačali in še celo preplačali s koristjo, ki jo bo imela celokupnost od uresničitve tega. V našem ljudstvu zavest, da smo obmorski narod, sicer bdi še globoko, a prebujena in pravilno podana; bi mogla v marsičem spremeniti tok gospodarstva in vsega razvoja. Na žalost pa smo morda ravno v tem storili napako in pričeli propagirati po nam tujih vzorcih in si nismo ustvarili do sedaj svojega lastnega, našim zahtevam prilagojenega, propagandnega gibanja.

Projektira se nova cesta na Sušak iz Ljubljane in to naj bi bilo nadomestilo za vse ostale potrebe. Mnogo bo s tem olajšanega, toda glavno le ne bo zadeto. Toda poleg vsega smo se navadili previdnosti in se ne prenačimo več v veselju, če se nam kaj obljudi, ker je od projektov do uresničitve še mnogo. Če se pa kljub vsemu v resnici izvede ena stvar brez oklevanja, bo treba misliti naprej na vse, česar s cesto od Ljubljane do Sušaka, še ne bomo imeli. Cesta bo namenjena predvsem za avtomobilski in tujski promet. Toda ta ne pričinja v Ljubljani, ampak daleč gor ob mejah in od Ljubljane do tam so ceste slabe. Za lažji tovorni promet bo tudi lahko služila, tako zlasti za hiter prevoz rib, zelenjave in južnega sadja. To se da deloma nadomestiti z letali, kar tudi imamo. Letalo in avtomobil sta pa še daleč od tega, da bi postala ljudsko vozilo. Težak promet lesa, žita in sličnega pa še vedno potrebuje železnice, majhnih stroškov in hitrega prevoza. Zato, kakor se ne branimo ne dobre letalske zveze, ne dobre ceste, ne moremo odstopiti od zahteve po železnici do morja, ker le tedaj bo moglo vse slovensko gospodarstvo zopet zaživeti in se razvijati. Ko bi s številkami škode, ki smo jo imeli vsled pomanjkanja zveze do sedaj, podprli to našo zahtevo, in ko bi vzeli vpoštev še škodo, ki jo bomo imeli, smo prepričani, da bi se ne jemalo te naše zahteve več tako lahko, naravnost kot nekaj nepotrebne, ampak bi se jo skušalo čimpreje uresničiti.

## JADRANSKA STRAŽA

JE NAŠA EDINA NARODNO-OBRAMBNA POMORSKA ORGANIZACIJA! V SLOVENIJI ŠTEJE 15.000 ČLANOV IN 70.000 NARAŠČAJNIKOV.

PRISTOPAJTE K JADRANSKI STRAŽI!

# Trst — problem velike luke

Ž. V. (Konec)

## Trst in Slovenci

Oglejmo si sedaj na kratko, kako je gospodarski razvoj Trsta vplival na Slovence, kajti to je vprašanje, ki nas mora najbolj zanimati.

V gospodarskem razvoju Trsta slovenski živelj dolgo ne pride do izraza. Šele druga polovica prejšnjega stoletja je prinesla v tem oziru velik preokret. Treba je bilo leta 1848., da se je v zatiranih narodih prebudila narodna zavest in kot njena posledica tudi težnja po gospodarski emancipaciji od tujega kapitala. Slovenci v Trstu in okolici beležijo prebujenje narodne zavesti razmeroma pozno. Intelktualno gibanje peščice slovenske elite, ki je nastalo po letu 1848., ni zadostovalo, da bi povleklo za sabo tudi širše mase. To se dogaja šele okoli leta 1880., ko rapidno naraščajoči promet Trsta, privablja vedno bolj naše ljudstvo in ko italijanstvo začne proti temu reagirati. Trst v tej dobi stalno in vedno bolj absorbira prebivalstvo Krasa, Istre, Goriške in deloma Kranjske in to tem bolj, čim večje so potrebe trgovine. Privlačnost mesta se opaža zlasti v revnejših krajih Krasa, ki niso mogli prehraniti vsega prirastka prebivalstva. Ti priseljenci z dežele se v Trstu udinjajo kot delavci, uradniki in polagoma pretvarjajo v samostojne obrtnike, trgovce in lastnike. V to dobo pade tudi težnja po gospodarski osamosvojitvi dežele, ki se vrši s pomočjo kreditnega združenstva. Težnja teh zadrug je, da se polagoma nameščajo v Trstu kot finančnem centru, kar v veliki meri vpliva na ugoden razvoj slovenske gospodarske delavnosti. V Trstu, kjer so bili do sedaj Italijani in Nemci izključni kapitalisti, pride na ta način do tega, da se naenkrat začnejo pojavljati slovenske trgovine, veletrgovine, banke in zadruge. Tudi izvozna in uvozna trgovina z artikli, ki jih uvaža odnosno izvaža slovensko zaledje Trsta, prehaja polagoma v roke slovenskih podjetnikov. Temu gospodarskemu razvoju in osamosvojitvi sledi tudi nagel intelektualni napredek. Z lastnimi sredstvi si Slovenci ustvarjajo svoje šolstvo (Družba sv. Cirila in Metoda), ker ga jim Avstrija noče dati, kar večja število narodno zavednih ljudi in borcev.

Demografski moment torej, moment dežele, ki se meščani, spojen z momentom gospodarske osamosvojitve, sta glavna vzroka, da postaja Slovenstvo v Trstu vedno važnejši činitelj, ki začne resno ogrožati dominanten gospodarski položaj Italijanov. Da je temu res bilo tako, nam jasno govore številke ljudskih štetij. Kljub temu, da te statistike ne moremo smatrati za pravilne, vendar lahko iz njih vsaj približno konstatiramo ogromen porast Slovencev v Trstu. Vzeti moramo namreč v obzir, da se je pri ljudskem štetju jemalo kot bazo za odreditev narodnosti — občevalni jezik. To je avstrijska vlada storila hoté z namenom, da to izkoristi za politične interese Nemcev. Toda rezultati so pokazali, da so se s tem bolj okoristili Italijani. Večji del slovenskega delavstva v Trstu se takrat v narodnostnem oziru še ni znašel. To je vplivalo, da se je v svoji gospodarski odvisnosti od poslodavca Italijana oz. Nemca, moral hitro naučiti tujega jezika, kar mu je pri osiguranju eksistence vsekakor mnogo koristilo. Nezavednost in gospodarska odvisnost sta torej pri volitvah igrala odločilno vlogo in ni čudno

zato, če je razmerje narodnostnih skupin izkazano nepravilno, na škodo Slovencev. Kljub vsem tem zlorabam pa kažejo statistike vseeno stalen napredek Slovencev v narodnostnem, gospodarskem in kulturnem pogledu. Slovenski živelj je začel v Trstu osvajati postojanke od spodaj navzgor in to jasno in prepričevalno. Statistika pravi, da je pred vojno v Trstu na nižjih mestih državne uprave prevladovalo slovensko uradništvo, na srednjih in višjih položajih ga je bilo približno polovica, dočim je železniško oboje že v 60—80 % slovensko. Mnogo Slovencev je bilo zaposlenih pri občinskih podjetjih, v pristanišču in raznih tovarnah. Tako je začel naš živelj že resno ogrožati italijanski značaj mesta. Izgledalo je že, da je vprašanje nadvlade slovenstva v Trstu gotova stvar in samo še vprašanje časa. Toda ves ta mnogo obetajoči razvoj in napredek je naenkrat prekinila svetovna vojna in dogodki po njej, ko se je začel čas nasilnega uničevanja vsega, kar nosi slovensko lice.

Jasno je, da je ta nagli narodnostni in gospodarski napredek Slovencev začel skrbeti tržaške Italijane. Videli so, da jim grozi nevarnost, ki so jo najmanj pričakovali, in to zelo resna nevarnost. Nevarnost gospodarske konkurence. Nervozno začnejo iskati sredstev, kako bi to odklonili in nič ni zato čudnega, če opazimo naenkrat med njimi živahno gibanje za pripojitev Trsta k Italiji. Podprte še od italijanske zunanje politike, ki je takrat začela metati svoje poglede na Balkan, postajajo te zahteve vedno pogostejše. Brez uspeha ostane opominjevanje treznih in objektivnih Tržčanov, da bi to pomenilo izgubo zaledja in zato tudi gospodarsko propast Trsta. Pod masko iredentizma in načela narodnosti opravičuje Italija svoje zahteve na Trst, Istro in Dalmacijo. Svetovna vojna, londonski pakt in Rapallo so samo končne faze teh teženj. Trst in velik del slovenskega ozemlja pripade Italiji. Njegova usoda je bila s tem zapечатena. S trenotkom, ko je Trst pripadel Italiji in postal odrezan od svojega zaledja, začne njegova smrtna borba. Eno največjih evropskih pristanišč je s tem momentom zapisano smrti. In danes lahko vidimo vso dalekovidnost onih, ki so prerokovali propast Trsta v slučaju, da pripade Italiji. Naj navedemo tu samo besede, ki jih je napisal italijanski socialist A. Vivante: »Osvojevalna politika Italije ni nič drugega, kot ekonomski absurdum.«

## Trst po vojni

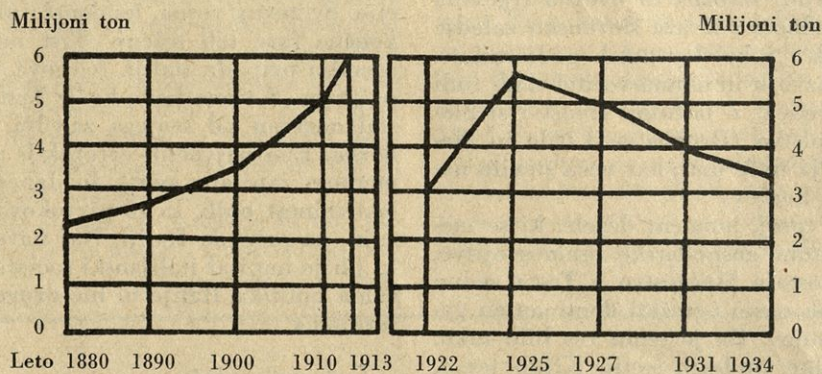
Trst je bil s tem, ker so mu popolnoma odvzeli zaledje, obsojen na smrt. Kras, Goriško in Istro, t. j. ozemlje, ki mu je ostalo danes v okviru Italije, ne moremo smatrati kot zaledje, ki bi bilo v stanu preživljati tako veliko mesto in svetovno pristanišče, kakor je bil Trst pred vojno. S pripojitvijo k Italiji je Trst izgubil predvsem: Češko, Moravsko, Slovaško, gornjo Avstrijo, alpske dele Avstrije in južne Nemčije, deloma Madžarsko in končno najvažnejše in najprirodnejše — Slovenijo. S stvornitvijo novih carinskih in političnih mej so te pokrajine padle pod vpliv sledečih pristanišč: Hamburga, Gdynije, Benetk, Sušaka in Splita. Sicer je ta proces odvzemanja zaledja po drugih pristaniščih šele v teku in nedovršen, toda raz-

vojna tendenca povojnega prometa, jasno kaže to smer. Razne trgovinske pogodbe, ki jih je Mussolini sklenil z Avstrijo, Čehoslovaško, Nemčijo in Madžarsko z namenom, da trgovino teh držav usmeri zopet na Trst, so se pokazale kot brezuspešne. Kajti so področja, ki jih Trst ne more nikoli več pridobiti nazaj in ki so bila zanj izgubljena z momentom, ko je pripadel k Italiji. Take so predvsem postojanke, ki jih je držal kot tekmovalec italijanskih pristanišč Benetk in Genove in ozemlje, ki je pripadlo Jugoslaviji. To njegovo najvažnejše zaledje ni namreč nujno navezano na Trst, ker lahko usmeri svoj promet po drugi poti na morje. In ni daleč čas, tako vsaj smemo upati, ko bo za Trst odpadel tudi oni del prometa, ki je z našega ozemlja še navezan nanj. Z dograditvijo direktne železniške zveze Slovenije z morjem (Ljubljana—Kočevje—Sušak), ki je že davno odobrena, toda do danes še ni dograjena, bi postal Trst za nas v gospodarskem pogledu skoro brez pomena. S tem bi se brez dvoma dalo pritegniti na to progo tudi mnogo tranzitnega prometa iz drugih držav, ki so sedaj navezane brezpogojno na Trst, kar bi v mnogem zagotavljalo rentabilnost te proge.

