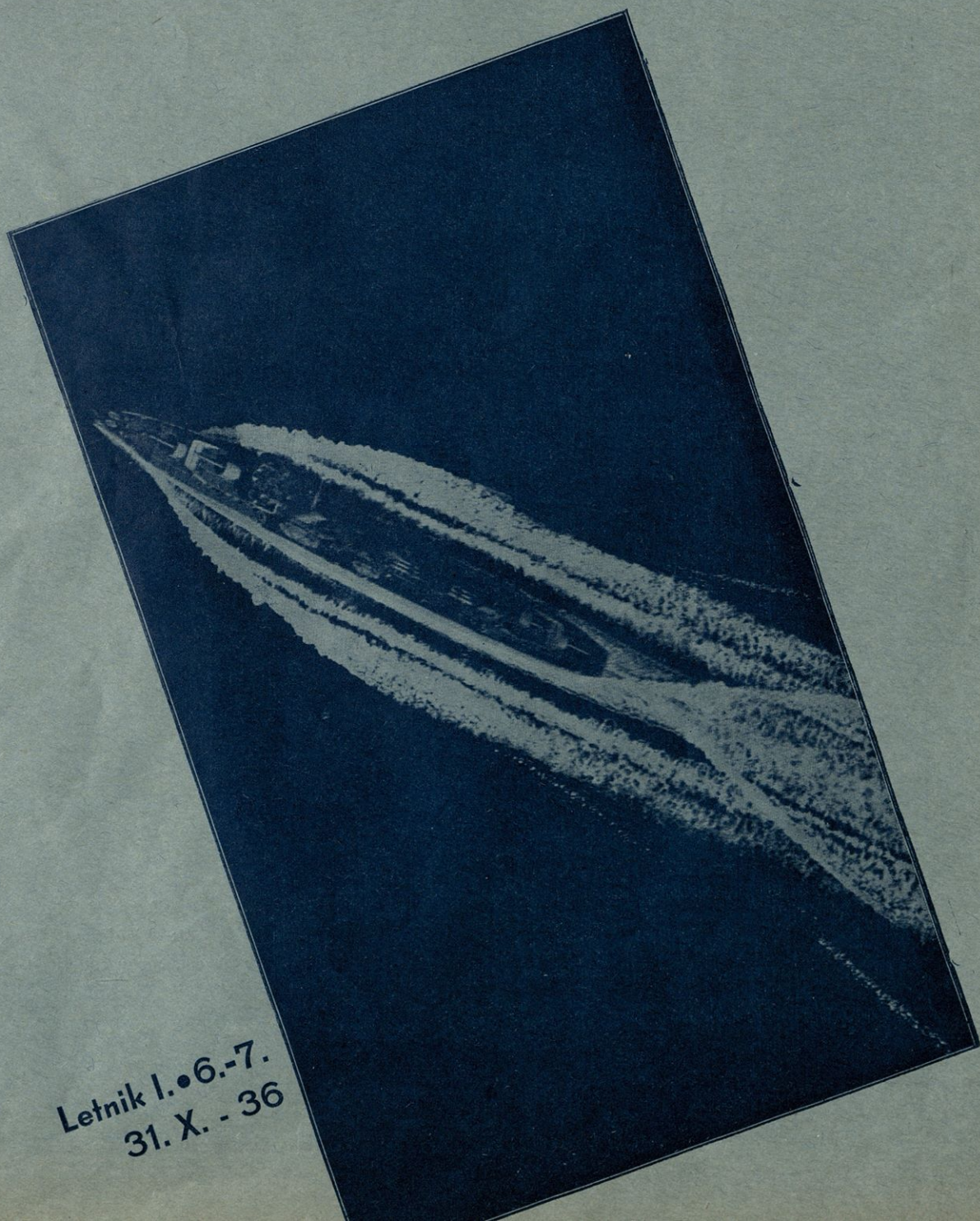
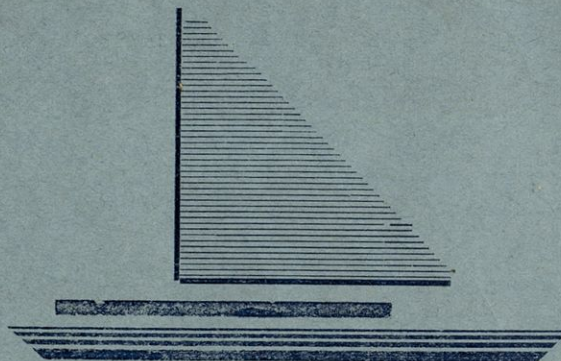


10654

# Maše moryé



Letnik I. • 6.-7.  
31. X. - 36



**Posvečena  
obletnici postanka  
naše vojne mornarice**

**V S E B I N A**

*Davorin Ravljen: Naša vojna mornarica*

*Univ. prof. dr. Josip Nagy: O morskih ožinah  
in Dardanelah*

*Dr. Egon Starè: Vloga trgovske mornarice v bodoči vojni*

*T. H.: Avijonske ladje*

*Dr. Miro Sovdat: Tekmovalno oboroževanje na morju*

*S. T.: Torpedo — najstrašnejše pomorsko orožje*

*Dr. Egon Starè: Naša paroplovna podjetja*

*Ralek Adolf: Horatio Nelson, najslavnejši  
svetovni admiral*



**R A Z G L E D**

*Nova konferenca za pomorsko razoroženje  
Književnost. Iz uredništva in uprave*

»NAŠE MORJE« izhaja vsakega 1. v mesecu in stane v tuzemstvu za vse leto 24 Din, polletno 12 Din, četrletno 4 Din, za inozemstvo 48 Din. Posamezna številka velja 2 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).

31. X. 1918

31. X. 1936

# AŠE MORJE

Revija za propagando morja in pomorstva

## Naša vojna mornarica

D. Ravljen

### *Hrbtenica naše obrambe in varstva*

Ni miroljubneše države na svetu, kakor je Jugoslavija. To moremo vedrega lica poudarjati povsod, naproti vsakomur. Toda zgodovina nas uči, da je na sedem vojnih let komaj eno leto miru. Na žalost so vojne vedno bolj pogoste in hujše, čimbolj so narodi kulturni. Zgodovina nas dalje uči, da so poželenja zavojevalnih držav vedno bila uperjena na pokrajine z velikim gospodarskim bogastvom in da nikdo nikoli ni z vojno osvajal duha in kulture.

Čeprav je obramba naše domovine v preizkušeni rokah, vendar dolguje Jadranska Straža kot del nacionalnih organizacij za varstvo morja in primorja svoj prispevek k splošnemu izboljšanju varnosti in obrambe domovine. Na vprašanje, ali je naše morje vredno tolikih žrtev in skrbi, govori samo dejstvo: cela stoletja je prežal tuj pohlep na naš Jadran. Srbski in hrvatski kralji, knezi in župani so težili k svojemu morju, ker so ga smatrali neobhodno potrebnega za obstanek in razvoj svojih držav.

### *Zgodovina uči*

Že v davnih dobah so se narodi znali žrtvovati za svoje morje. V petem stoletju pred Kristusom je v grško-perzijskih vojnah samo v pomorskih bitkah za premoč na morju padlo 100.000 mož in je bilo potopljenih 1130 ladij. V punskih vojnah, pred Kartagino in Rimom, v 3. stoletju pred Kristom, je spet samo v bitkah na morju padlo 400.000 ljudi in je bilo potopljenih 1724 ladij. V 7. stoletju po Kristu, ko je Bizanc zadrževal naval Arabcev, je padlo 300.000 ljudi in bilo potopljenih 2000 ladij. V početku 8. stoletja so Arabci znova izgubili 1800 ladij in 200.000 mož. Te pomorske bitke so preprečile Arabcem prodor na Balkan in v Evropo. Na dlani je, kakšen bi bil danes zemljevid Evrope in kakšno bi bilo njeno kulturno stanje, če ne bi bil takrat Bizanc znal točno ceniti važnosti morja za svojo nacionalno varnost. Vse to nedvomno potrjuje življenjsko važnost morja za obstanek in napredek vsakega naroda.

Obramba naše domovine s kopnega pripada armadi in letalstvu — z indirektno pomočjo vojne mornarice. Ako se operacije vodijo poleg morja, pripade vojni mornarici dolžnost, da aktivno sodeluje, sicer mora biti njena skrb, da čez morje oskrbuje domovino z vsem potrebnim. Torej nam je zadostno močna vojna mornarica potrebna tudi tedaj, kadar je naša domovina ogrožena samo na kopnem.

Ako pa naši domovini zagrozi nevarnost na morju, tedaj bo prišla armada na kopnem na vrsto šele tedaj,

ko bo vojna mornarica žrtvovala samo sebe do skrajnosti. V ravni liniji je naša obala dolga 550 km, z vsemi zalivi in gubami 1563 km, z otočjem vred pa 5170 km. Za obrambo tako dolge obale mora biti mornarica izredno močna. Trditev, da je vsak naš otoček vreden več kakor tank ali dreadnought, ne drži, je prazna tolažba.

### *Današnje stanje*

Kakšno je današnje stanje naše vojne mornarice? Skromno. Imamo naslednje ladje: rušilec »Dubrovnik« 2500 ton, križarko »Dalmacijo« 2900 ton in matično ladjo za pomorsko letalstvo »Zmaj« 1870 ton. Podmornice imamo štiri: »Osvetnik« in »Smeli« po 800 ton, »Hrabri« in »Nebojša« pa po 750 ton. Šest naših torpedovk, ki jih imenujemo pomorsko pešadijo, ker morajo vselej prve nastopiti v bitki, je po 250 ton. Dva borbena čolna — »Četnik« in »Uskok« — nadalje 6 minonoscev po 525 ton, 5 polagalecev min po 120 ton (to so obenem iskalci min), 2 matični ladji za podmornice, 5 vlačilcev, ladja za reševanje »Spasilac« 740 ton in štirje monitorji ter trije dunavski remorkerji — to je vsa naša »flota«. Velika ni, v primeri z drugimi državami sam drobiž. Za resno uporabo v borbi pridejo v poštev: »Dubrovnik«, 4 podmornice, 2 borbena čolna. »Dalmacija« je zastarela, minonosci in polaganci min so dobri za svoj namen, toda niso za borbo v pravem pomenu besede, četudi so oboroženi. Monitorji so že stari, toda ker druge države tudi nimajo mnogo na Dunavu, bi veljali tudi za resno uporabo.

### *Potrebujemo — vse! ...*

Česa potrebujemo na Jadranu? Prav za prav vse. Posebno je treba opozoriti na zmoto, ki je tako razširjena in popularna: da nam je treba samo še »par« podmornic, pa bomo varni. Nič ni bolj napačnega kakor takšno mnenje. Razloge je treba podčrtati:

Predvsem podmornice že davno niso več tisti strah, kakor so bile v pričetku svetovne vojne, ko so se pojavile kot strašna novost. Drugič podmornice brez pomoči ali, bolje rečeno, brez »zaledja« drugih močnejših nadvodnih edinic, ne morejo živeti in operirati. Naposled je staro načelo, da se dajo sredstva gotove vrste — velike vojne ladje — premagati samo s podobnimi sredstvi. To seveda ob predpostavki, da sta oba nasprotnika pod spretnim, enakovrednim poveljstvom.

Ta načela se rada pozabljajo. Tudi Nemci so se v veliki vojni vračunali s temi. Jugoslavija mora ustvariti mornarico, ki bo ustrezala našim potrebam in — žepu.

Mornarica je draga stvar, toda brez nje ne moremo napraviti ničesar proti kateremukoli nasprotniku, ki ima količkaj resne namene in sile.

#### *Naša obramba*

Kako naj se brani naša obala, naše morje? Računamo z relativno varnostjo, smatrajoč, da domnevni sovražnik ne bi mogel zaposliti v Jadranu celotne pomorske sile. In tako postavlja vojna mornarica zahteve, ki bi se dale realizirati z malo dobre volje tudi pri današnji krizi. Seveda pa je zanašanje na zaveznike v zasnutku obrambe vedno velika neznanka. Že nekje sem zapisal:

»Resnica je malo bridka, toda stvarna in treba jo je povedati, da se ne homo venomer zibali v prijetnih sanjah, da se dajo s par podmornicami potopiti vse velike ladje na svetu, ki stanejo milijarde. Velike mornarice dobro vedo, zakaj držijo in gradijo nove, velike vojne ladje...«

Mornarica bi morala gotovo vrsto let (10—15) dobiti — najbolje na osnovi posebnega zakona o mornarici — posebne kredite, ki bi mogli biti skromni, 150 do 300 milijonov dinarjev letno. S tem bi mogli že precej napraviti in bi odstotek svoje varnosti pomaknili dosti višje. Morda ni daleč čas, ko bo vprašanje naše mornarice krenilo z mrtve točke.

#### *Organizacija naše vojne mornarice*

je v glavnem tale: glavno poveljstvo je komanda vojne mornarice v Zemunu; ona je del ministrstva vojske in mornarice. Njej so podrejene vse druge glavne komande: obalno poveljstvo v Bcki, kjer je tudi strojna šola, pomorski arzenal in minersko poveljstvo. Pomorska vojna akademija je v Gružu, hidrografski urad pa v Splitu. V Šibenku je mornarska komanda s strokovno podoficirsko šolo. Poveljstvo pomorske obrambe je v Seicih, rečna flotilja ima poveljstvo v Novem Sadu, nadalje imamo mornarski odsek na Skadarskem in Ohridskem jezeru.

Glavno poveljstvo našega pomorskega letalstva je v Divuljah pri Splitu. Njemu sta podrejeni hidroplanski komandi v Boki in v Divuljah, kjer je tudi pomorska letalska šola. Vsekakor bi bilo treba tudi naše pomorsko letalstvo znatno povečati in modernizirati.

Jadranska Straža mora zastaviti vse svoje moči, da se bo povsod propagirala naša vojna mornarica, ki jo je treba izgraditi do potrebne višine. Povsod je treba zakoreniniti globoko prepričanje, da je to usoden del jamstva za našo svobodo in da je naš obstanek z morske strani lahko vedno ogrožen, pa naj bo naša armada na kopnem še tako močna in odločna.



