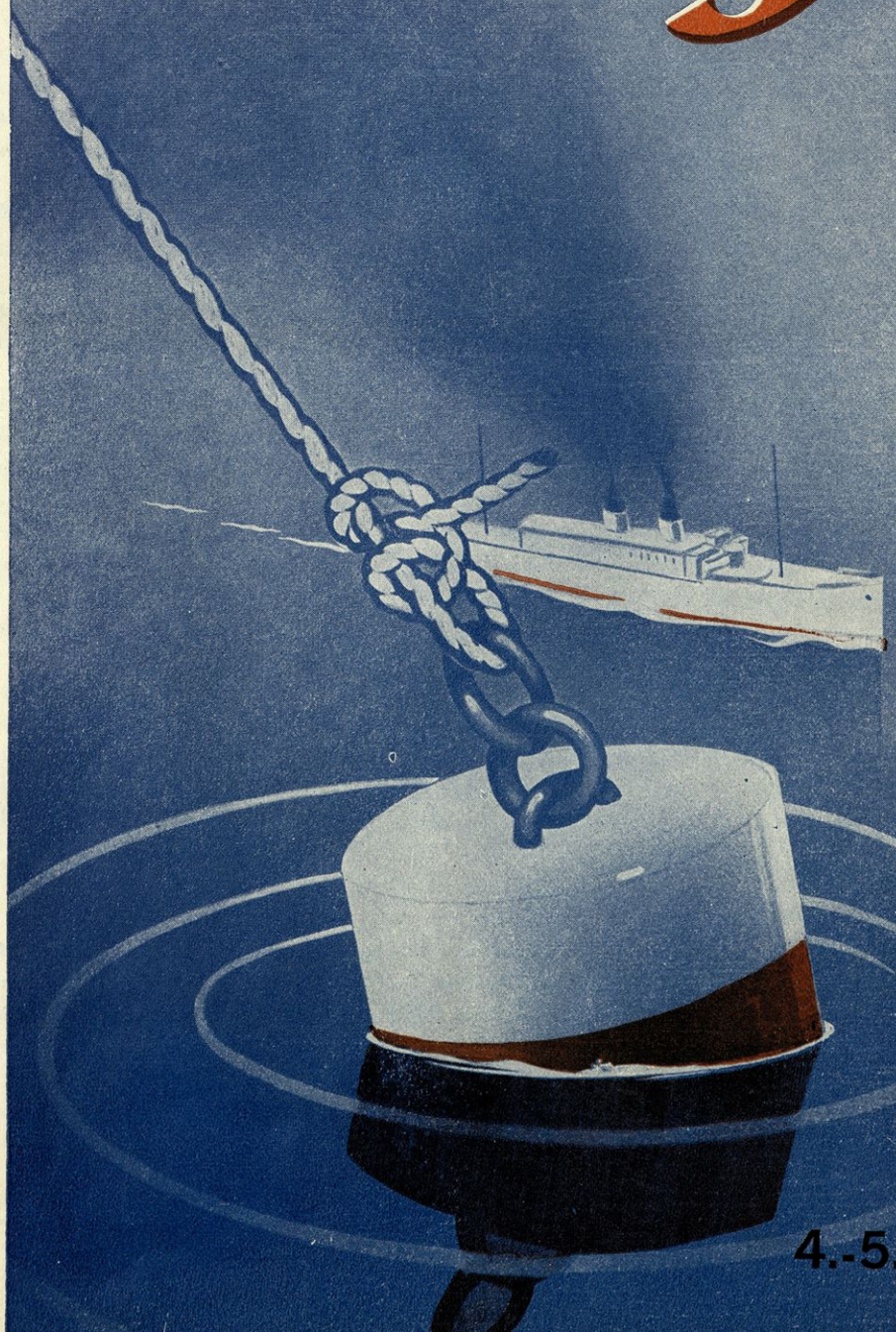


poština plačana
gotovini.

3285

Maše moryé

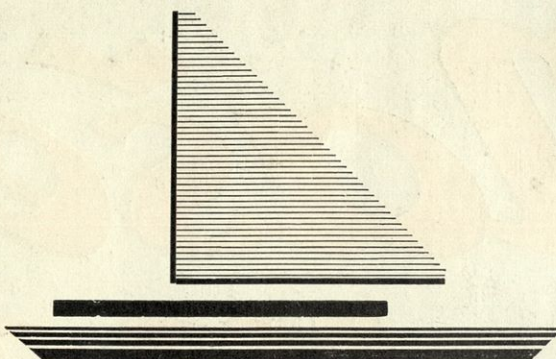


Letnik I.

4.-5. števí.

NAŠE MORJE

Letnik I / Štev. 4-5
Junij-julij 1936



VSEBINA

Likovič Joža: Naša kri in morje

Smersu Rudolfj: Čigav je otok Trstenik?

Dr. Egon Stare: Velika važnost rednih pomorskih prog.
(Brod. akc. društvo »Oceania« d. d. Beograd)

Dr. Sovdat Miro: Sušak — slovenska luka

Prof. Ig. Zloković: Pomorske šole v Boki Kotorski

Dr. Hlavaty R.: Naši otoki

Dr. Branko Vrčon: Pomorska sila Velike Britanije
(Konec)



RAZGLED

Vprašanje ureditve naše pomorske uprave

Splošno pomorsko-gospodarska vprašanja

Trgovska mornarica

Vojna mornarica

Književnost

Tujski promet.

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).

Naša kri in morje

Likovič Joža

Žehteč poleten popoldan na Krasu! Bori so ostali brez sence, nad Nanosom je migotala svinčena prigravica, Vremščica je tonila v soparici, škržati so vpili, od morja ni bilo sveže sapice. Revno zaselje vrh Šilentabora je nekam zamrlo, sirotna kraška cerkvica je bila brez hladu in tolažbe. Okna mrtvaške veže so bila odprta na stežaj, kakor da se je razgledovala po ubogi kraški zemlji sama smrt! Nekaj beraških ograd s pergiščem plodne, toda kruto izžejane zemlje je nekoliko poživiljalo planjavo na kamenitem gorskem hrbitišču, ki ga je porastlo redko brinje; koncem grebena se je razprostiral molčoč borov posad. Od tam je mogoče uzreti košček morja pod trsatskimi stopnicami.

Ko sem tako sam vase pogreznjen sredi kamenja in brinja razmišljal o naši zemlji, ves očaran od krasnega razgleda, od Snežnika, Javornika, mimo Brkinov in Vremščice, me je zdramila sključena starka v značilni kraški ruti ter me povpraševala kod in kam. Koncem pogovora o težavah in zmedah današnjih dni, ko trgajo srca od naše grude, se je razvnela in pokazala s tresočo roko proti Učki:

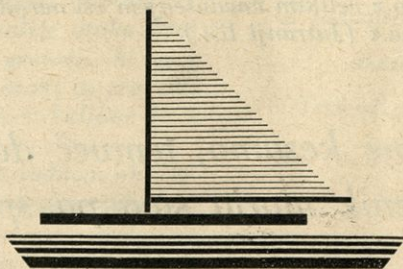
»Sinko! Tam je svobodno morje, tam je lepše življenje.«

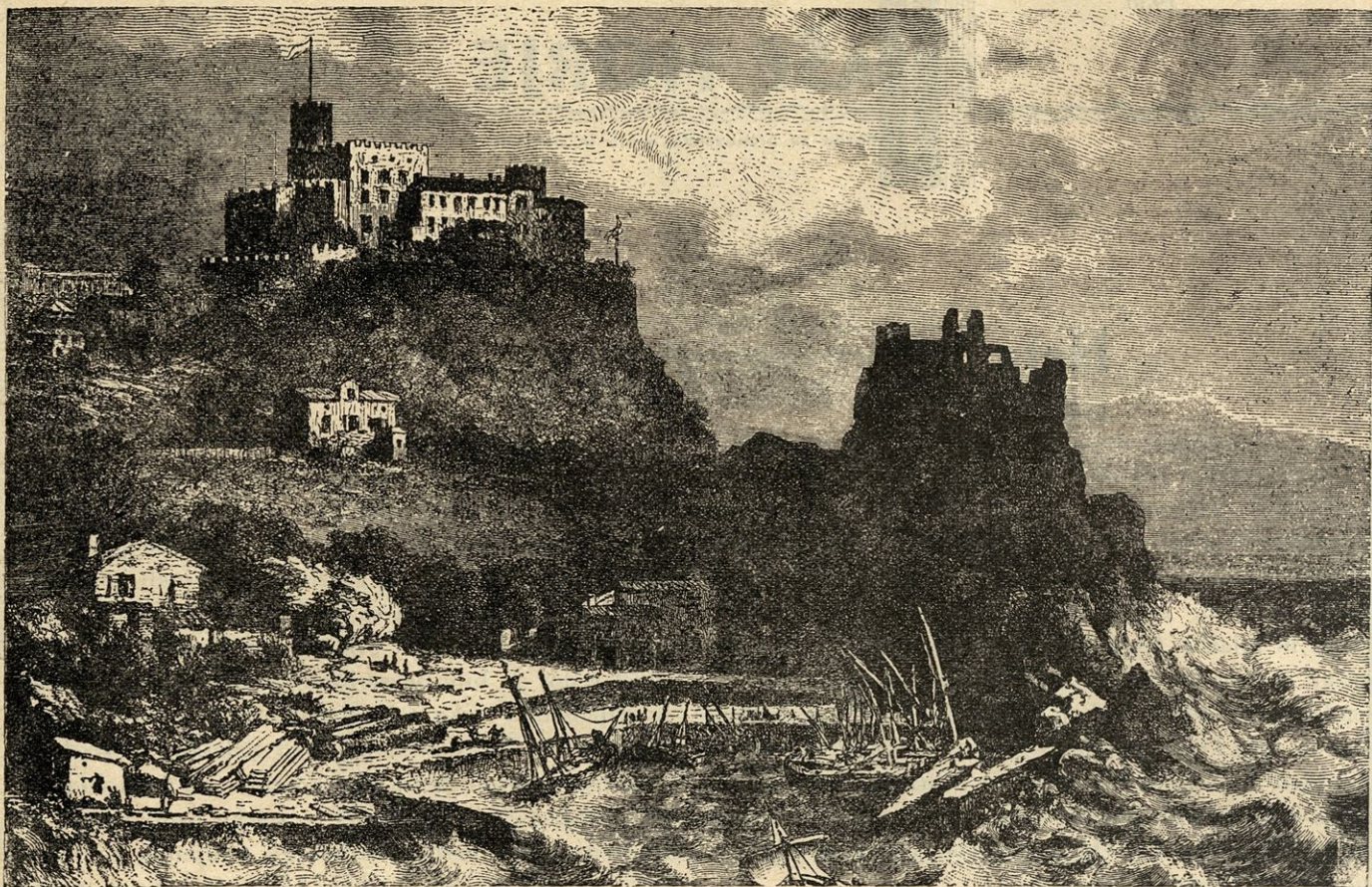
Tam je svobodno morje! Morda bi kdo menil, da je ta nezatni prizorček z naše pozabljene vasice le nezanimiv pogovor. Toda meni je bil mnogo več! Kako se more v neizobraženi, kmetski starki sredi zapuščene, višavske vasice vzbuditi kak smisel za težnje malega naroda, kaj more misliti, v tistem peklenskem vzdušju tam

doli na kaj drugega kot na usmiljeno smrt? Toda to, kar je privrelo iz njenega srca, to ni slučaj. To je privrelo iz naše krvi, ki že tisoč let in toliko pet sto let polje po teh ravninah in gorah, po planinah in morskih brežinah. Ni slučaj, da se že skozi tri in trideset rodov bijemo Slovenci na tej evropski prelomnici. Tri in trideset rodov je bilo neusmiljeno razpetih med vzhodom in zapadom v tako težkih zgodovinskih vekih, da bi onemoglo in izkravelo še tako orjaško, neiztrebljivo ljudstvo, pa če bi šle njegove korenine od neba do pekla. Ni slučaj, da je zaplala kri te starke proti morju. Saj se sredi vsega našega narodnega trpljenja, prelivanja krvi in solza, strahot turškega bliska in krivega madžarskega meča, nasilstev nemških grajskih hlapcev in zapeljivosti Serenissime, sredi vsega slovenskega žitja in klitja blesti Jadransko morje s svojim zlatim dnom in večnim tajinstvenim vprašanjem: Morje, čigavo si, čigavo boš?

Spomnil sem se Lepe Vide. Kakor da sem našel upodobljen njen duhovni lik v tej starki, lik našega trpečega narodnega občestva, ko liže morje prage naših domačij, hčere pa morajo v mrzlo tujino, kjer se zgublajo in propadajo! Naša kri se suši, naše življenje je duševno, ker nam je tujec zamrežil zlato okno z razgledom po širnem svetu.

Tako čutimo, s to starko vsi, zlasti oni, ki jih ne more prerediti domača gruda, pa jih žene kri k morju, ki je žal ostalo nedosegljivo za deveto goro!





DEVIN

Varšava, 30. junija 1936.

*„Poljski praznik morja je kesanje
za smrtne grehe proti pomorstvu.“*

Ob priliki praznovanja morja je predsednik Poljske republike Mosciski imel po radiu velik govor, v katerem je med drugim dejal: »Praznik morja, katerega se slavi vsako leto, je kesanje naših smrtnih grehov, ki smo jih storili v preteklosti. Istočasno pa znači, da se vsako leto ves narod pridružuje želji, da Poljska od sedaj nikdar več ne bo zbrisana iz vrst pomorskih narodov. Praznik morja slavijo z velikim navdušenjem vsi narodi, posebno pa še Poljska.« (Jutranji list.)

*A mi ne samo, da se ne kesamo, temveč dan za dnem grešimo!
Na praznik morja smo pa sploh pozabili!*

Čigav je otok Trstenik?

Smersu Rudolf

Nedavno sem ogledoval zemljevid naše države — delo prof. Vlad. Marinkovića iz l. 1931. — in pogled mi je zopet in zopet ušel na oni košček zemlje v naši državi, ki mi je poleg naše slovenske zemlje najbolj ljub in drag — v hrvatsko Primorje. Za leto dni me je usoda posadila v te kraje, polne solnca, sinjega morja in brezkončnega obzorja. Kakor se ti pri nas zdi, da slišiš vsepovsod pesem gozdov in livad, dolin in gora, tako slišiš tam doli povsod pesem valov in kraških skal, pesem Velebita in galeb in pesem večnega domotožja. Dolgo je bilo tisto leto in v srcu je bilo vedno večje hrepenenje po domovini. Toda danes se mi vrača misel in pogled vedno nazaj na obrežje večnoživega in modrega morja, med trto in pod crniko, v one ozke ulice, polne starih spomenikov in na jadrnico, ki sem jo vozil v poletnih večerih.

Mnogo spominov me veže na tisti čas. Toda ponovni pogled na zemljevid prof. Marinkovića me je zdramil iz sanj in spominov. Zagledal sem otoček Trstenik in spomnil sem se njegove usode, ki sem jo bil že skoraj pozabil. Mislim pa, da ne bo odveč, ako jo čisto na kratko opišem.

Obiskovalcem večnozelenega otoka Raba se nudi v poletnih nočeh prav poseben užitek. Številni svetilniki, ki se nahajajo na malih otokih in na nevarnih skritih čerch, sipljejo rdeče, bele in zelene žarke po morju, se prižigajo in ugašajo in zopet prižigajo in ugašajo...

Iz množice teh luči pa se izluči posebno ena — na otoku Trsteniku, ki je oddaljen od otoka Raba blizu 18 km in leži blizu Čresa. Na tem otoku je najmočnejši svetilnik gornjega Jadrana in njegova luč kraljuje nad vsemi ostalimi.

Zemljevid prof. Marinkovića, kakor vsak drug zemljevid naše države ti pove, da je to naš otok in da gre državna meja še precej daleč za otokom Trstenikom, prav tam, kakor to določa rapallska pogodba.

Toda glej in čudi se! Italijanski zemljevidi pa imajo mejo med našo državo in Italijo začrtano tako, da spada Trstenik v Italijo. Odkod ta netočnost in ta razlika? Kateri zemljevid kaže pravo sliko?

To vprašanje me je že pred leti napotilo k temu, da sem začel preiskovati to zadevo.

Danes je otok Trstenik italijanski in so glede dejanskega položaja naši zemljevidi netočni. Vendar smo pravi lastniki tega otoka mi in na otoku bi morala vihrati naša trobojnica. Po določitih rapallske pogodbe spada namreč otok Trstenik v sestav kraljevine Jugoslavije. Člen 3. rapallske pogodbe se glasi: *Istotako se priznavata za sestavni del kraljevine Italije otoka Čres in Lošinj, kakor tudi manjši otoki in grebeni, ki so v dotičnih sodnih okrajih, potem manjši otoki in grebeni, ki so v administrativnih pokrajine Istre, v kolikor je v čl. 1. dodeljeno Italiji.*

Otok Trstenik pa se nahaja v *rabskem sodnem okraju*. Njegove katastrske mape so se in se še vedno nahajajo pri okrajnem sodišču na Rabu.