Glavni tekmovalec Trsta je danes brez dvoma Hamburg. S tem velepristaniščem se je vodila borba za češke, slovaške in gornjeavstrijske gospodarske postojanke že pred vojno, iz katere pa je Trst zaradi kompaktne politične in gospodarske povezanosti svojega zaledja, izšel vedno kot zmagovalec. Danes so se prilike zelo spremenile in obrnile na škodo Trsta. Naj zadostuje tu samo ugotovitev, da se je promet Hamburga iz področij, v katerih tekmuje s Trstom, povečal po vojni skoro za isti odstotek, kolikor je padel iz istih pokrajin promet Trsta. Drugo važno pristanišče, ki se je okoristilo z novim političnim položajem Trsta, so Benetke. Brez ozira na to, da jih danes Italija na vso moč protežira, so danes Benetke

Najbolj hudo pa občuti Trst izgubo svojega najprirodnejšega zaledja — slovenskih pokrajin, s katerimi je bil vedno neločljivo povezan. Saj se je Trst smatral v prvi vrsti kot »emporium Carsiae, Carnioliae, Styriae et Austriae«. Samo iz slovenskih pokrajin je dobival v časih, ko je bil z njimi politično povezan, tretjino vsega prometa. Tako je na primer leta 1913. znašal od 3.5 milijona ton celokupnega netto prometa tržaške luke delež slovenskih dežel 1.148 milijonov ton, kar tvori približno 33% vsega prometa. Z deležem Hrvatske in ostalih jugoslovanskih pokrajin, ki so z nekaterimi svojimi artikli izvoza in uvoza tendirale na Trst, bi se ta odstotek lahko dvignil na 40%. Danes se je od tega prometa izognilo Trstu že  $\frac{2}{3}$  in obrnilo na Sušak in Split. Z zgraditvijo direktne in hitrejše zveze Slovenije z morjem, bi odpadla še zadnja tretjina (ca. 400.000 ton letno). Neverjetno hiter razvoj Sušaka, ki že več ne more v današnjem obsegu svoje luke, zadovoljevati z vsem potrebam prometa, je predvsem v tem, da se trgovina slovenskih dežel, ki je bila prej usmerjena preko Trsta, vrši danes pretežno preko Sušaka.

Mussolinijev poskus, da bi z ustanovitvijo »industrijske zone« privabil z raznimi ugodnostmi (oproščenje carin, znižanje davkov, subvencije itd.) v Trst industrijo, ni uspel. S tem je hotel omiliti velikansko brezposelnost, ki je zavladala po vojni v Trstu in odvrniti v neki meri odvisnost Trsta od prometa in trgovine. Uspel ni zato, ker manjkajo Trstu za razvoj večje industrije osnovni pogoji, ki so merodajni za nastanek industrije sploh; predvsem pogonska sredstva in surovine. To oboje bi moral Trst uvažati iz inozemstva, kar odločilno vpliva na ceno industrijskih artiklov in na ta način uničuje njih konkurenčno sposobnost. Danes celó ona industrija, ki se je stvorila tu za časa Avstrije, hira in propada, kajti izgubila je svoj potrošni trg. Finančna avtonomija, ki jo



važnejše in cenejše pristanišče za Avstrijo kot pa Trst. Bohinjska železnica, ki pomeni najbližjo zvezo Avstrije z morjem, je danes presekana (dvakrat) z jugoslovansko mejo, kar v mnogi meri podražuje in s tem ovira promet. Zato se Avstriji danes bolj izplača železnica, ki gre preko Pontablja v Benetke. Ko so Tržačani stavili predlog, da bi se zgradila že od Avstrije projektirana železnica Trst—Soška dolina—Predil—Beljak, ki bi šla samo po italijanskem teritoriju in pomenila najcenejšo in najbližjo zvezo Avstrije z morjem, se na protest Benetk, ki bi s tem mnogo izgubile, o predlogu sploh ni razpravljalo.

je Trst preje v polni meri užival, je danes uničena. Tržaško bankarstvo, zavarovalnice, ladjedelnštvo in parobrodarske družbe, so danes absorbirala druga italijanska denarna tržišča kot Milano, Genova, Benetke in Napoli. To so v glavnem njegovi najhujši trgovski konkurenti, ki imajo najmanj interesa na tem, da bi Trst na njih škodo prosperiral.

Danes Trst samo še životari v gospodarski agoniji in se vzdržuje večinoma od poklonjenih subvencij in podpor države v obliki javnih del. Za Italijo predstavlja Trst samo problem, kako zadovoljiti in nasititi 240.000 razočaranih in nezadovoljnih ljudi in kakšno inscene-



**SLOVENIJA  
NE MORE ŽIVETI**

**BREZ ZVEZE Z MORJEM!**

nerijo postavljati, da se to propadanje kolikor mogoče, v interesu prestiža fašizma, na zunaj zabriše in zakrije. Trst se polagoma vrača na oni položaj, ki ga je zavzemal v srednjem veku, ko so mu Benetke onemogočale vsak razvoj. Ako se današnje stanje ne izpremeni in s časom postane odrezanost od zaledja popolna, bo pomen Trsta še samo v tem, da bo postal sejmsko mesto za bližnjo okolico, od katere izključno bo odvisen. Položaj torej, ki ga je Trst imel že v začetku svojega razvoja. Simptomi tega nazadovanja se danes dajo že jasno opazovati: v tržaških trgovinah zna danes slovenščino nepri- merno več nastavlencev kot pa še pred 10 leti.

Ako rezimiramo vse momente, ki smo jih tu navedli, pridemo do zaključka, da je propast Trsta pod Italijo v današnjih mejah neizogibna. Ravno ta moment, gospodarski, nam daje nove argumente v roke v našem pravu na Trst. Da ima država, ki lahko nudi Trstu najmanj 40 odstotkov množine prometa in ki ima poleg tega nepretrgano naseljeno svoje prebivalstvo prav do morja in v mestu samem, največ pravic nanj, menda ni potrebno posebej poudarjati. Da nam bo slika vzpona in padanja Trsta bolj plastična, naj ponazorimo v sliki številke prometa. Vzeli smo v poštev v gotovem redu le najbolj karakteristična leta. Pred vojno do leta 1913. opažamo stalen in ogromen porast. Posebno pa v letih 1900—1913, kar gre v veliki meri na račun na novo zgrajene bohinjske proge (1909). Prometa med vojno nismo označili, ker je premalen (0.6—0.8 milijona tone in še to samo kopneni). Po vojni se promet Trsta dviga vzporedno z normaliziranjem političnih razmer in vzporedno z veliko gospodarsko konjunkturo. Toda niti v dobi največje gospodarske prosperitete v letih 1924—1929, ki ji je redko najti slično v zgodovini gospodarstva, Trst ne doseže svoje predvojne višine. Promet, ki doseže leta 1925. svojo po vojni najvišjo točko, naslednja leta nato stalno in nezadržno pada, črta padanja dobiva vedno večjo strmino in tendira k ničli. Ta padec ne moremo opravičevati s slabo konjunkturo, ker kažejo druga svetovna pristanišča zaradi konjunkturo povsem drugačno sliko padanja prometa.

Prepričani pa smo, da je doba, ki jo Trst danes preživlja, samo prehodnega značaja in da Trst svoje gospodarske vloge posrednika v svetovnem gospodarstvu še ni doigral. Mislimo, da ni daleč čas, ko bo Trst zopet za blestel in zaigral zopet vlogo, ki mu po svojem položaju in gospodarskih zakonih pripada.

★

Svet tvori danes veliko ekonomsko celoto in vsi deli so odvisni eden od drugega. Toda ta povezanost še do danes ni bila izvršena v politični organizaciji sveta. Vse borbe, ki se danes vrše, so zato še borbe med starim svetom, ki hoče obdržati svoje vsemogočne položaje in med novim razvojem, ki prodira lupino nesodobnih zgradb. Meje postajajo že nesodoben zaostanek in ovira gospodarskemu razvoju. Vse evropske meje so bile namreč potegnjene v dobi starih agrikulturnih držav ali pa

v duhu modernega imperialističnega stremljenja k ustvarjanju tako zvanih »interesnih con« ali »ravnotežij«. Danes pa že tvorijo te meje, ki se še vedno bolj višajo in grade, ovire ogromnim korakom razvoja, povzročajo glad ljudstvom in pa sovraštvo med njimi.

Edino odstranitev teh velikih pregrad mora privedi do novega razvoja. V tem je tudi zopetni naravni razvoj onega, kar je danes nasilno zatrto. Zato je tudi Trstu bodočnost odprta in jasna in njegova velika vloga posredovalca med narodi in deli sveta se bo v novih razmerah lahko šele začela. V to mora verjeti vsakdo, ki vidi ves razvoj in se ne ozira na današnja nasprotja, ki bodo ob prvem pihu zgodovinskih dogajanj, morala izginiti.

**Biografija:**

*A. Vivante: L'irédentisme adriatique, Paris 1915.*

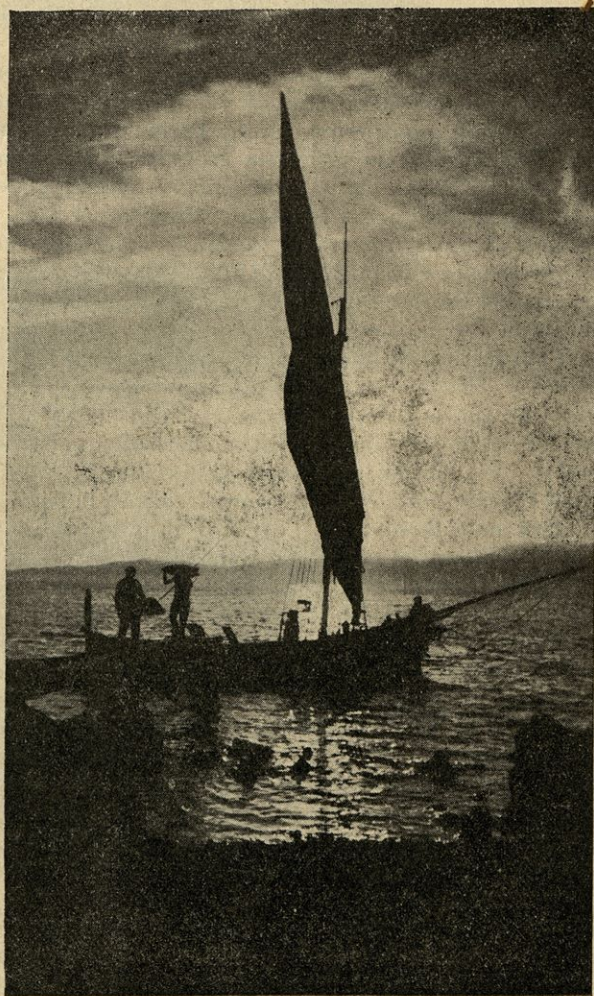
*Michele Angelini: Il nuovo stato cecoslovacco e i porti italiani dell'Adriatico, Roma 1922.*

*Alfred Escher: Triest und sein Beruf als Weltmarkt, Trst 1875.*

*A. März: Adria-Frage, Beiheft zur Zeitschrift für Geopolitik, Heft 11.*

*S. Rutar: Samosvoje mesto Trst in grofija Istra.*

*Joh. Andrović: Die Triester Frage I, II, Trst 1917.*



*Večer na morju*

# Pomorska sila Velike Britanije

Dr. Branko Vrčon (Nadaljevanje)

## IX.

Preden se dotaknem »Bele knjige«, ki vsebuje načrt novega angleškega oboroževanja na suhem in na morju, hočem v neposredni zvezi s tem problemom opozoriti še na poseben moment primerjave pomorskih sil posameznih držav, in sicer na njih *proračun za vojno mornarico*, kakor nam jih kažejo budžeti že preje navedenih petih glavnih pomorskih velesil v letih od 1931. do 1935. (Podatki so izraženi v milijonih edinic nacionalne valute.)