*Kr. podmornica »Smeli«*

# O morskih ožinah in Dardanelah\*

Univ. prof. dr. Josip Nagy

## I.

Govoriti o morskih ožinah in Dardanelah, ločiti torej pojem morskih ožin od pojma Dardanel, ni nikak pleonazem, dasi se ju v literaturi in celo v mednarodno pravnih, političnih in diplomatskih razpravah, ki se ne odlikujejo vedno baš s popolno točnostjo, včasih izenači.

Dardanele spodajo sicer k pojmu morskih ožin, vendar ga ne izpopolnjujejo. Poleg Dardanel so še druge morske ožine, kot n. pr.: Gibraltar ali ožina San Juan de Fuca v Severnoameriških Zedinjenih državah. Razven zemljepisnega pomena je treba upoštevati še mednarodno pravne in politične prilike.

Morske ožine so bile že od nekdaj velikega življenjskega pomena za posamezne narode. Tvorec vez med morji in oceani pospešujejo v dobi miru mednarodno trgovino, med vojno pa nudijo oporo vojnim ladjam. Nastajajo vprašanja o suverenosti nad morskimi ožinami kot takimi, z ozirom na državo, ki poseduje eno ali obe obali. Nastajajo vprašanja, ako poseduje eno obalo ena, a drugo druga država. Nastajajo vprašanja o dostopu tujih držav v morske ožine, zlasti sosednjih, katerim je morska ožina glavni izhod na široko morje. Še težja pa so vprašanja, če sme lastnik ožine, oziroma če smejo lastniki obal zapreti ladjam tujih držav pristop v morske ožine v dobi miru ali samo za časa vojne.

Mednarodno pravno stališče je v teh vprašanjih v najožji zvezi z načelom o svobodi morja. Splošno načelo, da se sme vsak član mednarodne celote poljubno posluževati svetovnih morij, bi izgubilo svoj pravi pomen, če ne bi veljalo za one dele, ki spajajo svetovna morja, v prvi vrsti pa za morske ožine. Z ozirom na to dejstvo sta teorija in praksa postavili načelo: Morske ožine, ki spajajo dele svetovnih morij, so proste, kakor je prosto morje. Skozi nje torej lahko plovejo trgovske in vojne ladje, smejo pluti v mirnem in vojnem času; obrežne države ne morejo delati temu prostemu gibanju nobenih težav, kakor tudi ne sme nihče ločiti morskih ožin od širokega morja. Za prehod ne morejo zahtevati obalne države nikake odškodnine kot dovoljenje prehoda, katero naj bi potekalo iz njihove suverenosti. Kljub temu pa se obalnim državam ne krati pravice zahtevati povračilo stroškov, za službo ali pomoč pri plovbi, kakor tudi za pilote, za dajanje potrebne smeri pri plovbi, za razsvetljavo in druge uslužnosti. Da se pa tudi tu ne bi kršilo načelo o svobodi plovbe, morajo biti vse te odškodnine enake za ladje vseh držav, pri tem ne smejo biti izvzete niti sosednje.

To načelo o svobodnem prehodu morskih ožin pa ne velja samo v mirnem času, temveč tudi v slučaju vojne. Obrežne države ne bi smele ovirati prehoda, tudi če so soudeležene v vojni, kaj šele, če so nevtralne. Nevtralnost obalnih držav ni radi tega dovoljenja prehoda nikakor prizadeta. To je jasno razvidno iz člena 10. trinajste konvencije finalnega akta druge haške mirovne konference z dne 18. oktobra 1907, ki se glasi: »La neutralité d'une Puissance n'est pas compromise par le

simple passage dans ses eaux territoriales des navires de guerre et des prises des belligérants.« Toda načelo o prostem prehodu se tudi ne sme jemati tako širokogrudno, da bi katerakoli izmed vojskujočih se strank mogla zavzeti kako morsko ožino, ali pa tudi samo del ožine, kot svojo operacijsko bazo. To bi bilo prosojno-jasno kršenje nevtralnosti. To je jasno razvidno iz čl. 5. iste konvencije, ki pravi: »Il est interdit aux belligérants de faire des ports et des eaux neutres la base d'opérations navales contre leurs adversaires, notamment d'y installer des stations radio-télégraphiques ou tout appareil destiné à servir comme moyen de communication avec des forces belligérantes sur terre ou sur mer.«

Svobodna plovba skozi morske ožine pa zopet ne pomeni njihove nevtralizacije. Mednarodno-pravni pojem morskih ožin je identičen pojmu širokega morja. V kolikor se lahko morje nevtralizira, v toliko se lahko tudi morske ožine. (O nevtralizaciji Dardanel in Bospora v zvezi s čl. 37. mirovnega dogovora v Sèvresu homo pozneje razpravljali.) Prosta plovdba ne krši v nobenem smislu pravic obrežnih držav, kar se tiče na primer obalne plovbe, ribolova, zaščite svojih lastnih interesov. Analogno teče meja plovnim rekam po navadi po sredini, če obrežji ne pripadata isti državi.

Kot izhodišče izvajanj imenovanih mednarodnih pravnih načel z ozirom na to ali ono morsko ožino, moramo vzeti vprašanje, če služi ta ožina mednarodnemu prometu ali ne, ne pa vprašanje njene zemljepisne lege.

Morska ožina lahko spaja dve odprti morji, ali pa ju ne spaja, je lahko mednarodna pot ali pa ne, zato lahko imenovana načela v gotovem slučaju veljajo, v drugem ne. V slučaju, da bi neka morska ožina izgubila važnost in značaj mednarodne poti, tedaj bi imenovana načela zanjo izgubila svojo veljavo.

## II.

Sredozemsko morje deli v dva dela, v zapadnega in vzhodnega, točka, s katero se evropska celina preko Sicilije najbolj približava afriški; po otoku Pantelleria se imenuje Pantelarijska ožina. Če vzamemo vsakega od njiju kot celino, se bistveno razlikujeta drug od drugega. Karakteristika zapadnega dela je v tem, da je njegova obala kompaktna in masivna; vsak posamezen polotok ima svoj poseben kolorit in otoki tvorijo velike zaokrožene celote. Velik del pokrajin te zapadne polovice ima pretežno značaj kontinentalnega življenja. Nasprotno pa se vzhodni del odlikuje z bogato členovito obalo. Vpliv morja na človeško življenje je na vzhodnem delu znatno večji kot na zapadnem. S tem v zvezi je tudi zgodovinsko-politično življenje teh posameznih delov. Zgodovina vzhodnega dela je v gotovem oziru nemirnejša in bolj dramatična kakor pa zapadnega dela. Tu so se namreč tudi križali interesi angleške, francoske in španske politike. Vendar, ko se je leta 1904. našel način, kako vsaj približno upostaviti ravnotežje med interesi in aspiracijami teh treh zapadnih držav, je bilo v glavnem upostavljeno stanje, ki je ostalo do dandanes. V zapadni polovici je drama preje končala kakor v vzhodni. Tako je tudi približno z obema morskima ožinama, z zapad-

\* Članek je bil objavljen v »Economistu«, kakor tudi v posebni brošuri.

nim Gibraltarjem in z vzhodnimi Dardanelami. Anglija je leta 1907. zavzela Gibraltar in to ozemlje petih kilometrov v južnem delu Iberskega polotoka, na obali Sredozemskega morja. Ta posest ji je bila priznana dne 11. aprila 1713 v dogovoru v Utrehtu, kakor tudi v Versajski pogodbi leta 1783. To stanje iz 18. stoletja je še dandanes v veljavi.

Kljub temu pa se v znanstveni literaturi, a še česče v dnevnem tisku, včasih pojavi vprašanje Gibraltarja. Pisatelji, ki slepo verujejo v mednarodno pravičnost in ki bi tej na ljubo radi pristali na periodične spremembe stanja v vsem Sredozemskem morju, ne prehajajo molče preko vprašanja — Gibraltar. V duhu teh načel bi se moral Gibraltar, ki ima vse lastnosti, ki so značilne za špansko življenje na splošno, moral vrniti Španiji. S teh razlogov prehajajo tudi na realnejše, češ, da pomen Gibraltarja kot ključa na vratih Sredozemskega morja danes ni več tolikšen, kot je bil nekaj. Neki Angleži so celo skušali dokazati, da je Gibraltar kot trdnjava brez pomena, ako ne celo »a national danger«. Španci pa so trdili, da, kdor ima v rokah Gibraltar, nima »las Llaves del estrecho« tako dolgo, dokler so Algeciras, Sierna Carbonera, Ceuta in druge strateške točke v španskih rokah. Ob neki priliki je svetoval priznani londonski list »Spectator«, da naj Anglija Gibraltar enostavno prepusti Španiji, ker že itak ne zapira vhoda v Sredozemsko morje, niti ga bo še kdaj zapirala. V diplomatskih razgovorih pa se je včasih pripominjalo, da ima Gibraltar vendar le za Anglijo nekaj relativen pomen, in sicer tako dolgo, dokler bo Španija slabotna država. Ko bo ojačena in postala velesila, bo ta pomen sam po sebi izginil preko noči. Dejstvo pa je, da Španija ne hrepeni bogve kako za Gibraltarjem, kakor se tudi ne upira proti angleški premoči v Sredozemskem morju. V tem morju angleška premoč za Španijo ni nevarna; če trpijo radi nje nekoliko njeni lastni interesi, trpe vsekakor manj, kot bi trpeli ob novem stanju, v slučaju, da bi se Anglija umaknila. Anglija je že dosegla najvišjo stopnjo svoje ekspanzivnosti in nima razloga, da bi se podala na nova osvajanja. Njena najvažnejša kolonijalna področja so daleč proč od Sredozemskega morja; središča njene moči pa so se tvorila na drugih krajih. Današnje ravnotežje v Sredozemskem morju je rezultanta zgodovinskih dejstev in političnih stremeljenj. Vse tisto, kar bi lahko na novo nastalo, bi bila samo druga izdaja tistega stanja, ki nastaja vsled raznih sporov, sporazumov, umetnih in prehodnih koncepcij ob predobro znanem, toda tudi preveč labilnem status-u quo.

Ko so se pred par desetletji pojavili v Sredozemskem morju sledovi jačjega udejstvovanja Nemčije v njegov življenj, se je takoj občutilo, da bi tudi pri tem morju lahko udarili na dan vsi oni številni in zapleteni problemi, ki imajo svoje korenine v pisanih etnografskih prilikah Evrope. Tem bi se bili lahko priključili, baš na področju Sredozemskega morja, tako zvani »azijski problemi«, ki so se sukali okoli otomanskega cesarstva.

Trud Španije, da ne bi bila potegnjena v vrtinec splošne evropske politike, je že leta 1901. posebno izrazil predsednik ministrskega sveta Sagasta v izjavi, ki je v francoskem diplomatskem izveščju iz Madrida z dne 9. novembra t. l., sledeče reproducirana:

»Je ne connais pas de probleme plus complexe ni plus délicat pour nous que celui des alliances internationales, et je ne sais rien de plus injuste que de reprocher au

Gouvernement espagnol de pas l'avoir résolu quand, en raison de notre situation dans le monde, de la grande extension de nos côtes, de notre large frontière pyrénéenne des possessions qui nous restent encore, et surtout de l'organisation actuelle des Puissances d'Europe, la réalisation de ce programme eût été périlleuse, sinon impossible. Pour avoir des alliés il nous eût fallu entrer dans la Double Alliance de la Russie et de la France ou dans la Triple Alliance de L'Allemagne, de L'Autriche et de L'Italie. Ce simple détail suffit à faire comprendre les difficultés que présente pour notre pays une question de ce genre. La nation espagnole a besoin pour le present de modestes alliances commerciales; mais elle redoute d'entrer dans de nouvelles alliances politiques, celles qu'elle a contractées dans le passé lui ayant apporté beaucoup plus de mal que bien.«<sup>1</sup>

Torej leta 1901., ko Anglija še ni bila zaveznica niti Francije, niti Rusije, takrat, ko se je ravno končavala štiriletna perioda angleško-nemškega zblizanja,<sup>2</sup> ravno tri leta pred sporazumom med Anglijo, Francijo in Španijo glede Maroka, je Španija odkrito in jasno izjavila, da ne želi biti potegnjena v tok evropske zavezniške politike. Razumljivo je, da Španija nikakor ne bi mogla — brez novega kurza v svoji zunanji politiki — povdariti svoje aspiracije na Gibraltar.

O Gibraltarju se lahko razpravlja na dolgo in široko, lahko se ga veže z velikimi političnimi vprašanji, ali pa motri ločenega od vsakega drugega, vendar ostane vedno svojevrstno vprašanje, ki nikdar ne izziva sporov, kakor tudi ne načenja novih spornih vprašanj. Proti vsemu temu pa obstoja dejstvo, da Anglija ne kaže nikakega namena, da bi zapustila Gibraltar, temveč stremi nasprotno za tem, da bi ga še bolj utrdila s pomočjo vseh modernih tehničnih sredstev. Angleži kupujejo zemljišča, gradijo hotele, sanatorije in observatorije ter kažejo odkrito, da ne želijo, da bi prihajale druge države v bližino Gibraltarja.

Na konferenci v Algecirasu pa se jim je, poleg nekaj novih dogovorov, katere so sklenili pred svetovno vojno, posrečilo, da drže daleč od svoje posesti ne samo Nemčijo, temveč tudi Francijo. Zemljepisni položaj Španije, njena zapadnoevropska lega in njena preslaba volja, da bi se kakorkoli srednjeevropsko orientirala, je Angliji prišla vedno prav. Pri tem je treba v prvi vrsti misliti na koincidacijo angleških in španskih interesov.