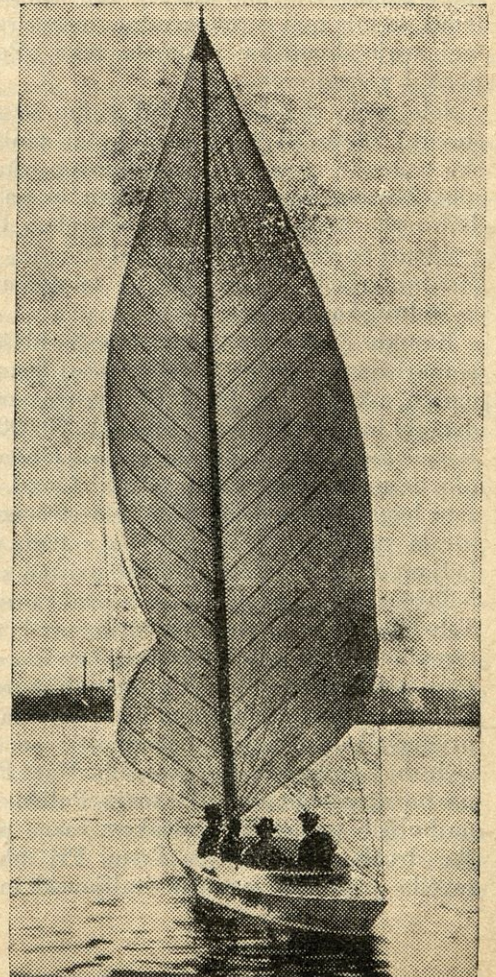
Ko se je v smislu rapallske pogodbe določala meja med Jugoslavijo in Italijo, so naše lokalne oblasti storile

svojo dolžnost in hotele zasesti otok Trstenik. Pomorska oblast na Rabu je poslala svojega svetilničarja na Trstenik, da prevzame in upravlja veliki trsteniški svetilnik. Mož se je podal na otok, ki je bil do tedaj okupiran po Italijanih. Toda italijanska straža mu ni pustila, da bi prevzel službo na svetilniku in se z otoka ni hotela umakniti. Pač pa je bilo našemu svetilničarju zapovedano, da naj otok takoj zapusti. To je mož tudi storil. Ko je zapuščal otok, je v dalji že videl italijansko torpedovko, ki je prišla braniti italijansko posest.

In tako je ostal otok Trstenik — kljub rapallski pogodbi in naši pravici do njega — italijanski. Res je, da je otok Trstenik majhen in neobljuden. Toda zaradi tega ni brez vrednosti, sicer bi Italijani ne tvegali tega koraka. Mimo otoka gre namreč ena izmed najbolj bogatih »ribjih poti«, ki je za ribiče z otokov Pag, Rab in Krk prava zlata jama. In še druge vrednosti ima ta otok, katere bo razumel tisti, ki si nekoliko določeneje ogleda zemljevid.

In kadar mi poroma misel v solnčno hrvatsko Primorje, tedaj mi je spomin na usodo tega otočka kakor kapljica pelina v čaši sicer sladkih spominov na ono leto, ki sem ga preživel tam ob Jadranu. In tedaj me prešine misel: *Kako čudovito miroljubni smo vendar, da si pustimo trgati živo meso s telesa in to brez besede.*

Z jadrnico
okoli
Trstenika



NAŠA PAROPLOVNA PODJETJA

Brodarsko akcionarsko društvo »Oceania« d. d. Beograd

S tem člankom izpod peresa priznanega strokovnjaka dr. Stareta prinašamo nadaljne članke o naših pomembnejših jugoslovanskih parobrodarskih družbah.

Velika važnost rednih pomorskih prog

Dr. Egon Stare

Vsak, ki pazljivo študira in sledi gospodarstvu in gošpodarskemu razvoju slovenskega naroda in slovenskega človeka, se bo nemalo začudil, da se je slovensko narodno gospodarstvo v preteklosti tako malo orientiralo proti našemu prelepemu Jadranskemu morju in da ni slovenski kapital, ki je bil seveda v dobi pred svetovno vojno šele v prvem razvitku, in tudi posamezni slovenski poslovni človek, kazal nikakega zanimanja za pomorsko trgovsko mornarico. Naravno čuden je ta pojav pri narodu, ki je bival od pamtiveka ob Jadranskem morju ter nam nudi samo dokaz velike ozkosrčnosti bivšega slovenskega človeka, ki je živel v ozkih razmerah borne slovenske domovine in ni znal dvigniti pogleda preko mej svoje male hišice v širni svet.

Še bolj čuden se nam pa zdi ta pojav, če pomislimo, da je bil v predvojni dobi Trst po številu slovenskega prebivalstva največje slovensko mesto.

Navzlic temu, da so posebno kratko pred svetovno vojno šteli tržaški Slovenci v svoji sredi veliko odličnih trgovcev, veliko dobro situiranih privatnikov in tudi veliko slovenskih denarnih zavodov, vendar tudi tedaj ni Slovenec pokazal pravega razumevanja za prekomorsko trgovino in pomorstvo ter trgovsko mornarico in tudi tedaj se ni znal širokogrudno orientirati preko ozkih mej svoje domovine v smislu reka »Pogled na morje, pogled v širni svet«.

Šele pičlo število let pred vojno so se pričeli maloštevilni slovenski pridobitni krogi zanimati za pomorsko trgovsko mornarico, posebno po ustanovitvi podružnice Živnostenske banke v Trstu in pa tedaj, ko se je Jadranska banka v Trstu fuzionirala z Dalmatinsko vjeresijsko banko v večji zavod ter je postala tako iz lokalne tržaške banke, banka za vse naše dalmatinsko in jadransko Primorje.

Kratko pred svetovno vojno je bivša Avstro-Ogrska monarhija mnogo podpirala razvoj lastne trgovske mornarice tako, da se je tonaža avstro-ogrskih ladij hitro dvigala in dosegla kmalu preko 1,200.000 brutto reg. ton. Razen paroplovnih družb, ki so vzdrževale redne paroplovne proge, v prvi vrsti tržaški Lloyd, katere je država zato bogato subvencionirala, je avstro-ogrška država podpirala tudi prosto paroplovbo s tem, da je trgovskim ladjam, ki so se vrstile v domač pristan z raznim tovorom naložene, podeljevala in izplačevala posebne subvencije. Vsled tega je v zadnjih letih pred vojno pomorska trgovina in paroplovba pričela izredno cveteti. Osnovele so se pod vodstvom naših priznanih mornarskih veščakov Primorcev in Dalmatincev, ki so se tedaj deloma tudi še priznavali k hrvatski narodnosti, po raznih Martinovich-ih, Cosulich-ih, Tripkovičih, Mate Poliču in posebno pa po njegovem sinu Hektorju Poliču, enemu priznanih najboljših pomorskih veščakov, razne paroplovne delniške družbe s sedežem v Trstu. Pri teh družbah je bil seveda predvsem zastopan italijanski in nemški kapital.

Razen takih družb pa je bila tedaj posebno priljubljena prosta paroplovba, izvrševana s posameznimi ladjami. Posamezniki, večinoma trgovci in bivši kapitani, uslužbeni svoječasno pri avstrijskem Lloyd ali drugod, so zbrali krog svojih znancev in prijateljev ter so kupili eno ali več trgovskih ladij. Posamezni lastniki so se po izvršenem nakupu vpisali kot karatisti ladij pri Pomorski vladi v Trstu v razmerju svojih deležev. (Vsaka ladja se je delila na 24 karatov in vsak karat zopet še na manjše odlomke). Solastniki karatistov so si nato izvolili svoje trgovsko vodstvo in svoj nadzorni svet. Dotično vodstvo, večinoma eden ali dva bivša kapitana ali trgovca, je nato, kakor se to tudi še danes dogaja v manjšem obsegu, pričelo s prosto plovo z dotično trgovsko ladjo. Uprava in vodstvo je zahtevalo prav malo režije ter je ta posel, posebno v letih pred vojno, bil izredno dobičkanosen, posebno ker so bili tedaj navli zelo nizki.

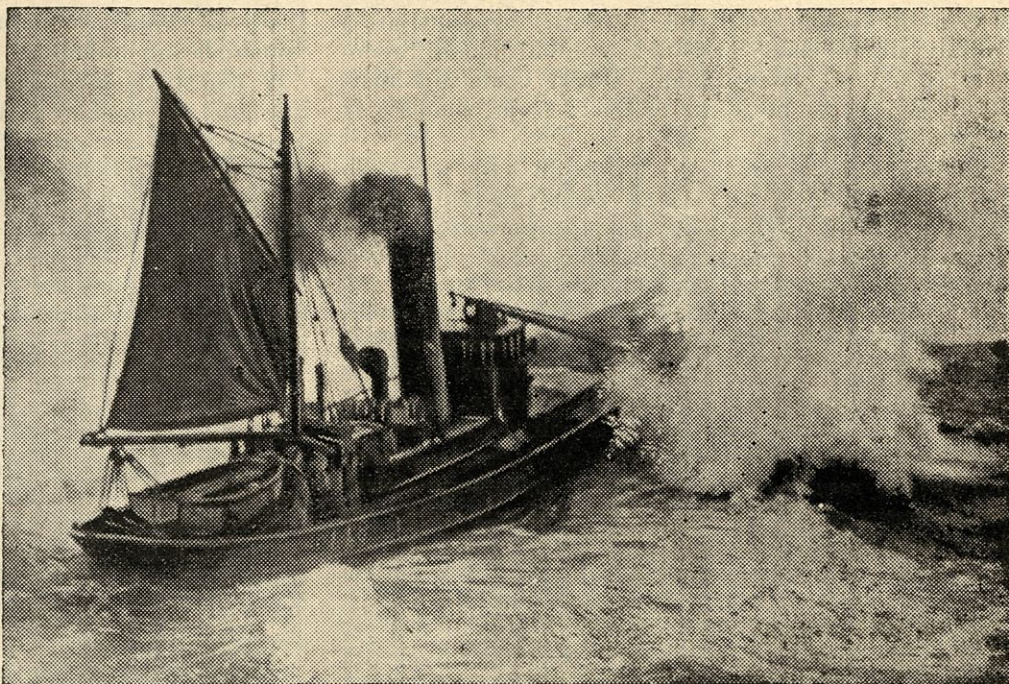
S pomočjo Živnostenske banke, podružnice v Trstu, ki je, videvši kot prvi slovenskih tržaških denarnih zavodov v tem dober posel, nudila finančno pomoč, so se tedaj tudi razni slovenski pridobitni krogi pod vodstvom pisca teh vrstic pričeli zanimati za prosto paroplovbo, ter so se kot prva slovenska kompaktna grupa udeležili pri nakupu in pri obratovanju raznih takih manjših paroplovnih podjetij, kakor n. pr. posebno pri nakupu ladij »Radium«, »Conca d'oro«, »Zora«, »Jadera« in slično.

Pogumnemu prvemu koraku Živnostenske banke je nato sledila tudi Jadranska banka, ki se je pričela zanimati tudi za take in enake pomorske posle, nudeč našim primorskim in dalmatinskim kapitanom in pridobitnim krogom primerno finančno pomoč. Temu tako upopolnemu razvitku proste paroplovbe je seveda napravila svetovna vojna nenaden katastrofalen konec.

Med svetovno vojno so se posebno v Trstu zbirali v ozkem prijateljskem krogu Slovenci in Dalmatinci-Hrvati, ki so se zanimali za pomorstvo. Med njimi se je posebno odlikoval g. Hektor Polić, eden priznanih najboljših pomorskih veščakov one dobe, ki je nekoliko let pred svetovno vojno prevzel vodstvo tedaj male paroplovno akcionarske družbe »Navigazione libera triestina«, in to iz rok svojega očeta Mate Polića, ki je bil koncem 19. stoletja skozi dobo 10 let velezaslužni predsednik Slovenske čitalnice v Trstu.

V nekoliko letih je sedaj pokojni Hektor Polić to malo družbo dvignil do največjega razvitka in vpliva, in ko je izbruhnila svetovna vojna, je ležalo v delu v »Stabilimento tecnico triestino« za račun te družbe deset novih ladij, vsaka v nosnosti preko 10.000 ton.

V tem prijateljskem krogu pod vodstvom pok. Hektorja Polića, se je razpravljalo o ustanovitvi nove paroplovne družbe, kjer bi bil po največjem delu zastopan slovanski kapital. Pod vodstvom sedaj pokojnega Hektorja Polića in prvega ravnatelja nove družbe, njegovega



V jugovini . . .

sedaj tudi pokojnega brata Vladimira Polića, se je skušalo pritegniti kolikor mogoče ladij, ki so izvrševale prosto plovbo, da pristopijo v to novo delniško družbo. Računalo se je tedaj z okolnostjo, da bo tedaj, ko bo prestala svetovna vojna, nastala velika povojna svetovna konjunktura v pomorski plovbi, ki se je obetala posebno vsled tega, ker je med vojno toliko ladijskega parka bilo po sovražnih podmornicah potopljenega in uničenega.

Na ta način se je posebno tudi s sodelovanjem Jadranske banke in tedanje podružnice Živnostenske banke v Trstu, ter pisca teh vrstic kot zastopnika slovenskega dela karatistov, posrečilo navzlic vojni vihri, po enoletnem delu ustanoviti novo paroplovno delniško družbo »Oceania« s sedežem v Trstu. Prvi občni zbor te družbe je bil na Dunaju v prostorih Živnostenske banke dne 3. aprila 1917. leta, na katerem so bili izvoljeni v upravni oziroma nadzorstveni svet v prvi vrsti zastopniki poedinih grup. Kot soustanovitelj in zastopnik slovenskih interesentov je bil izvoljen pisec teh vrstic, ki deluje v tej družbi od njene ustanovitve dalje.

Društveni paroplovni park je obstojal tedaj iz desetih večjih in petih manjših trgovskih ladij. Po svetovni vojni je nastala za družbo z ozirom na določila sentžermenske pogodbe nevarna situacija, češ dali bo vobče mogoče, da se zagotovi obstoj novemu mlademu paroplovnemu društvu. Šele v septembru 1920 je bilo vsled mednarodnega dogovora Trumbić-Bertollini končno v principu odločeno, da bo postala paroplovna družba »Oceania«, čije večji del kapitala je bil v jugoslovanskih rokah, jugoslovanska družba.

V prvem početku se niso uresničile nade na lep poslovni dobiček in to vsled tega, ker Oceanii ni bila dana možnost, da s svojimi ladjami izvršuje sama svoje trgovske posle, temveč je bila večina ladij rekviriranih s strani italijanske vlade.

Burna je bila početna doba »Oceanie« tudi vsled tega, ker ni manjkalo poskusov, da bi se vendarle »Oceania« pridobila za italijansko mornarico s tem, da bi prešla

večina akcijskega kapitala v italijanske roke. Družba je imela prvotno akcijsko glavnico 3.000.000.—, ki jo je že v aprilu 1918 dvignila na 12.000.000.— kron in ki se je nato spremenila leta 1919. v 16.000.000 lir. Ta akcijski kapital se je nato v letu 1922. znižal na Lit 8.000.000.— in to vsled tega, ker je bila v povojnih letih tonaža v ceni izredno visoka ter so cene kmalu izredno padle, vsled česar je ladijski park na ceni izgubil. Končno se je leta 1923. »Oceania« preselila v Jugoslavijo, in sicer s sedežem v Beogradu. Dne 20. novembra 1923 je bila pri trgovskem sodišču v Beogradu »Oceania« protokolarana kot trgovska družba s sedežem v Beogradu; trgovsko vodstvo pa se od tedaj nahaja na Sušaku.

Aksijski kapital se je tedaj izpremenil na 16 milijonov dinarjev. Z emisijo 10.000 akcij v nominale 400.— Din se je leta 1924. zvišal akcijski kapital na 20.000.000 Din. Vsled znižanja cen ladij in vsled poslovnih izgub, ki jih je društvo utrpelo v letih 1930, 1931, 1932 in 1933, pa se je v letu 1934. znižala akcijska bilanca, uredile so se društvene finance in od tedaj dalje je »Oceania« v stanu plačevati zopet vsaj nizko dividendo. Po ustanovitvi paroplovne družbe »Jadranske plovidbe« je pristopila »Oceania« kot soustanoviteljica z raznimi svojimi manjšimi brodi, tako, da ji je ostalo neokrnjenih samo osem parnikov s skupno tonažo 21.340 brutto reg. ton.

Ta ladijski park se je razen dveh ladij popolnoma prenovil in danes ima »Oceania« devet lepih, večinoma modernih ladij, ki odgovarjajo njenim namenom, s skupno 27.280 brutto reg. ton. Če bi bili naši odločujoči krogi po končani svetovni vojni poslušali dober nasvet Hektorja Polića, ki je bil v svojem srcu vedno udan svoji domovini, bi tudi vsa družba »Navigazione libera triestina« bila morda danes v jugoslovanskih rokah.

Paroplovno društvo »Oceania« zavzema pri nas v Jugoslaviji izredno važno stališče. Ni ga med nami človeka, ki se zanima za naše pomorstvo, da bi ne znal, kako važni svrhi odgovarja v našem mladem pomorstvu paroplovno društvo »Oceania« na Sušaku. Že v letu 1923. je

pričelo to društvo po lastni inicijativi vzpostavljati s svojimi ladjami redne proge z zapadnimi lukami Sredozemskega morja, severovzhodne afriške obale in Kanarskim otočjem, — linije, ki so imele svoje izhodišče iz Sušaka.

Žalibog pa se je posebno v prejšnjih letih pograšalo pri naših jugoslovanskih vladah vsako pravilno pojmovanje o važnosti Jadranskega morja in samostojni jugoslovanski trgovski mornarici za napredek in procvit Jugoslavije. Šele po velikih naporih se je končno posrečilo prepričati našo vlado, da je potreba priskočiti naši trgovski mornarici in vsaj našim glavnim paroplovnim družbam z državno subvencijo na pomoč. Če bi ne bilo državne subvencije od leta 1930. dalje, bi moral gotovo največji del naših paroplovnih družb žalostno likvidirati. Toda potreba je, kakor to vedno in povsod povdarjam, *resnične in odkritosrčne orientacije našega gospodarstva proti Jadranu in Jadranskemu morju*. Da je ta orientacija nujno potrebna, zato je razlogov več kot dovolj! Če hočemo za naš izvoz obdržati v sedanjem razmerju dosežane trge, t. j. posebno Italijo, Nemčijo, Avstrijo itd., moramo računati s tem, da so ti trgi več ali manj dograjene avtarkije in da nismo odvisni od njih samo, ker so naši odjemalci, ampak tudi še prav posebno, ker se moramo za nje boriti z avtarkičnim orožjem. Izhod iz sedanjega našega neugodnega položaja, ki je še bolj poostren in poslabšan po sankcijah napram Italiji, je pač edinole sledeč:

Mi moramo usmeriti izvoz od avtarkičnih trgov drugam, kjer še vlada kolikor toliko gospodarska svoboda. Mi se moramo orientirati z našo trgovsko politiko in našim gospodarstvom, kakor sem že tolikokrat povdaril, proti vzhodu in v pomorske dežele.