Države	1931	1932	1933	1934	1935
Amerika (USA)	354.3	343.1	301.1	492.5	582.8
Vel. Britanija	42.3	41.2	44.5	47.2	50.5
Japonska	227.—	312.—	403.—	487.9	530.2
Francija	2799.—	2411.—	2712.—	2943.—	2902.—
Italija	1447.—	1489.—	1479.—	1261.—	1088.—

Ob pregledu te zanimive razpredelnice ne smemo prezreti, da so v vseh navedenih proračunih za vojno mornarico všteti samo normalni izdatki za vzdrževanje mornarice, ne pa tudi izjemni krediti za gradbo novih ladij, za katere prosijo vlade navadno za posebno odobritev, ki jo da parlament (tako v USA, Vel. Britaniji in Franciji ter deloma na Japonskem) ali pa odobri vlada sama na podlagi preventivnih pooblastil (Italija). Vendar pa so že te številke dovolj zgovorne. *Iz njih je jasno razvidno, kako so se v vseh državah krediti za vojno mornarico sproti in postopoma večali.* Posebno je zanimiv primer Japonske, ki je proračun za vojno mornarico v petih letih nič manj ko — podvojila... Nekaj podobnega opazamo tudi pri proračunu Amerike (USA), ki bo, če bo šla v tem tempu, svoje normalne izdatke za mornarico prav tako najmanj podvojila. Toda tudi USA že pripravlja cel niz predlogov za *izredno* oboroževanje na suhem in na morju in misli pri tem posvetiti posebno pozornost gradnji novih ladij in letal, kar je spričo sedanje napetosti v Tihem oceanu povsem razumljivo. Zato se prav nič ne čudimo, da prihajajo te dni poročila iz Washingtona, ki govore o razširjenju ameriških pomorskih arsenalov. To razširjenje bo omogočilo, da bo USA v najkrajšem času zgradila celo vrsto novih vojnih ladij, in to brez ozira na kakršnekoli sporazume o kvantitativnem omejevanju oboroževanja... Večina senatnega odbora, ki proučuje to vprašanje, je načrt o razširjenju pomorskih arsenalov že sprejela obenem pa je priporočila še nacionalizacijo tovarn, ki izdelujejo vojni material. Tako bo USA v najkrajšem času sama krila vse svoje potrebe glede oboroževanja in municije. Zakonodaja v vseh državah je torej pridno na delu, da podpre napore admiralitet za povečanje mornaric — povsod seveda v znamenju potreb narodne obrambe...

Isto mrzlično oboroževanje na kopnem in na morju opazamo tudi pri Italiji in Nemčiji. Italija je prav te dni spravila v morje novo križarko »Garibaldi«, pripravljena pa se na zgradnjo velikega števila letal-bombarderjev (okoli 4000), ki so zanjo z ozirom na njen geografski položaj še večjega pomena od ladij. Nemčija pa, če smemo verjeti podatkom dobro informiranega Winstona Churchilla v angleškem parlamentu, je potrosila do sedaj za priprave za bodočo vojno nič manj ko 190 mili-

jard dinarjev, kar predstavlja 19 naših državnih proračunov.

Tako vidimo, da je oboroževalna mrzlica spet zajela ves svet. Eni se oborožujejo z očividnimi nameni osvajanja tujih ozemelj, drugi spet zaradi obrambe. Med države, o katerih lahko brez posebnih pomislekov izjavimo, da se oborožujejo samo zaradi obrambe, spada nedvomno — Velika Britanija, ki jo v to sili nujen razvoj dogodkov v smeri čedalje večje napetosti, ki se pojavlja na vseh življenjskih točkah njenega prostranega svetovnega imperija — od Sredozemlja do Daljnega Vzhoda, kjer vstaja sila nevaren konkurent — Japonska, ki prav nič ne prikriva svojih osvajalnih teženj na račun prenasiečnega britanskega kolosa. Kakor v Sredozemlju, tako je tudi v Tihem oceanu položaj Velike Britanije izrazito defenzivnega značaja.

Najnovejši dogodki so že obstoječo napetost v vseh delih sveta še povečali. Hitlerjev udar ob Renu je tudi Anglijo znova opozoril na latentno nemško nevarnost v Evropi. Ženevska ustanova pa med tem hira... Abesinska afera ji utegne zadati smrtni udarec že v agoniji. In nadomestila zanjo ni... V pomanjkanju izhoda se polšača sveta čedalje večji pesimizem; ta pa ustvarja potrebno in primerno atmosfero za večanje vojnih kreditov v vseh državah. Izhod iz kaosa — novo mrzlično oboroževanje...

## X.

Ob upoštevanju vseh teh komponent sedanjega mednarodnega razvoja nas pojav »Bele knjige« v Angliji prav nič ne preseneča. Pred njeno izdajo se je angleška vlada potrudila, da je zbrala kolikor mogoče točne podatke o oboroževanju drugih držav. Glede armade na kopnem in mornarice ta naloga ni bila težka. Mnogo težje pa je bilo zbrati podatke o aviaciji. Vendar se je angleški vladi tudi v tem posrečilo sestaviti v obliki preglednih tabel in diagramov, ki so jih objavili vsi angleški listi, zanimivo listu, ki tvori sestavni del »Bele knjige«, kot opravičilo izrednega povečanja vseh angleških vojaških sil. Tuje časopisje je v glavnem priznalo, da so podatki angleške »Bele knjige« točni, torej je iz njih precej dobro razvidna približna moč posameznih držav. Lahko si predstavljamo, da so ti podatki porazni in da na njih podlagi ni bilo težko pridobiti angleško ljudstvo za nove vojaške kredite. Razen tega pa so tudi dogodki, ki jih je sprožila italijansko-abesinska vojna (da napetosti na Daljnem Vzhodu niti ne omenjamo) še v naprej pripravili vsakega Angleža na potrebo novih žrtev v korist ogrožane domovine...

Angleška vlada trdi v »Beli knjigi«, da se njena politika radi tega novega oboroževanja ne bo prav nič spremenila. Njen smoter še nadalje ostane... »organizacija miru, potom katerega je mogoče obvarovati ozemlja, trgovino in promet v Veliki Britaniji«. S svojo sedanjo vojsko pa Velika Britanija, kakor pravi »Bela knjiga«, ne more braniti interesov svojih številnih narodov na tako velikem ozemlju, kakor je teritorij njenega imperija. Tu zlasti opozarja »Bela knjiga« na dejstvo, da je bila britanska vlada lansko leto prisiljena, da zaradi obrambe svojih interesov zbere v Sredozemlju, kjer se

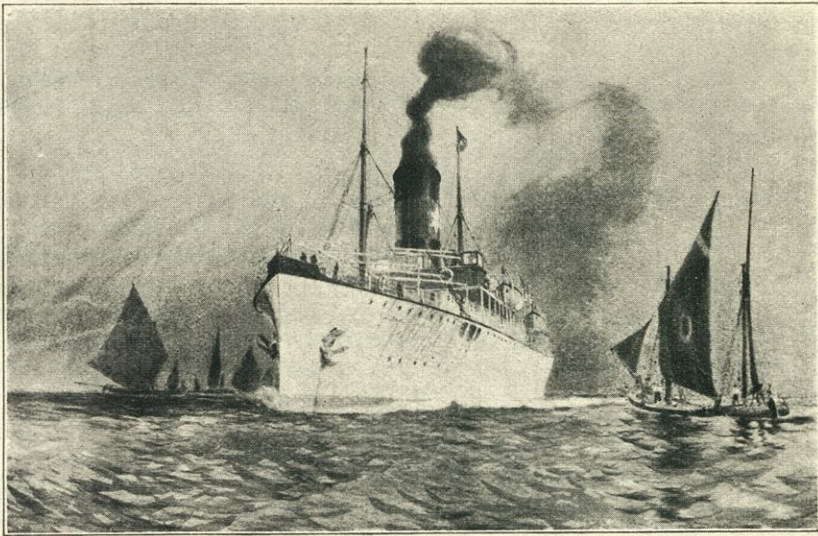


Razburkano morje



Svetilnik v Makarski

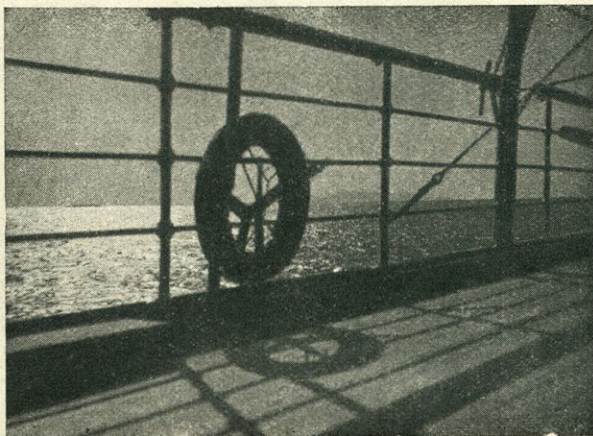




Potniška ladja „Ljubljana“



Ob morju



Na palubi



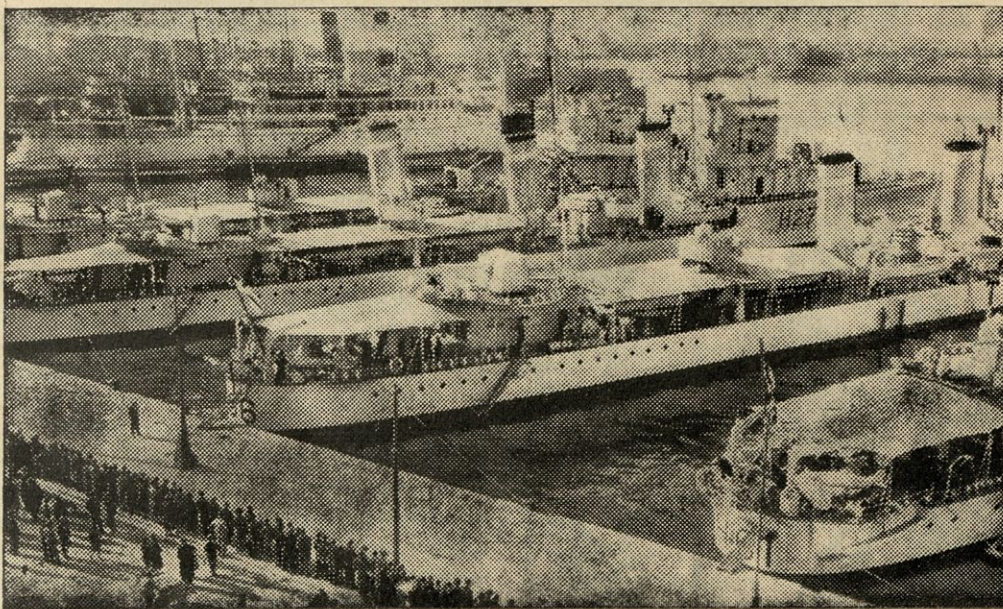
je v italijanski ekspanziji pojavila zanjo velika nevarnost, velik del svoje flote iz drugih baz. Pri tem pa je seveda obramba drugih delov njenega imperija močno trpela in bi tako stanje ne moglo dolgo trajati.