### III

V zgodovini, zlasti v diplomatski zgodovini novejših časov, se izmed vseh morskih ožin v Evropi in Aziji največ omenja tista, ki deli ta dva kontinenta. To so Dardanele; te tvorijo v mednarodnopolitičnem smislu z Marmorskim morjem in Bosporom, celoto. Tu se torej pojem morske ožine — Les Détroits — sestoji iz treh zemljepisnih enot. Te enote so dobile svoj veliki pomen radi stika raznih civilizacij in velesil, ki so sledile druga drugi na njenih obalah in v njeni bližini. Tu naletimo na grške kolonije, rimske pokrajine, Bizanc, Turčijo,

<sup>1</sup> T. I. Paris 1930. Str. 587.

<sup>2</sup> Histoire diplomatique de L'Europe (1871—1915) Publiée sous la direction de Henri Hauser. (Manuel de politique européenne.) T. I. Paris 1929. Str. 378—394.

Rusijo, balkanske države, Sovjetsko republiko in na Turčijo Kemal paše. Pomorski interesi in strah pred nevarnim imperikalizmom so privedli tjakaj i Anglijo i Francijo. V tej ožini je zrasel Carigrad, mesto, ki je postalo skoro eno izmed glavnih svetovnih mest. Drama, ki se je začela okoli Dardanel, je trajala zelo dolgo; njen glavni sujet je bil prehod skozi to morsko ožino.

Pomen Dardanel se zrcali v legendah o Argonavtih. Skozi nje so pluli trgovci iz argonavtskih časov v bajeslovne dežele, da so se vračali polni zlata in vsakovrstnih blagrov. Važen razlog ahajskih ekspedicij proti Troji ni bilo samo ugrabljenje lepe Helene, temveč tudi možnost prehoda skozi Dardanele. Križarji četrte križarske vojne, ki so sledili trgovski intuiciji Benečanov, so od Kristusovega groba obrnili svojo pažnjo na Carigrad. Trgovski in politični momenti so se često razširili po svetu v literarno-pesniški obliki. Skoro, da ni književnosti, od Homera pa do Pierra Lotija, ki ne bi obravnavala sujeta, ki bi se lahko lokaliziral v Dardanelah ali na Bosporu.

Vprašanje Dardanel ne stoji osamljeno; navadno je združeno z vprašanjem Marmorskega morja, Bospora, Carigrada, Črnega morja in ustja Donave. Svoje posebno mesto ima v zgodovini odnošajev med Turčijo in Rusijo

in vseh tistih delov, ki so s temi državami v kakršnikoli zvezi. Če vzamemo na eni strani vprašanje Dardanel, na drugi vprašanje Črnega morja, a na tretji vsa balkanska vprašanja, dobimo zbrane tiste glavne probleme, ki tvorijo jedro delikatnega vzhodnega vprašanja, ki je zadalo dosti skrbi pisarnam evropskih držav v devetnajstem stoletju in v prvih desetletjih 20. stoletja.

Dokler je imela ena sama država v svojih rokah obale Bospora in Črnega morja, je bilo vprašanje Dardanel precej enostavno. Država, lastnica obal, je imela monopol kabotaže in vhoda v to njeno morje.

Tako je bilo za časa turškega gospodstva pa vse do onega trenutka, ko je Rusija Petra Velikega in Katarine II. anektirala Krim in postala obalna država na Črnem morju. Označba, po kateri se morska ožina Dardanele razlikuje od drugih morskih ožin, predvsem od Gibraltarja, se lahko jemlje že od tedaj na znanje. Dardanele, Marmorsko morje in Bospor ne vodijo iz enega svetovnega morja v drugo, temveč iz svetovnega Sredozemskega morja v zaprto Črno morje. Kadar je v mednarodnih aktih govor o prehodu bojnih in trgovskih ladij skozi Dardanele, tedaj se jemlje ta ožina kot vez med Egejskim in Črnim morjem ter se prvo imenuje La Mer Blanche, a drugo La Mer Noire.

(Nadaljevanje)

## Vloga trgovske mornarice v bodoči vojni

Dr. Egon Starè

Trgovska mornarica, pod katero razumemo tudi brode najmanjše tonaže, je igrala v svetovni vojni izredno važno vlogo. Problem zavarovanja trgovskega prometa v času vojne je bil in bo tudi v bodočnosti pravi »conditio sine qua non«, posebno za otočne države (Veliko Britanijo, Japonsko) in tudi za polotočne države, kakor za Italijo, Grško itd. Naravnost življenjske važnosti je za posamezne države, da one, oziroma njihove zaveznice, zavladajo na pomorskih potih.

V začetku svetovne vojne se je izkazalo, da je Velika Britanija premalo računala z važnostjo trgovske mornarice. V teku svetovne vojne je namreč igrala trgovska mornarica poedinih velikih držav, posebno Anglije in Zedinjenih držav Severne Amerike vedno v večji in večji meri odločilno vlogo. Šele ko je Amerika vstopila v svetovno vojno s svojim ogromnim parkom trgovske in vojne mornarice, šele ko je Amerika zavarovala svojim zaveznikom s svojo pospešeno grandiozno zgradnjo zlasti nove ogromne transportne flote vsa trgovska pota in ves trgovski promet na morju in odbila zmagonosno vse napade, posebno nemških sovražnih podmornic, se je definitivno odločila vojna v prid antante.

Trgovske ladje so vojujoče države v svetovni vojni taktično uporabile za najrazličnejše pomorske operacije, in to predvsem v organizacijo konvoja-sistema (eskorte) za transport vojaštva, orožja ter drugega vojnega materiala, živil in slično, v raznih akcijah proti podmornicam za dragiranje mrež in minolovk, za polaganje min, za patrolno službo, pa tudi kot pomožne križarke.

Bilo bi preobširno razpravljati o vlogi, ki jo je igrala trgovska mornarica poedinih držav v svetovni vojni. Naj mi bo v tem oziru dovoljeno samo na kratko poudariti sledeče:

Ob pričetku vojne se je vodila velika borba med bojujočimi se državami za popolno onemogočenje in eventualno popolno uničenje pomorskih trgovskih odnosov med sovražnimi in ostalimi državami. V početku l. 1915. je nemška vojna mornarica posebno s svojimi osmimi lahкими križarkami in dvema oklopnima križarkama resno ogražala pomorske komunikacijske linije v interesnih sferah Velike Britanije, zlasti Indijskega, Atlantskega in Tihega oceana. Znano je, da so se v tem oziru posebno odlikovale križarke Emden, Karlsruhe in Königsberg.

Nemčija je nato v tem boju uporabila še 12 bivših trgovskih ladij, katere je oborožila kot pomožne križarke. Celotni rezultat tega podviga je bil ta, da so ti brodovi potopili skupno 161 trgovskih ladij in 9 vojnih brodov s skupno tonažo preko 700.000 ton.

Velika Britanija ter pomorske sile Francije, Italije in Belgije so imele polne roke dela, da so si zavarovale svoj zavezniški pomorski promet in da so na drugi strani blokirale nemške baze v Zeebrugge in Ostendu.

Isto so seveda vršile v izdatni meri v Sredozemskem morju francoska, posebno pa italijanska vojna mornarica.

V svetovni vojni se je vodila na morju borba predvsem proti dvema vrstama prometa, in to proti trgovini in proti prevažanju vojaštva in vojnega materiala. V svetovni vojni ni bilo antanti nevarno samo omenjeno bojevanje Nemčije s križarkami, temveč posebno od l. 1915. dalje vojna s podmornicami, ki se je poostrih tako, da je končno vstopila vsled nje konec leta 1917. Severna Amerika v svetovno vojno. Antanta je uvedla zato v svojo obrambo poseben konvoj-sistem, ki je pričel brezhibno funkcionirati, posebno tedaj, ko je vstopila



*Kr. brod »Hvar« v spremstvu dveh torpedovk*

v svetovno vojno v svojim ogromnim parkom trgovske in vojne mornarice Severna Amerika. Zavezniki so za časa svetovne vojne na ta način prepeljali preko morja samo vojaštva 6,000.000 mož.

Ogromni so bili napori antante v tem oziru! Znano je, kako je italijanska vojna mornarica blokirala vso Otrantsko ožino v l. 1916. in sicer posebno s pomočjo francoskih podmornic, tako da je bil ravno vsled tega omogočen tudi prevoz srbske armade po albanski Golgoti na otok Krk.

Naravnost ogromno službo pa so izvrševale v tem oziru zaveznikom severnoameriške ladje, ko so se pričeli veliki transporti zavezniških vojsk preko Atlantskega oceana.

Začetkom vojne je imela ameriška transportna flota na razpolago, in sicer l. julija 1917 samo 94.000 brutto reg. ton. Z neverjetno brzino je pričela Amerika z gradnjo transportnih brodov, ter je bilo v decembru 1918 v Ameriki dograjenih že 533 brodov s skupno tonažo 3,030.406 ton.

Konvojska služba je tako izvrstno delovala, da se je koncem l. 1917. pri konvojski službi potopilo samo 0.5 % brodov na poti iz Evrope v Ameriko in 1 % brodov na poti iz Amerike v Evropo. Kako ogromno službo je vršila trgovska mornarica že v pričetku svetovne vojne v Veliki Britaniji, izhaja najbolje iz statistike. Iz nje je razvidno, da je že konec marca 1915. leta prepeljala Anglija iz raznih kolonij in Anglije okrog 1,000.000 vojaštva in 140.000 ranjencev brez vsake izgube.

Zanimiva je statistika o prevozu srbske vojske z otoka Krfa v Solun, kjer je bilo na 15 trgovskih brodih in 5

pomožnih križarkah prepeljano z otoka Krfa v Solun vsega 120.000 vojaštva in 9.500 konj, ne glede na vojni material.

Študiju uporabe lastne trgovske mornarice in zaščiti njene navigacije za obrambo domovine mora posvetiti vsaka pomorska država posebno pažnjo, kajti v bodoči vojni bo igrala gotovo trgovska mornarica še veliko važnejšo in obširnejšo vlogo kot do sedaj. Javna tajnost je, da posvečajo posebno velesile vedno v večji in večji meri odlično pažnjo študiju, kako naj se še izdatnejše uporabi v svetovni vojni trgovska mornarica. Ne zadovoljujejo se samo s tem, da predpisujejo trgovskim brodom v gotovih slučajih primerno konstrukcijo, ki takoj omogoča, da se trgovski brod v slučaju vojne spremeni v pomožen brod, temveč polagajo danes veliko važnost tudi na praktičen pouk osobje trgovske mornarice.

Čl. XIV. washingtonske pogodbe iz l. 1922. izrecno določa, da se more graditi krov trgovske ladje tako, da se zamorejo postaviti na krov 15 cm kalibrski topovi. Tudi kar se osobja trgovske mornarice in njihove izobrazbe tiče, se pazi tudi pri trgovski mornarici danes na to, da se izvežbajo oficirji, kakor tudi osobje v tako važnem vodstvu konvoja, kakor tudi v polaganju min, v cik-cak kurzu in v signalni službi. Tudi v naši jugoslovenski trgovski mornarici se je uvedla praksa, da je ukrcan na naši trgovski ladji »Vila Velebita« pomorski oficir naše jugoslovenske vojne mornarice, ki poučuje bodoče pomorske častnike v pomorski vojni strategiji.

Izkustva svetovne vojne nas torej uče, da mora vsaka država posvetiti vso pažnjo ne samo razvoju svoje vojne



mornarice, temveč tudi čim močnejšemu razvitku svoje trgovske mornarice in gradnji primernega trgovskega plovnega parka, ter končno praktični izvežbanosti posadke trgovskih ladij v svrhu obrambe domovine v slučaju vojne nevarnosti.

In v resnici obračajo vse pomorske države, ki razpolagajo z vojno mornarico, največjo pažnjo tudi lastni trgovski mornarici in zaščiti svoje svobodne navigacije, in to posebno z ozirom na washingtonski dogovor iz l. 1922. Tudi naša država bo morala v tem slediti zgledu ostalih pomorskih držav.

Posamezne države morajo že sedaj izbirati izmed brodov trgovske mornarice one, ki bi bili primerni, da se v slučaju vojne uporabijo kot pomožne križarke, ki bi se mogli uporabiti v zaščito konvoja, brode, ki bi se mogli uporabiti za iskanje min, patroliranje in polaganje mrež proti podmornicam in končno brode za manipulacijo z minami, kjer je v prvi vrsti važna njihova brzina in slično.

Predvsem bodo morale vplivati države še bolj kot do sedaj s primernimi subvencijami in tudi premijami na

gradnjo primernega modernega trgovskega plovnega parka, ki bo v slučaju potrebe tudi primerno služil v obrambo domovine. V tem oziru igra seveda veliko vlogo vprašanje brzine pomorskih brodov, možnost instalacije topov večjega ali manjšega kalibra, silhueta broda, način izgradnje broda itd.

Končno bo treba voditi račun tudi o načinu uporabe osebja trgovske mornarice za obrambo domovine, in to na posameznih trgovskih ladjah v vojni in tudi kot rezervna posadka vojnih brodov. Radi tega obračajo vse države največjo pozornost razvoju pomorskega prometa, strokovnemu pouku na pomorskih akademijah, kakor tudi v efektivni službi na trgovskih brodih, da bo osebje trgovske mornarice v slučaju sovražnosti moglo služiti čim učinkovitejše obrambi domovine.

Prepričan sem, da bo tudi naša država in naši odgovorni vojaški faktorji, ki odločujejo o obrambi države in ki so do sedaj vsikdar dokazali, da stoje na višini svoje naloge, posvetili primerno pažnjo in skrb razvitku in procvitu naše mlade, toda zdrave trgovske mornarice.

## Avijonske ladje

*Po nemškem originalu spisal T. H.*

Neobhodna potreba, da ima mornariško zračno orožje ne samo svoje izhodišče na obrežju, temveč da se njegov delokrog razširi tudi na akcije na odprtem morju, je bila povod, da so začeli v raznih mornaricah misliti na to, da jemljejo avijone na večje bojne ladje, iz katerih so avijoni s pomočjo posebnih naprav, imenovanih katapulte, lahko startali tudi na odprtem morju. Ti katapultni avijoni nimajo možnosti nositi s seboj težke bombe za direktni napad na sovražnika, temveč služijo v prvi vrsti v izvidniške svrhe. Čeravno je zračna izvidniška služba velike važnosti, vendar so začeli pri velikih mornaricah misliti tudi na to, da naj bi bili taki avijoni sposobni nositi tudi tak bombni tovor, da lahko po potrebi, tudi na odprtih morjih, posežejo v aktivno borbo, kjer bi to slučaj ali potreba zahtevali.