Najnovejši izkazi o naši zunanji trgovini nam potrjujejo, da je tu potreba uglasiti nova pota za razvoj našega izvoza in da je skrajni čas, da moramo revidirati stališče naše gospodarske politike v pogledu naše izvozne orientacije na morje. Ono ozkosrčno stališče, češ, da se z orientacijo našega gospodarstva proti Jadranu podpirajo le lokalni interesi in potrebe našega Primorja, mora končno definitivno pasti ter mora povsod, ne samo v privatnih krogih, temveč posebno pri naših merodajnih faktorjih prodreti spoznanje, da so pri tem prizadeti življenjski interesi *vse države in vsega našega gospodarstva*. Potreba je, da se izvozijo naši produkcijski presežki preko morja v prekomorske dežele.

V tem oziru nam mora biti »Oceania« kot odličen vzgled. »Oceania« je s svojim smotrenim pravilnim delovanjem takorekoč povezala sledeče redne proge z našimi lukami:

1. Jadran-Marseille-Španija-Severna Afrika-Kanarski otoki in povratek;
2. Jadran-Malta-Španija-Maroko in povratek;
3. Jadran-Severna Afrika-Valencija-Marseille in povratek.

»Oceania« je osredotočila vse svoje stremljenje na te tri proge ter je skušala z vsemi svojimi silami obnoviti svojo že zastarelo trgovsko floto. V teku let je »Oceania« razen dveh ladij »Sud« in »Kostrena«, vse druge ladje izmenjala in nakupila v inozemstvu nove, moderno urejene trgovske ladje s primerno tonažo, ki odgovarjajo njenim trgovskim smotrom, ter je seveda nadaljnjo strem-

ljenje osredotočila v to, da bi tudi še ostali ladijski park izmenjala in pomladila.

V letu 1935. je vpostavila »Oceania« 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, Roterdamu, event. v Hamburgu in Bremenu in po potrebi tudi v drugih lukah Anglije, Belgije in Nemčije. Ta proga je takoj v prvem početku pokazala, da je zelo koristna in da je bila potrebna za naš izvoz in uvoz. Na to progo je odredila »Oceania« najpreje tri moderne parobrode: »Mrav«, »Vid« in »Bor«.

Ta naša prva domača proga s severno-evropskimi državami je dala našim izvoznikom priliko, da se severno-evropske države spoznajo s proizvodi naše zemlje. V prvih 10 mesecih je dala že ta proga res krasen uspeh. Nič manj kot 49.458 ton tovora je prišlo od nas v severno-evropske luke. Ta proga je postala tako važna, da je »Oceania« v najnovejši dobi kupila nov parobrod »Dinara« s tonažo 3.117 brutto registrskih ton in ga takoj uvrstila v to progo.

Naše gospodarstvo se ima pač mnogo zahvaliti »Oceanii«, da je našim izvoznikom omogočena redna in stalna odprema tudi manjših pošiljk v inozemstvo. Posebno pa je važna novoustanovljena proga s severno-evropskimi državami, kajti ravno z vpostavitvijo te proge je bila dana našim izvoznikom možnost, da so se mnogi naših proizvodov, posebno trdi les, baker, karbid, kože, konoplja (samo London ima toliko potrebe po tem predmetu, da je vsa proizvodnja Jugoslavije za to premajhna), magnezit, vina itd., prvič v večjih množinah pričela izvažati v te dežele.

Posebno velike zasluge si je pridobila »Oceania« z izvozom konoplje v Anglijo. Anglija uvaža prilično 8000 ton konoplje na leto. Z vpostavitvijo proge s severno-evropskimi državami je prišla po zaslugi »Oceanie« naša konoplja na angleški trg ter je ta konoplja danes na tem angleškem trgu postala povsem domača tako, da danes Anglija uvaža letno že preko 5000 ton jugoslovske konoplje.

Pri tem se je zgodilo, da je najela »Oceania« poseben brod, s katerim je naenkrat natovorila okrog 1.300 ton konoplje iz Sušaka. *Vsled pomanjkanja javnih skladišč je bila ta konoplja vskladiščena po vsem Sušaku, da celo v bližnjih pečinah*, v podstrešjih in povsod po vsem mestu. Pač najboljši dokaz pomanjkljivosti sušaškega pristanišča in dokaz, da je zadnji čas, da se resno pristopi k čimprejšnji ureditvi pristanišč na Sušaku in v Bakru, da bodo slednji mogli uspešno konkurirati tudi v tranzitni trgovini. Naravno, da je uspeh te proge letos že tak, da je v prvih petih mesecih dosegel izvoz na tej progi izvoz prvih desetih mesecev.

Zasluga »Oceanie« je pa seveda predvsem ta, da je »Oceania« edino paroplovno društvo v Jugoslaviji, kjer so vsi njeni trgovski parobrodi zaposleni v rednih progah, ter mora »Oceania« vsled pomanjkanja lastnih parobrodov prevzemati v »Time charter« tudi tuje brode, da zamore vršiti redno službo po svojih progah. »Oceania« je v veliki meri utrdila naš izvoz, in kar je najvažnejše, popolnoma se je ta izvoz emancipiral od tuje zastave.

»Oceania« vrši svojo službo vzgledno in posebno sedaj v času sankcij, je zmagoslavno razvila jugoslovansko trgovsko zastavo tudi v severo-evropskih državah, kjer se izvozniki in uvozniki radi poslužujejo lepih, moderno urejenih parobrodov »Oceanie«.

Toda tudi proge s špansko, francosko in afriško obalo so izredno važne za naše celokupno gospodarstvo in našo tranzitno trgovino posebno z bratsko republiko Čehoslovaško, ki se je pričela razvijati v zadnjih dveh letih, odkar so postavljena prva carinska skladišča na Sušaku in ko je končno z novo direktno čehoslovaško-jugoslovensko pristaniško tarifo napravljen prvi korak za poglobitev tranzitne trgovine s ČSR in pa tudi z Avstrijo preko naših luk, posebno preko Sušaka in Splita.

In v tem oziru »Oceania« lahko s ponosom pokaže na velik uspeh. Sušaška luka je zamogla po zaslugi »Oceanie« vstopiti v konkurenčni boj z ostalimi svetovnimi lukami z akvizicijo tranzitnega prometa. »Oceania« je žrtvovala mnogo, samo da zamore udovoljiti vsem zahtevam raznih izvoznikov in uvoznikov, ter je te svoje proge še boljše izvedla, kot pa je bila njena dolžnost po dogovoru z vlado.

Znižanje državne subvencije za budžetno leto 1932/33 in naslednja leta za 1.000.000.— Din je bilo vsekakor izredno kratkovidno s strani naše državne administracije, kajti, kakor rečeno, bi morala država iniciativnost »Oceanie« in drugih naših paroplovnih družb za izgradnjo rednih paroplovnih prog, še veliko izdatneje podpirati, kajti edinole s tem, da ustvarimo *mi nove primarne, stalne, redne proge*, posebno proti Levantu, iz toku in Črnemu morju na eni strani in preko Sueškega kanala do Indije na drugi strani, bo dana možnost povečanja našega izvoza in trgovine z vzhodom in v druge prekomorske dežele, kjer ne vlada državna avtarkija, temveč svobodno gospodarstvo. Šele tedaj, kadar ima trgovec na razpolago redne linijske trgovske proge, da zamore računati točno kdaj more dobaviti v prekoceanске kraje svoje blago, je mogoča redna uvozna in izvozna trgovina v dotične zemlje.

Našemu gospodarstvu je torej izkazala »Oceania« veliko uslugo, ne glede na okolnost, da so ravno paroplovna društva ona društva, ki v veliki meri dajejo našemu gospodarstvu na razpolago tuja devizna sredstva. Navzlic veliki krizi, ki vlada danes v vsem svetovnem pomorstvu, kjer se naša mala trgovska mornarica bori z velikim elanom, je posebno »Oceania« pokazala svojo silno vitaliteto in tudi trgovsko sposobnost, kajti posebno v današnji dobi sankcij proti Italiji, ki so tako težko pogodile naš trg, je ravno »Oceania« z vpovstavitvijo proge s severno-evropskimi državami otvorila naši državi nova tržišča, kjer se more v veliko večji meri kot dosedaj plasirati naše blago.

Žalibog pa ni v našem mladem pomorstvu vse v najboljšem redu. V naši prosti paroplovbi vidimo zastoj in naša tonaža se ni povečala tako, kakor bi bilo potrebno. Razlog zastoja leži v nedostatku domačega kapitala v obči trgovski depresiji. Vsekakor je treba podpreti stremljenje agilne »Oceanie« in njenega sposobnega strokovnega vodstva, da ustvarimo tako še nadaljnje važne redne proge.

Če bi se v tem smislu vzajemno z našim privatnim gospodarstvom zanimalo tudi naše javno gospodarstvo in naši odločilni državni faktorji za naše pomorstvo, tako

kot isto v polni meri zasluži, potem sem prepričan, da bi v tem primeru pri konsekvantni orientaciji našega gospodarstva proti vzhodu in v pomorske dežele ter z vpovstavljanjem novih stalnih linijskih paroplovnih prog našli še novih trgov, ter bi mogli z uspehom konkurirati s tujimi državami in na ta način povzročiti, da postane naša letna trgovska bilanca visoko aktivna.

Končno naj mi bo dovoljen kratek apel na našo ožjo slovensko javnost. Res je, da Slovenci nimamo danes primernih zvez z našim prelepim Jadranskim morjem in pristani, posebno s Sušakom in Splitom ter da smo takorekoč odrezani od našega Jadrana. Toda navzlic temu je dosedaj nezanimanje naše široke javnosti, ki sicer v raznih člankih z navdušenjem piše o našem Jadranskem morju, kjer se izletniki in turisti izredno radi kopljejo pod južnim solncem v našem morju, naravnost neverjetno. Vsa ta naša važna vprašanja, ki so povezana z internacijonalno tranzitno trgovino in našim pomorstvom, so pustila dosedaj *dejansko* našo javnost hladno in desinteresirano. Samo posamezni so se do sedaj našli, kateri so se zanimali dejansko za ta vprašanja, ki so odločilne važnosti za razvoj naše drage domovine. Izražam pa trdno upanje in nado, da bodo z novimi železnicami in cestami, s katerimi bo spojeno pristanišče Sušak s Slovenijo, odpadli vsi razlogi dosedanjega nezanimanja in *tudi vsako opravičilo*, ter da se bode naše slovensko gospodarstvo in tudi naše javno denarništvo v taki meri dejansko zainteresiralo za naše pomorstvo, pomorsko trgovino in domačo trgovsko mornarico, kakor to odgovarja časti slovenskega naroda in njegovi poziciji v trgovini, industriji in gospodarstvu Jugoslavije.

DRUŠTVENI PAROBRODI SO:

T o n a ž a					
Tek. št.	I m e	netto	brutto	Nosi tovor	Ind. HP
1.	Mrav	2406	3786	6500	1640
2.	Bor	2261	3516	6500	1600
3.	Vid	2261	3516	6500	1600
4.	Timok	1869	3117	5500	1600
5.	Sava	2068	3405	5060	1696
6. Sud	Sud	1606	2520	4420	1120
7.	Kostrena	1643	2531	4400	1000
8.	Vis	1017	1772	3100	1135
	Dinara	1869	3117	5500	1500
	Skupno	17000	27280	47480	12791

P. S.: Pred kratkim je trčil estonski parnik v parnik Oceanie »Mrav« v Rokavskem prelivu v gosti megli, ter se je »Mrav« v četrto ure potopil, tako, da se je rešila samo posadka. Upamo, da bode škoda po zavarovalnici po največji meri krita ter da si bode mogla Oceania dobaviti nov primeren prekoceanski brod, da ga vpovstavi čimpreje zopet v tako važno progo s severno-evropskimi državami.

Sušak — slovenska luka

Dr. Sovdat Miro

V luki se zrcalijo prirodne prilike obale, prometne razmere kraja antropogeografske posebnosti, prebivalstva — v sedanosti in preteklosti — ekonomska moč in organizacija države, ter gospodarska sposobnost naroda.

(Prof. F. Lukas.)

Z majhnim razumevanjem bi že zdavnaj lahko imeli direktno zvezo s Sušakom, ki jo narekuje čas in potreba države.

Sušak se je sam zavedel svoje vloge, in to z zavedenostjo svojih ljudi, ki so razumeli današnjo borbo na-



Sušak

V dobi najhujšega imperializma smo se potuhnil, ne da bi skušali gospodarsko povezati državo in jo s tem osamosvojiti, da bi se zamogla braniti pred bližajočo se nevarnostjo...

Naša gospodarska ekspanzija v krogu lastnih meja je brezsmiselna, če nima oddiha na morje — v svet. Tega mi do danes nismo razumeli kot je to treba — dejansko. S tem nerazumevanjem pa smo odprli pot in vrata vsem zainteresiranim državam, tako da smo postali že popolnoma odvisni od tujega kapitala, ki nas po svoji volji razceplja na vse strani in onemogoča vsako realno gospodarsko akcijo, z ozirom na položaj, potrebo in strukturo države in gospodarstva.

Slovenci, ki smo v to državo prišli iz popolnoma drugačne gospodarske povezanosti, bi morali prvi dejstvu pogledati v oči, kajti s tistim trenutkom, ko se je naša država postavila na stališče držav, ki so zmagale, boljše »proti revizionističnemu bloku«, sprijazniti se z resnico, da ni sedaj več Trst, temveč samo *Sušak* naš slovenski izhod na morje.

V naših gospodarskih, kakor tudi političnih krogih bi morala vsaj v tem smislu zavladati enotna miselnost, da je predpogoj za izboljšanje slovenskih prilik zveza z morjem, s Sušakom. Tu ni nobenega izgovora, da ljudje, ki so vodili slovensko politiko, niso mogli najti sredstev, ki bi rešila to vprašanje, ki bi bilo v prid splošni državni gospodarski politiki. Vsem tem ljudem je kratko in resnično odgovoril na interministerialni konferenci na Sušaku mestni načelnik Đuro Ružić: »Mi nismo siromašna država, ampak bogata, za vsako stvar, za katero se hoče, se ima kredit, a nima se za ono, za kar se noče.«

rodov ob Sredozemskem morju in novih luk na severu, katere so si v novejšem času pridobile pot v srednjo Evropo.

Sušak je najsevernejša luka hrvaškega Primorja, ki ima sicer najdaljšo pot po morju, zato pa najkrajšo pot v srednjo Evropo. Zato je vprašanje ureditve sušaške luke ne samo za Slovenijo, temveč vsled tranzitnega prometa za Avstrijo, Čehoslovaško itd. Če že ne prvi, vsaj drugi problem bi bil važen za našo državno politiko.

Kljub vsemu temu nerazumevanju je Sušak vendarle napredoval in se razvijal, tako da je v zadnjem času moral vzbuditi zanimanje naših vodilnih ljudi.

V svoji brošuri »Naši gospodarski odnošaji s Čehoslovaško« je dr. Egon Stare, dober slovenski poznavalec prilik na Sušaku, posvetil slednjemu precej svojega dela, posebno pa tranzitnemu prometu. Apelira na naša javna skladišča, da bi bila organizirana tako, kakor so drugod v velikih pomorskih lukah.

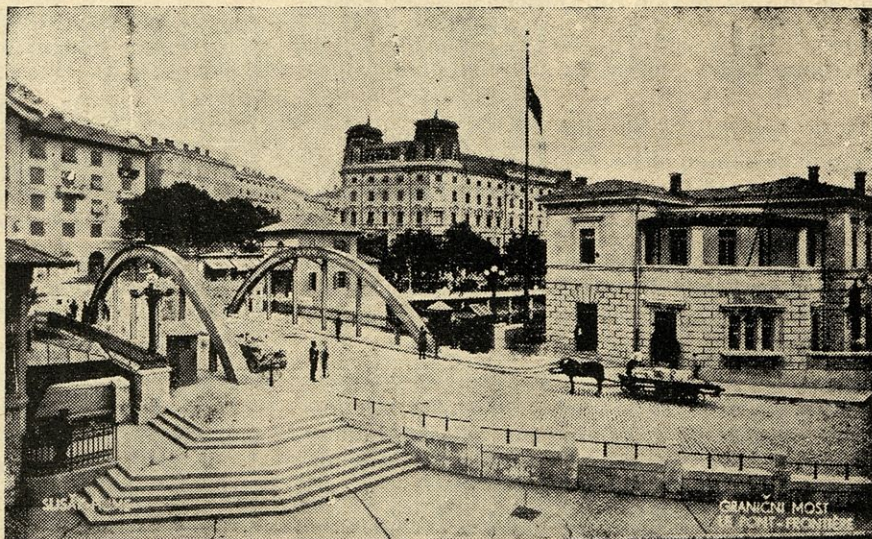
Sušaški luki je pred vsem potrebna *prosta cona*, da bo lahko vršila to, kar je najpotrebnejše za *tranzitno*, kakor tudi uvozno trgovino. Skladišča pa morajo biti takega obsega, da lahko sprejmejo ne samo velike količine blaga, temveč tudi take vrste blaga, ki zahteva specialne in posebne oddelke v skladiščih. Sama luka pa mora biti urejena v skladu z njeno kapaciteto in ulogo, ki jo ima v trgovskem in turističnem oziru.

Sušaška luka je prva uvozna luka v Jugoslaviji. Kljub temu pa za Slovenijo ne pomeni to, kar bi morala vsled njene lege in gospodarske potrebe Slovenije pomeniti. Še danes dobiva Slovenija svoje industrijske sirovine: bombaž, volno, razna olja, kakor tudi kolonialno blago

preko tujih luk, za kar izgublamo lepe milijone. Vso to tujo industrijo, ki dela z mastnim dobičkom na račun našega obubožanega naroda, bi morali že zdavnaj prisiliti, da prispeva k temu, da se spoji Slovenija z morjem, da samo preko Sušaka uvaža svoje sirovine. S tem bi se pomoglo našemu narodu, ki bi gotovo dosegel, da bi se izvoz lesa povečal, kakor tudi lesni izdelki.