Povečanje njenih vojaških sil, tako pravi »Bela knjiga«, je nadalje potrebno *tudi radi organizacije splošne varnosti*, brez katere si ne moremo predstavljati pravega miru v svetu. Velika Britanija je doslej posvečala premalo pozornosti mrzličnemu oboroževanju drugod. Organizacija njene armade ni šla vstric z razvojem vojaških sil pri drugih narodih, in to »na škodo tako njenih posebnih interesov, kakor na škodo interesov splošnega zaječanja varnosti«. In prav s tem poudarjanjem zaščite splošnih interesov miru, *v čemer naj bi se angleška vojaška politika razlikovala od vojaške politike drugih držav*, zlasti nekaterih, ki očitno streme samo po osvajanju, hoče angleška vlada sondirati teren za svoje *defenzivno* oboroževanje v pravem pomenu te besede. Pri tem se sklicuje na svoje delo v okviru ženevske ustanove.

obramba, kar je s pojmom kolektivne varnosti še vedno lahko v večjem ali manjšem nasprotju. Po sili razmer diktirana »pripravljenost« obrambe lastne zemlje (torej lokalizirane obrambe) še ne pomeni istočasne *pripravljenosti v doprinos žrtev za splošne potrebe skupne varnosti*, ki ne more biti omejena samo na lastno nacionalno ozemlje. Stališče Francije glede na Porenje in abesinsko afero je v tem pogledu posebno značilno. Ali ni prav na tej razliki propadel poskus kolektivnega nastopa proti napadalcu?

Navzlic tem splošnim ugotovitvam, ki so, kakor sem rekel, za angleško »Belo knjigo« zelo značilne, pa nočem zabrisati pomena nobenega izmed posebnih nagibov, ki so privedli Veliko Britanijo do tako izdatnega povečanja vojaških efektiv, kakor jih predvideva ta publikacija.

Program, ki ga predvideva »Bela knjiga«, je zelo obsežen. V detajle se knjiga sicer ne spušča, da pa se iz nje razbrati, da so izredni izdatki za povečanje angleške armade na kopnem, na morju in v zraku predvideni za



Britansko vojno brodovje v Sredozemlju

Tako nam z vseh strani te »Bele knjige« udarja na uho vodilni motiv angleške zunanjepolitične muzike *o skladnosti njenih posebnih interesov in interesov njenega imperija z interesi vsega sveta*. In v tem utemeljevanju, ki seveda povsem odgovarja mentaliteti povprečnega Angleža (ne smemo pozabiti, da se je lani ob priliki ankete londonskih listov nič manj ko 11 milijonov Angležev izreklo za mir in načela D. N.), moramo priznati angleški vladi izredno spretnost. Argumentom, ki jih navaja »Bela knjiga«, je težko oporekati... Prvič v zgodovini imamo pred seboj obsežen oboroževalen program, ki ga države ne utemeljujejo samo s potrebami svoje lastne obrambe, *temveč s potrebami obrambe splošne varnosti v duhu pakta DN*. Dejstvo, da izvira to iz golega slučaja popolne skladnosti posebnih angleških in splošnih interesov mednarodne skupnosti, ne zemlje vrednosti tej ugotovitvi, saj bi o interesih večine lahko trdili isto, pa je vendar edina utemeljitev njih oboroževanja le samo-

več let naprej, in sicer tako, da bodo znašali najmanj okoli 40 milijonov funtov letno, t. j. okoli 10 milijard dinarjev.

Če upoštevamo, da se te nove žrtve terjajo od angleškega ljudstva v trenutku, ko se je Anglija komaj za silo rešila iz težke gospodarske krize, si ne moremo misliti, da bodo angleške mase z navdušenjem sprejele te nove izdatke. Značilno pa je, da prinaša že sama »Bela knjiga« neko olajšanje v tem pogledu, *v kolikor prepušča delovnim slojem kontrolo nad novimi vojnimi naročili, in sicer v tem smislu, da se ista porazdele predvsem na take kraje, kjer vlada največja brezposelnost...* Povečanje industrije pa vzbuja povrh še nado na boljšo plačo, torej na večji zaslužek, ki naj kompenzira večje žrtve poedinca.

V ozadju vseh teh novih naporov Velike Britanije stoji nedvomno težnja, da bi v primeru resnih zapletljajev, katerih možnost se odpira na vseh delih sveta, kjer ima

JADRANSKA STRAŽA  
JE NAŠA EDINA NARODNO OBRAMBNA  
POMORSKA ORGANIZACIJA!

imperij svoje interese, mogla računati s svojo lastno vojaško silo, ki bi bila dovolj močna, da bi ob neuspehu kolektivnega nastopa nudila odpor katerikoli nasprotni ekspanzivni sili. Ti posebni interesi Velike Britanije pa so istočasno istovetni z interesi vseh tistih malih narodov

in držav, ki so v območju teh novih ekspanzijskih sil. V takem območju je tudi naša država, ik mora to značilno komponento svojega geopolitičnega položaja še toliko bolj upoštevati, ker se na njenem ozemlju križarita kar dve nasprotni ekspanziji. S tega vidika, do katerega nas je povsem logično privedlo vse dosedanje razmotrivanje o posebnem političnem in vojaškem položaju Velike Britanije v svetu, sledi tudi za naš mednarodni položaj značilna ugotovitev, da bosta usoda in položaj Velike Britanije kot pomorske velesile na križiščih tujih imperializmov odločilni tudi za usodo in položaj vseh tistih narodov in držav, ki so v območju teh imperializmov.

## Znamenite grobnice arheološkega muzeja v Splitu

H. Marjanović

Noben muzej v naši državi nima tako bogate zbirke kamenitih napisov, arhitektonskih fragmentov in grobnic, kakor ravno arheološki muzej v Splitu. Ta in druge

zbirke muzeja predstavljajo neumorno delo požrtvovalnih domačih in tujih raziskovalcev. Obenem predstavljajo bogat material za proučevanje zgodovine Dalmacije.

Arheološki muzej v Splitu (Frankopanska ulica št. 3) ima okrog 6000 napisov, arhitektonskih fragmentov in grobnic iz grške, rimske in starohrvaške dobe, nad 50.000 kosov starega denarja in nakita ter bogato strokovno knjižnico, ki šteje 18.000 zvezkov. Napisi, fragmenti, reliefi in grobnice so razvrščeni po desnem in levem lapidariju dvorišča, ostale zbirke in knjižnica pa v centralnem poslojpu.

Ko bi hotel človek popisati vse zbirke, bi moral napisati cele knjige, zato se bom omejil samo na opis znamenitih kamenih grobnic (sarkofagov), ki so posebna priljubljenost arheološkega muzeja.

Nekatere grobnice imajo vklesane napise, druge so brez napisov, imajo pa krasne reliefne okraske, nekatere pa imajo oboje.

Če se od glavnega vhoda obrnemo na levo in preidemo napise in fragmente iz grške in rimske dobe ter vojaške napise in one rimskih cesarjev, opazimo v posebni kapelici levega krila muzeja dve marmorni grobnici z bogatimi okraji. Prva, ne posebno dobro ohranjena, predstavlja lov na kaledonskega vepra. Ker so to grobnico našli pred dvorskim hramom Dioklecijanove palače, so domnevali, da pripada samemu cesarju Dioklecijanu zato, ker je na njej prikazan lov na divjega vepra. To domnevanje so utemeljevali z legende o carju Dioklecijanu, ki je rekel, preden je stopil na prestol rimskih imperatorjev, da ne prevzame uprave rimskega cesarstva poprej, preden ne ubije vepra. Resnica je, da je hrabri Diokles (to je bilo njegovo prejšnje ime), preden je postal rimski imperator umoril svojega sovražnika Apra (Arij, Aper, zet cesarja Numerijana).

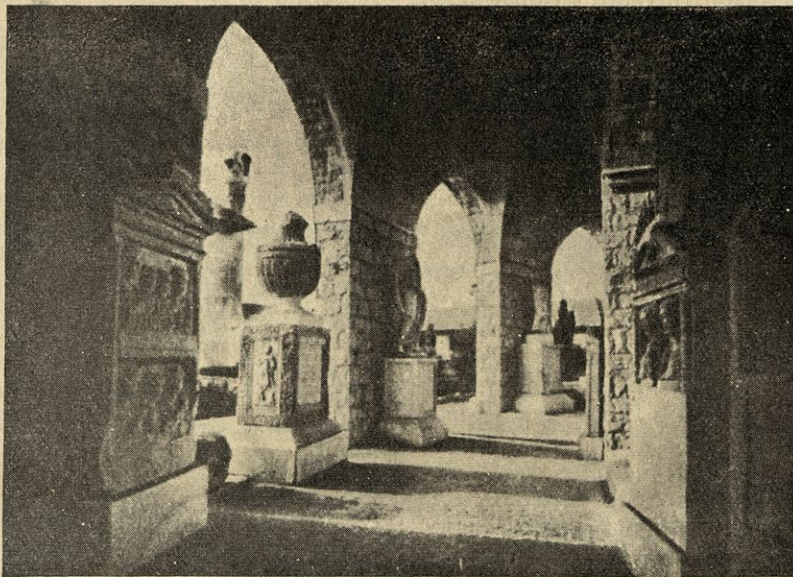
Učeni ljudje, ki so temeljito pregledali grobnico in njen napis, so takoj ugotovili, da ni mogoče, da bi bila to grobnica tako mogočnega in bogatega rimskega imperatorja. Saj so njegovi sodobniki in drugi rimski dostojanstveniki imeli grobnice iz najbolj dragocenih kamnov ter je nemogoče, da bi Dioklecijanova grobnica bila drugačna in celo iz preprostega marmorja. Torej to ni





grobnica nobenega cesarja oz. rimskega dostojanstvenika, marveč po obliki in delu ohranjenega napisa more biti le grobnica bogate družine, moža in žene. Ker je napis skoraj nečitljiv, ne vemo, kdo sta bila ta dva pokojnika. Grobnica je na vse štiri strani okrašena z reliefi. Pokrov grobnice je nekončano delo, a se vidi, da je kipar imel namen, izdelati ležeča kipa moža in žene. Mogoče je, da sta imejtelja grobnice umrla pred dograditvijo grobnice in da je kipar napis naknadno izdelal. Take grobnice so se delale več let, ker kiparji niso imeli takih tehničnih sredstev, kakor jih imajo današnji kiparji. Po tehniki in vsebini reliefov grobnice sodimo, da je iz III. stoletja po Kr.

Druga kamenita grobnica, tudi popolnoma ohranjena, kaže legendo Ipolita in Fedre. Našli so jo na starokrščanskem pokopališču »Manastirine« v Solinu. Ležala je v nartekstu bazilike mučenika sv. Anastazija. Pokrov in grobnica sta iz belega zrnkastega marmorja, relief pa predstavlja lepe atiške legende o Ipolitu in Fedri ter Euripidovo tragedijo s sledečo vsebino: Tezej se je dvakrat poročil. S prvo ženo (Amazonko) je imel sina Ipolita, z drugo ženo, Fedro pa ni imel otrok. Fedra, mlada in željna ljubezni se je zaljubila v mladega Ipolita. Ko je nekoč Tezej nekam odpotoval, izkoristi Fedra priliko in odkrije Ipolitu svojo ljubezen. Napiše pismo in ga po-



*Vhod v arh. muzej*

Reliefni okraši predstavljajo celoto. Sprednji del prikazuje lov na vepra, zadnji del pa lovce, ki se vračajo z ulovljenim veprom. Vsebina reliefov temelji na sledeči poganski legendi: Kaledonski kralj Enej je sklenil žrtvovati za obilne letine vsem bogovom, pozabil pa je žrtvovati boginji Diani (boginji lova). Ko je Diana videla, da so njeni žrtveniki prazni in zapuščeni, sklene užaljena kaznovati kralja. Takoj pošlje na zemljo divjega vepra, ki uniči Enejeva polja. Vse, kar je na poljih raslo, je veper razgrizel in potrgal, tako da ni bilo ničesar več, temveč sama puščava. Kraljev sin Meleager, ki je videl očetovo žalost se odloči, da bo ubil divjega vepra. Iz vseh krajev države je zbral najboljše lovce ter jim naročil, naj ubijejo vepra. Veper je napravil toliko škode, da so po vsej Etiliji pripravili grmade za maščevanje nad njim. Meleager je s pomočjo svojih drugov vepra ubil in tako rešil svoj narod velike nesreče. Diana je bila radi tega še bolj užaljena in se maščuje s tem, da povzroči vojno med Eoli in Kureti. V tej vojni ubije Meleager brata lastne matere Alteje, ki ga je od žalosti proklela. Ko je Meleager slišal materino kletev, se obrne za svet na starše Kuretanke. Ti mu svetujejo, naj vojno opusti. Nato se je Meleager umaknil z bojnega polja.