Tako se je čutila potreba, da se izgradijo nekaka plavajoča avijonska pristanišča. Taka prvotna pristanišča so bile v to svrho preurejene avijonske matične ladje, ki so s pomočjo posebnih naprav omogočale, da spustijo v morje lažje avijone, ki so na morsk gladini lahko startali ali pa v zatišju ladje pristajali in ki so jih s pomočjo istih naprav, žerjavov, lahko dvignili na ladje. Toda tako pristajanje je vselej odvisno od stanja morske površine, ki je lahko mirna ali razgibana od valov, ter ne predstavlja zato tako matična ladja idealnega oporišča za avijone, ki naj bi v pravem času in na pravem mestu lahko posegli v borbo. Velike težave takega postopka tudi že pri rahlo razburkanem morju, nujna potreba, da se pri tem postopku avijonska matična ladja ustavi, so izkazale, da je taka matična ladja lahko le zasilna opora za zračno orožje mornarice.

Ta težavni problem je našel svojo rešitev že proti koncu svetovne vojne, ko so začeli pri velikih mornaricah preurejati bodisi trgovske ladje, bodisi večje vojne križarke tako, da so preurejali krov ladje v veliko ravno površino na kateri je na enem skrajnem robu bila vsa ona

naprava, ki jo imajo druge ladje v sredini na ladji, torej mostovje, dimniki in drugo. Iz takih ladij lahko startajo in pristajajo avijoni s kolesi v vsakem vremenu in na poljubnem mestu.

Tako so nastali moderni avijonski nosilci, ki imajo to prednost, da se pri mornaricah lahko udeležujejo avijoni na kolesih (zemeljski avijoni), ki so lažji in bolj gibčni od plavajočih avijonov (hidroavijonov). Avijonska ladja nosilka, ki je sedaj že po posebnih načelih grajena, spremlja kot plavajoči aerodrom floto na visokem morju in operira skupaj z njo kot njena samostojna edinica.

Sodobna mornarica sestoji potemtakem iz ladij in edinic, ki nosijo topništvo, torpede in avijone. Razlika med avijonsko matično ladjo in med avijonsko ladjo nosilko je torej v tem, da prva prenaša lahko le hidroavijone, medtem ko je na drugi mesta za zemske avijone na kolesih. Avijonski matični ladji soroden je avijonski transporter, ki ima nalogo, transportirati na oddaljeno obal večje število avijonov, oziroma od transporterja manjši avijonski tender, ki služi v glavnem za pomoč v morje padlim avijonom, na katerem so delavnice za popravilo pokvarjenih avijonov na odprtem morju.

Tudi na večjih edinicah raznih mornaric, približno nad 6000 ton velikosti, se nahaja redno eden ali več avijonov, ki pa sestavljajo nekako dodavno orožje dotičnih večjih edinic.

Omembe vreden je posebni tip pomorske edinice, tako zvana avijonska križarka, ki ima naprave, da lahko operira z razmeroma večjim številom avijonov, ki jih lahko s pomočjo katapulte postavi v letenje ter je v to svrhu tudi temu primerno grajena. Doslej edina taka pomorska bojna edinica je norveška križarka »Gotland«, ki nosi na sebi do 8 avijonov.

Pri vseh velikih mornaricah prevladuje doslej tip avijonskega nosilca, ki se tako po svoji izgradnji, kakor

po svojem originalnem zunanjem izgledu docela loči od ostalih pomorskih bojnih edinic.

Kako velike važnosti je ta vrsta ladij, je razvidno tudi iz tega, da je bila določena omejitev v številu in tonaži na razorožitvenih konferencah v Washingtonu (1922) in Londonu (1930) tudi za to vrsto ladij.

Po sedaj obstoječem načrtu omejitve v izgradnji avijonskih nosilcev je položaj pri velikih mornaricah dopustna sledeča tonaža:

USA	135.000 ton	Francija	60.000 ton
Anglija	135.000 ton	Italija	60.000 ton
Japonska	81.000 ton	Nemčija	47.250 ton

Mimogrede bodi rečeno, da je dogovor omejitve veljaven le do konca leta 1936.

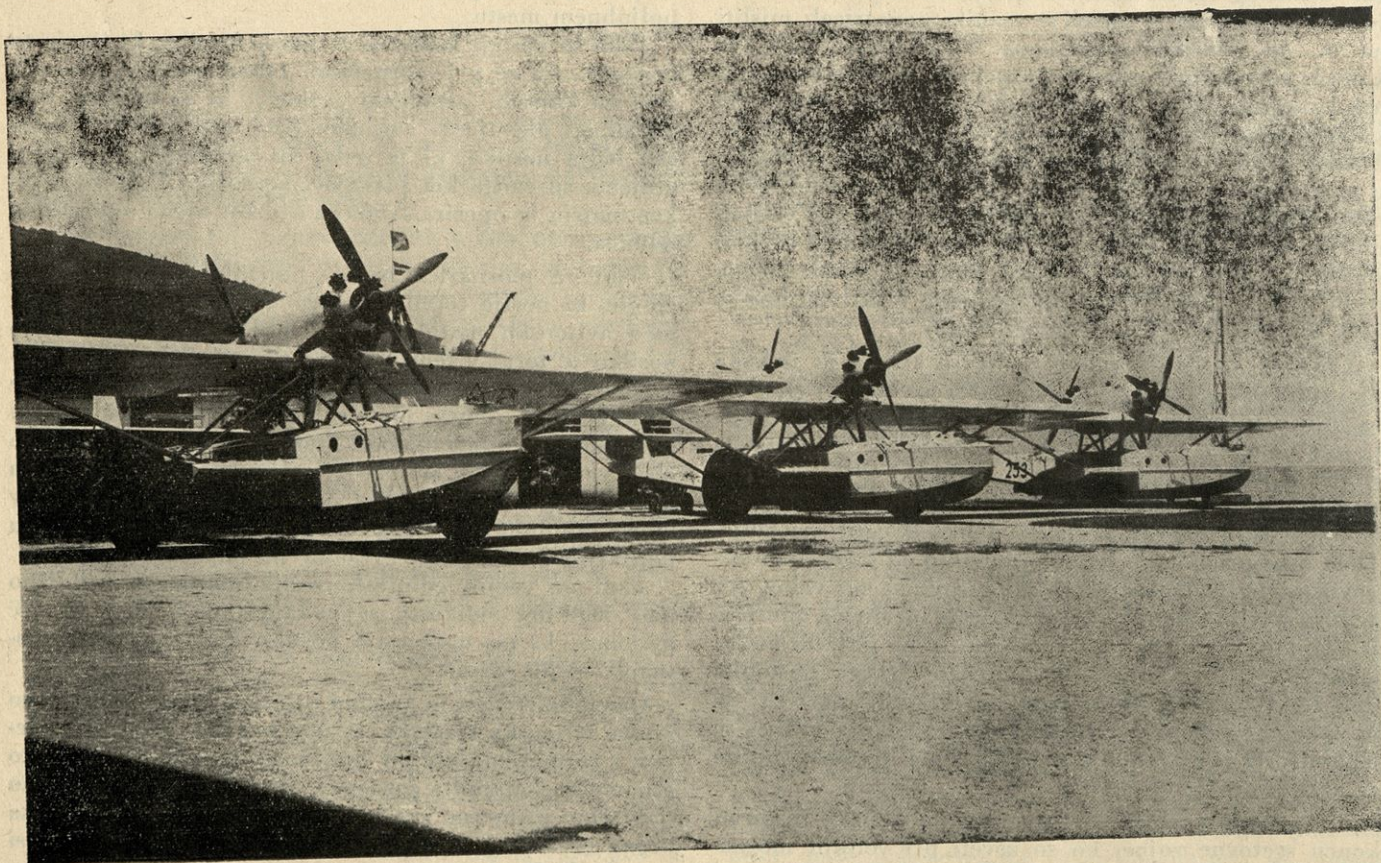
Starostna meja za avijonske nosilce je določena na dobo 20 let, največji artiljerijski kaliber na 20.3 cm in velikost na največ 27.000 ton. Izjemo tvorijo le ameriški nosilci »Saratoga« in »Lexington«, ki imajo tonažo 30 tisoč ton.

Poleg običajnih avijonskih nosilcev, ki imajo krovne naprave, dimnik, mostove itd. ob robu ladje, obstojajo tudi taki, ki nimajo na ravni strehi ničesar. Avijone dvigajo na krov s pomočjo posebnih dvigal. Posebna lastnost sodobnega avijonskega nosilca je njega velika hitrost. Prisiljen je obračati se vselej proti vetru, kadar avijoni iz njega startajo ali na njem pristajajo ter je tako dostikrat prisiljen menjati kurs v primeri s floto, s katero operira. Z ozirom na hangarje, ki jih ima pod

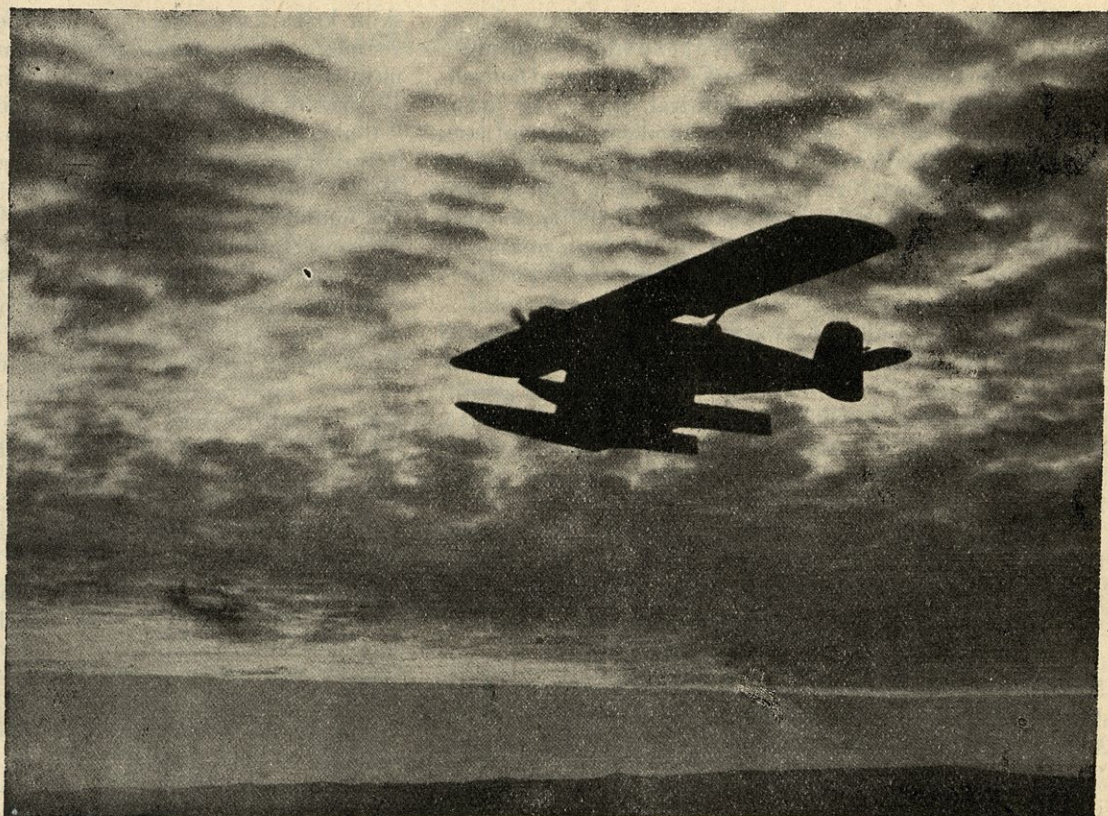
krovom, je tak nosilec avijonov vedno nad morjem visoko grajena ladja in zato na daleč vidni cilj za sovražno artiljerijo. Vsled velikih prostorov, ki jih zavzemajo avijoni in druge letališke naprave, ima nedovoljne oklepe. Zato mora posedovati tako hitrost, da se lahko po opravljenem delu sovražni artiljeriji umakne. Očividno je njegova obsežna površina izvrstni cilj za napade iz zraka. Zato ima vse polno srednje in male protiavijonske obrambne artiljerije.

Iz vsega je torej razvidno, da predstavlja ta posebni tip ladje za vse mornarice ne samo iz gradbenih, temveč tudi iz taktnih vidikov težavni problem. Vendar je tudi v svoji sedanji obliki za mornarico neobhodno potreben, ker je le avijonski nosilec v stanju da sodeluje z dovoljnim številom avijonov v bitki na odprtem morju s tako nevarnim zračnim orožjem, ki resno ogroža s svojimi bombami sovražno brodogrje. Poleg tega so na nosilcu seveda tudi izvidniški avijoni, ki so od neprecenljive vrednosti za lastno brodogrje, kakor tudi avijoni-lovci za lastno obrambo. Velika prednost nosilcev pred matičnimi ladjami je tudi ta, da medtem, ko je startanje iz ladje, ki se mora umikati ali naglo ploviti nemogoče, omogoča avijonski nosilec svojim avijonom večkratno poseganje v borbo, kajti avijoni lahko na njem poljubno pristajajo, se zalagajo z gorivom in municijo ter zopet startajo.

Mornariška avijacija se mora torej zahvaliti uvedbi teh avijonskih nosilcev za možnost nepretrgane operativne sposobnosti, večkratno ponovno napadanje sovražnega brodogrja ter stalno obrambo lastnega brodogrja v zraku.