Redna paroplovna zveza s Palestino in Egiptom bi sama po sebi nastala, kot je nastalo že marsikaj, predno je prišla subvencija za to ali ono redno progo.

naš slovenski izhod na morje . . .



Že s tem, da smo dobili javna skladišča na Sušaku, se je odprla pot različnim mogočnostim in kombinacijam, ki bi dobile še večji značaj, če bi se lotili resnega dela, da si ustvarimo moderno luko, ki bi dala novo smer naši trgovini in nove možnosti razvoja našemu gospodarstvu.

Koliko Sušak potrebuje in kakšne koristi bi imeli od tega, se je pisalo in se piše dan za dnem, kajti gospodarska vprašanja nas sama silijo v te probleme, ki se počasi rešujejo z razumevanjem samo nekaterih, ki jim je res do velike in močne države, z zavedanjem svojih naravnih moči.

Ne bomo razglabljali vseh potreb sušaške luke, katerih je številno, temveč se samo pridružili konstataciji in resoluciji interministerialne konference sredi maja na Sušaku, katero resolucijo, ki je naš živ slovenski problem, ni prinesel noben vodilni slovenski list in katero prinašamo mi s prošnjo na vse vodilne slovenske kroge, da pomagajo v tem smislu in da se zavzamejo za ta naš naravni, in sedaj edini slovenski izhod na morje, da se reši problem Slovenije v naši državi z najcenejšo ekspanzijo, z zvezo Slovenije z novo slovensko tranzitno luko — Sušakom.

Konstatacije in resolucija, ki je bila sprejeta na interministerialni konferenci dne 11. maja na Sušaku, se glasi:

1. Razvoj prometa v sušaški luki je dosegel že tak obseg, da je že skrajni čas, da se takoj razširi luko. To razširjenje luke zahteva tudi njena lega, ki je na naši obali najboljša točka za normalni razvoj tranzitnega prometa za centralno Evropo.

2. Da luka tudi lahko nudi vse zahteve za razvoj pomorske trgovine, je neobhodno potrebno, da se v sušaški luki ustanovi prosta cona. Do tega časa se mora carinski postopek na Sušaku, odnosno v carinskih skladiščih prilagoditi potrebam luškega prometa.

3. Za vodstvo skladiščne politike je neobhodno potrebno imeti na razpolago dovolj skladiščnih prostorov, kajti v nasprotnem primeru se morajo gotove vrste prometa odbiti.

4. Splošne gospodarske prilike silijo v to, da se gotove parobrodarske proge razširijo v raznih smereh, da poiščejo nova tržišča našemu izvozu in da se tranzitni promet vrši samo skozi domače luke, kar se lahko doseže samo z dobrimi in nizkimi prevoznimi cenami.

5. Tarifna politika se mora voditi z namenom, da se ta prilagodi tuji konkurenci in da se s pametnimi tarifnimi postavkami omogoči tekmovanje domačih luk z inozemskimi.

6. Ceste, ki vodijo v luko, so v tako slabem stanju, da ovirajo tovarni in osebni promet. Vsled tega se izgublja na prometu, kakor tudi inozemci, ki gredo tod v naša kopališča, dobijo zelo neugoden vtis o stanju naših prometnih prilik.

7. Varnostna in prometna redarska služba v luki sploh ni urejena.

8. Železniška postaja, ki mora obvladati ogromen potniški promet, ne odgovarja niti najskromnejšim potrebam sodobnega turističnega prometa.

9. Barvanje kave je vpeljan običaj v svetovni trgovini; preprečevanje takega dela pri nas ovira razvoj prometa.

10. Da se omogoči normalno delo v luki, je potrebna uredba o pristaniških delavcih.

11. Potrebno je, da se prenese ribja borza s sedanjega mesta na drugo bolj primerno mesto.

12. Ventilacija tunela je pomanjkljiva in moti potniški promet.

Na podlagi teh konstatacij je bila sprejeta resolucija, katero na žalost naše dnevno časopisje ni prineslo, dasi ravno poudarja potrebo zveze z morjem in se še ni postavilo na stališče, da vse to, kar je tam pomanjkljivega,

občutimo mi in da se moramo za vse te probleme živo zanimati, saj spadajo v obseg naših najožjih gospodarskih in nacionalnih teženj.

Resolucija se glasi:

1. Potrebno je razširiti luko z izkoriščanjem Martinščice. Predvsem je potrebno takoj zgraditi železniško zvezo v dolžini 4 km, ki bi vezala sušaško luko s tem njenim sestavnim delom. Potrebna sredstva za to je treba dobiti iz budžeta ali pa drugim potom še tekom tega leta, kakor je to tudi že bilo obljubljeno.

2. Del luke je treba napraviti carinsko prostega z ozirom na posebne luške prilike in potrebe pomorskega prometa.

3. Javnim in prostim carinskim skladiščem je potrebno dati na razpolago monopolska skladišča, ta pa prenesti v Baker, da se omogoči povečanje delavnosti luke.

4. V prvi vrsti je potrebna redna proga z Levantom, katero je potrebno subvencionirati. Sporedno s tem je potrebno sistem pristaniških pristojbin urediti na način, ki bo omogočal pristajanje tujih ladij, ki vršijo redne proge v naši luki.

5. Vse ugodnosti, katere veljajo za tuje konkurenčne luke, je potrebno uvesti za sušaško luko. Z gospodarskega vidika in z nalogo, katero ima sušaška luka v nacionalnem gospodarstvu, je neobhodno potrebno, da se v tarifni odbor pritegne en delegat iz Sušaka. Zahteva se, da se uvede luška tarifa za mehki les. Istočasno se zahteva znižanje najemnine na odprtih skladiščih in

sicer 10.— Din na kvadratni meter in za pokrita skladišča Din 20.— z ozirom na težko gospodarsko stanje.

6. Prenehati je treba z današnjo neupravičeno prakso, katero izvaja ministrstvo zgradb in odbora za državne dobave s tem, da uničuje licitacije za kaldrmiranje cest, ker so ti primeri do sedaj napravili mnogo škode in voditi je treba pri tem računa o splošnih interesih in krajevnih prilikah. Za postopno kaldrmiranje cest na Dleti in Brazdici je potrebno, da železniška direkcija zagotovi letni doprinos vsaj Din 200.000 v smislu zaključka ankete z dne 11. decembra 1933. leta.

7. Za ureditev sigurnosti prometa in zaščite imovine se naproša ministrstvo prometa, da se zanima, kako bi se uredila policijska služba v luki.

8. Na železniški postaji je potrebno, da se zgradijo pokriti peroni in večji prostori za čakalnice. Z ozirom na to, da s severnovzhodne strani mesta ni dostopa do postaje, je potrebno, da se ta del mesta poveže z mostom, ki bi služil izključno za osebni promet.

9. V pravilniku o kontroli živežnih potrebščin je potrebno, da se doda dodatek, ki bi dovolil barvanje kave z neškodljivimi barvami.

10. Ministrstvo socialne politike naj bi čim prej prineslo odredbo o reguliranju pristaniških delavcev.

11. Da bi se na mestu, kjer se sedaj nahaja ribja borza, napravila čakalnica za potnike, ki čakajo na parobrodске zveze, in da železniška direkcija na Brajdici dá na razpolago potrebni prostor za ribjo borzo.

12. Neobhodno je potrebno, da se uredi moderno ventiliranje Sušaškega železniškega predora.

Pomorske šole v Boki Kotorški

Prof. Ig. Zloković

Prebivalci Boke Kotorške so se že od nekdaj bavili s pomorstvom. V to jih je silila predvsem krševitost in neplodnost njihove zemlje in nedostopno zaledje. Enajststoletno življenje še danes obstoječe bratovščine »Kotorške Mornarice«, najstarejšega pomorskega društva v Evropi, so nespodbitni dokazi za to.

Poleg pomorske prakse so se že od najstarejših časov bavili s teorijo pomorstva, predvsem z vzgojo kapetanskega naraščaja. V raznih krajih Boke so v ta namen obstajale pomorske šole. Tako so Kotorčani lahko vzgajali svoj naraščaj doma, kar je posebno hvalevredno, če se pomisli, da je Boka v tistem času imela 400 patentiranih ladij, za katere je potrebovala dvakrat toliko kapetanov in častnikov. Poleg tega pa so Kotorčani zapovedovali tujim ladjam in to predvsem ruskim in beneškim, ravno vsled te svoje izurjenosti in izobrazbe.

Pomorske šole v Boki so do leta 1850. bile privatne in so jih vzdrževali menihi po samostanih ter kapetani. Sledovi prve pomorske šole gredo v deseto stoletje na otok blizu Kartola. Začetkom 17. stoletja pa imajo že svoje pomorske šole v Boki vsa večja mesta in to: Kotor, Perast, Prčanj in Herceg Novi. Vse te šole so uspešno delovale. Za vse, kar je Boka od tega časa dala pomorstvu, se je v prvi vrsti potrebno zahvaliti tem šolam. Te so vzgojile mnogo generacij pomorščakov, ki so pluli

po vseh morjih ter s svojo hrabrostjo, strokovnim znanjem in zmožnostjo, napolnili neizbrisne strani naše pomorske zgodovine.

Pomorsko zmožnost Kotorčana je visoko cenila Boška Republika, ki je našim ljudem zaupala zapovedniška mesta največjih vojnih in trgovskih ladij. Samo njih je smatrala vredne te težke in odgovorne dolžnosti na teh visokih položajih. Ne smemo tudi pozabiti veliko vlogo Kotorčanov pri gradnji in povečanju ruske vojne in trgovske mornarice za časa Petra Velikega, pa do konca zadnjega stoletja. Pomorska znanost Kotorčanov je bila priznana posebno tedaj, ko so Benetke poslale carju Petru Velikemu glasovitega matematika in znanstvenika pomorskih ved Marka Martinoviča iz Perasta. Ta je učil pomorstva 16 ruskih mladeničev iz najvišjega plemstva. Martinovič je to visoko nalogo izvršil v največje zadovoljstvo velikega carja s tem, da jih je učil najpreje v Perastu, a pozneje jih je vodil z ladjo po Sredozemskem morju ter jim na ta način raztolmačil praktično pridobljeno teoretično znanje. Martinovič je bil sam učencec pomorske šole v Perastu, kakor tudi njegov sodobnik Zmajević, admiral in organizator ruske Baltiške flote, ki je trikrat premagal Švede v pomorskih bitkah. Zmajević je bil sprejet v rusko mornarico potem, ko je položil admiralski izpit pred samim carjem Pe-



Plaža v Crikvenici

trom Velikim. V tem času je živel tudi Ante Grubas, učenec Peraske šole, ki je sestavil prve nautične karte za plovo po Jadranskem morju. Poleg teh so še splošno znana imena bratov Ivanovičev, Petra Želaliča, Visina ter mnogo drugih, ki so služili v ponos svojemu rodnemu kraju in narodu.

Vsem tem je dala teoretsko izobrazbo šola v Boki. Ta izobrazba jih je napotila na vse strani sveta in jih navdala za velika in uspešna dela.

Na žalost pa je z novimi političnimi spremembami, kakor tudi z iznajdbami in izpopolnjevanjem parobrodarstva, kotorsko pomorstvo propadlo. Čeprav je bivša Avstrija sovražila Kotorčane in sposobnost njihovih kapetanov, vendar jih je cenila, kakor so jih cenile ostale svetovne mornarice, kamor so se zatekli naši kapetani za kruhom.

Ravno v tem času, sredi preteklega stoletja, je bila osnovana v Kotoru javna pomorska šola, katere naloga je bila, da svojim učencem razširi in dá večje znanje z ozirom na razvoj pomorske vede, ki je z razvojem parobrodarstva stalno napredovala. Leta 1850. je bil ustanovljen prvi razred. Leta 1853. je bilo sklenjeno, da šola traja dve leti, a poleg tega so bili osnovani specialni tečaji za kapetane dolge, velike in male plovitve. Leta 1879. je šola postala trirazredna. Neprestani razvoj parobrodarstva pa je zahteval še večjo izobrazbo kapetanov in pomorskih častnikov tako, da je že leta 1896./1897. bila izvršena druga reorganizacija pomorskih šol. Ostali so še vedno trije tehnični razredi kot doslej, samo da se je učni načrt povečal in sicer na ta način, da so na zavodu otvorili dva pripravna razreda, ki sta bila predpriprava in sta odgovarjala nižjim razredom srednje šole. Nautična šola v Kotoru je neumorno delovala od svoje ustanovitve pa do začetka vojne leta 1914. Vsled vojne se je šola za tri leta zaprla. Profesorji in učenci, ki so bili vojaščine oproščeni, so odšli v Dubrovnik, kjer sta se obe šoli združili. V začetku leta 1917. se je Kotorška šola ponovno odprla in to samo dva pripravna razreda in prvi tehnični razred.

Po osvoboditvi so nove prilike zahtevale reorganizacijo pomorskih šol. Po anketi šolskih strokovnjakov in pomorščakov v Bakru leta 1920. je ministrstvo prosvete pretvorilo nautično šolo v Pomorsko akademijo s štirimi

razredi ter odpravilo pripravne razrede, a mesto njih predpisalo štiri razrede nižje srednje šole. Pomorske akademije so leta 1929. bile prenešene iz ministrstva prosvete v ministrstvo trgovine. Leta 1932. je bil izdan poseben zakon o pomorsko trgovskih akademijah, ki je v glavnem odredil, da se posveti posebno pozornost trgovskim predmetom. Isti zakon je dal tudi šoli širši naslov »Pomorsko trgovačke akademije«.

Javna pomorska šola v Boki je bila osnovana v tistem času, ko je plovo z jadrji začela propadati, razvijala in se izpopolnila, ko so slednja popolnoma propadla. Njeno osnovanje je prišlo ravno v pravem času, kajti ravno takrat so se bokeški kapetani razkropili po svetu v vse mogoče tuje mornarice in so zato rabili temeljito izobrazbo. Četudi je Avstrija na te šole stavila svoj pečat, vendar je še vedno ostala tradicija naših starih šol. V tem času so se še vedno našli naši najboljši direktorji in profesorji, ki so na naši šoli obdržali nacionalni karakter, na čelu katerih je bil pomorski znanstvenik in pisatelj Juraj Carić.

Danes ta šola ni samo Kotorška. Tisti, ki so jo obdržali do dni osvobojenja, so jo pustili ne samo za Boko, temveč za ves narod. Iz vseh jugoslovanskih krajev prihaja v njo mladina, da bi na morju najbolj služila domovini. Pomorska akademija je morda danes bolj ko kdaj prej ponos in nada Boke, kajti spaja svetlo pomorsko tradicijo z nadami in načrti, ki jih imamo za bodočnost kot pomorska država.

Prilike za pomorstvo so danes res težke. Svetovna kriza je zadala pomorski trgovini težak udarec, ki je občutno zadel tudi našo trgovsko mornarico. Toda mi ne obupavamo. Pomorstvo kot tehnični pojem se mora ravnati po času, dvigati se in padati, toda pomorci in pomorska tradicija je vedno živa. Danes upajmo več kot kdaj prej, da bo naša država razumela važnost pomorstva in temu tudi posvetila vso pozornost. Naše gospodarstvo, kakor tudi naša nacionalna ekspanzija se mora obrniti k morju. Upajmo, da bo naš mladi pomorski naraščaj nosilec tega novega življenja in s svojim delom in naporom največ doprinesel k veličini in moči naše domovine na morju. V tem duhu in s temi idejami vzgajajo danes naše pomorske šole svoj naraščaj.

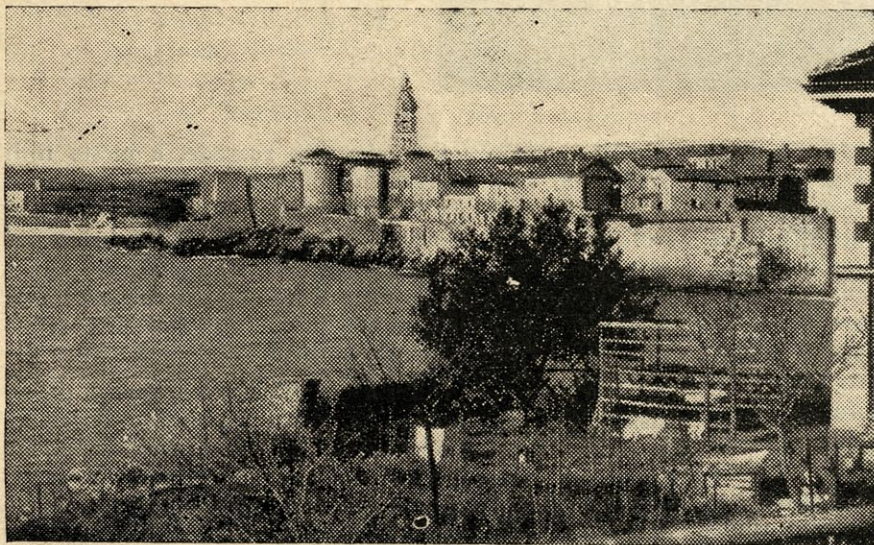
Naši otoki

Dr. Hlavaty R.

Stotine in stotine večjih in manjših otokov in čeri, zvrščenih vzdolž naše obale, od Istre tja do Ulčinja, daje naši obali zemljepisno zanimivost in oblikovno pestrost, s kakršno se ne more ponašati nobena obal vse evropske celine. Kultivirana, z bogatimi naselji obljudena francoska in italijanska obal, se mi zdi nepopolna in enolična, če pomislim, da ji manjka otočje, ta naravna zaščita pred zunanji vetrovi in pred mogočnim valovjem od vetrov razgibanega morja.