Ta legenda je bila zelo priljubljena predmet za nagrobne spomenike v dobi cesarja Antonina, pa jo zato večkrat srečamo na grobnicah III. stoletja.

šlje Ipolitu po svoji dovilji. Ipolit odkloni Fedrino ljubezen; Fedra se od žalosti ubije. Predno je šla v smrt, zapusti svojemu možu pismo, v katerem mu sporoča, da je šla prostovoljno v smrt zato, ker jo je Ipolit hotel zapeljati. Ko je Tezej prečital pismo, pokliče sina, ga prekolne in mu zapove, naj zapusti dom. Obenem zaprosi boga Jupitra, naj Ipolita za ta greh kaznuje. Ipolit odide iz Aten in pride do morske obale. Tu mu Jupiter splaši konje, ti so ga v diru potegnili s seboj in ga vlekli po grebenih in hribočkah, dokler ni poginil z razbito glavo.

Ko je Tezej zvedel, na kak način je končal Ipolit življenje, je bil zelo žalosten, posebno pa zato, ker je zvedel, da je bil sin popolnoma nedolžen in da je on Fedrino ljubezen odklonil. Zaprotil je boginjo Diano, naj bi mu pomagala vrniti Ipolitu življenje. Diana je s pomočjo Eskulapa oživila Ipolita ter ga vrnila očetu. Ta legenda je zelo podobna egiptskemu romanu bratov Anepsa in Batana ter z mitom asirskega Adona in italijanskega Verbija, ali tudi z biblijsko legendo o nedolžnem Jožefu.

Na omenjeni grobnici je pokrov nedokončan, kakor na prej omenjeni. V grobnici je prostora za dve osebi, iz česar se da sklepati, da je bila izdelana za dvočlansko družino. Po izdelavi in vsebini sklepamo, da je tudi ta grobnica iz III. stoletja. Podobe na prednji strani prikazujejo v prvem delu Ipolita pripravljenega za lov; oble-

## PRIPOROČAJTE

»NAŠE MORJE«!

čen je v heroični noši na konju s ščitonošo in psom. Zraven njega je dojilja, ki mu je izročila Fedrino pismo in se trudi prepričati mladeniča o Fedrini ljubezni do njega. Drugi prizor prikazuje Fedro, ki žalostna sedi; okrog nje so služkinje in jo tolažijo. V tretjem prizoru vidimo glasnika, ki sporoča staremu Tezeju smrt Ipolita. Leva stran grobnice prikazuje v navadnem reliefu Tezeja, kako preklinja sina, ko je prečital pismo pokojne žene. Na desni strani je v življenje prebujen Ipolit s sulico in konjem.

Izdelava grobnice je drugačna ob straneh kakor na sprednjem delu. Vidi se, da je kipar uporabil vso svojo umetnost za sprednji del, ki je sigurno moral ležati na vidnem mestu. Stranske dele pa je izdelal bolj primitivno, ali je pa mogoče, da je ob straneh delo drugega kiparja.

Od kapelice naprej v smeri proti centralnemu splotju nahajamo nekaj grobnic z napisi brez reliefov in z reliefi. Popolnoma enostavna in brez pokrova je grobnica Flavija Nice, »slatke hčere« (tako jo imenuje napis, ki je živela 2 leti in 4 mesece; grobnico ji je poklonila mati Flavija Epictus — Flaviae Nice, filiae dulcissimae quae vixit annos II, menses IIII, Flavia Epictus mater fecit (pravilno: fecit).

Zanimiv je pokrov na drugi grobnici brez okrasa in z enostavnim napisom. Pokrov ima obliko hišne strehe. V sredi je medaljon, okrašen s cveticami. V medaljonu je začetek napisa, nadaljevanje pa se nahaja pod medaljonom. Na vogalih (aktoterijih) je na desni strani podoba dečka Satrija s knjigo v roki, na levi pa podoba Aurelije Maksime z golobico. Iz napisa posnemamo, da je pokrov del grobnice Aurelija Satrija učenca, ki je živel 8 let in 4 mesece, ter njegove sestrice Aurelije Maksime, ki je živela 6 let in 3 mesece. Grobnico so jima postavili starši Aurelij in Ceresia Flavij.

V bližini te grobnice leži marmorna grobnica, tudi s pokrovom, podobnim hišni strehi. Sprednji del ima v sredi napis. Na vsaki strani napisa sta po dva genija. Vsi štirje predstavljajo štiri letne čase. Deček, ki predstavlja zimo, ima dolg obrobljen klobuk, podoben kapi kakršno so nosili narodi v Mali Aziji. Obleka je podobna obleki Kaldejcev, oziroma barbarskih narodov. Iz napisa se posnema, da je grobnico dala izdelati Homoneja Zosima zase in moža Septimija Lucija (Momonoea Zosime viva sibi posuit et Septimo Lucio marito suo). Zanimivo je tudi, da je grobnica popolnoma ohranjena, nič poškodovana od barbarov. Našli so jo v bližini poganskega pokopališča v Solinu (zraven kolodvora). Ko so jo odprli, so našli dva skeleta moža in žene ter sledeče predmete: nekoliko komadov buck iz slonove kosti, 3 zlate ovratnice, eno z verižico in z biseri, druge brez verižice a z biseri, dve igli, eno iz jantarja, drugo iz slonove kosti, zlat prstan z opalom, zlate uhane, dva zlata nakita in en košček koničnega zlata. Ti predmeti so bili verjetno last Atilije Valerije. Napis pravi, da sta bila v grobnici zakopana mož in žena. Mož Valerij Dinentij je bil star 27 let, žena Atilija Valerija 18 let. Grobnico jima je poklonila njena mati (Duobus adolescentibus Valerio Dinenti viro

egregio annorum XXVII et Attiae coniugi eius annorum XVIII. Octaviae Quietae genero et filiae).

Naslednji dve grobnici imata na prednji strani relief, ki predstavlja genija z obrnjeno baklo, kar pomeni, da je ugasnilo življenje zgodaj. Ena je grobnica Klavdije Kvintinije, deklince, ki je živela 2 leti in 3 mesece, druga pa Marije Carti, nesrečne hčerke Marije Nigelaje; živela je 27 let.

Proti koncu na levem krilu muzeja sta še dve zanimivi grobnici. V prvi so bili pokopani Albucij Menip, rimski dekurion, sin Kaje, iz plemena Tromentina; Kaj Albucij Prokulijan, solinski dekurion in viški edil, sin Kaje; živel je 29 let; Kaj Albucij Menip, plemena Sergija, viški dekurion in sin Kaje je živel 19 let; in Kaj Likarij sin Ticijana je živel 30 let. Vsi štirje so bili pokopani v eni grobnici. Na tej grobnici je pokrov neke druge grobnice, ki s to ni v zvezi. Pokrov ima reliefe moža in žene. Mož je brez brade, oblečen v togi, žena pa je v tuniko. Čez rame ji pada širok pas. Na vratu ima ovratnico, v ušesih uhane. Na vogalih pokrova je Meduzina glava. Druga grobnica je važna zaradi vsebiné napisa. V njej je bila pokopana Aurelija Vernila, ki je dala zidati grobnico za sebe, moža Aurelija Lucija in hčer Aurelije Sterkorijo. Napis pravi da bo vsakdo, ki se bo hotel pokopati vrh njih trupel moral plačati državi 100 denarjev (Quod si quis super hec corpora posuerit inferet rei publicae denaris C.).

Desna stran oziroma desni lapidarij muzeja ima tudi več krasnih sarkofagov z napisi in brez okrasov ali pa s samimi okrasi.

»NAROD BREZ PLOVBE,  
JE PTIČ BREZ KRIL!«

Če gremo od centralne zgradbe v smeri proti glavnemu vhodu, naletimo na pokrov grobnice v obliki hišne strehe s štirimi vogali (akroteriji) in okrašenim čelom. Na levem trikotu pokrova je za okras tesla, na desnem venec in dve vrbi. Glavno polje zadnjih ter polja stranskih vogalov, so okrašena z majhnimi palmami (palmetami). Sprednja stran vogalov prikazuje možko (levo) in žensko (desno) podobo. Na čelu v gornjem delu je luknja, ki je služila za večno luč. Spodaj v trapezu je upodobljen zakonski par; spredaj imata mizo na treh nogah, na mizi je kruh, steklenica vina in kozarec. Z leve strani prihaja ptička, ki išče odpadkov kruha. Na obeh straneh, desno in levo, je domač pes. Pod levim psom je napis »Panogoris«, pod desnim »Achatia«; ptička pa ima ime »Lapadis«. Pod žensko podobo se bere napis »Simpliki«, pod možko pa »Kampagi«.

Dalje vidimo grobnico Aurelija Eneja, rodom Grka, ki je umrl v 27. letu. Grobnico mu je postavila zvesta žena Kasija Ekorata Aurelio Aeneae coniugi incomparabili natione greca cui vixit anos XXVII posuit Cassia Ecorata coniux virginio su benemerenti).

Po vsebini napisa zanimiva je grobnica Ulpije Celerine. Grobnica nima posebnih okrasov, toda zanimiv je napis, ki pravi: »Ulpia Celerina, ti sladka, da si mi zdrava. Bila si zvesta svojemu soprogu Gorgoniju. Tvoja prostodušnost in ljubezen se povsod hvali in ljubi; tvojemu nasvetu nikdar ni bila smrt nezvesta kakor tudi ni bil nezvest mož, katerega si zapustila. To zasluži ona, ki se

je nedolžna poročila s svojim možem; in vsi, ki živite, sledite temu vzgledu. Ulpiji Gorgoniji, svoji ljubi in mili ženi Celerini, s katero sem složno živel 44 let, 5 mesecev in 25 dni. Postavila sta si to grobnico za sebe in naslednike».

V kapelici desnega krila muzeja sta še dve grobnici velike umetniške vrednosti. Zaradi redkosti in umetnosti je zelo važna grobnica, ki prikazuje »Prehod Izraelcev čez Rdeče morje«. Ta grobnica je iz finega kararskega marmorja, s podobami z biblijske povesti v visokem reliefu iz krščanske dobe. Sprednji del prikazuje prehod Izraelcev čez Rdeče morje. V krasni umetniški izdelavi vidimo na levi strani faraona v dvokolesnem vozu, kako

V srednjem izdolbku pod streho, na polstebrih med drevesi in ovcami, stoji »Dobri pastir«. Na plečih drži izgubljeno ovco. Z ene in druge strani pred lokom na polstebrih stojita ženska in moška kipa. Vrh strehe Dobrega pastirja sta dva goloba, ki držita v kljunu sprožena venca. Pod kipi stoji ljudstvo. Na levi strani drži ženska v rokah nagega otroka, moški na desni strani ima ovoj spisov. Ljudstvo je ločeno po spolu, velikosti in obleki. V prvi vrsti so fantje in dekleta, a v zadnji žene in starčki. Na desni strani žensk sta dve matroni, dve dekleti in dve deklici, na levi strani so trije možje, dva fanta in trije dečki. Na desni strani moškega je osem odraslih, trije mladeniči in trije dečki, na levo tri žene,



*Sarkofag Hipolit in Fedra*

z vojsko stopa v morje. Na desni strani so Izraelci z Mojzesom, ki drži palico. Med njimi je Devica Marija z bobenčkom. Legenda pravi, da je Mojzes udaril s palico po morju in da je ustvaril kopno in tako rešil narod. Zadnja stran je razdeljena v pet oddelkov, ki prikazujejo: valove in luske, žensko podobo s kopreno ki prosi, dve moški podobi s »palijem«, ena drži ovoj krščanskega zakona (biblije), druga pa proži roko. Tudi strani grobnice imajo reliefe. Leva prikazuje ribje luske, desna pa ima križ, Konstantinov monogram z vencem. Ob straneh sta svetnika, ki držita ovoj papirja. Po vsebini in tehniki je ta grobnica iz prve polovice IV. stoletja po Kr.