*Ponos naše pomorske zračne sile: Hidroplani za bombardiranje*



Naš hidroavion  
nad Jadranom

## Tekmovalno oboroževanje na morju

Dr. Sovdat Miro

Takoj po svetovni vojni se je pričelo tekmovalno gradnjo velikih morskih kolosov, kajti izgledalo je, da bo bodoči konflikt nastal v Tihem oceanu, kjer je Japonska zavzela vse večji razmah z ozirom na prilike, nastale po svetovni vojni.

Tako je Anglija po štirih letih gradnje zgradila leta 1920. največjo bojno ladjo sveta »Hood«. Ta ladja, katero so v zadnjem času po izpopolnjenosti oborožitve presegle ladje drugih držav, je prva, ki je bila v tem času zgrajena na preizkušnjah skageraške bitke.

Ladja je dolga 261 m in 22 m široka, njen deplasman\* znaša 45.000 ton ter ima zelo močan oklop nad in pod vodo. Moč strojev znaša 151.000 PS in ima brzino 31 milj. Oborožena je s poleg nešteti topovi tudi z 8—10 protivzračnimi topovi kalibra 10,2 cm in šestimi torpednimi cevmi. Seveda sta Amerika in Japonska takoj začeli graditi vojne ladje s 34.000 tonami deplasmana in jih oborožili s težkimi 46 cm topovi. Anglija je nato odgovorila s tem, da je napravila načrte za gradnjo ladje

48.000 ton, oboroženo z 9 topovi po 46 cm in 16 topovi po 15,2 cm ter brzino 32 milj.

Med tem časom pa se je v Evropi marsikaj izpremenilo in vse težišče se je preneslo nazaj v Evropo. Anglija nikakor ni mogla stati ob strani oboroževalnemu tekmovalju Francije in Italije, katerih slednja je začela graditi v svoje posebne namene v Sredozemskem morju lahke in brze edinice. Tako je prišlo do washingtonskega dogovora, ki je graditev takih bojnih kolosov omejil na 35.000 ton in artiljerijo 46 cm.

Od tedaj sta bila zgrajena samo dva taka kolosa, in sicer »Nelson« in »Rodney«. Nosivnost teh ladij s popolno oborožitvijo znaša 40.000 ton. Med tem, ko sta se Italija in Nemčija omejile na gotov tip ladje, ki odgovarja političnemu imperializmu, so se druge velesile izčrpale z gradnjo teh kolosov, katerih stanje bo prvega januarja l. 1937. naslednje:

Anglija bo imela 12 edinic s 384.950 tonami ter preko določeno dobo starosti in 3 edinice s 190.700 tonami, ki niso prekoračile tega roka. Amerika 10, ki so prekoračile dobo starosti s 294.200 tonami ter 5 edinic s 159.700 tonami. Japonska 7 edinic s 218.630 tonami preko, ter 2 s 65.440 tonami, Italija 4 s 84.527 tonami ter 2 s 70.000 tonami, Francoska 9 s 185.925 tonami ter 3 s 85.000 tonami, ki niso prekoračile določeno dobo.

Nemčija pa bo imela v gradnji 5 ladij s 62.000 tonami, kar sledi, da imajo nemške ladje, četudi manjše po

\* Po Arhimedovem zakonu izgubi vsako telo, katero potopimo v vodo, toliko na svoji teži, kolikor znaša teža izpodrinjene vode. Torej, količino vode, katero izpodrine s svojim truplom ladja, merjena v tonah, imenujemo »izpodrinjene tone«, ali v pomorskem svetu imenovane »tone deplasmana«. Deplasman vojnih ladij se vedno meri kadar so popolnoma naložene.

tonaži, vendar z ozirom na gradnjo in oborožitev skoraj enako moč. Tako že sedaj lahko štejemo kot najmočnejše in najmodernejše oklopnice nemške oklopnice »Deutschland«, »Admiral Scheer« in »Admiral Spee«. Te ladje, ki imajo samo 10.000 ton, so tako moderno opremljene, da se lahko spustijo v boj z vsako večjo bojno ladjo. Ne smemo seveda pozabiti na Francijo, ki je takoj nato odgovorila z gradnjo dvakrat tako velikih ladij, in sicer »Dunkerque« in »Strasbourg«, ki imata deplasmana po 26.500 ton in dolžino 215 metrov, oboroženi pa sta s topovi 33 cm.

Italija je takoj nato začela graditi dve bojni ladji po 35 tisoč ton, in sicer »Vittorio Veneto« in »Littorio«; Franciji seveda tudi to ni bilo všeč in je sedaj pričela graditi dve bojni ladji po 35.000 ton »Richelieu« in »Jean Bart«, ki bosta imeli 8—12 topov po 38 cm. Vse to je zopet prišlo navzkriž z angleškimi težnjami, kar pa se je nekako poravnalo v dogovoru iz decembra 1935.

Nemčija, ki se je sporazumela z Anglijo, da zgradi le 35 % angleške moči, je pričela sedaj graditi dve ladji po 26.000 ton z 9 topovi po 28 cm; v kratkem ima tudi namen začeti z gradnjo ladij po 35.000 ton.

V tej oboroževalni tekmi je nastal, rekel bi, nov standard, tip križark 10.000 ton deplasmana, ali bolje rečeno, nastale so »washingtonske križarke«, ki imajo skoraj v vseh državah naslednje karakteristike: dolžino od 180—190 metrov, širino 18—25 m in brzino od 32 do 38 morskih milj. Oborožene pa so z 8—10 topovi 20,3 cm in 8—12 torpednih cevi; poleg tega pa nosijo s seboj eno do dvoje letal. Italija, ki je pričela svojo avanturistično politiko v Sredozemskem morju, se je v tem oziru dobro pripravila in kot smo videli, spravila v zadnji italijansko-abesinski vojni v zagato Anglijo, ki je mislila, da gradi najhitrejše križarke na svetu le v parado. Italija ima, kot rečeno, najhitrejše, dobro oborožene in oklopljene križarke »Trieste«, »Bolzano«, »Trento«, ki imajo brzino do 40 milj na uro. Poleg teh križark, ki imajo oklop do 140 mm, so vse države, predvsem pa Italija, začele graditi manjše; imajo veliko brzino in so vsled tega seveda oborožene z lahkimi topovi od 14 do 15 cm. K tem prištevamo najhitrejše lahke križarke sveta, katere poseduje Italija, in sicer »Condotieri«, klasa, ki imajo samo po 5069 ton od 37—44 brzine, dolžine pa 170 m, oborožene pa so z 8 topovi po 15,2 cm in 4 torpednimi cevmi, z več lahkimi topovi in katapultom s tremi zrakoplovi. Teh ima štiri, in sicer »Giovanni della Bande Nere«, »Bartolomeo Colleoni«, »Alberto de Giussano«, »Alberico da Barbiano«. Tem sledijo za kakih 60 ton manjša dva: »Luigi Cadorna« in »Armando Diaz«. Za temi imajo tri križarke po 6586 ton; zadnji dve, ki sta bili spuščeni v morje letošnje leto, imata po 8000 ton. Anglija je tudi zgradila 17 sličnih križark, ki pa nimajo tako velike brzine. Francija je v zadnjem času zgradila 9 sličnih manjših križark, od katerih pa se samo »Emil Bertin« po brzini približuje zgoraj imenovanim italijan-

skim križarkam. Amerika jih poseduje 17, ki so pa bile večinoma zgrajene že pred letom 1924. »Raleigh« je najhitrejša izmed ameriških križark. Japonska pa ima 19 križark tega tipa. Nemške križarke imajo 6000 ton, 9 topov po 15 cm in 12 torpednih cevi ter 1 katapult za 2 zrakoplova. Nemčija pa ima v grandji tri križarke po 10.000 ton, ki bodo oborožene z 8 topovi po 20,3 cm. Po londonski pogodbi se od l. 1935. do konca l. 1942. ne sme graditi nobene velike križarke več. Izgleda, da bo s tem tudi konec washingtonskih križark.

Lahko križarko pa so omejili na 8000 ton, oboroženo s 15,2 cm topovi. Kar se pa tiče razoračev, pa do sedaj Francije ni prekosila še nobena država. Ona je namreč že pred londonskim dogovorom posedovala najmočnejšega in nahitrejšega razorača. Anglija bo imela l. 1937. 96 razoračev, ki so prekoračili določeno dobo starosti, ter 75 razoračev, ki niso prekoračili tega roka. Japonska 57 preko, in 48 izpod, Amerika 227 preko ter 5 izpod, Francija 36 preko in 56 izpod, Italija 51 preko in 45 izpod.

V bodoči vojni bo vsekakor podmornica igrala važno vlogo posebno za države, ki posedujejo kolonije. Tudi v tem je nastalo razumljivo medsebojno tekmovanje. Londonski dogovor iz l. 1930. je predvideval 2000 ton kot mejo za gradnjo podmornic, oboroženih s 13 cm topovi. Izjemoma pa je dovolil vsaki velesili, da zgradi tri podmornice z 2800 tonami in 15 cm topovi. Največjo podmornico ima do sedaj Francija, »Surcouf«, ki ima 3000 ton nad vodo in 4300 ton pod vodo. Dolga je 110 metrov, ima lahek oklop, je oborožena s 23 cm topovi ter ima 14 torpednih cevi.

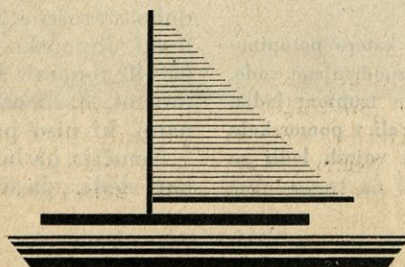
Nemčija in Italija sta pričeli graditi manjše podmornice po 250 ton. Potapljanje traja 3—40 sekund v globočino 130 m. Oborožene so s 5—8 torpednimi cevmi in z 1—2 topovi. Brzina znaša 21 morskih milj in pod vodo 10 morskih milj.

Anglija ima največ podmornic. Toda l. 1937. izgleda, da bo stanje sledeče:

Francija	30	preko	določ.	roka	starosti	in	77	izpod	ter.
Anglija	33	„	„	„	„	„	33	„	„
Amerika	68	„	„	„	„	„	13	„	„
Japonska	33	„	„	„	„	„	29	„	„
Italija	18	„	„	„	„	„	54	„	„

Baltiške države ne pridejo v poštev pri tem tekmovanju, kajti njihove ladje so večinoma stare po 37—40 let in za gradnjo novih, ki se od leta do leta, posebno kar se tiče oboroževanja in brzine, stopnjujejo in modernizirajo, nimajo denarja.

Nemčija je že sedaj močnejša kot vse baltiške države skupaj. Verjetno je, da Nemčija vsled nove težnje po kolonijah, zavrže sporazum z Anglijo. Tako se bo nadaljevalo neizprosno tekmovanje, katerega neizbežna posledica bo vsled ogromnih stroškov, le katastrofa...



## Torpedo — najstrašnejše pomorsko orožje

(Ob sedemdesetletnici iznajdbe)

Torpedo, to strašno pomorsko orožje, je v ozki zvezi z zgodovino ladjedelstva na Reki. Tu so bili pred več kakor pol stoletjem izvršeni prvi poizkusi, sprva težki, ki so prinesli pozitivne rezultate. Tu se je rodilo najstrašnejše pomorsko orožje — torpedo. S tem je bila dana podlaga za popolno spremembo vojne mornarice. Spremeniti se je morala obramba in osnovati na drugi bazi napad. Kajti torpedo je postalo mnogo bolj sigurno orožje kot vsi topovi. V gotovi smeri, v kateri je vržen, ne zgreši cilja. Okoli njega je nastala popolnoma nova tehnika streljanja. Torpedo je tem strašnejše orožje, ker deluje nenadno iz velike daljave in nosi velike količine najhujšega streliva. S časom se je njegov komplicirani mehanizem izpopolnil. Kot je znano, ženeta ga dva vijaka s strojem na stisnjen zrak. To je tudi silno drago orožje. V mornarici so ga izpopolnili skoro do popolnosti. V zadnjih letih pa ga uporabljajo tudi na letalih. Bombe, ki jih mečejo letala z velike višine, ne zadenejo vedno cilja. Ko aeroplan leti, pade bomba iz njega v paraboli. Pri tem je treba računati hitrost letala, padanje bombe, njeno težo, veter itd., da se more sploh vsaj s približno natančnostjo zadeti cilj. To je zelo težavno, veliko se porabi bomb, ki ne zadenejo cilja. Zato so začeli uporabljati torpede. Letalo nosi spodaj po enega ali več torpedov. Iz velike višine se spusti letalo v smeri cilja, spušča se, oziroma leti tako nekaj sto metrov, odda torpedo zadostno brzinu in ga spusti proti cilju. To je tako imenovano »pikiranje«. Tukaj ima torpedo večjo prednost pred bombami, ker odstotek možnosti, da zadene cilj, je veliko večji. To je posebno pomembno pri streljanju na omejene cilje majhne, kot so n. pr. ladje. Cilj je samo nekaka elipsa, z dolgotjo nekaj sto metrov in mnogo manjšo širino, kot je pač velika ladja. Pod to sliko namreč vidi letalec ladjo iz zraka. Pri letalu se pa s takim streljanjem (pikiranjem) zveča ranljivost. Letalo se mora spustiti precej nizko, z ladje pa ga vidijo kot približajočega na isti točki. S tem jim je omogočeno merjenje s topovi, čeprav samo za kratek čas, kar pa je lahko za letalo usodno.

Torpedo se je torej popolnoma uveljavil na morju, velika naloga ga še čaka v zraku, ko bo prilagojen letalom še z nadaljnjimi izpopolnitvami. Od prvega meta torpeda, ki so ga izvršili v oktobru 1866 v reški luki, je preteklo torej točno 70 let. Od takrat se je to orožje silno izpopolnilo z naraščajočo vojno tehniko. Povečala se je učinkovitost, hitrost, nastala je takorekoč nova tehnika, — tehnika torpeda. Tvorница torpedov na Reki Whitehead je postala tako znana zaradi novega izuma po vsem svetu.

Tej pomembni obletnici je posvetil Institut za politično in ekonomsko geografijo tržaške trgovske višje šole v svoji knjigi kar celo poglavje.