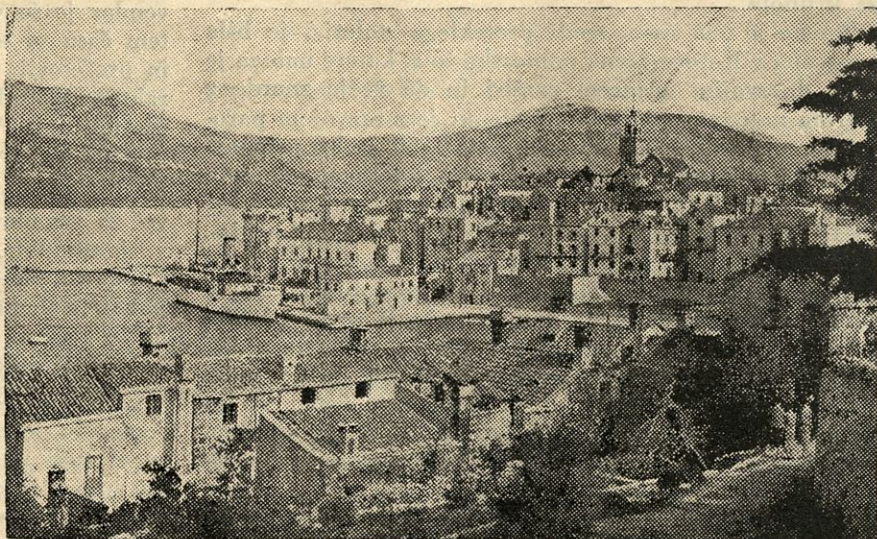
je po končani terciarni dobi, ko so velike naplavine zasule dober del kotline Jadranskega morja, polagoma pogrezalo tako, da je doline tega predgorovja poplavilo morje in jih pretvorilo v prelive, imenovane kanale, ki ločijo otoke med seboj in od celinskega obrežja.

V Jadranskem morju je okoli tisoč otokov. Velika večina jih je v naši posesti in je razvrščena od skrajne severozapadne do jugovzhodne meje našega morja. Po njih zemljepisni legi delimo naše otoke v 4 glavne sku-



Krk

N A Š



Korčula

Naši otoki, ki so različni po velikosti, po obliki, vegetaciji in po njih folklorističnih posebnostih, predstavljajo za nas zaklad velikega bogastva, ne samo iz geološko-zemljepisnega, zgodovinskega in naravoslovnega, temveč tudi iz turističnega in nazadnje še posebno, iz vojno obrambnega vidika. Po svojem geološkem postanku so to nekdanji vrhovi dinarskega predgorovja, ki se

pine: Severna skupina, ki jo tvorijo kvarnerski otoki *Krk*, po površini (410 km) naš največji otok, visoki *Cres* in blagi *Lošinj*, ki sta oba s številnimi majhnimi otoki v italijanski posesti, ter manjši otoki *Prvič*, znan po hudi burji, ki baje večno piha od Senja med njim in južnim koncem Krka, skozi zloglasna senjska vrata. *Sv. Gregor* in resnično goli *Goli*. Na te otoke se nave-

zuje skupina severno-dalmatinskih otokov z *Rabom*, tem biserom našega severnega Jadrana, ki se odlikuje po svoji bogati vegetaciji in po romantičnem izgledu mesta Raba in ki se je ravno vsled teh lastnosti razvil v našo glavno in skoro gotovo najprijetnejšo tujsko-prometno postojanko. Južno od Raba in vzporedno z velebitskim gorovjem leži dolgi *Pag*, katerega na južnem koncu loči samo tesna ljubaška ožina od severne dalmatinske celine na onem mestu, kjer leži zgodovinsko mesto *Nin*.

Med Zadrom in Šibenikom je morje posejano kar s trojno vrsto vzporedno ležečih otokov in je ta del našega morja na otokih številčno najbogatejši. *Ugljan* in *Pašman* ter *Murter*, ki ga veže pri Tijesnem most z dalma-

ribičih in mornarjih sloviti *Krapanj*, kjer izdelujejo znane gobe, ki jih lovijo Krapanji v morju, ploveč na svojih malih, s smolo namazanih čolnih, vzdolž cele naše obale.

Južno od rta *Ploče*, ki zre sproščeno na odprti Jadran in ki je ravno zato videl marsikak brodolom na svojih ostrih stopnicam podobnih skalnatih ploščah, začinja skupina srednje-dalmatinskih otokov.

V srednjem in južnem Jadranu so otoki redkejši, zato pa večji, iz gospodarskih, demografskih in tujsko-prometnih ozirav, važnejši. To so naši veliki otoki: *Brač*, ki je po številu prebivalcev najbolj obljudeni otok, *Hvar*, ki je po svoji klimi najblažji otok našega morja, *Vis* in *Biševo* ter manjši otoki *Čiovo*, ki zapira zaliv

R A J



Korčula, Panorama.
Rundblick von der Stadt
Panorama de la Ville.



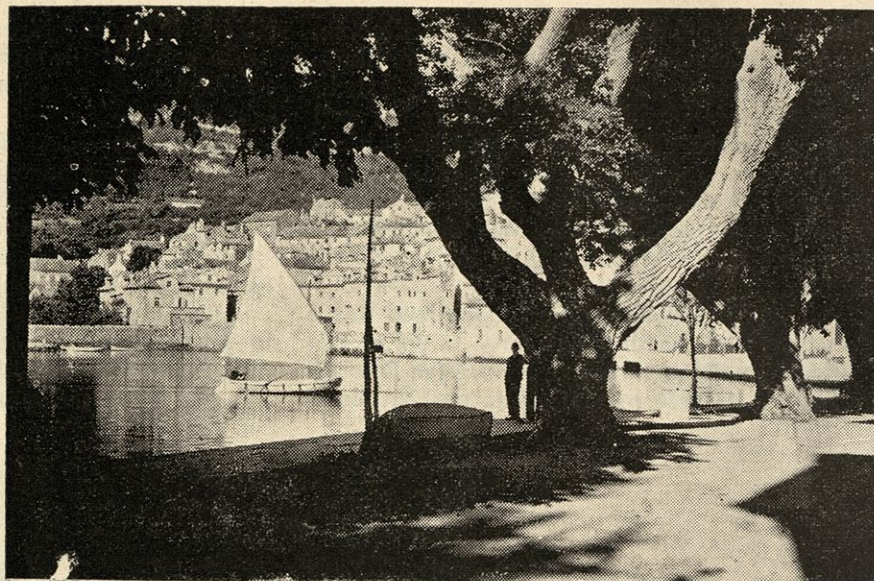
Crikvenica

tinsko celino, na notranji, *Dugi otok* in *Kornatska skupina*, ki sama šteje 70 otokov, na zunanji strani, vmesni *Iž* in *Molat* ter severno od njih ležeči *Olib* in *Silba*, so samo glavni otoki tega gostega in pestrega arhipelaga. K tej skupini štejemo tudi otoke, ki ležijo pred vhomom v šibeniško luko: lični in čisti *Zlarin*, znan po koralih, ki se tamkaj izdelujejo, *Kaprije* in *Žirije* ter po svojih

sedmerih *Kaštelov* in ki je z mostom vezan z zgodovinskim in romantičnim *Trogirjem*, *Šolta* in oba *Drvenika*, ki skupaj s severno stranjo *Brača* zapirajo zunanji splitski zaliv.

Južno od skrajnega severnega rta polotoka *Pelješca* leži *Korčula*, stara *Corcbra*, *Lastovo*, zeleni *Mljet* ter dubrovniški otoki, nekdanji jelenji otoki imenovani, *Ši-*

Baker

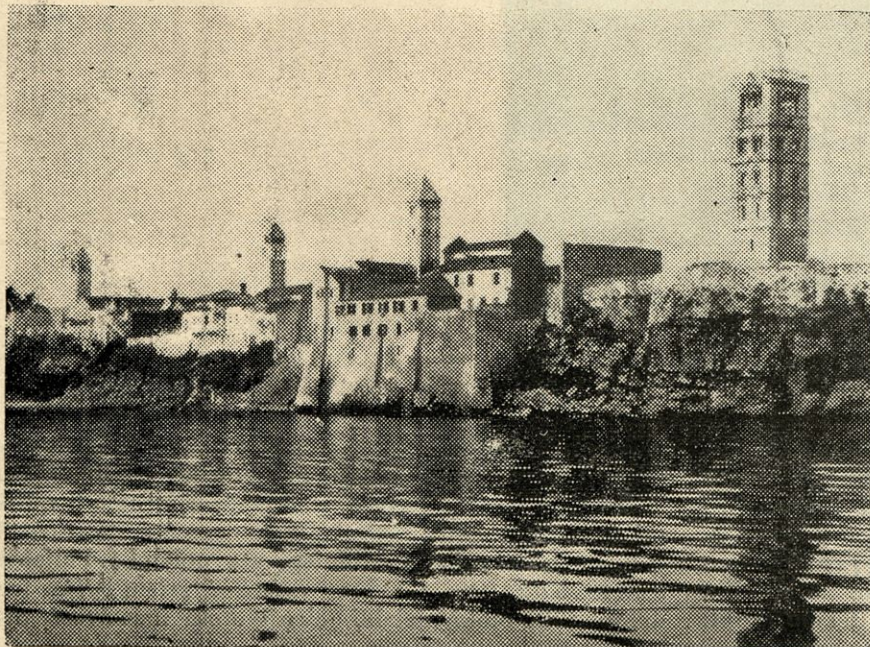


panj, Lopud in Koločep. Pred samim Dubrovnikom se pa koplje v južnem solncu krasni *Lukrum*. Vsi ti in še nekaj malih otokov in čeri južno od Dubrovnika, tvorijo skupino južno-dalmatinskega otočja.

Po obliki so naši otoki gorati in povečini kraškega izgleda. Saj segajo vrhovi na Krku do 560 m, vrh Sutivan na Braču celo 780 m, a najvišji vrh na Hvaru 626 m visoko nad morsko gladino. V zvezi z njih postankom in vsled tisočletja delujoče sile morskih valov in morskih tokov, so dalmatinski otoki tudi zelo členoviti. Skupna obal vseh naših otokov meri do 3600 km dolžine, kar je zanimivo, če upoštevamo, da znaša zračna črta našega obrežja le okoli 500 km, a dolžina naše celinske obale okoli 1600 km. Vsled te svoje členovitosti srečamo na naših otokih, kakor na celini, vse polno večjih in manjših zalivov, zatokov in drag, ki tvorijo zaradi njih prirodne lege in oblike, izvrstne zaklone proti vetrovom ter so ravno zato in zaradi njih peščenega dna,

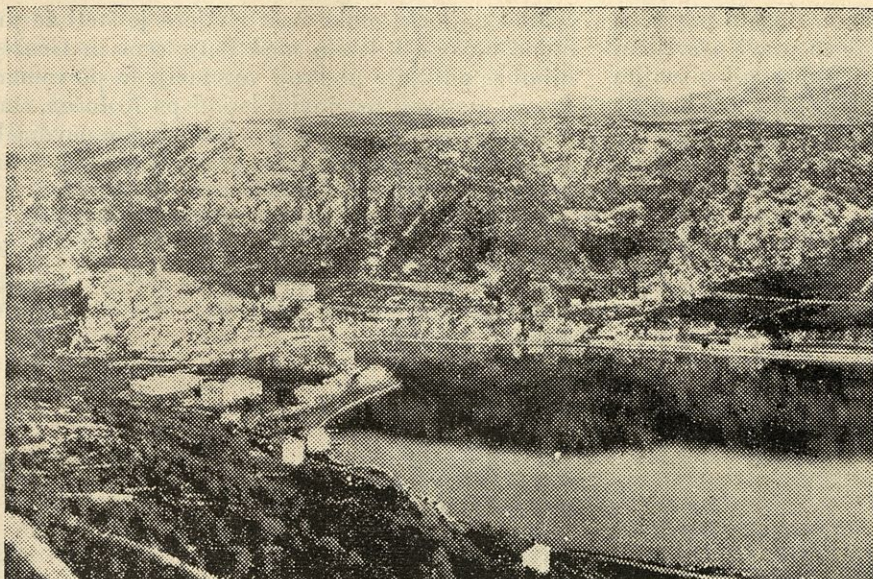
izvrstni pristani za ladje. Mnogi zalivi pa so postali zaradi svojih položnih, solčnih plaž, slovita kopališča, kakor je to Aleksandrovo, Baška, Lopar, Rab, Hvar, Lumbarda na Korčuli in Lopud.

Na vodah so naši otoki zelo revni. Vsled tega je tudi vegetacija na njih povečini revna. Znano je, da v subtropskih krajih ni gozdov v onem pomenu, kakor jih imamo mi v naših krajih. Je pa vendar tudi med njimi v pogledu vegetacije precejšnja razlika. Medtem, ko so severni otoki, z izjemo Raba, bolj kraški, so južni otoki precej gosto poraščeni s subtropskim drevjem, predvsem z »makijo«. Tako nazivamo gosto hosto iz po večini nizkega med seboj prepletenega, južnega grmičevja. Med najrazličnejšim subtropskim rastlinstvom, ki raste na naših otokih, naj omenim le bolj znane, za nas vse tako mikavne in priljubljene predstavnike. To so oljke, čimprese, rožiči, mirta, jagodnik, rožmarin, iz katerega pridobivajo na Hvaru drago zdravilno olje, drevesnati vres,



Rab





*Pogled
na bakerski
zaliv*

agave, oleandre in palme. Posebno slikoviti so rdeči oleandri v okolici Dubrovnika in v Boki Kotorski ter dekorativne palme in aloje, ki dajejo našim obmorskim krajem pečat solčnega in toplega juga. Tudi živalstvo, posebno ptičje družine z galebi in morská fauna, je na naših otokih zelo pestra, ravnovrstna in zanimiva. Žal ni mogoče, da bi se v teh skromnih vrsticah z njimi obširneje spoznali.

Vsi naši otoki, ki si čudovito sledijo drug za drugim, kakor dolga vrsta biserov, posejanih na gladini Jadrana, so najlepši in najslikovitejši okras naše obale od Rečine do Bojane.

Dasi so vsi naši otoki zelo slikoviti in pestri po svoji obliki, po svojem skalnatem, strmém in ostrem obrežju, ponekod pa po njih položnih plažah, vendar so med njimi otoki, katere je vredno še posebej omeniti. So to otoki, kjer je mati narava in tisočletna igra valovja izoblikovala najslikovitejše kraje, kar si jih moremo zamisliti.

En tak biser med našimi otoki je *Biševo*, mali otok, ki leži zapadno od otoka *Visa* in ki je znan po svoji čudoviti morski jami. Ta »plavi čudež« prekaša celo slikovito jamo na otoku *Capri* v Italiji po svoji rafinirani izdelavi in po svojih učinkovitejših in lepših srebrnoplavih odsevih solnca, ki sije skozi mali predor v jamo. Je to prava mojstrovina, ki jo je izklesalo tisočletja trajajoče delo valov v skalnatem obrežju, tega sicer neznatnega jadranskega otoka.

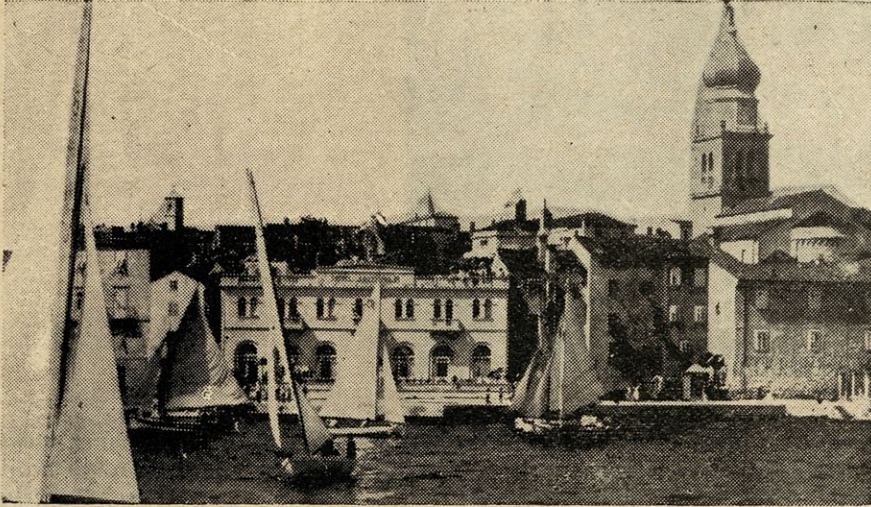
Drugi svojevrstno zanimivi otok je *Mljet*. Skoroda nedostopen, saj ima samo enkrat tedensko paroplovno zvezo z Dubrovnikom, je ta otok pravi pozabljeni paradiz. Dve notranji jezeri, ki ju veže z morjem le nekaj metrov široki predor, razpadajoči samostan na jezeru, v katerem so nekdanj živeli benediktinski menihi, tajinstveni mir in lepota pinijevih gozdov, napravijo na človeka neizbrisni vtis in se dozdevajo onemu, ki jih obišče, prave podobe iz sanj.