Druga grobnica, z ogromnim pokrovom, prikazuje v reliefu »Dobrega pastir«. To grobnico so našli na starokrščanskem pokopališču »Manastirine« v Solinu, zraven prej omenjene grobnice Ipolita in Fedre. Motiv s te grobnice je uporabljen za prednjo stran grobnice, v kateri počiva Mons. Bulič, arheolog v Solinu. Grobnica v obliki hiše je iz marmorja. Po izdelavi in vsebini spada v IV. stoletje po Kr. V njej je prostora za štiri mrliče. Z reliefi so okrašene samo tri strani, le zadnji del, ki je verjetno bil prislonežen k zidu nima okrasov. Sprednji del je po vsebini podoben rimsko-etruskim grobnicam. Zaradi tega je ta grobnica zelo redek primer grško-rimskega mešanega tipa v Dalmaciji.

pet deklet in šest deklic. Desna stran grobnice prikazuje vrata z markiranimi levi in pet človeških podob. Leva stran prikazuje genija s krili, ki sloni na obrnjeni bakli. Pobočni strani pokrova sta okrašeni z rožami.

V oddelku za starohrvaško zgodovino med raznimi spomeniki in napisi iz dobe hrvaških kraljev, knezov in drugih, je tudi del grobnice hrvaške kraljice Jelene. Grobnico so našli v cerkvi »Gospe od Otoka« v Solinu. Ohranjen je samo napis sestavljen iz več kosov. Vsebina napisa na tej grobnici v prevodu je sledeča: »V tem grobu počiva Helena služabnica božja, ki je bila soproga kralja Mihaela in mati kralja Štefana, ki se je odpovedala sladkostim kraljestva dne 7. pred idami meseca oktobra... leta od učlovečenja Gospodovega 976, indikcije 4., cikla 5., lune 5., epakt 17. med peto in šesto luno. Ta je živeč za bodoče kraljestvo, postala mati malih in varuhinja vdov. Ko se semkaj ozreš, človek, reci v duhu: usmili se Bog njene dušek. (In hoc tumulo quiescit Helena famula Dei quae fuit uxor Michaeli regi materque Stefani regis quae deliciis renuit regni VII Idus mensis Octobris... anno ab incarnatione Dni DCCCCLXXVI indictione IV ciclo V, luna V epacta XVII. luna V concurrente VI. Istaque vivens futuro regno mater fit pupilorum tutorque vduarum. Hicque aspiciens vir animo dic miserrere Dei...). Napis grobnice kraljice Jelene je zelo va-

*Pristopajte k Jadranski Straži,  
edini splošni pomorski organizaciji  
v naši državi!*

žen dokument za izpopolnitev hrvaške zgodovine, zlasti kar se tiče vrstnega reda hrvaških vladarjev.

Kakor je znano, je bil kralj Tomislav prvi hrvaški kralj in je bil kronan med l. 914 in 926. Tomislav je sodeloval na prvem (l. 925) in drugem (l. 928) cerkvenem zboru. Po njegovi smrti zgodovina ni vedela za nobenega hrvaškega vladarja do l. 994, ker so manjkali zanesljivi dokumenti. To praznino že skoraj 70 let deloma izpopolnjuje Konstantin Porfirogenet, ki omenja edinole dva vladarja. On pravi, da je zadnjega vladarja ubil ban Prihina l. 949. Napis kraljice Jelene izpopolnjuje to praz-

nino in pravi, da je Jelena bila soproga kralja Mihajla ni mati kralja Štefana. Če se poslužimo poleg dokumentov tudi tega napisa, lahko izpopolnimo kronologijo hrvaških vladarjev od l. 930 do l. 994. Kralj Tomislav je umrl okrog l. 930 in ni imel moškega naslednika, temveč hčer Jeleno. Ta se je poročila s Krešimirom, ki je zasedel prestol svojega tasta Tomislava. Krešimir je kot narodni in krščanski vladar dobil ime »Mihail«. Po smrti Mihajla Krešimira l. 945. mu je sledil sin Miroslav, ki je dobil narodno ime »Stjepan«. On je bil poročen z Margarito, rimsko plemkinjo. Njega je l. 949 ubil ban Prihina. Po smrti moža je šla Margareta v Dubrovnik in je umrla kot nuna v samostanu. Kraljica Jelena je po smrti svojega moža odšla v solinski samostan »Gospo od Otoka« (ki ga je dala zidati) in je tam umrla l. 976. Pokopana je bila v samostanski cerkvi, katero so pozneje Turki sežgali tako, da je tudi njena grobnica bila žrtev požara.

## RAZGLED

### NAŠA TRGOVSKA MORNARICA V LETU 1935.

V letu 1935. se je trgovski pomorski promet, po statistikah sodeč, razvijal zelo ugodno. Naša trgovska mornarica se je lani sestojala iz 34 paroplovnih družb, in sicer so bile med njimi največje: 1. Jugoslovanski Lloyd d. d. Zagreb-Split (21 ladij s 114.515 brutto reg. ton, neto 71.095); 2. Dubrovačka parobrodarska plovdba d. d. Dubrovnik (24 ladij, 52.936 brutto reg. ton, neto 32.460); 3. Jadranska plovdba d. d. Sušak 55 ladij, 24.751 brutto reg. ton, neto 12.913); 4. Parobrodarsko akcionarsko društvo »Oceania« (8 ladij s 24.163 brutto reg. ton, neto 15.131 ton). Dalje so bile še družbe »Prores«, Sušak, Prekomorska plovdba, Sušak, »Topic«, Sušak, Eugen Matković, Split, itd. Skupna tonaža je znašala l. 1934. pri 168 ladjah 338.160 ton (1933: 177.352.177; 1932: 188. 375.649), neto

pa 230.030, nosilnost 516.960. Zaposlenih je bilo na ladjah skupno 3757 oseb (1933 3832). Danes je stanje mornarice sledeče: 178 edinic s 365.014 br. reg. ton. Da se število ni dvignilo bolj, leži v tem, ker so lani vrgli iz prometa nekaj starih, neekonomičnih ladij in jih nadomestili z novejšimi, a še vedno z druge roke kupljenimi, ker za enkrat še ni mogoče misliti na nabavo popolnoma novih konstrukcij. Tudi sicer se je naša mornarica lani, v nasprotju s predlanskim letom številčno, sicer neznatno, a kvalitativno precej povečala. Skoro vse družbe so končale poslovno leto z dobičkom in izplačale precej visoke dividende. L. 1929. je prišlo v naše luke 84.396 ladij z 11.378.000 tonami pod jugoslovansko zastavo in 7.607 tujih ladij s 3.592.000 tonami; skupno 92.003 ladij s 14.979.000 tonami. L. 1925. pa se je število prispelih ladij dvignilo na 95.280, s skupno tonažo 18.362.000 ton. Na jugoslovansko

### Iz stare zgodovine pomorstva

Z. P.

Trikrat v zgodovini je postavilo morje odločen mejnik v celokupnem razvoju kulturnega ljudstva. Prvič je to bilo v davni prazgodovini, ko je človek prvič zaplul po vodni gladini in si odprl del sveta. Drugič, ko je Temistokle iz Aten v pomorski vojni rešil kulturo sveta in tretjič, ko je Krištof Kolombo odkril Ameriko in zagotovil prehrano stari Evropi. — Prvi mejnik je bil zmaga človeka nad naravo. Reka, ker le o njej mora biti beseda, ni več tako brezpogojno delila dva kraja, lahko jih je tudi zblíževala. Tok vode je pospešil tempo časa, človek je začel hitreje živeti (relativno vzeto), dobil je nove pridobitvene panoge in nove poti. — Drugič je stala vsa grška kultura na enem samem vprašanju zmage ali poraza. Ostati svoboden Grk, svoboden državljani, ali vzeti nase jarem perzijskega šaha in njegovega satrapa. Ko se je vlila nešteta perzijska vojska, da naredi konec grške svobode, je živel v Atenah največji »admiral« vseh časov, Temistokle. Njegov načrt: rešitev je na morju, na brodovju, se je čudovito obnesel. Grška kultura je ostala svobodna in postala vir večine današnjih kultur, posebno pa evropske. — Tretjič je rešilo morje staro Evropo v začetku novega veka (leta 1490—1500 po Kr.). Evropa

je bila izčrpana, materijelni propad ji je neizbežno grozil. Dragocenih kovin, ki naj bi bile podlaga denarju, je zmanjkalo, ljudstvo se je bilo razmnožilo, glad je bil vsakdanji gost. Znanost in posamezni podjetniki so iskali rešitev. Prva je odkrila koapas, postavila domnevo, da je zemlja okrogla, drugi pa so poskusili te izsledke praktično porabiti. Krištof Kolombo je bil junak, ki je upal zastaviti vse, celo lastno življenje, in naključje je hotelo, da ga je zato obdarovalo. Odkril je nov svet in s svojim odkritjem prinesel rešitev staremu kontinentu.

Začetek pomorstva nam ni znan. Mislimo pa, da je znanost posegla dovolj daleč, ko je odkrila, da so imeli narodi v nižinah Eufrata in Tigrisa že 4.500 let pr. Kr. svoje brodovje. Te ladje so bile sila preproste. Imele so oblike splavov, spletenih iz vrbovih vej ali plitvih košar, obloženih z živalsko kožo in zalepljenih s katranom. Tak izgled niso dolgo obdržale. Že v izkopaninah Ninive najdemo veliko boljše izdelane ladje iz desk. V nekaterih se zdi, da je bilo prostora za dve vrsti veslačev. Plavalo se je samo po rekah, ker je morje bilo takrat meja in konec sveta.

Okrog 3000 let pr. Kr. imamo že dokaze, da so imeli tudi Egipčani svoje ladje na Nilu. Oni prav tako še niso iskali izhoda na morje, ker njih bogata in plodonsna zemlja ni potrebovala tujih produktov in kultura še ni

zastavo odpade 88.701 ladij s 14.543.000 tonami. Najbolj živahen promet je v mesecih od maja do septembra, to je v času turistične sezone. Obalno plovbo vrše tri družbe, in so v pogodbenem razmerju z državo (Jadranska plovdba, Dubrovačka plovdba in Zetska plovdba v Cetinju, ki vrši službo tudi na Skadrskem jezeru). Naši obalni plovbi se priznava popolnost, saj veže skoro vse, najzakotnejše, proge ob obali. To velja zlasti za potniški promet. Na drugi strani pa se naše trgovsko ladjeve za prevoz tovorov ne povečuje, ali le neznatno. Razlog zato se išče v nedostatku kapitala. Tega pa pri nas posameznik nima in povsod se zlasti zato briga skupnost. Zato je nujna podpora države, da se ta nedostatek čimpreje odpravi in prepreči prevelika škoda. Vse države, Anglija, Rusija, Turčija, Italija, Grčija itd. zelo subvencionirajo, zlasti v zadnjem času, svojo trgovsko mornarico. Z državno pomočjo bi morali tudi pri nas pričeti načrtno obnavljati trgovsko mornarico in ji ustvarjati vse pogoje za uspešen razvoj. Kljub temu, da ne moremo ničesar reči proti naši, zlasti osebno prometni mornarici, ne sme obveljati naša država kot dober kupec starih odsluženih ladij, ki se na zunaj okrase s pavjim perjem. Solidna in zdrava mlada država ob morju si mora ustvariti tudi solidno in zdravo mornarico, ki je njen ponos in njeno življenje. O stanju pristanišč pa govorimo na kratko na drugem mestu in ugotavljamo mnogo pomanjkljivosti.