Začetek izdelovanja torpedov sega v l. 1858., ko so nekateri reški kapitalisti zamislili ustvaritev ladjedelnice in tehničnega veleobrata za izdelavo ladij. Glavni namen pa je bil v tej novi industriji izdelovanje gonilnih strojev. Nazivalo se je »Reško tehnično podjetje«, njegovi glavni predstavniki pa so bili Iginij de Scarpa, Karl Meynier in Robert Whitehead, ki je malo prej zapustil

mesto ravnatelja v tovarni strojev Studhoff v Trstu. Ta tovarna je postala potem tovarna strojev pri Sv. Andreju, sedaj pa tvori del »Cantieri Riuniti dell' Adriatico«.

### Iznajdba torpeda.

Da se je to novo reško podjetje tako hitro dvignilo, gre predvsem zaslugi Robertu Whiteheadu. V tistem času, to je bilo l. 1860., si je fregatni kapitan bivše avstro-ogrsko mornarice, Ivan Luppis, zamislil izgradbo čolna s strelivom in katerega eksplozija bi bila povzročena s pravico na udar. Po zamisli samega iznajditelja, bi to orožje služilo izključno samo v obrambne namene. Služilo bi samo za obrambo pred sovražnimi ladjami. Iznajditelj si je zamislil, da bi to novo orožje spuščali le z obale iz za to pripravljenih prostorov. Toda napredek je pokazal drugače. Priprave za met so se namestile, in to izključno, le na ladjah. In orožje, ki naj bi služilo samo za obrambo, je dobilo izključno napadalni značaj. S prenosom na ladje pa je ogromno pridobilo na učinkovitosti. Luppis ni bil tehnik in ni mogel torej zamisliti konstrukcije novega orožja s tehnične strani. Za to mu je bila potrebna pomoč izkušenega konstruktorja, in po nasvetu svojega prijatelja Ivana de Ciotta, takratnega reškega župana, je dobil potrebno pomoč v Robertu Whiteheadu, ki je takoj uvidel izredno važnost Luppisove iznajdbe in je z njim pričel proučevati tako nastajajoči torpedo.

Whitehead je genialni zamisli dodal svojo izkušnost. Spoznal je, da je Luppisova naprava, kot novo orožje, zelo vidna in da bi jo sovražnik kaj kmalu opazil. Izpostavljena pa bi bila tudi vetrovom in valovanju morja v svoji prvotni obliki. Obrambni učinek bi bil torej zelo zmanjšan. Zaradi tega bi bila takoj podvržena defenzivni reakciji napadene sovražne ladje. Zato je Whitehead kmalu uvidel, da za novo iznajdbo ne bo preveč prostora na površini, ampak da mora poiskati novo pot — pod vodo. Napravo, seveda spremenjeno, naj bi gnal vijak, ki bi se pričel vrteti avtomatično ob spustitvi torpeda v vodo. Naprava bi morala biti sposobna obdržati tudi določeno dano smer.

Vse te nove izpopolnitve so preštudirali v reškem tehničnem podjetju. L. 1866. je bil prvi torpedo že gotov in ob koncu leta so ga tudi preizkusili pred posebno komisijo, ki je bila sestavljena iz kompetentnih oseb armade in vojne mornarice. Priprava je bila cilindrična. Na vrhu in v sredini je imela plavutam podobne priprave za dajanje smeri, dolge po pol metra, premer je bil 356 mm. Torpedo je bil 3,55 m dolg, tehtal je 136 kg s 15 kg streliva. Začetna hitrost je bila 6 do 7 vozlov za prvih 640 m. Uspehi prvega poskusa so bili zadovoljivi in v marcu 1867 je bila sklenjena pogodba med Whiteheadom, Luppisom in avstrijsko vlado za izdelovanje torpedov, oziroma za nadaljevanje poizkusov.

### Vажnost torpeda so uvidle vse države.

Preteklo je le malo časa, in že so vedeli po vsej Evropi, pa tudi v Ameriki in drugje, da je bilo iznajdeno novo učinkovito sredstvo za vojno na morju. V juliju 1870 so bili izvršeni poizkusi v Sheernessu na Angleškem. Na-

slednjega leta pa so se že vršila pogajanja med avstrijsko in angleško vojno mornarico za podeljenje pravice izdelovanja torpedov, ki se je z uspehom končala. L. 1872. je tudi Francija dobila pravico, l. 1873. pa Nemčija in Italija. Tako je iznajdba šla v vse države: l. 1875. na Švedsko, Norveško in Dansko, l. 1876. na Turško v Rusijo, l. 1877. na Portugalsko, potem Argentinijo, Čile, Belgijo, Grško, l. 1885. na Nizozemsko, l. 1891. v Združene države, l. 1895. na Japonsko in l. 1901. na Kitajsko.

Whiteheadovo podjetje se je sčasom stalno večalo in razširjevalo. L. 1873. je kupil reško tehnično podjetje ter tako ustanovil »Tovrnico torpedov Whitehead«. Torpedo so vedno bolj in bolj izpopolnjevali, tako da je dobil obliko, kot jo ima danes. L. 1878. so uvedli dva vijaka mesto enega, ki pa se nista vrtela paralelno v isto smer, ampak v nasprotni smeri. Isti sistem je bil potem uveden tudi na letala, seveda zelo kasno, šele pred nekaj leti, in to za letala z največjo hitrostjo. L. 1879. so aplicirali na torpedo stroj »W« in distributivne cilindrične zaklopke, l. 1882. pa regulatorja potapljanja na zadnji strani rezervoarja zraka. L. 1888. so uvedli napravo za tempiranje in pripravo za potapljanje na zračni pritisk. Tako je nastal torpedo, kot ga vidimo danes na vojnih ladjah. Za to je bilo pač treba velike muke, trpljenja in denarja, da je to strašno orožje prišlo do svoje popolnosti in uporabe,

#### *Velika važnost podjetja.*

Ko je umrl Robertu Whiteheadu sin John in potem še zet grof Jurij Hoyes, je bilo podjetje preurejeno. S tema dvema je Whitehead izgubil svoja najboljša sodelavca, ki sta delila z njim vse muke in težave v dolgem in napornem delu, kakor tudi nade in uspehe nove iznajdbe. Podjetje je bilo preurejeno v anonimno društvo. Robert Whitehead pa je kmalu nato umrl v visoki starosti 82 let. V dobi od 1866 pa do 1922 je to reško podjetje izvršilo

nič manj kakor 14.998 torpedov raznih velikosti. L. 1922. pa je tovrnica morala likvidirati in zapreti vrata.

Podjetje so potem nacionalizirali, t. j. spravili so ga v italijanske roke. Skupina italijanskih finančnikov, ki je že preje l. 1920. nacionalizirala ladjedelnice Ganz-Danubius na Reki, je kupila podjetje Whitehead in začela ponovno z obratovanjem l. 1924.

Do večjega razmaha je prišla tovrnica, ko so izpopolnjevali torpede 450—533 mm debeline, dolgosti 5—7.5 m, z 170—250 kg streliva s hitrostjo 45 vozlov na uro v prvih 2000 metrih in 42 vozlov na 4000 m, ter 24 vozlov na 15.000 m.

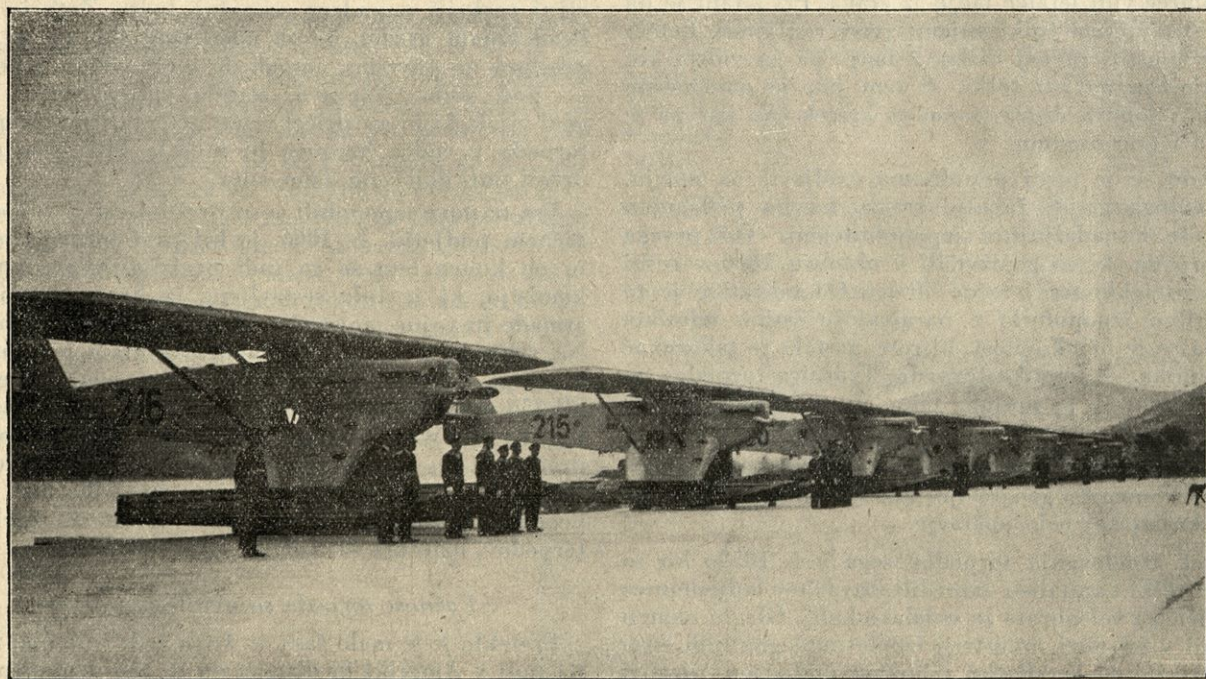
Tovrnica je danes še obsežnejša kot preje. Ves prostor obsega 35.000 m<sup>2</sup>, ima 150 elektromotorjev in 900 precizijskih strojev. Delavcev, katerih večina je specializistov, je okrog 750, poleg 100 pisarniških moči.

Za preizkuševanje ima tovrnica dva prostora, kjer spuščajo lahko torpede do 15.000 m in še več.

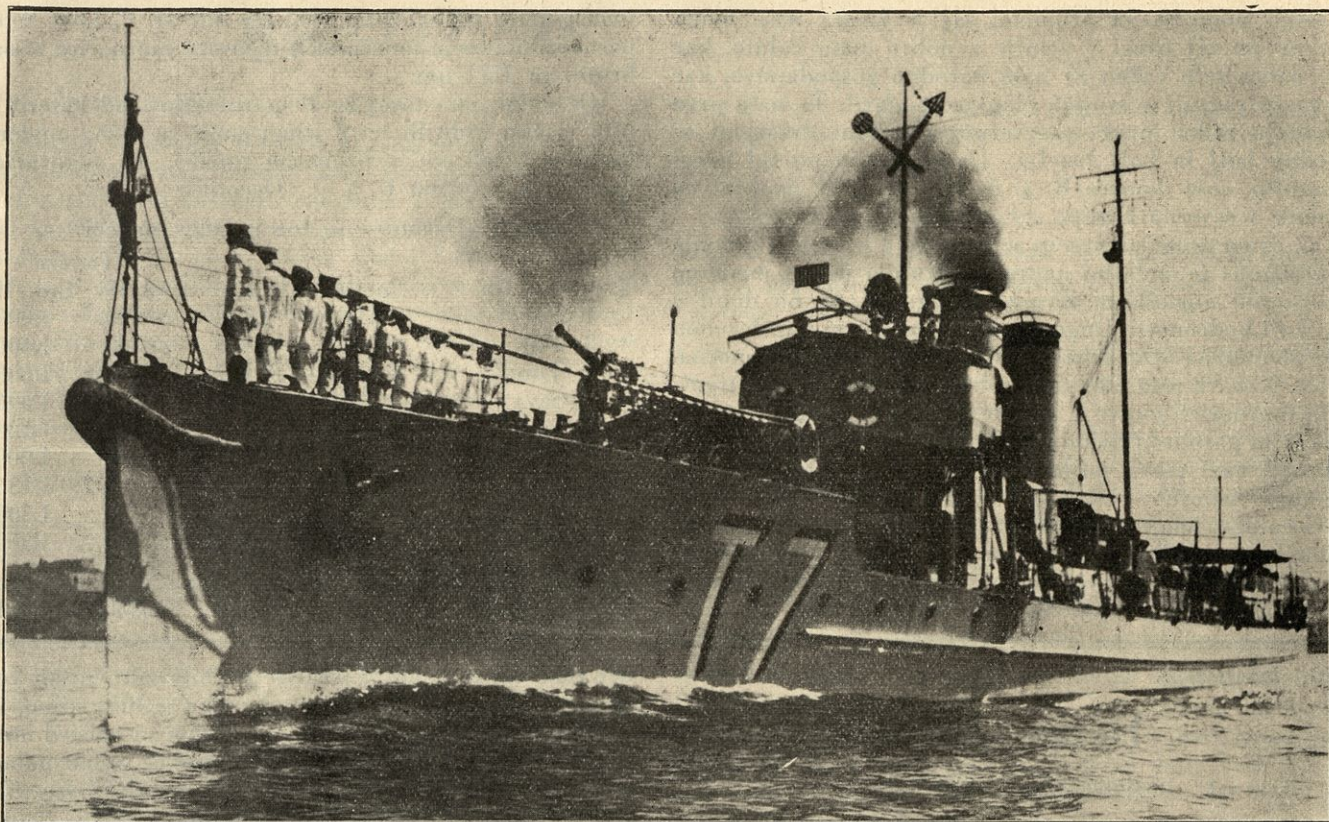
Sedaj so torpedo že tako izpopolnili, da ga z vso sigurnostjo za dosego cilja lahko mečejo iz podmornic, ki so 100 m pod morskno gladino. Dovršenost vlada tudi v sistemu glede meta z najhitrejših in najmodernejših edinic. Torpedo spustijo samo z enim gibom. Tudi z okretajočih se ladij na 90 stopinj na desno ali levo lahko vržejo torpedo z vso sigurnostjo, kot da bi šla ladja v ravni črti. L. 1932. pa je dosežena brzina znašala že 50 vozlov na prvih 4000 m.