Trogir

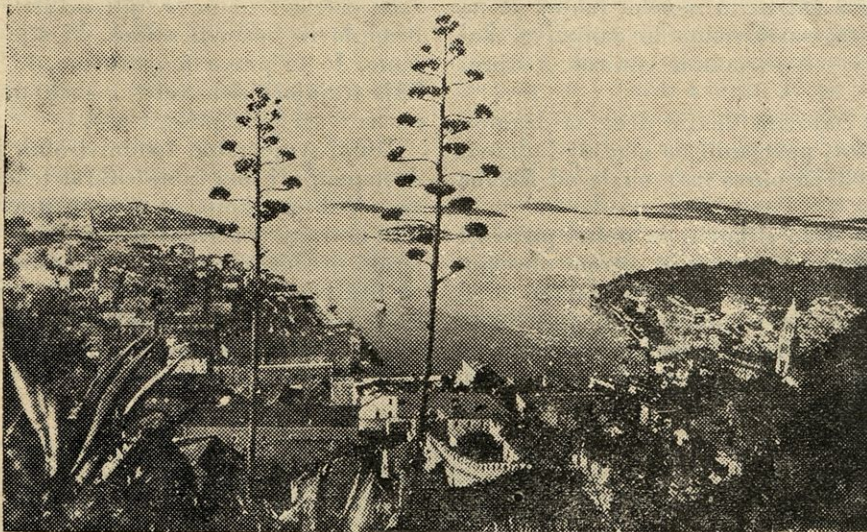


Ravnotako lahko rečemo o *Lokrumu*. Bogato poraščen z najrazličnejšim južnim drevjem, je to pravi pravljlični vrt, iz katerega zreš pred seboj stari Dubrovnik s svojim težkim zidovjem: slika, ki ji je težko najti podobne na vsem kontinentu.

Med najlepše otoke naše rivijere je šteti že prej omenjene otoke, ki ležijo med Pelješcem in Gružem. Med njimi se odlikuje po svoji vegetaciji in po romantičnosti *Lopud*, po svoji originalni lepoti pa *Koločep*, stara Calamota, ta naš Capri, ki je tako visoko navdušil našega



Krk



Hvar

Krk



slikarja morskih lepot Marčiča. Visoke, strme od valov razjedane skale, senčnat pinijev gozd in med rožmarinom in oleandri na terasah zgrajene skromne hišice: tipična zemlja, na kateri je zbrana vsa čarobna lepota našega toplega juga.

Zanimiva *Kornatska skupina*, kjer se koplje do 100 otokov v lesketajočih valovih našega sinjega Jadrana, mogočna skala *Jabuka*, ki se dviga kakor oceanska tvorba iz temnomodre gladine morja in katero oživljajo le kričeči galebi, ki nad njo krožijo, ribiški otok *Sv. Andrija* z ostanki dvorov legendarne kraljice otokov, ki je

pred tisočletji gospodarila s pomočjo svojega velikega brodovja nad vsem Jadranom, korčulanski otoki s slovitim kamnolomom *Vrnikom*, mornarjem grozeči *Peškenski otoki* pri Hvaru in brezštevilni mali, od sveta odrezani in pozabljeni otočki in čeri, na katerih se tu in tam zavoljo varne plovbe v temnih nočeh svetlika rdeča ali zelena luč svetilnika: vse to številno otočje, ki se koplje v sinjini našega morja in nad katerimi sije toplo južno sonce, se mi dozdeva kakor pravljичno cesarstvo tisočernih biserov, ki jih je Bog dal našemu narodu zato, da jih obdrži večno v svoji trdni lasti.

|| a naši

plaži



Pomorska sila Velike Britanije

Dr. Branko Vrčon (Konec)

XI.

Zdi se, da so najnovejši dogodki, ki so privedli do likvidacije italijansko-abesinske afere in s tem do navideznega zmanjšanja italijansko-angleške napetosti, odvzeli problemu Sredozemskega morja vso aktualnost. Toda turška zahteva po ukinjenju vojaških omejitev v dardanelskem pasu in uspeh te turške akcije, kakor tudi razvoj državljske vojne v Španiji so novi dokazi za večno živo vprašanje nadvlade v Sredozemskem morju, ki z likvidacijo abesinske afere še ni likvidirano. Stopilo je samo v novo fazo, ki stoji sedaj v znamenju novega grupiranja sil v tem predelu Evrope. Najnovejši sporazum Velike Britanije z Egiptom, do katerega je nedvomno prišlo pod vtisom italijanske akcije v Vzhodni Afriki, je nov dokaz za domnevo, da je navzlic nasprotnemu videzu še vedno v igri antagonizem med starim in preizkušenim britanskim imperijem ter mlado, dinamično Italijo, ki svoji espanziji v tem predelu sveta nikakor še ne misli postaviti meja. Njena kooperacija z današnjo Nemčijo, ki je že v razvoju abesinske afere kazala veliko naklonjenost italijanski imperialistični politiki v Afriki, ki pa je po tej aferi prišla še do vidnejšega izraza tudi na polju evropske kontinentalne politike, ji nudi nove pobude za nove poskuse, pred katerimi mora tudi Velika Britanija še nadalje ostati budno na straži.

XII.

Naš oris pomena angleškega faktorja v svetovni politiki pa bi ne bil popoln, če se ne bi ozrli še malo na *Daljni Vzhod*, kjer se spričo izredno dinamične japonske ekspanzije tudi za Veliko Britanijo pojavljajo resni in nevarni zapletljaji, ki utegnejo v bližnji bodočnosti usodno poseči v sedanje ravnotežje v tem predelu sveta. Vitalni interesi prizadetih sil niso tu v nič manj nevarni igri kakor v Sredozemlju. Sredi svojih velikih brig in skrbi se Evropa sicer le od časa do časa pozanima za to, kar se tam dogaja, toda nekateri poznavalci pacifičnega problema so danes celo mnenja, da visi usoda Evrope v — Aziji, kakor se je to v zgodovini že nekajkrat primerilo... Naj bo to mnenje pretirano ali ne, dejstvo je, da je problem Daljnega Vzhoda ena izmed glavnih osi svetovne politike, okoli katere se že dolga desetletja sučejo štirje največji imperialni in imperialistični kompleksi sveta: Velika Britanija, USA, Japonska in Rusija. Ti štirje imperialni kompleksi združujejo v sebi največje flote sveta, največja finančna sredstva in ogromno bančno silo ter največja gospodstva nad ljudmi in teritoriji.

Problem Daljnega Vzhoda, kakor se nam kaže v današnji luči, je izredno kompliciran. Že samo njegovi poedini odenki se od časa do časa razraščajo v spore izrednih dimenzij. Zato ga v kratki shemi lahko le površno nakažem, toliko da izpopolnim okvir te razprave o pomorski politiki Velike Britanije, ki sega tu v eno izmed najbolj nevarnih svetovnih področij.

Pacifični problem v dosedanji obliki se vpada v razvojem takozvanih »demokratičnih imperializmov« zad-

njih petdeset let. Danes pa se v ta razvoj z vso odločnostjo in izredno dinamičnostjo vriva — Japonska, katere vojaško-politični pomen na Daljnem Vzhodu narašča od dne do dne. Japonska ekspanzija je kaj čudna zmes nacionalističnih teženj, tradicije in resničnih potreb japonskega naroda, ki mu zemlja doma ne more več dajati vsega potrebnega, pot njegovi naravni emigraciji pa mu je že nekaj let popolnoma zaprta. Čezmerni industrijski razvoj in nadvlada militaristične kaste v notranji politiki pa ustvarjata nove osnove za ekspanzijske potrebe.

Smer japonske ekspanzije je različna. Znana je njena ekspanzija proti azijski celini, kjer se križajo njeni interesi z interesi drugega velikega Daljnega Vzhoda — Sovjetsko Rusijo. Nič manj nevarna in nič manj dinamična pa ni japonska ekspanzija proti jugu, proti Avstraliji in Novi Zelandiji, ki sta za Veliko Britanijo neprecenljive važnosti. Toda pred tema postojankama prihajajo za Japonsko v poštev še Filipini v območju ameriških interesov in — bogate nizozemske kolonije, kamor se je že večkrat obrnil pogled japonskih ekspanzionistov.

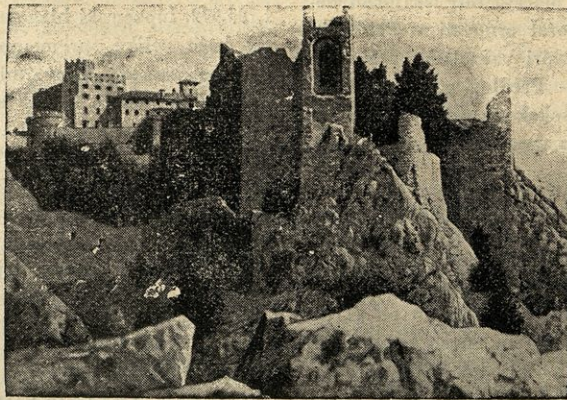
Tako se Japonska pojavlja po svetovni vojni v vsem tem pacifičnem predelu kot rival vseh glavnih imperialnih sil. *Velika Britanija, ki je imela doslej nedvomno nadvlado nad vsemi morji sveta, postaja čedalje bolj občutljiva in je prisiljena reagirati na vsako, četudi na videz še tako neznatno nevarnost, pa naj ta prihaja od koderkoli, ker se samo na svojo floto, ki ji je močno konkurirati floti Amerike in Japonske, ne more več zanašati.* V Pacifuku je ta skrb še posebno na mestu, kajti morebitni spopad v tem predelu sveta bo vsaj v začetku izrazito pomorskega značaja. To pa pomeni za Anglijo nujno potrebo *dobre utrditve vseh njenih baz*, ki bo zanjo odločilnega pomena. Nasprotno pa je geografski in strateški položaj Japonske neprimerno boljši spričo kratke oddaljenosti njenih baz v domovini od vseh morebitnih »kritičnih točk«. Razen tega vstaja za Veliko Britanijo tudi tu podoben problem modernega bojevanja, kakor smo ga na kratko že označili pri razmotrivanju sredozemskega ravnotežja. *Samo flota danes ni več zadostno jamstvo uspeha na morju; tudi tu prihajajo čedalje bolj v poštev letala, tem pa so potrebne primerne — letalske baze.* Na tem polju čakajo Veliko Britanijo še velike in težke naloge, če bo hotela ostati še nadalje gospodar morja, kakor je bila doslej...

Položaj Združenih držav Severne Amerike v tem predelu je v tem pogledu precej boljši, ker je Amerika neprimerno manj vezana na raznih straneh, kakor je Velika Britanija. Pa tudi struktura njenega imperija je neprimerno manj zamotana, kakor je struktura britanskega imperija, v katerem prihaja »na terenu« čisto do izraza divergentnost političnih interesov med matično državo in njenimi kolonijami, posebno njenimi dominijoni. Razen tega se Združenim državam ni treba bati, da bi jim kdo prekrizal njihov najkrajšo zvezo iz Atlantskega Oceana v Tihi Ocean skozi *Panamski kanal*, ki je zanjo izrednega strateškega pomena. Veliki Britaniji

pa se to na njeni dolgi poti iz Atlantika skozi *Sredozemlje in Sueški kanal* v sedanjem položaju lahko primeri... Dočim bi USA lahko vse svoje sile angažirala v Pacifiku, bi Velika Britanija mogla to storiti le v primeru, da bi lahko brez strahu računala na *neutrlnost vseh sredozemskih sil*, kar pa je le malo verjetno. Preostala bi ji sicer dolga pot okoli Afrike, a tudi v tem primeru bi se del njene pomorske sile raztrosil že po poti — brez ozira na zamudnost njenih operacij. Zato ostaja za Veliko Britanijo še nadalje njen osnovni imperialni problem — *zaščita njene imperialne poti na Daljni Vzhod in ustvarjanje solidnih in nepremagljivih pomorskih in letalskih baz v Pacifiku*. To je njena edina in najboljša protiutež proti preveč dinamični japonski ekspanziji v tem predelu sveta. Na diplomatskem polju pa mora biti vsa njena pozornost posvečena politiki Amerike, ki jo japonska ekspanzija prav tako ogroža.

Odprt problem v presoji ravnotežja v Pacifiku pa ostaja še — Rusija, ki sta ji po izgubi Port Arturja ostala Sahalin in Vladivostok kot edini izhodišči na Tihi Ocean. Toda tudi Rusija pozna svojo ekspanzijo proti jugu, kamor je danes obrnjen njen pogled z dobro utrjenih industrijskih in vojaških baz na meji Kitajske in Afganistana...

Za Veliko Britanijo kot svetovno pomorsko silo je torej v sedanjem mednarodnem položaju povsod dovolj skrbi. Mnogi mislijo, da se njenemu svetovnemu imperiju že bliža konec. Drugi pa še vedno zaupajo spretosti angleške diplomacije, ki se je doslej vselej brez velikega preliivanja krvi izkopala iz še tako kočljivih situacij. Bodočnost bo pokazala, v koliko so nove, dinamične sile, ki ji odrekajo njeno svetovno prvenstvo, dejansko pripravljene, da ji to lavoriko odvzamejo.



JADRANSKA STRAŽA

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

PRISTOPAJTE K JADRANSKI STRAŽI!

RAZGLED

SPLOŠNO POMORSKO-GOSPODARSKA VPRAŠANJA

ŠE K VPRAŠANJU UREDITVE NAŠE POMORSKE UPRAVE

Bivši prometni minister Milosavljević je v pogledu ureditve pomorske uprave predlagal, da se za enkrat ustanovi neke vrste središnja pomorska uprava, ki bo pod enim ministrstvom (glej naš članek o tem str. 70), a kasneje šele naj se ustanovi samo ministrstvo pomorstva. Splitski »Jadranski dnevnik« piše k temu v glavnem: Če hočemo pomagati našemu pomorstvu, moramo pustiti največji vpliv v pomorskih stvareh pomorcem samim, ker so oni za to edino pozvani. Smatramo kot nujno, da pomorska uprava deluje v nekem mestu Primorja in da se tej upravi podeli najširša pooblastila, da njen delokrog ne bo tako omejen, kakor je to slučaj s sedanjo Direkcijo pomorskega prometa, ki nima nikake samostojnosti gibčnosti in katere vsak, tudi najmanjši odlok, zavisi od centralne uprave v Beogradu. Uradniki v pomorski službi morajo biti izključno pomorci. Za napredek pomorstva bi se moral osnovati v Primorju poseben svet. Osrednja oblast bi morala pri važnejših vprašanjih sklicati in zaslišati ta pomorski svet. — Predlog glede ureditve pomorske uprave splitskega časopisa je vsekakor zanimiv, ker kaže zlasti na veliko zanimanje za ureditev tega vprašanja pri prizadetih.

RAZVOJ SPLITSKE LADJEDELNICE

»Jadranska brodogradilišta d. d. v Splitu« kažejo v zadnjih letih zelo velik razvoj. V zadnjem času so zaposlena z naročilom treh novih brodov, dveh torpedovk od 1200 ton in dveh jaht od 21 do 25 m dolžine, dalje ene jadrnice od 120 ton in enega remorkerja od 18 m. Vsled povečanja delavnosti so morali dokupiti večje površine ob obali, tako da bo obsegala ladjedelnica kmalu skoro 60.000 m². Investicije v lanskem letu so znašale 29,897.711 dinarjev proti 28,068.168 v letu 1934. Srednje število zaposlenih delavcev je bilo 356, v nasprotju z letom 1931, ko jih je bilo 132. Ladjedelnica v Splitu je vsekakor velikega ekonomskega in socialnega pomena.

POTREBA PREORIENTACIJE NAŠE POMORSKE TRGOVINE VSLED SANKCIJ

Vsled mednarodne obveze v izvrševanju sankcij proti Italiji, je bila naša pomorska trgovina z Italijo izredno prizadeta. »Jugoslavenski Pomorac« št. 5 pravi o tem sledeče: »Ob vsaki priliki smo naglaševali, da iz našega gospodarskega stališča ni niti koristno, da bi s sosedom, s katerim se vrši zelo velika izmena dobrin, stopali v ekonomske napetosti. Posebno je bilo nepopoljno to za nas v času, ko so se utirale poti k popolni gospodarski in tudi politični urejenosti odnosov. Toda radi mednarodnih obvez smo morali popustiti in žrtvovati naše gospodarske interese nekim višjim ciljem, za katere vedo samo oni, ki imajo od tega interes.« Vsled novega položaja, ki je nastal radi sankcij, je skoro nemogoče misliti, da bi se ponovni stiki po zaključitvi sankcij, zopet uredili kot so bili prej. Zato je nujno, da se poiščejo naši pomorski trgovini nova tržišča, ki jih vidi »Jugoslavenski pomorac« v Levantu. Vendar pa je bilo tudi tu mnogo zamujenega in naši sosedje Romuni, Bolgari in Grki so nas v marsičem prehiteli. Potrebna je predvsem redna zveza z deželami Vzhoda, katere do sedaj nimamo.

ZA RAZŠIRITEV ŠIBENIŠKE LUKE

Posebna komisija je pregledala del šibeniške obale, ki bi prišla v poštev za razširjenje in ureditev. Namen novih del je, urediti obalo tako, da bi mogle ob obali pristajati največje ladje, ker bo znašala globina čez 15 metrov, dolžina pa nad 300 m. Potrebni krediti bodo morali znašati 3.5 do 4 milijone dinarjev. Načrte in ostalo mora odobriti še ministrstvo za zgradbe in z delom se bo takoj pričelo, ko bo to storjeno.

»ZAGREB« JE PREVZEL REDNO PROGO SUŠAK-KOTOR

Jadranska Plovidba je popolnoma preuredila parobrod »Zagreb«. Ladja ima sedaj dvojno palubo in novo verando. Poskušnja vožnja je pokazala, da pri tem ladja ne bo nič trpela na brzini. »Zagreb« je že nastopila svojo redno progo Sušak-Kotor.

PROMET NA NAŠIH NOTRANJIH IN MEDNARODNIH REKAH V LETU 1935.

Notranji blagovni promet v l. 1935. na rekah je znašal 1,697.886 ton in se je s tem precej približal l. 1931, ko je ta promet znašal 1,705.972. Inozemski blagovni promet pa je znašal skupaj 726.677 ton ter kaže velike spremembe, za lanskim, ki je bil najvišji, pa ogromno zaostaja. Tranzitni blagovni promet je znašal 1,615.666 ton. Vendar pa je bilo 95 do 96 % celokupnega tranzitnega prometa v rokah inozemskih paroplovnih družb. Celokupen blagovni promet na rekah je lani nazadoval za 267.050 ton v primeri z l. 1934., kar predstavlja 6.5 %. Število potnikov je bilo lani najmanjše v zadnjih petih letih in je znašalo skupaj 2,300.512 potnikov, kar je za 636.783 manj kot predlansko leto. Stalen padec rečnega prometa v vseh vrstah, ki je sicer deloma v zvezi z novimi zgradbami mostov, daje vsekakor prizadetim gospodarskim krogom mnogo in resno misliti.