## TRGOVSKA MORNARICA

### IZ PRORAČUNA ZA POMORSTVO ZA LETO 1936./1937.

Predlog novega proračuna za izdatke Direkcije pomor. prometa v Splitu za leto 1936./1937. znaša 18.491.577 Din za vse osebne in materialne potrebe celotne vzhodne obale na Jadranu. Ta postavka je sicer na videz večja kot v lanskim dvanajstinih, vendar pa so bili odobreni lani naknadno še posebni krediti v višini 13 milijonov dinarjev, ter se je torej letošnji proračun zmanjšal za celih 12.110.809. Minister prometa je ugotovil v svojem govoru, da je še sedaj 35 luških uradov zaprtih in da nekatere vodijo osebe, ki niso v statusu državnih uradnikov, a nov proračun predvideva le 29 novih moči.

občutila potrebe, da zavrne legende in pripovedke svečnikov, ki so iz spoštovanja do svete reke Nila branili vhod v Sredozemsko morje, v katerem umira sveti Nil. Komaj napredek kulture je pognal tudi Egipčane na morje na zahod in do Indije na vzhod. Pozneje so imeli tudi več vrst ladij in to za ribolov, za prenos blaga, vojno in zabavo. Kolikor danes lahko spoznamo, se zdi, da so imele te prve ladje ravno dno. Trgovske so imele samo jadra, vojne in luksuzne pa vesla v več vrstah. Bile so lepo okrašene, posebno na kljunu. Vredno je opozoriti, da imamo pred več kot 1600 leti pr. Kr. vesti o zmagovalni pomorski vojni egipčanske kraljice Hatasu (ali Hatšepu) proti Arabiji (današnji Srečni Arabiji). Svojo zmago je ovekovečila kraljica na bas-reliefu egipčanskega hrama Deir-el-Bahri. To je obenem prva pomorska vojna, ki jo omenjajo zgodovinski viri.

Na morju so vendarle odnesli prvenstvo Feničani. Čeprav niso imeli ladij v taki daljnji preteklosti, kot omenjeni narodi, vendar je geografski položaj zemlje zahteval od njih, da izpopolne ladje in brodove tujih narodov in da prvi odplujejo na odprto morsko gladino. V tem stremljenju so izpopolnili brodovje, da jim ni bilo tekmeča. Prišli so ž njim v Črno morje, na ustja velikih ruskih rek, čez Gibraltarsko tesno pa celo v Baltičsko morje na zahod, in do Indije na vzhod. Pozneje so tudi

### O STANJU NAŠIH LUK

Iz govora prometnega ministra v proračunski debati citiramo sledeče: Današnje stanje naših pomorskih luk ne le da ni zadovoljujoče, ampak je v resnici zapuščeno in njihovo vzdrževanje in popraviljanje zahteva redne izdatke, za katere budžetska sredstva niti od daleč ne odgovarjajo. Poleg tega pristanišča, posebno pa večja, ki so vezana z zaledjem z železniškimi progami, ne odgovarjajo današnjemu prometu niti po prostoru zgrajene obale, niti po svoji ureditvi in opremljenosti v pogledu skladišč in pristaniških naprav ter je ravno ta neopredeljenost vzrok, da večji del, posebno našega uvoza, še vedno prihaja k nam iz sosednjih tujih luk, medtem ko se tranzitni promet s srednjo Evropo ne more niti jemati v poštev. S tem naša država izgublja velike in dragocene valutne dohodke, ker tranzitna trgovina, tvakozvani »trgovinski turizem« prinaša čisto korist v plačilni bilanci države. — Direkcija pomorskega prometa ravno tako dela v pomanjkanju opreme za vzdrževanje globine v pomorskih lukah. Ona razpolaga s tremi starimi zaplenjenimi avstrijskimi bagerji manjše kapacitete, ki ne morejo zadovoljevati potreb vzdrževanja globine v pristaniščih. Itd.

### LEP RAZVOJ SUŠAŠKE LUKE

Z delno ureditvijo naprav, ki so potrebne za pomorski promet, se je začel Sušak naglo dvigati. Zlasti so k temu pripomogla »Javna in svobodna carinska skladišča«. Tako je pričel Sušak, kljub nepovoljnim zvezam, tekmovati z drugimi pristanišči in se naglo uvršča med svetovne luke. Konkurenca bolje pripravljenim in opremljenim tujim tekmečem je seveda težka, če se ne bi izkoriščalo vse prirodne prednosti in ostale možnosti. Ureditev železniške tarifnega sistema je ena teh predpostavk. Na tem polju se je že mnogo storilo, kar je rodilo že prve uspehe, a mnogo se mora še storiti. Poleg naravnih prednosti in zdravih tarifnih razmer, pa so potrebne še dobre zveze s kopnim in po morju. S Sušaka so do sedaj dobre zveze s severno Afriko, Italijo, Francijo, Španijo in Grčijo, zlasti odkar pristajajo parobrodi Jadranske plovdbе, ki vzdržujejo zveze z Grčijo, preje na Sušaku, so zopet v prilog sušaškemu pristanišču. Manjkajo edino še zveze z bližnjim vzhodom in Brazilijo, čeprav zahtevajo interesi našega gospodar-

prvi obpluli Afriko in tako za celih 2000 let prehiteli Vasca de Gamo.

Kmalu pa so dobili močnega tekmeča v sveži sili mladega grškega naroda. Na Sredozemskem morju je začela tekma za nadmoč in vzporedno s tem se je vnel posebno srdit boj med Feničani in Grki. Grki so stopili na pozorišče kot mlad, neizkušen narod, toda krepak, bister in žilav; lega njih zemlje jih je gnala na morje, kjer so znali dediščino drugih narodov dobro izkoristiti. Razlikovali so tudi oni trgovsko in vojno brodovje in imeli več tipov. Tovorni brodovi so rabili veliko prostora, zato so bili samo na jadra; vojne, ki so morali paziti tudi na hitrost, smer in jakost razmaha, so gnali veslači. Od njih discipline, moči in vztrajnosti je bil največ odvisen uspeh vojne; ker pa je bila služba izredno naporna, postopek pa nedostojen človeka, niso bili redki upori.

Prvo orijentacijo na morju so omogočale zvezde. Zato je bila pri vseh starih pomorskih narodih astronomija zelo razvita. Ko so pa začeli spoznavati tudi nevarnosti skalnatih obal in megle, so začutili potrebo po boljših znamenjih. Ni znano, kdaj so začeli postavljati take znake, 300 let pr. Kr. je začel graditi egipčanski kralj Ptolomej Soter velikanski svetilnik, za katerega pravijo nekateri viri, da je stal 800 zlatih talentov. Vsota se sploh ne da

stva, da se proga v Levanto čimpreje uvede. Razvoj v prometu luke so motile v zadnjem času sankcije, ki so dovedle do nekakšnega kolebanja. Sedaj v glavnem manjka italijanskih jadrnic, ki so tovorile les za bližnje italijanske luke. Ostali promet pa med tem ni padel, ampak se je v precejšnji meri dvignil, zlasti promet fosfata in drugih mineralij. Posebno razveseljivo dejstvo, ki ga je treba tu posebej poudariti, je popolna emancipacija naše uvozne trgovine od tujih luk. Uvozni promet raste z dneva v dan. Sušak je postal glavno središče naše uvozne trgovine, dočim je skoro polovica našega izvoza bila lansko leto odposlana preko sušaške luke na tuja tržišča. Posebno velika pa je bila konkurenca tujih luk pri tranzitni trgovini. Poseben uspeh je imel Sušak z usmeritvijo prometa južnega sadja iz Španije skozi Sušak. Ojačil se bo tudi promet s Češko, ki skuša novo tarifo kar najbolj izkoristiti. Nekoliko tranzita je tudi z Madžarsko in Avstrijo. Razvoj Sušaka je nesporen, kljub vsem oviram in tehničnim nedostatkom. Zato je nujno, da se čimpreje z majhnimi investicijami razširi obala, ki bo sposobna za vsakršen promet in da se da prometu vso mogočo svobodo v razvoju. Greh bi bilo, da bi se promet, za katerega se bore velike svetovne luke in pomorske države odbijalo, radi majhnih investicij. Koliko bi se pa dvignil pomen in promet Sušaka, če bi bil zvezan s Slovenijo po krajši poti, je danes jasno.

#### NEKAJ ŠTEVILK IZ TRGOVSKEGA PROMETA

Razvoj belgijske mornarice kaže takle dvig: leta 1830. je štela 28.000 ton; 1850 31.000 ton; 1880 70.000 ton; 1900 110.000 ton; 1910 190.000 ton; 1914 240.000 ton; 1929 502.500 ton. — Poljska mornarica je v lanskem letu napredovala za 21 % v primeru z letom 1934. pri prevozu blaga.

## VOJNA MORNARICA

### LONDONSKI POMORSKI SPORAZUM PODPISAN

Dne 26. marca t. l. je bil končno podpisan pomorski sporazum v Londonu. Podpisale pa ga nista niti Italija, niti Japonska. Zanimivost tega sporazuma je zlasti dejstvo, da se v pogledu kvantitativnega razoroževanja ni ničesar sklenilo. Države bodo lahko nemo-

teno gradile dalje nove vojne ladje in se oboroževale na morju. Določeno je bilo nekaj le o tonaži edinic, o širini topovskih cevi in slično. Gotovo je dovedlo do tega pred vsem dejstvo, da postajajo velike morske oklopnjače vedno bolj malo pomembne proti majhnim in okretnim edinicom, zlasti proti podmornicam. Dejstvo, da sporazuma nista podpisali dve pomorski sili, seveda mnogo zmanjšuje njegovo vrednost. Toda zavedati se moramo poleg tega, da nekatere morske sile na pogajanja sploh povabljene niso bile. Natančna analiza sporazuma, bi pa lahko pokazala še druge pomanjkljivosti. Zlasti je za nas gotovo vseeno, ali streljajo eden na drugega iz 26 ali 35,6 mm širokih topovskih cevi, ali pa mogoče 42,6. Ni pa vseeno to, da se smejo do te mere nemoteno oboroževati in številčno pomnoževati svoje vojno ladjevje. Dogovorjeno je bilo le še, da se bodo države medsebojno obveščale o oboroževanju. To bo še lažje pospeševalo tekmovanje. Tako je ta konferenca, kakor vse te vrste, po mnogih krčih končala svoje delo prav za prav z neuspehom. Ljudje pa morajo biti kljub temu zadovoljni, ker se bo odslej na njih streljalo z največ 35,6 mm kalibrskimi topovi in ne z 42,6, kot so sprva predlagali.

### PROMET V SUESKEM PREKOPU V LETU 1935.

Pomorski promet skozi Suez je lansko leto narastel za 1.060.166 ton, v primeru z letom 1934. Lansko leto je šlo skozi kanal 5992 ladij, kar je za 329 ladij več kot v letu 1934. Skupna tonaža je znašala 32.810.968 ton. Zanimivo je dejstvo, da je bil promet v prvih petih mesecih mnogo manjši, kot v letu 1934. v istem razdobju, dočim je kasneje stalno naraščal in dosegel v novembru za celih 331.434 ton več kot v istem mesecu leta 1934. To je vsekakor v zvezi z abesinsko-italijansko vojno. (Mar)

### PO LONDONSKI

#### POMORSKI RAZOROŽITVENI KONFERENCI

Še ni bil podpisan zadnji londonski sporazum, že so pričeli krožiti glasovi o novem velikem oboroževanju na morju. Anglija je pričela takoj graditi dve novi veliki bojni ladji, Amerika pa je, kot odgovor na zadržanje Japonske, pričela graditi nič manj kot 14 novih ladij, in sicer dve linijski in 12 križark. Ta obvestila bodo seveda tudi drugod našla ugoden odmev.

primerjati z današnjo valuto. Strokovnjaki so se izrazili za približno vsoto 4 milijonov zlatih predvojnih frankov. Na vrhu svetilnika je vedno gorel ogenj, ki se je netil z drvini. Znano nam je, da je bilo v starem veku okrog 18 takih svetilnikov. Razen tega Soterovega so bili še posebno znani oni na izlivu Tibere, v luki mesta Ostie, drugi pri Corumne v Španiji in tretji pri Boulogne na Kanalu.