Tako se torpedo izpopolnjuje vedno bolj in bolj, vedno nove naloge ga čakajo, nove in severa težje. Vedno iznajdejo kaj novega, kar poveča njegovo učinkovitost. Vedno in vedno najdejo torpedu kako polje novega udejstvovanja.

Vážnost tega podjetja je za Italijo velika, sicer pa to ni edina njihova tovrnica. Kljub temu pa se nam zdi čudno, da so pustili tako važno industrijo v neposredni bližini meje.



*Parada naših izvidniških hidroavijonov*



Kr. torpedovka »T 7« na Malti

Dr. Egon Starè: Naša paroplovna podjetja

## Brodarsko akcionarsko društvo „Oceania“ d. d., Beograd

K članku v zadnji številki naše revije prinašamo na željo avtorja v izpopolnitev članka še ta dodatek:

Čeravno je od dobe, ko sem napisal članek pod gornjim naslovom, ki je izšel v 4—5 številki revije »Naše morje«, preteklo prav malo časa, t. j. nekoliko mesecev, vendar so se v tem času izvršile tudi pri Brodarskem akcionarskem društvu »Oceania« d. d. Beograd, razne, za društvo in pa tudi za vso našo trgovsko pomorsko trgovino in mornarico, važne izpremembe, ter pokazuje B. a. d. »Oceania« v tem razdobju nadaljni važni napredek.

Že v zadnjem članku sem poročal, da je trčil v juniju estonski parnik v parnik »Oceanie«, »Mrav« v Rokavskem zalivu ter se je »Mrav« v četrto ure potopil z vsem tovorom in se je rešila smrti samo posadka. Ker je bilo očitno, da nosi krivdo pri tej nesreči samo estonski parnik, je bila škoda krita po zavarovalnici, ter si je mogla »Oceania« nabaviti nov, veliki in moderni preoceanski parnik »Dunav«, katerega je »Oceania« že koncem junija t. l. uvrstila v svojo trgovsko floto. Ta parnik je do sedaj največji od vseh parnikov, ki jih ima »Oceania«. Tovora nosi 7750, tonaže ima netto 2661, brutto 4307 in Ind. H. P. 1.500.

V svojem prejšnjem članku sem ugotovil, da je vzpostavila B. a. d. »Oceania« v l. 1937. po svoji lastni inicijativi še posebno redno mesečno progo, s katero je spojila Sušak z vsemi večjimi lukami Severnega morja, in to progo: Jadran-Severna Evropa, kjer pristajajo ladje v Londonu, Amsterdamu, Rotterdamu, event. v Hamburgu in Bremenu in po potrebi tudi v drugih lukah Anglije, Belgije in Nemčije. Opozoril sem že zadnjič, da je ta naša prva zračna proga s severnoevropskimi državami postala izredno koristna in naravnost potrebna za naš izvoz in uvoz.

Kako dalekovidna in pametna pa je bila trgovska politika »Oceanie«, posebno z vzpostavitvijo te proge s severnoevropskimi državami, so nam najbolj potrdili svetovni dogodki. Vsled sankcij so nam bila popolnoma zaprta italijanska tržišča, vsled meščanske vojne v Španiji pa je naenkrat ostalo vse špansko tržišče nepristopno ladjam »Oceanie«, ter ladje »Oceanie« do nadaljnjega ne morejo pristajati v za nas danes važnih španskih pristaniščih: Barceloni, Alicante, Valenciji, Codix itd.

In ravno v tem času velike stiske je »Oceania« našla vsaj mal ekvivalent v novo postavljeni progi s severnoevropskimi državami in vsemi večjimi lukami Severnega morja. Ta proga je izredno važna za nadaljni razvitek

našega pomorskega prometa, saj se izvažata naše blago ravno po tej proggi v zemlje z dobro zlato valuto, kar je danes zelo važno za naše narodno gospodarstvo, kar sem že zadnjič v svojem članku poudaril. Ta naša prva domača redna progga s severnoevropskimi državami se vedno bolj in bolj razvija. Danes vozijo po tej proggi parniki naše domače B. a. d. »Oceanie« že dvakrat na mesec v severno Evropo.

V drugi polovici meseca septembra t. l. pa je napravila »Oceania« še nadaljni napredek. Kupila je nov moderen parobrod angleškega izvora »Mitignan«, ki bo dobil v bližnji bodočnosti drugo domače ime. S tem parobrodom je pomnožila »Oceania« tonažo domače trgovske mornarice. Nabava tega novega parobroda bo služila naši trgovski mornarici gotovo v veliko čast, kajti ne glede na to, da je ta parobrod najnovejše konstrukcije, ki se bo častno uvrstil med ostale najnovejše parobrode »Oceanie«, ter gotovo izborno služil na rednih pomorskih progah »Oceanie«, ima ta parobrod razen tega še izredno krasne številne potniške kabine, krasno jedilnico in druge salone za potnike ter bo v izvrstni meri služil tudi našemu turističnemu prometu. Ta parobrod nosi 3600 ton, ima

tonaže netto 1646, brutto 2711 ter ind. H. P. 1300. S tem parobrodom se je tonaža naše trgovske mornarice zvišala brutto za 2711 ton.

»Oceania« ima torej že 10 parobrodov, od katerih je bilo v teku zadnjih let 8 izmenjanih za nove, moderno urejene parobrode s primerno tonažo, ki odgovarjajo trgovskim smotrom B. a. d. »Oceanie«

Parobrodi »Oceanie« so torej danes sledeči:

T. št.	Ime	netto	brutto	Tonaža	
				nosi tov.	ind. HP.
1.	Bor	2.261	3.516	6.500	1.600
2.	Vid	2.261	3.516	6.500	1.600
3.	Timok	1.869	3.117	5.500	1.600
4.	Sava	2.068	3.405	5.060	1.696
5.	Sud	1.606	2.520	4.420	1.120
6.	Kostrena	1.643	2.531	4.400	1.000
7.	Vis	1.017	1.772	3.100	1.135
8.	Dinara	1.869	3.117	5.500	1.500
9.	Dunav	2.261	4.307	7.750	1.500
10.	ex Matignan	1.646	2.711	3.600	1.300
Skupaj		18.501	30.512	52.330	14.051

Ralek Adolf:

## Horatio Nelson

*najslavnejši svetovni admiral*

H. Nelson se je rodil dne 29. septembra 1758. leta kot sin duhovnika v Burham Torpe. »Public school«, ljudsko šolo, je obiskoval v Norwich a North Walshamu. Ko je bil dvanajst let star, ga je vzel njegov stric — brat njegove matere, ki je bil mornariški častnik — s seboj v Zapadno Indijo, z ladjo »Raisonable«. Tako je pričela njegova mornarska vzgoja. V svojem petnajstem letu je plul z jadrnico, fregato »Carras«, na Spicberge. Po šestletni službi je bil že imenovan za mornariškega častnika, kar je bil edinstven primer za takratne razmere. Njegova mornariška karijera je tudi sicer zelo naglo napredovala. Po dveh letih je bil imenovan za kapitana fregate »Hinchinbrook« in nato zopet po dveh letih za komandanta na fregati »Albermarle«, s katero se je prvič srečal s Francozi v Zapadni Indiji. Ponovno je potoval v Indijo z ladjo »Boreas«; takrat se je tam seznanil z vdovo dr. Vesbita, ki je bila nekaj let starejša kot on, in se z njo poročil. Toda, ko se je vrnil v domovino, je bil po tedanjih običajih odpuščen začasno iz službe. Vsi častniki in mornarji so bili prisiljeni čakati na prvo vojno zaposlitev.

V letu 1773. je izbruhnilo sovraštvo med Francijo in Anglijo, ki je trajalo do leta 1815. V tej dobi se je H. Nelson proslavil. Postal je komandant na vojni ladji »Agamemnon«, ki je imela 64 topov. Poslan je bil v Napoli, kjer se je seznanil z Lady Hamilton. V letu 1792. je bil imenovan za komandanta eskadre. Dne 14. februarja l. 1797. je prvič zaslovel in sicer se je proslavil v bitki s Španci pri kap Sant Vincentu. V bitki pri Santa-gružu je bil prvič ranjen 15. julija 1797. leta. Ko so izkrcavali mostvo na breg, so bili sprejeti z močnim obstreljevanjem iz kartač, pri katerem je bila Nelsonu odtrgana desna roka. Sredi bitke se je vrnil s čolnom na svojo ladjo. Brez tuje pomoči je splezal po lestvi iz vrvi na palubo. Zdravnik mu je takoj amputiral preostali

del roke ob ramenu. Takrat še ni bila zdravniška veda tako razvita, kot je dandanes. Vendar je bilo edino, kar je Nelson očital zdravniku to, da je močno občutil mrzlo ostrino noža. Od tedaj, je pred uporabo, vedno polagal nož v toplo vodo. Dasi je Nelson preživel vse svoje življenje na morju, je vendar vedno trpel na morski boleznii.

Dva dni pozneje je že pisal ukaze z levo roko. Po bitki pri Abukiru l. avgusta l. 1797., je postal ljubljenelec vse Anglije. Povišan je bil v plemiški stan, priznana mu je bila doživljenjska pokojnina po 2.000 funtov letno. Irski parlament mu je isto zvišal za 1.000 f. »Vzhodna industrijska družba« mu je poklonila dar in to v znesku 10.000 f. Mesto London je darovalo Nelsonu z diamanti vloženi kord. Turški sultan, kakor tudi drugi vladarji, so mu darovali celo vrsto dragocenih daril. V celoti je prejel milijonsko premoženje. Posebno darilo pa je prejel od kapitana Halo Wella; ta je poslal Nelsonu krsto, izdelano iz odpadkov potopljene ladje »Orient«, željo, da bi v njej nekoč Nelson počival. Krsta je stala vedno v Nelsonovi kajuti ter čakala svojega namena.

Dne 15. avgusta se je odpravil na pot v Napoli, da bi potlačil upor francoskih oddelkov. Tedaj je v njem splamtela vroča ljubezen do Lady Hamiltonove. Napolskega admirala Caraciola, ki se je udeležil upora, je dal obesiti na prednji jarbol vojne ladje »Foudroyant« in nato vreči njegovo truplo v morje. Vse to bajne pod vplivom krasne prijateljice.

Truplo utopljenega admirala je plašilo nezvestega kralja Ferdinandanda; zato je bilo na Nelsonov ukaz ulovljeno ter pokopano v zemlji. Ko je bil Nelson odpoklican iz Napolija, se je vrnil preko Dunaja, Prage in Hamburga v Anglijo. Njegov povratek z Lady Hamiltonovo v Anglijo je sprejet s triumfom. Naselil se je v svojem gradu v Merce Place ter se ločil od svoje žene.

Ema Hamilton je lahko vse dosegla pri Nelsonu, le njegove dolžnosti do domovine ni mogla nikdar omajati.

V l. 1801. je Nelson usidral svojo ladjo »Elefant« pred Kodanjem, in to pred bitko, ki je bila ena najbolj krvavih. Razburljiva bitka se je od početka razvijala zelo slabo v korist Anglije, tako da je glavni vodja bitke,



# RAZGLED

## NOVA KONFERENCA ZA POMORSKO RAZOROŽENJE

Po poročilih iz Londona namerava angleška vlada predlagati vladam Zedinjenih držav, Francije, Italije, Nemčije in Japonske, da bi se sklicala nova pomorska konferenca za razorožitev. Namen nove konference naj bi bil izvršiti redukcije v sedanjem stanju vojnih mornaric in omejiti število gradenj novih vojnih ladij. Sredstva, ki so predvidena za povečanje pomorskih flot, naj bi se uporabila za povečanje oboroževanja v zraku. — O raznih predlogih za razorožitev v zraku, na zemlji in morju vsak dan slišimo, toda nasprotna dejstva kažejo, da se o vsem tem danes ne more govoriti kakor o varanju in na drugi strani s popolno negotovostjo v kakršenkoli uspeh.

## KNJIŽEVNOST

V Zagrebu je izšla posebna brošura našega sodelavca univ. profesorja dr. Nagyja »O morskim tjesnicima i Dardanelima«. Dr. Andraszyja »Ustav i medjunarodni položaj Abesinije«. Posamezna brošura stane Din 10.—. Naroča se pri upravi »Ekonomista«, Ra-

čkoga 1, Zagreb. — Našim čitateljem priporočamo tudi prvo knjigo o reviziji in trgovskih podjetjih dr. Zlatan Ružić: Revizija privrednih poduzeća. Stane Din 40.—.

## IZ UREDNIŠTVA IN UPRAVE

V zadnji številki je pomotoma izostalo, da je med drugimi napravil izpit za poročnika trgovske mornarice g. Bertoncelj iz Domžal. Čestitamo!

V krog sodelavcev je poleg že znanih stopil ugledni univ. profesor dr. Nagy Josip iz Zagreba; sodelovanje v posebni rubriki za mladino nam je tudi obljubil znani javni delavec, referent pri bankski upravi g. Pirnat Viktor. Urednik »Jug. Turista« g. Vladimir Regally bo prispeval v prihodnji številki članek: »Najcenejša letovišča na Jadranu«. S tem bomo gotovo ustregli našim čitateljem, kajti gosp. Regally je najboljši poznavalec naših pomorskih letovišč.

## PRIPOROČAJTE

»NAŠE MORJE«!

sir Parker, dal signal, da se bojevanje konča. Signal so javili Nelsonu, ki je sprehajajoč se po palubi, zasledoval boj.