GDYNIA BO POSTALA KONKURENTINJA NAŠIM TRANZITNIM LUKAM?

Čehoslovaški vladni komisar ministrstva industrije in trgovine je poudaril važnost poljskih luk za čehoslovaški izvoz z uveljavljenjem novih prevoznih poljsko-čehoslovaških tarif, in to posebno za čehoslovaško industrijo. Trgovska komora v Ruščuku je tudi ugotovila, da je za bolgarske pošiljke na Baltičko morje najbolj prikladna pot preko rumunskih in poljskih luk.

TUDI MADŽARI MISLIJO NA MORJE

Pred kratkim so v Budimpešti spustili v vodo drugo ladjo, ki je sposobna za rečni in morski promet. Ladja je dobila ime »Segeď«. Dolga je 5.5 m, široka 8.5 m ter ima 530 ton nosilnosti. Brzina po Dunavu znaša 15 do 16 km, na morju pa nekoliko več. Madžari se zelo trudijo, da bi dobili kolikor mogoče lepšo zvezo z morjem, pa četudi preko tujih ozemelj.

PROMET TRSTA V ITALIJANSKI LUČI

Trst se je do svetovne vojne naglo dvigal in stopil v vrsto največjih svetovnih pristanišč. Po svoji ureditvi, dalje po svojem prometu je prišel v vrsto desetih največjih svetovnih pristanišč. Leta 1913. je znašal pristaniški promet 5,480.074 ton. Toda svetovna vojna je ta nagel razvoj prekinila in Trst je pričel naglo propadati. Ko pa je po svetovni vojni popolnoma izgubil svoje trgovsko zaledje, je promet padel v letu 1923. na 2,765.233 ton, to je za polovico predvojnega. V letih konjunktore je Trst tudi pod Italijo sprva začel rasti in uspevati. Toda trditev italijanske revije »L'Italia

Marinara« (st. 4, 1936) se nam zdi zelo drzna. Ta revija namreč trdi, da je bil tržaški pristaniški promet najvišji v l. 1934., ko je po njih statistikah znašal 5,526.527 ton. S tem bi moral biti tudi položaj Trsta in tržaškega prebivalstva v l. 1934. najboljši, kar pa ni res. Kako pa so prišli do te številke, je težko ugotoviti, ker bi morali imeti pri rokah natančne podatke o vsem prometu v teh dveh letih.

NEKAJ ŠTEVILK IZ TRGOVSKEGA PROMETA

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

DVIG POLJSKEGA PRISTANIŠČA GDYNIA

Poljsko pristanišče Gdynia je nastalo šele po svetovni vojni. Ze takoj pa je pokazalo izreden dvig trgovskega prometa, ki se je do l. 1935. dvignil do izredne številke 7,500.000 ton. Od teh odpade 1,100.000 ton na uvoz, 6,400.000 ton pa na izvoz. Točne številke sicer še niso znane, vendar se ne bodo mnogo razlikovale od navedenih. V l. 1934. je namreč znašal promet 7,000.192 ton, v l. 1933. pa 6,000.106 ton. Država sama, ki je spoznala velikansko važnost vrat, ki peljajo k popolni osamosvojitvi države, ne štedi z žrtvami za dvig gdynske luke, kakor tudi ne za povečanje paroplovnega parka. Pred kratkim sta bili spuščeni v morje dve novi trgovski ladji za Poljsko »Pilsudsky« in »Batory«, ki tehtata po 15.000 netto reg. ton in sta bili zgrajeni v Tržiču pri Trstu.

Vprašanje ureditve naše pomorske države

Jugoslavija je pomorska država. O tem danes ne more biti nikakega govora več. Če pogledamo ureditev naše državne uprave, se nam o tem tako jasnem dejstvu, nankrat pojavijo dvomi. Ni čudno, če se v zadnjem času vedno bolj pogosto v javnosti slišijo glasovi o nepopolni ureditvi te stroke naše državne uprave. Naši gospodarski krogi, ki so pri tem prizadeti, česta načenjajo to vprašanje in stavlajo tudi konkretne predloge o ureditvi pomorske uprave. Ni torej odveč, če se tudi mi na kratko pozanimamo za ta problem in ga predočimo našim čitateljem. Kongres Jadranske Straže, ki se je vršil lansko leto v Ljubljani, je že zelo konkretno stavil predloge, in sicer se je zavzel za ustanovitev novega ministrstva za pomorstvo.

Jugoslavija leži ob morju in je, kot smo ugotovili že zgoraj, izrazito pomorska država, kljub dosedanjem omalovaževanju tega dejstva. Ni se polagalo nanj tiste važnosti kot bi se moralo, da bi kot posledico tega dejstva usmerili naš razvoj, zlasti gospodarski, pa tudi politični, na morje. Ne le lepote obale, ampak zlasti gospodarsko-politične posebnosti lege naše obale, nas bi lahko dvignile v odločujočo pomorsko državo in silo. Globoko zajedeno v evropsko celino, spaja Jadransko morje kot podaljšek Sredozemskega, ne le našo državo s svetom, ampak tudi velik del zaledja Evrope, zlasti srednje, z vsemi Oceani. Priroda sama pa je ustvarila nebroj krasnih in velikih luk, ki po svojih naravnih posebnostih lahko potegnejo nase velik del prometa. Takih lepih naravnih luk je ob naši obali 380 in mnogo izmed njih je sposobnih, ob primerni ureditvi, za največji promet.

TRGOVSKA MORNARICA

ŽELODEC« VELIKE PREKOOCEANSKE LADJE

Ladja, kot je n. pr. francoska »Normandie«, je kot majhna plavajoča država. Naenkrat lahko vzame nase 3317 potnikov. Opremljena je z vsemi udobnostmi, ki jih zahteva najbolj razvjen potnik. Da si vsaj približno predstavimo, kaj vse zahteva taka ladja, naj navedemo vsaj nekaj števil, ki so zvezane z življenjem na ladji. Te številke nam povedo, koliko se na takih ladjah pojé in popije na njih prekomorskih potovanjih. Na 18 potovanjih čez Ocean se je s približno 18.000 potniki, potrošilo na »Normandie« tole: 5.200 zabojev sadja, 200.000 kg mesa, 700.000 jajc, 55.000 rib, 28.000 kg masla, 215.000 kg krompirja, 59.000 komadov raznih živali (kokoši in slično); popilo pa se je 1,600.000 litrov vina, 130.000 steklenic namiznih vin, 25.000 steklenic šampanjca in finih vin, 8.000 steklenic likerja, 38.000 steklenic mineralne vode, pokadilo 27.000 paketov tobaka, 15.000 cigar in 125.000 paketov cigaret. Če bi n. pr. natovorili vse meso (200.000 kg) na vlak, bi rabili za to najmanj 200 vagonov po 10 ton na vsakem.

KOLIKO ŽRTVUJE FRANCIJA ZA TRGOVSKO MORNARICO?

Zanimve so številke, ki kažejo, koliko žrtvuje Francija letno za svojo trgovsko mornarico. L. 1936. je bilo določenih 816,672.198 francoskih frankov. Za svobodno plovo so dobile družbe v l. 1934. 81,08.500 frankov, za službo za Daljnji vzhod, Avstralijo, obalo Vzhodne Afrike in za bližnji vzhod je bilo določenih 202,500.000

Ni potrebno, da bi se posebej poudarjalo izredno lepoto in tisoče naravnih ter zgodovinskih zanimivosti ob naši obali. Posebna postavka turizma, ki je s tem zvezana, tvori lahko enega najbolj donosnih virov in kot kažejo statistike povojnih let, ki so za nas vedno povoljnije, moramo na to dejstvo polagati veliko pažnjo in ga jemati posebej vpoštev pri ureditvi državne uprave.

Tradicija pomorstva v naši državi, kljub temu, da ni do sedaj moglo to nikoli samostojno nastopati, pa je nadvse častna in zavidanja vredna. Po sestavu vloženega kapitala, po osebju in drugih činiteljih, je naše brodarstvo danes izključno in najbolj nacionalizirano. Seveda mu manjka še mnogo, mnogo do popolnosti, česar pa privatna iniciativa in požrtvovalnost danes več ne zmoreta in je potrebna zato pomoč skupnosti.

Avstro-ogrška monarhija na našo dalmatinsko obalo ni polagala posebne pozornosti in važnosti, ter jo je zane-marjala. Vse je osredotočila na Trst in Reko, kot trgovski bazi, na Pulj kot vojno pomorsko bazo, a letovišča so se proslavila le okoli Opatije in Gradeža. Posledica tega je seveda velika zapuščenost in zaostalost druge obale, ki izvira iz čisto hotenega zapostavljanja. Ne moremo seveda zanikati pri tem tudi, da sta bila Trst in Reka za Avstro-ogrsko najbolj naravni izhodišči za promet, ne more se pa tega reči za tujski promet in ureditev letovišč. Naša država je prevzela torej skoro vso dalmatinsko obalo v velikem zastanku razvoja. Mnogo se je sicer v teh letih popravilo, mnogo več bi se pa lahko še storilo. Vendar pa izvira skoro vse, kar se je napredovalo, le od privatne iniciative. Ostale napake, ki bi se morale pa popraviti, pa so največ vzrok v nepravilnem gledanju na naše pomorske probleme, zlasti pa izvirajo vsled nedovoljnega upoštevanja našega središča, ki ni polagalo dovolj pažnje na naše skupne interese. To ozko-

frankov; za pomorsko poštno službo in v splošno korist »Compagnie Generale Transatlantique« je bilo potrošenih 135 milijonov frankov; kot posojilo za zgradbo »Normandie« je šlo 91.458.406 frankov ter končno za ustanovitev mornarskega invalidskega fonda 203.000.000 frankov. Še zanimivejše pa postanejo te številke, če jih primerjamo s številkami subvencij, ki jih je dala naša država. Za svobodno plovbo žrtvuje naša država letno le 10 milijonov Din. Teh deset milijonov dinarjev dobita paroplovni družbi Jug. Lloyd in Oceania, vsaka po 5 milijonov dinarjev. Poleg tega dobi Jadranska Plovidba 29 milijonov, Dubrovačka 10 milijonov, Zetska pa 7 milijonov dinarjev. Vendar pa te družbe opravljajo za državo poštno službo, in se lahko ta denar smatra le za odškodnino. Denar pa je poleg tega še zelo nepravično razdeljen, ker dobi Zetska Plovidba največ, a ima le en parobrod s 1662 brutto reg. tonami, dočim jih ima Jadranska Plovidba 55 s 24.752 brutto reg. tonami. Vsekakor je subvencija 59 milijonov dinarjev letno za razvijajočo se pomorsko državo kakor je naša, izredno nizka in tudi ne more doseči namena, ki ga imajo pomorske subvencije.

OBČNI ZBOR »SAVEZA BRODOVLASNIKOV MOTORNH JADERNIC JUGOSLAVIJE«

Skupna tonaža naših motornih jadrnic znaša preko 12.000 ton in so last naših domačinov, to je malega kapitala, ki se mora boriti z vsemogočimi potežkočami. Posebno sankcije so živo zadele te naše ljudi in posadko teh malih ladij, kajti preko 7000 ton jadrnic s 400 ljudmi je ostalo brez dela v lukah. Za predsednika nove uprave je bil ponovno izvoljen kapetan Eugen Matković.

srčno gledanje, ki je našlo često izraza v obliki »Kaj nam je treba morja, nam je dovolj Dunav«, je gotovo prineslo mnogo škode in zavrlo ves razvoj, dokler ni narava sama ovrgla to in še marsikatero ozkosrčnost. Kljub temu pa ostaja še vedno kot nemogoče, da je naša pomorska uprava združena pri prometnem ministrstvu z rečno, v enem in istem oddelku. Vidimo iz vsega, da ni dovolj, da smo pomorska država po legi in naravi, treba je tudi, da je vse prepojeno s to zavestjo, ki lahko le tedaj postane vodilo naše politike in gospodarjenja v tej smeri. Ne moremo seveda zanikati pri tem veliko kompliciranost gospodarskega položaja naše države z ozirom na njeno lego, ko se opira na eni strani na morje, na drugi pa na srednjeevropski dunavski gospodarski sistem. Vendar pa je treba najti med obema pravo ravnotežje, ki pa vsekakor zahteva, da mora biti morje vsaj enako upoštevano, če že ne predpostavljeno drugemu. Lokalni vidiki seveda ne smejo biti nikoli odločilni, ko gre za celokupne interese cele naše države. Jasno je, da teži večji del naše države na morje, kot na Dunav.

Če pogledamo na kratko še v ostalem položaj naših luk, trgovske mornarice, ribarstva, tujskega prometa in današnje uprave, da lahko iz tega sklepamo na zahteve, ki bi jih morali upoštevati pri novi ureditvi naše uprave z ozirom na morje, vidimo sledeče: Naše luke niso urejene danes še za veliki promet, bodisi domači, zlasti ne za veliki tranzitni in prekooceanski. Ne le, da jim manjkajo vse potrebne pristaniške naprave, ampak nimajo ponekod niti dovolj obale, urejene za pristajanje velikih parnikov. Narava sama pa nam je dala toliko prednosti, da bi se lahko vse to uredilo z zelo majhnimi žrtvami. Danes morajo parniki često čakati dolgo, daleč pred pristaniščem, da pridejo na vrsto za pristanek ob obali. Drugim pa onemogoča pristanek neočiščeno in zanemar-

KAKO GRČIJA SUBVENCIONIRA SVOJE PAROBRODARSTVO

Za vzdrževanje prog prometa med Grčijo, Ciprom in Dodekanezom, je grška vlada določila 2.700.000 drahem za Ciper, a 4 milijone drahem za Dodekanez.

TRGOVSKA BRODOVJA DRŽAV V L. 1914. IN 1935.

Po statistikah Lloydovega registra, ki nam kaže razmerje trgovskih brodovij posameznih držav v letih 1914. in 1935., se nam nudi sledeče razmerje v stanju trgovskega brodovja posameznih držav v letih 1914. in 1935.:

	1914	1935	razlika
Velika Britanija	18.892	17.298	— 1.584
Zdr. drž. Amerika	4.287	12.145	+ 7.858
Japonska	1.708	4.086	+ 2.378
Norveška	1.957	3.967	+ 2.010
Nemčija	5.135	3.693	— 1.442
Francija	1.922	2.989	+ 1.067
Angleški dominioni	1.632	2.986	+ 1.354
Italija	1.430	2.838	+ 1.408
Nizozemska	1.472	2.554	+ 1.082
Grška	821	1.711	+ 890
Švedska	1.015	1.541	+ 526
Španska	884	1.164	+ 280
Danska	770	1.099	+ 329
ostali kraji	3.473	5.656	+ 2.177

jeno dno ob obali. Lep primer za to nam je Sušak, ki je danes pravzaprav naša največja luka, dalje Šibenik za tovrni promet, neurejena je splitska obala, Metković, ki leži globoko v strugi Neretve, je postal že nepristopen za večje ladje, ker je struga zasuta in se ne čisti, isto grozi že tudi manjšim ladjam. Večina manjših luk pa je zapuščenih ali v zelo primitivnem stanju. Naše luke pa so morale po vojni prevzeti težke naloge, ki so jih do sedaj vršile druge, za to popolnoma sposobne. Postale so točke, kjer naj bi se razvijala naša celotna pomorska trgovina, saj je edino logično, da se ves naš uvoz in izvoz, ki je usmerjen na morsko pot, osredotoči v naših lukah. Toda kot vidimo iz zgoraj omenjenega, naše luke danes tega niso sposobne, gotovo vsled naše lastne malomarnosti. Vprašanje trgovske mornarice je problem zase in potreben posebnega proučevanja, kar je bilo v naši reviji že na kratko storjeno. Zaključek razmotrivanja je bil, da naša trgovska mornarica ne napreduje niti po kvaliteti, niti po kvantiteti. Vzdrževanje konkurence s tujimi ladjami, ki vedno česče obiskujejo našo obalo, je vedno težje vsled zastarelosti naših ladij. Tuja konkurenca, ki je podprta poleg vsega še z izredno veliko pomočjo tujih držav, postaja zato pri nas vedno bolj agresivna in ogroževalna. Treba je zato začeti tudi na tem polju pravočasno, da ne bodo celo na našem lastnem morju, kaj šele zunaj njega, postale ovire naravnost nepremostljive.

Ribarstvo je pri nas še na zelo primitivnem in na nizkem stanju. Vršni se še na stare neracijonelne načine, pri katerem se troši ob zelo majhnem uspehu brez potrebe ogromne, zlasti človeške energije. Privatna iniciativa in visoka kvaliteta ribičev sta nam najboljši porok, da bi tudi na tem polju lahko dosegali izredne uspehe. Sosednja Italija nas v tem oziru prekaša in izpred nosa odnaša velika bogastva in dobičke. Tudi tu je potreba podpreti

ČEHOSLOVAŠKO BLAGO V SPLITSKIH JAVNIH SKLADIŠČIH

Važnost javnih prostih skladišč, katere smo šele pred kratkim začeli graditi, se posebno opaža s tem, da so še nedograjena prosta carinska skladišča v Splitu že odpravila preko njih 50 vagonov čehoslovaškega sladkorja za Agadir in Magador v Zapadno Afriko. Blago je ukrcala naša ladja »Ante Matković«.

POTREBNA JE REVIZIJA VSEH NAŠIH OLAJŠAV V PROMETU POLJSKA-SUŠAK LUKA

Pred kratkim je izšla nova tarifa za pošiljke preko Constance na Poljsko ali iz Poljske. Nove tarife Poljska-Constance bazirajo na konkurenčnih tarifah Poljske z jadranskimi lukami in je vzeta posebno v obzir tarifa Čehoslovaška-Constance. Nevarnost konkurence z našimi lukami je posebno v tem, ker je v tarifo vnešen tudi poljsko-nemški prehod.