V tej dobi pomorstva se je trgovalo v prvi vrsti z žitom, oljem, vinom, volno, lanom, konopljem, lesom, s svilo, mirodijami, bombažem, zlatom, srebrom, kositrom, jantanjem, kožami, medom. Trg seveda ni bil tako obilen in raznovrsten kot danes, pa tudi stalen ne. Zlasti dovoz žita ni bil nikoli dovolj gotov. Vojna v žitorodnih krajih je pomenila takrat lakoto in glad ne samo v dotični zemlji, pač pa tudi za vse odjemalce okrog nje. Važno je bilo, da so morenzi in ožine ostali vedno prosti; na takem mestu je neznatna peščica ljudi lahko zaprla vsak prehod. Zato se je bila odločilna vojna za Bosporsko in Dardanelsko ožino, zato so Grki baš na tem mestu osnovali eno izmed prvih svojih kolonij.

Kljub primitivnosti so državni aparati kmalu postavili carine, katerih namen je bil samo fiskalen in enak za vse vrste produktov. Znašal je 2 odstotka celokupne vrednosti blaga. Prav tako je bil že tedaj prepovedan izvoz posameznih izdelkov n. pr. orožja, lesa, katrana in vrvi.

Bil je že znan kredit, menjalnice za denar, obresti in s tem nujno v zvezi oderuštvo. Ni bilo treba dolgo, ko so se začeli oblikovati tudi prvi pomorsko-trgovski zakoni, ki se v svojem jedru še danes niso veliko spremenili.

Trgovina je postala nujen izvor materijelnega procvita, a pomorska pota predpogoj za dosego kapitala in politične ekspanzije. Začele so se ustanavljati faktorije in kolonije, ki so postajale centri kulture in širile svoj delokrog sorazmerno z radiusom, ki ga je imela njih trgovina. Morje in brodovje je začelo pomeniti svobodo in denar. Zato se je postopoma oblikovala želja zediniti v svojih rokah vsa važna trgovska pota, zapreti Sredozemsko morje in ga krstili z »Mare nostrum«. Načelo so izpeljali z žilavo energijo Rimljani, ki so na ta način dobili v svoje roke vse najvažnejše trgovinske ceste in prehode, z njimi pa tudi svetovno gospodarstvo.

Morje in pomorstvo je bilo torej že zelo zgodaj pot in most narodov, izhodišče bogastva in moči in so ga zato vsi želeli imeti. Danes seveda niso izginila vsa ta vprašanja in pomen morja; postala so še bolj važna in potrebna, zato še danes obstojijo problemi morenzov, ožin in kanalov, kakor v davni zgodovini, zato se še danes rešujejo ta vprašanja z rigorozno natančnostjo, nevoščljivostjo in ljubosumnostjo, kakor nekoč.

Potrebno se nam zdi, da na kratko pokažemo par značilnejših odmevov o naši reviji. Med drugim je »Slovenec« z dne 12. marca t. l. pod naslovom »Zopet nova revija« napisal o »Našem morju sledeče: Ob poplavi slovenskih časopisov, revij in brošur, ki izhajajo v najrazličnejših razdobjih, se je na tihem pojavila nova revija »Naše morje«. Bivši mornarji, ki so večinoma organizirani v Mornarski sekciji JS, so se opogumili in začeli izdajati to mesečno revijo, o kateri pač ni mogoče dolgo premišljevat, ali nam je bila potrebna ali ne. Molk, s katerim vsa poveljna leta prenašamo nesrečo in krivico, ki se nam je zgodila ob sklenitvi »miru«, ko so nas meni nič tebi nič odrezali od morja, je že naravnost usoden. Zdi se, da se naš narod še premalo zaveda silne važnosti, ki jo ima morje v gospodarskem in narodnem življenju obmorskih narodov. In Slovenci smo precej obmorski narod, toda — — Ta molk nas počasi speljuje na pot in konec baltičskih Slovanov, ki niso spoznali pomena »velike luž«. S to revijo je ta molk prekinjen, upamo, da še pravočasno. Če Čehi, ki imajo na vse strani tako daleč do morja, izdajajo svoja pomorska glasila, »ne smemo biti brez podobnega glasila mi Slovenci, ki se nam naše slovenske vasice vrste daleč od severnih bregov deroče Drave proti jugu čez nasilne meje do samih bregov Jadranskega morja, kjer nam svetokriški ribiči čuvajo obalo in besedo naših očetov.« (Iz »Uvodne besede«.) In nihče ni bolj upravičen usmerjati naše poglede k morju kakor mornarji, ki morajo danes sicer živeti na suhem, ki pa so v različnih službah po svetovnih morjih spoznali važnost mokrih cest. To pa nam je obenem tudi jamstvo, da bo revija urejevana v pravem pomorskem duhu, iz naših gospodarskih in narodnih potreb, ne za samo reprezentanco in šport. — Prva številka »Našega morja« nam najprej v kratki »Uvodni besedi« pove namen nove revije: »Zavedamo se, da obstoja za nas poleg našega državnega problema še naš svojstveni, slovenski, gospodarski in nacionalni, in zlasti temu hočemo posvečati svojo pozornost.« Ing. Milan Šuklje je v strokovnem članku ob pregledni skici razložil problem ceste Ljubljana-Sušak, dr. Sovdat razkriva skromnost in precejšnjo tehnično zaostalost naše trgoveške mornarice, dr. Vrčon opisuje pomorsko silo Velike Britanije (ti članki se bodo še nadaljevali), dr. Hlavaty v živahnem članku opisuje Trogir, St. Plesničar je za 14 letnico JS podal pregled njenega dela in bodočih nalog, dr. E. Staré pa je v kaj poučnem članku »Čehoslovaki in naš Jadran« pokazal, kako intenzivno in sistematično se od strani vrši borba za čim večji vpliv na Jadranski obali, poseben članek je posvečen »Jadranski plovitvi«, d. d., »Razgled« pa prinaša vse polno drobnih zanimivosti, ki v kratkih beležkah povedo, kako se drugi narodi skušajo uveljaviti na morju. Revija ima, kakor vidimo iz tega kratkega pregleda, dobre sodelavce, da bi bili le tudi naročniki tako »dobri« in kvaliteti revije primerno številni! — Slovenci doslej nismo imeli svoje pomorske revije. Naj bo zato »Naše morje« skromno nadomestilo za našo dosedanjo veliko vrzel!« (»Uvodna beseda«.) — »Glas naroda« z dne 8. marca 1936 pa piše: Naše morje. Že na obnem zboru ljubljanskega krajevnega odbora JS so nas mornarji presenetili in razveselili s to revijo, ki ima poleg izvrstnih člankov tudi zares krasne ilustracije. Čeprav je oprema najfinejša, vendar pa novi prepotrební mesečnik velja le 48 Din na leto, da se bo zato gotovo razširil po vseh hišah in naposled prepričal slehernega Slovenca, da nam lepšo bodočnost jamči edino morje. Skoraj 100.000 jadranskih stražarjev imamo že v naši banovini, ki so bili doslej brez slovenskega lista o prevažnih pomorskih vprašanjih. Revije pa ni začel izdajati morda kak slovenski oblastni in krajevni odbor JS, temveč so se za to riskantno podjetje žrtvovali sami požrtvovalni bivši mornarji, zbrali so pa tudi najznamenitejše strokovnjake, da že v prvi številki vidimo imena inž. Milana Šukljeta, ki razpravlja o cesti iz Ljubljane na Sušak, dr. Egon Stareta, ki piše o zvezah Čehoslovakov z našim morjem, dr. Mira Sovdata o naši trgovski mornarici, dr. Branko Vrčona, ki nam predoča pomor-

sko silo Velike Britanije, a dr. Robert Hlavaty opisuje slavni osvobodjenje Jadranskega morja. Posebej opozarja na članek torja Egon Stareta, katerega na kratko in izčrpno tudi prinaša.

## MORE SLOVANŮM

revija, ki izhaja vsak drugi mesec v Pragi, tudi prinaša in pozdravlja našo revijo. Med drugim pravi: »Revija bivših slovenskih pomorcev je izšla v Ljubljani v bogatem obsegu. V uvodu je poudarjeno, da Čehoslovaki nimajo morja, a imajo že davno svoj pomorski list, v katerem propagirajo krasote slovenskega morja.« Priporoča, da bi list opisal trpljenje in delo čeških pomorcev za osvobodjenje Jadranskega morja. Posebej opozarja zopet na članek dr. Egon Stareta. Novemu listu »Naše morje« želi mnogo napredka, a vsem bivšim mornarjem mnogo pozdravov.«

»Večernik Narodnich Listů«, ki izhaja v Pragi, je 16. marca t. l. napisal lep sestavek o naši reviji. Zlasti opozarja na članek doktorja Egon Stareta, katerega nakratko in izčrpno tudi prinaša.

## RAZNO

### »GOSPODARSKA SLOGA« MED RIBIČI

Pod okriljem »Gospodarske sloge« so se pričeli organizirati v severni Dalmaciji tudi ribiči. Ta organizacija bo imela v Šibeniku glavno podružnico, v vseh srezih podružnice, a v vseh ribiških mestih poverjeništa. Delo podružnic in odsekov bo organizirano na zadržni osnovi. S tem bi se ribiči izognili posredovalcem in špekulantom, ki so jih do sedaj nemilo odirali. S tem bodo prišli ribiči do primernega zaslužka za svoje težko delo, a poleg tega bo riba v notranjosti lahko mnogo cenejša. Do sedaj so namreč prodajali špekulantom, ki so, dobro opremljeni, čakali z motornimi čolni, ribe skoro zastonj, a ti so v notranjosti zaslužili ogromne vsote. Tudi so držali na trgu vedno le določeno količino rib in preko meje niso hoteli kupovati, tako da so ribiči morali čisto na tisoče kg vlovljenih sardel metati v morje. Akcija za združitev ribičev zelo hitro napreduje in bo razširjena po vsej obali. S tem bo tudi omogočeno ribiškim zadrugam nabavljanje modernih priprav za lov in pa bolj racionalno izkoriščanje ribjega bogastva v našem Jadranu.

## IZ UREDNIŠTVA IN UPRAVE

Radi pomanjkanja prostora smo morali odložiti za prihodnjič več poslanih prispevkov, kar naj cenjeni sodelavci blagovolijo upoštevati. Prispevki morajo biti poslani uredništvu izključno do 20. vsakega meseca.

### VAŽNO!

Tej številki smo priložili položnice za cenj. naročnike, ki še niso plačali, da bi nam poravnali vsaj naročnino za prvo četrtletje, t. j. Din 12.— — Le z redno plačano naročnino bomo lahko izdajali našo revijo., jo obogatili in povečali. Ker nimamo podpor, smo zato navezani na vestne naročnike. — Priložili smo tudi dopisnice za vse tiste, katerim je bila revija poslana na ogled, da se s to dopisnico naročijo na revijo. — Vsem tistim pa, ki se ne bodo naročili po priloženi dopisnici ali ki niso in ne bodo plačali vsaj dela naročnine, bomo primorani ustaviti nadaljnje pošiljanje. — Za Ljubljano nismo priložili položnic in dopisnic, ker bo nabiral naročnino naš inkasant. — Pošljite naslove vaših prijateljev in znancev, da jim pošljemo revijo na ogled!

UPRAVA,