»Signal št. 39 iz admiralske ladje, lord,« je javil službujoči častnik. Nelson ga je premeril s svojim pogledom ter se sprehajal dalje. »Naj signal oddam naprej, lord?« je vprašal častnik, ko je Nelson zopet obstal pred njim in to sredi strašnega bombardiranja. »Ne, zaznamujte ga! Je še signal št. 16 gori?« Signal, ki je pomenil: »Nadaljevati boj.« »Da, lord.« »Torej ga pustite gori.«

Obrnil se je h komandantu pehote, polkovniku Stevardu: »Stevard, veste kaj pomeni signal št. 39?« »Niti pojma, milord!« »Zaustaviti boj!«, je razburjen odgovoril Nelson. »Ampak, naj bom zaklet, ako poslušam ta ukaz, Folej!« in se obrnil h komandantu ladje. »Vam je vendar znano; da imam samo eno oko. Zato imam tudi pravico biti enkrat slep.« Nastavil je daljnogled pred slepo oko. »No,« je vzkliknil zadovoljen. »Jaz sploh ne vidim kakega signala.« Boj se je nadaljeval ter končal s popolno zmago Anglije. »Bojeval sem se,« je rekel Nelson po boju, »proti ukazu. Morda me obesijo, naj me le!«

Dne 6. aprila l. 1803. je umrl sir Hamilton. Ema in Nelson sta ga za časa njegove bolezn kar najskrbneje negovala. Ko je Ema rodila hčerkico, ki je bila krščena na ime Horatija, je Nelson skrbel zanjo kot pravi oče.

Od leta 1803. do leta 1805. ni videla njegova flota pristanišča. Med tem ni izstopil noben častnik in noben mornar na kopno. Ako presodimo tedanje razmere na vojnih ladjah, vstane pred nami prava slika tega edinstvenega junaštva! Primerjajte blokado leta 1913. na črnogorski obali.

Dve leti blokade! Ves tisti čas je križarila angleška flota pred Toulonom. Francozi pa so ostali v pristanišču! Admiral Villeneuve je neopažen izplul ponoči meseca marca l. 1805. S tem je nastala enaka situacija kakor pred Abukirom. Kje je sovražnik? Nihče ni vedel. Nelson ga je zasledoval preko Oceana in nazaj. Znano mu je bilo, da bo admiral Villeneuve napadel angleško kolonijo v Zapadni Indiji. Ne da bi kdaj pristal ob bregu, se je

spustil Nelson za sovražnikom, ki je odplul štiri dni pred njim.

Prispel je v Barbaros. Nič. Naprej na vzhod. Trinidad. Zopet nič. Zopet na sever. Tu je dobil vest, da je pred tremi dnevi pasiral Villeneuve Dominik. Še bolj je Nelson besnel, ko je prejel poročilo, da je Villeneuve v bližini Antigua, ter potopil štirinajst angleških ladij. Po tem uspehu se je vrnilo francosko vojno brodovje zopet preko Atlantika, Nelson pa za njim. Poslal je naprej izvidne ladje z ukazom, da pripravijo vse potrebno, živež, takelažo itd.

Več kot dve leti na morju.

Velika zapreka med vožnjo nazaj je bilo pomanjkanje vetra; končno je dne 20. junija 1805 izstopil prvič po dveh letih na trdna tla. Francozov ni bilo mogoče najti. Skrili so se bili v nekem španskem pristanišču. Ampak v katerem? Nelson je predal vodstvo flote, ki je pozneje zaslovela kot nesmrtna in se odpeljal v London; tam je bil sprejet kot vitez. Obiskal je Emo in otroka v Merton Place.

Nelson je prodril s svojim mnenjem, da hoče francoska flota v združenju Španiji napasti Anglijo, proti mnenju lorda Pitta, ki je trdil, da se Villeneuve vrne zopet v Zapadna Indijo. Sredi avgusta se je Nelson vrnil k svoji floti v Porthmouth. Na glavnem jamboru admiralske ladje »Victory« so razobesili zastavo sv. Gregorja, s katero je Nelson odzdravljaval pozdravnim strelom iz topov.

Končno je Nelson zopet plul na čelu svoje eskadre proti sovražniku. Z ladjami Victory, Canopus, Superb, Spencer, Swiftsure, Belleisle, Conqueror, Toder, Lewiathan, Donegal in Spartiate, se je v Cadixu pridružil floti Collingswoodea, pozdravljen od vse flote. Zopet blokada. Tokrat kratka. Lakota je prisilila Francoze, da so zapustili pristanišča. Napoleon je zaukazal, naj vržejo sidra v Toulonu.

Nelson je dal signal: »Kurz jugovzhod«, da bi onemogočil sovražniku vožnjo do Sredozemskega morja, in ga tako odrezal od Gibraltarja. Kap Trafalgar ni bil daleč. Ob treh popoldne mu je bilo javljeno, da je sovražnikova flota dosegla odprto morje. Nelson je taktično

# KNJIGARNA

## Kleinmayr & Bamberg

TELEFON ŠTEVILKA 31-33

Ljubljana, Miklošičeva cesta 16

priporoča svojo bogato zalogo znanstvenih, strokovnih in drugih knjig v raznih jezikih. — Pri tem opozarja, da so vse knjige nemškega izvora sedaj za 25% (za četrtno) cenejše. — Pri zanesljivem jamstvu dovoljuje odplačevanje v rednih mesečnih obrokih. — Nakup dobroohranjenih antikvarnih knjig.

### ZANIMANJE ZA NAŠO REVIZIJO

Iz Pariza smo dobili sledeči dopis, katerega v celoti priobčujemo: — P. n. uprava! Kako me je razveselilo naznanilo v »Slovincu«, da izhaja nov naš list »Naše morje«. Veseli me to tembolj, ker sem bil od l. 1931. do l. 1935. v Dalmaciji, pa sem videl in opazoval marsikaj, kar me bo zopet spomnilo na mnoge doživljaje ob prebiranju novega lista. — Pošljite mi, prosim, vse dosedanje številke in priložite mi račun in navadno jugoslovensko položnico; naročnino plačam takoj, po prejmem pošiljko. — Najlepše Vas pozdravljam in želim vso srečo in bodočnost novemu listu. — *Ferdinand Kolednik*, bivši župnik otoka Zirje pri Šibeniku.

dirigiral svoje edinice pred pristaniščem, da bi sovražni-kova flota pri vožnji iz pristanišča ne imela možnosti, vrniti se nazaj. Naslednjega dne ob petih zjutraj je stopil Nelson v paradni uniformi, z vsemi odlikovanji, na palubo. Ponoči je bil napisal svojo poslednjo željo, ker ga je slutnja bližajoče se smrti zelo težila. Testament je bil naslovljen na Anglijo.

»Angliji zaupam ženo, ki sem jo ljubil in mladoletno hčerkico. To je vse, kar zahtevam od kralja in domovine, pripravljajoč se k veliki bitki. Bog naj blagoslovi kralja, domovino in vse, ki jih ljubim. Sorodstvu ne zapuščam ničesar, ker je bogato preskrbljeno.«

Ob 8. uri zjutraj je dal signal »pripraviti ladje k boju« z vsemi drugimi pripadajočimi signali. Nelson se je z ljubeznijo ozrl po zastavah, veselo vihrajočih v jutranji zarji. »Radi bi napravili floti veselje s kakim posebnim signalom,« je dejal. »S kakšnim?« Po kratkem premišljevanju ga je izrekel: »Nelson se zanaša, da bo vsak mož storil svojo dolžnost.« Eden izmed prisotnih častnikov si je dovolil opombo: »Ali si smem dovoliti, lord, da bi svetoval, da bi mesto Nelson dali Anglija?« »Brez nadaljnega,« je potrdil Nelson in se obrnil proti častniku, ki je opravljal zastave. »Mr. Pasco, dajte signal. Anglija upa, da bo vsak mož storil svojo dolžnost. Toda hitite, kajti boj se prične.« »Dovolili li lord,« je vprašal Mr. Pasco, »stavite mesto zaupa, pričakuje? To bo šlo hitreje. Pričakuje imamo v signalnem kodeksu, zaupa bi morali šele sestaviti.«

»Seveda, seveda samo hitro,« je razburjeno odgovoril Nelson. Tako je bil na glavnem jamboru dan najpomembnejši signal svetovne zgodovine:

»England expects that every man will do his duty.« Posadke vseh ladij so z veseljem vpitjem »Hura« sprejele na znanje te besede. Pričela se je ena najpomembnejših pomorskih bitk. Angleži so napadli Francoze v dveh vrstah. Nelson je vodil severno eskadro, obstoječo iz 12 ladij, Collingswood pa južno. »Victory« je izstrelila z boka salvo na »Bucentaure«, tako je bilo takoj 400 mož in 20 topov črtanih iz boja. Toda na »Bucentaure« je sedel v kajuti mušketir, ki je opazoval postavo admirala v paradni uniformi na krovu angleške ladje.

»To mora biti on, tisti angleški vrag,« je pomislil ter se nasmehnil. Prislonil je mušketo k licu, se uprl na jambor ter meril; — čakal je, da se porazgubijo oblaki belega topovskega dima.

»Seveda, to je oni enoroki admiral!« Sprožil je, strel muškete je odjeknil med grmenjem topov. Nato je vse zopet zakril beli dim. »Zadel???: Seveda, precej dobro.« K sesedajočemu se Nelsonu je priskočil kapitan Hardy. »Končno so me dobili, Hardy.« Nekoliko mož je odneslo Nelsona na krov. Nelson si je z robcem pokril prsa, polna odlikovanj, da bi ne mogli videti, koga odnašajo. »Ne v mojo kabino, na sanitetni prostor, med moštvo!« Hotel je umreti med svojimi mornarji. Vedel je, da je izgubljen. »Zame ne morete ničesar več napraviti, Mr. Beatty,« je rekel zdravniku. »Z menoj je konec.«

Na krovu je besnel boj, topovi so grmeli. Nelson se je nasmehnil. Dal je poklicati kapitana Hardyja. Prišel je šele po eni uri.

Njegovo mesto med bojem je bilo na krovu. Vse drugo mora tedaj odpasti. Nelson je razumel. Njegova lastna šola. »Kako izpade bitka, Hardy? Je naša?« Seveda, lord, 12—15 sovražnih ladij je potopljenih. »Računal sem na 200, ni naših nobena snela zastave?« Hardy se je nasmehnil. »Tega se ne bojte, lord.« Nelson je pokimal, naj stopi bližje.

»Hardy — umiram,« je šepetal. »V kratkem bo po meni. Imam prošnjo do vas. Lady Hamiltonovi hočem poslati svoje lase in vse svoje osebne dragocenosti... poskrbite... za — to in sedaj... pojdite zopet... na... palubo...« »Morda zdravnik, lord?« »Nič... konec... moram... umreti... Hvala Bogu, svojo dolžnost sem storil,« je šepetal in nato še »Bog... in moja... domovina...«

Telesne ostanke Horatia Nelsona so pripeljali v Anglijo v krsti, izgotovljeni iz ostankov ladje »Orient« ter jih položili pod kupolo šentpavelske katedrale k večnemu počitku.

Njegovo ime bo vedno sijalo med največjimi v pomorski zgodovini.

# **KARL THOMA**

---

---

MEHAN. TKALNICA SVILENIH IZDELKOV  
Z LASTNO MODERNO BARVARNO IN APRETURO

Izdeluje vse vrste blaga kakor:

CREPE DE CHINE, CREPE SATIN, CREPE MONGOL, CREPE MAROCAIN,  
CREPE IMPRIME, MODNO SVILO V RAZLIČNIH IZDELAVAH, SVILENO  
PODLOGO ZA DAME TER GOSPODE, PODLOGO ZA ZIMSKE PLAŠČE.  
SVILENE BROKATE, JAQUARD - BLAGO, BROKAT ZA ODEJE, SATIN ZA  
ODEJE — SVILENE RUTE, ECHARPES, SHAWLS. — SVILO ZA KRAVATE.

---

---

MARIBOR, MLINSKA ULICA ŠTEVILKA 23

TELEFON 21-77, BRZOJAVI: THOMA, MARIBOR

**Kupujte domače blago!**

**Kupujte domače blago!**

## *Tekstilna tovarna Franjo Sirc*

Skladišče in pisarna Kranj

Telefon štev. 33

Tovarna Stražišče pri Kranju

Izdeluje: razne vrste molina, oksforde, lincermolino in gradl, cefirje, rokavino, barhende, razne flanele in drugo bombažno blago

**Domača delovna sila**

**Domače podjetje**

**Domač kapital**

# BENKO JOSIP

**tovarna mesnih izdelkov**

**I. jugoslovanska proizvodnja baconov  
eksport živine, telet svinj in mesa**

Podjetje proizvaja vse vrste mesnih izdelkov in je glede obsega in konstrukcije eno najznamenitejših svoje stroke. Priporoča šunke à la Praha in razne specialne mesne rolade

---

**Cene so zmerne in konkurenčne!**

**v Murški Soboti**  
telefon številka 8

**Podružnice:**

Maribor, Aleksandrova c. 19, tel. 27-44;  
Gosposka ulica 1, tel. 29-44 — Celje,  
Kralja Petra cesta, telefon številka 183  
Gornja Radgona, telefon številka 2

## D. RAKUSCH, CELJE

**VELETRGOVINA Z ŽELEZNINO**  
EN GROS — TELEFON ŠTEVILKA 11 IN 47

USTANOVLJENA 1810

Palično železo, pločevina, cevi, I- in U-traverze, poljedelsko in drugo orodje, hišne in kuhinjske priprave ter vsakovrstna železnina

**D. RAKUSCH, MARIBOR, ALEKSAND. C.**  
SKLADIŠČE — PODRUŽNICA — TELEFON ŠTEVILKA 58

---

**JUL. WEINERJA NASLEDNIKI, CELJE**

IMETNIKA: DANIEL IN ING. V. RAKUSCH  
KRALJA PETRA CESTA ŠTEVILKA 12 — TELEFON ŠTEV. 135

Steklo in steklenina, porcelanasta posoda, svetiljke, okvirji za slike

---

**»JUGOLES« DRUŽBA Z O. Z., CELJE**

LESNA INDUSTRIJA IN LESNA TRGOVINA - ZAVODNA  
TEL. 19 - Eksport mehkega in trdega rezanega ter tesanega lesa

---