KRIZA TRGOVSKEGA LADJEVJA

Po statistikah je vsled krize počivalo največ trgovskih ladij v Združenih državah Severne Amerike, in sicer 2.933.000 ton. Sledi Velika Britanija s 795.000, dalje Francija s 502.000, Grčija 185.000, Holandska 153.000, Nemčija 150.000 tonami. Italija je imela 1. septembra 1. 1935. 207.000 ton nezaposlenih ladij, a vojna v Afriki jo je prisilila, da je celo kupovala nove trgovske ladje drugod. Seveda se bo s tem sedaj po vojni število ladij, ki bodo morale počivati, zelo povečalo. Najmanj pa je imela nezaposlenih ladij Japonska, in sicer samo za 16.000 ton.

privatnike, ki se sedaj bore le za svoje življenje, ne da bi lahko koristili in prinašali dobičke vsemu gospodarstvu. Tudi ta moment, pa še nebroj drugih, je odločilnih pri vprašanju ureditve naše pomorske uprave na način, ki bi lahko prinašal koristi.

Sedaj je, kot smo že ugotovili, pomorski oddelek skupno z rečnim pod pristojnostjo prometnega ministrstva. Poleg tega pa obstoja v Splitu posebna direkcija pomorskega prometa, ki ima skoro iste kompetence kot zgornji oddelek in je zato eden ali drugi urad odveč. Toda že dejstvo in čudo za našo državo, kot izrazito pomorsko, da je pomorski in rečni oddelek združen, nam dovolj jasno potrjuje vse nedostatke in pogoške v upravi zadnjih šestnajstih let. Dunav je Beogradu zelo blizu, bliže kot Split, Kotor ali celo Sušak. Privilegiranje rečnega prometa je zato več kot jasno. Poleg tega pa tudi v tem oddelku ni združeno vse, kar se tiče pomorske uprave, ampak je vrhovno upravljanje razdeljeno na več ministrstev. Zato je seveda tudi nerazvito in brez iniciative. Ni čudno, če v takem stanju ne zmore »pomorska državna uprava« svojih nalog vršiti v redu in nič čudnega ni, če v tem oziru naglo zaostajamo za drugim svetom. Čudno je morda edino to, da je sploh mogoče v tem oziru kako delo in da položaj ni še obupnejši.

Iz vsega opisa položaja je jasno, da je skrajni čas, ko moramo pristopiti k organiziranju naše pomorske uprave in k večanju skrbi za naš razvoj in orientacijo k morju. Izkoristiti bo treba do skrajnosti za naše lokalne potrebe, za potrebe turizma, za razvoj trgovine in za pritegnitev velikega tranzitnega prometa evropskih držav, ki nimajo morja, vse možnosti, ki nam jih nudi naša izredna lega. Začeti je treba zato takoj z delom po nekem sistemu, ki zahteva predvsem nujno ureditev novega upravnega enotnega organa. Delokrog tega vrhovnega državnega organa

VOJNA MORNARICA

ANGLIJA:

V zadnjih mesecih vse države s posebno naglico skušajo dograditi ladje, ki so bile že v programu prejšnjih let. Tako je Anglija spustila v morje aprila meseca torpiljarko »Hiperion« in podmornico »Spearfish«. Štiri križarke od 9800 ton vsaka, in sicer »Hawkins«, »Victive«, »Effingham« in »Froisher«, katere ne bi smele po londonskem sporazumu spadati v kategorijo A, bodo predelane. Sedaj so oborožene s 7 topovi po 190 mm. Namesto teh bodo dobile topove po 152 mm in bodo obdane z obodom od 76 mm, kakor tudi z novimi obrambnimi topovi proti zračnim ladjam.

FRANCOSKA:

Dve novi podmornici sta dobili v gradnjo ladjedelnici Normand in Worms.

ŠVEDSKA:

V morje so spustili novo torpiljarko »Stokholm«, ki ima 895 ton. Oborožena s tremi topovi 120 mm, 2 topovi 37 mm in 6 torpednimi cevmi po 533 mm. Motor ima 35.000 HP.

ZEDINJENE DRŽAVE SEVERNE AMERIKE:

Dograjena je bila torpiljarka »Drayton«, ki ima 1500 ton, nosilec avijonov »Yorktown« s 17.000 tonami in vodilec flotilje »Selfridge« z 1850 tonami.

ITALIJA:

Dve križarki, in sicer »Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi« in »Garibaldi«. Vsaka ima po 8000 ton s 100.000 HP.

pa je tako velik, naloge, ki bi jih imel že takoj v začetku, so na kratko in deloma načrtane v prejšnjih izvajanjih o položaju, da mora biti ta organ po svoji ureditvi popolnoma samostojen, elastičen in prepuščena mu mora biti do najširših mej iniciativna delavnost. Sodobni razvoj zlasti trgovine ne pozna in ne sme poznati birokratizma. Osnovati se mora torej za ureditev in voditev naših pomorskih problemov samostojno strokovno telo, ki bo, po svojem setavu in pristojnosti, moglo dajati ne le direktive izvršnim pomorskim organom, ampak tudi z uspehom razvijati največjo aktivnost v ustvarjanju predpogojev za stalno izpopolnjevanje in napredovanje vseh strok našega pomorstva. Krediti, ki so do sedaj bili dani pomorstvu, ki so pa seveda še daleč premajhni in nezadostni za kritje potreb in v razmerju z njimi, bodo le na ta način tudi pravilno uporabljeni in vloženi na prava mesta. Slediti bi morali v tem pogledu drugim državam, ki imajo svoje uprave za pomorska vprašanja že pravilno urejene, kot zahtevajo njihove potrebe. Tako ima Grčija svoje samostojno upravno pomorsko telo in sicer ministrstvo trgovske mornarice, Rumunija ima poseben oddelek za pomorstvo v gospodarskem ministrstvu, Bolgarija ima v ministrstvu za železnice direkcijo pristanišč, Francija ima ministrstvo trgovske mornarice, Anglija čisto posebno in avtonomno organizacijo za pomorstvo, a Italija ima v prometnem ministrstvu posebno podtajništvo za pomorstvo z lastnim proračunom in s svojo direkcijo trgovske mornarice. Ti primeri nam kažejo, da se povsod pri velikih in malih državah smatra pomorstvo kot posebna stroka z najrazličnejšimi organi, kot to potrebe pač zahtevajo. Na vsak način pa so popolnoma zase in ločene. Zahteva se torej koncentriranje vseh upravnih funkcij, ki se nanašajo na morje in pomorsko službo v enem uradu, ki bi imel dovoljno pri-

UTRDITEV DARDANEL

Uspeh Nemčije, ki se je osvobodila brez škode in posledic mednarodnih obvez in pogodb, je ojunail tudi Turčijo. Stavila je predlog, da se ji dovoli utrditev Dardanelske ožine, ter je tako ubrala bolj odprto pot in se je pogodila s prizadetimi državami. Turčija se je s tem osvobodila obvez lozanske pogodbe. Pri tem jo je predvsem podpirala Sovjetska Rusija, ki ima največji interes na tem, da je Črno morje zaprto. S Turčijo sta si poleg tega vojni zaveznici. Poleg tega je tudi Rumunija za zaporo Črnega morja, ker so tu njeni največji petrolejski vreli. Francija je tudi podpirala turško zahtevo, zlasti ker ni Anglija zastopala francoskih interesov v Porenju. Anglija ima gotovo zelo velik interes, da Dardanele ne bodo zopet utrjene. V Črnem morju je namreč glavna ruska vojna pomorska moč in tudi njena pomorska trgovina je osredotočena v Odesi in Batumu. Kljub temu je Anglija tudi tu morala kapitulirati iz strahu pred fašistovsko nevarnostjo v Sredozemskem morju.

VOJNE LADJE KOT NOSILCI LETAL

Brez dvoma je, da leži za velesile glavni problem v pomorskem oboroževanju, problem velikih razdalj na oceanih. Zato je tudi njihova glavna skrb, da store te razdalje čim »krajše«, kar skušajo doseči z najhitrejšim prometnim sredstvom, t. j. z letali. Ni čudno, če grade zato velesile velike ladje kot nosilke letal, ki bi služile v primeru spopada sredi oceana, kot letalske baze. Države, ki imajo dosti nosačev letal, imajo zato prednost v primeru spopada. Kako stoje razmerja v tem oziru, je težko dognati, ker drže vse

stojnost in možnost dela z iniciativo, potrebno zunanjo obliko in avtoriteto, da bi odgovarjal značaju tako važne upravne stroke.

Zaključek vsega bi bil, da je naši državi potrebno za izvrševanje vsega posebno ministrstvo pomorstva. To bi bil edini logičen zaključek vseh razmotrivanj, zlasti, če upoštevamo vso ogromno pristojnost in delokrog novega vrhovnega državnega upravnega organa. Toda tu nastanejo težave, ki izvirajo zlasti iz današnje tako velike razdrapanosti, neenotnosti in popolne upravne anarhije na tem polju, pa tudi vsled gospodarskih razmer, ker je nemogoče izvesti vse to v eni sapi, zlasti vsled velikih sredstev, ki so za to potrebna in morda tudi vsled pomanjkanja strokovnega osebja. Do ministrstva pomorstva moremo v tem stanju priti le postopoma, preko nižje organizacije, ki bi v svojih klicih zajela vse, kar naj bi prevzelo polagoma novo ministrstvo. Takšnega organa do danes tudi še nimamo, kot smo preje ugotovili. Pomorski oddelek je po uredbi prometnega ministra iz leta 1926. spojen z rečnim v »Upravo pomorstva in rečnega prometa«. Potrebno je zato, da se najprej in čimprej ustvarijo vsi predpogoji, ki bi v bodočnosti omogočili formiranje posebnega ministrstva. Osnovati je treba takoj posebno, samostojno upravo pomorstva, podrejeno neposredno ministrstvu in razdeljeno v oddelke, ki bi vsebovali vso pomorsko službo. Pri tem nastane seveda zopet vprašanje, kateremu ministrstvu naj se vsa ta uprava podredi do takrat, ko bi začelo poslovati posebno ministrstvo pomorstva. Težko je reči, da spada to bolj pod prometno ministrstvo, kot pa pod trgovinsko. Luški promet, parobrodarstvo, tujski promet, ribolov in drugo so bolj trgovinski posli, kot pa prometni. Tudi morajo biti vsi ti posli do skrajnosti komercializirani, da lahko prinašajo dobiček in koristi. Jasno je torej, da se more

države v strogi tajnosti svoje brodogradnje. Tako n. pr. v britanskem parlamentu niso v proračunski razpravi tega niti omenjali. Vendar pa bi se dalo vsaj nekaj dognati zlasti glede gradnje novih ladij, ki bi služile kot nosilci letal in pa njih kapaciteto. Tako ima Anglija po nekih domnevah 29 ladij, ki imajo katapulte, t. j. posebne naprave za spuščanje letal. Japonska ima več nosačev, ki imajo ogromno kapaciteto. Tako n. pr. nosač »Rynazo« s 7.100 tonami nosilnosti, nosi lahko 60 letal, nosilec »Kaga« z 28.000 tonami nosilnosti pa 79 avijonov. Ameriški nosilec »Saratoga« s 35.000 tonami nosilnosti vzame lahko na krov okoli 80 letal. Zgrajena sta še nanovo v USA 2 nosača »Yorktown« in »Enterprise«, ki bosta lahko nosila po 150 letal. Japonska ima v pomorski službi 800 letal, ki imajo vsa svoje baze na ladjah.

KNJIŽEVNOST

»EKONOMIST«

je priznana strokovna gospodarska revija in tudi edina, ki posveča vso pozornost pomorskim vprašanjem. V zadnjih dveh številkah, 7—8 (juli-avgust) ima med drugim zanimiv članek izpod peresa dr. Stanka Filipovića: Aktualni problemi zunanje trgovine Jugoslavije. Priporočamo to priznano revijo vsem čitateljem, ki se bavijo z gospodarskimi vprašanji, kajti v njej bodo našli vse, kar je v najožji zvezi s pomorstvom. Urednik je g. Ivo Crnić, Račkoga br. 1, Zagreb.

BRANIMO SVOJE MORJE!

oblikovati nova najvišja upravna stroka v okviru trgovinskega ministrstva.

Toda naša obala je zelo dolga in njeno zaledje je od nje zelo različno odvisno. Ni vsako pristanišče sposobno, da prevzame nase vse in osredotoči v sebi ves promet zaledja ter igra vlogo vodilnega pristanišča pri nas. Tudi ne moremo misliti pri nas na kake nove Hamburge ali slično. Zaledje samo in gravitacija tega k nemu ali drugemu izhodišču na obali nam jasno kaže to in že na prvi pogled moramo razdeliti obalo na tri grupe, ki se osredotočujejo vsaka k svojemu morskemu izhodišču — luki. To so: Sušak z Bakrom, Split s Šibenikom in Dubrovnik. Vsaka teh luk ima svoj gospodarski sistem zaledja. Vsaka zahteva svoje posebne zveze itd. Ni zato brez pomena, da se pomorska najvišja uprava deli na nižjo stopnjo z najmanj tremi oddelki, eventualno inspektorati, ki bi teritorialno obsegali vsak po en gornji sistem s središčem na Sušaku, Splitu in Dubrovniku. Varovani bi bili s tem najbolj krajevni interesi in zahteve, dočim bi vrhovna uprava z lahkoto odločala o skupnih stvareh. Ti inspektorati bi bili najbolj živ organizem, ki bi v svojem delokrogu vodil skrb nad vsemi potrebami.

Vedno in vedno se poudarja okorelost in dejstvo, da sedanje stanje pomorske uprave ne odgovarja položaju, a se do sedaj še ni ničesar storilo, da bi se ta položaj kolikor mogoče uredil in sistematično, v interesu gospodarskega razvoja, dvignil.

Prepričani smo, da se bodo vse napake v najkrajšem času popravile, za nadalje pa preprečile velike škode, ki nam groze vsled premajhnega upoštevanja dejstva, da smo pomorska država.

IZ UREDNIŠTVA IN UPRAVE

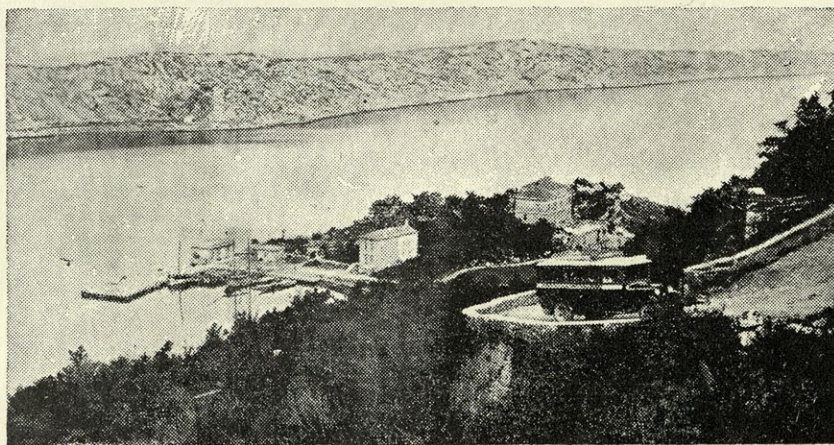
VSLED TEHNIČNIH OVIR IN SPREMEMB V UPRAVNEM ODBORU NISO IZŠLE PRAVOČASNO ŠT. 4, 5 IN 6.

TO ZAMUDO BO UPRAVA NADOMESTILA TEKOM LETOŠNJEGA LETA; ZATO JE TA ŠTEVILKA DVOJNA.

PROSIMO CENJENE NAROČNIKE, DA BI TO UVAŽEVALI IN ZAMUDO OPROSTILI.

UPRAVA.

Med drugimi so položili izpit za poročnike trgovske mornarice sledeči Slovenci: Čeč Vladimir, Muc Dušan, Pfeifer Jože, Ročak Milo in Štok Mirko. Čestitamo!



TUJSKI PROMET

NEKAJ O NAŠI OBALI

Zračna dolžina naše obale znaša 550 km. V resnici pa je dolžina obale 1.589,6 km, z otoki vred pa 3.508 km. Od 914 otokov in otočkov je 85 nastanjenih. Največji otok je Krk, ki meri 408,93 km², najvišji pa Brač s 778 m nadmorske višine. Od malih otokov merijo: 37 je večjih od 5 km², 20 od 2–5 km², 9 otokov meri 1 do 2 km², 18 0,5–1 km², 830 je »velikih« pod pol km².

DIOKLECIANOVA PALAČA V SPLITU RAZPADA

Naša, po obsegu največja zgodovinska in umetniška znamenitost, ogromna Dioklecianova palača, na kateri in v kateri je zgrajen skoro ves Split, je pretrpela v zadnjem času precejšnje poškodbe in obstoja velika nevarnost, da se trajno uničijo marsikatero zgo-

dovinske znamenitosti in redkosti. Mnogo poškodb je posledica tega, ker se ni sproti in dovolj popravljalo in držalo v redu. Vlada je podzvela vse, da se čimprej popravi, kar se dá in določila za to posebno strokovno komisijo.

ZAKAJ ITALIJANSKA GONJA PROTI NAŠIM LETOVIŠČEM

Uradne številke o našem in italijanskem tujskem prometu, v medsebojni primerjavi, kažejo sledeče zanimivosti: V Italijo je prišlo na obalo lani 232.370 tujih turistov, l. 1934. pa 245.414, kar pomeni padec za 22.014. Pri nas pa se je v istem času promet tujih turistov dvignil, in sicer na 242.214; 1934 jih je bilo 234.959. Dvig znaša torej za 7.255 oseb, kar pomeni za 9.844 več kot v Italiji. Ni čudna torej vsa gonja, ki jo uprizarja italijanski tisk proti nam v letni sezoni, ki stoji daleč pod lojalnostjo in često tudi dostojnostjo.

