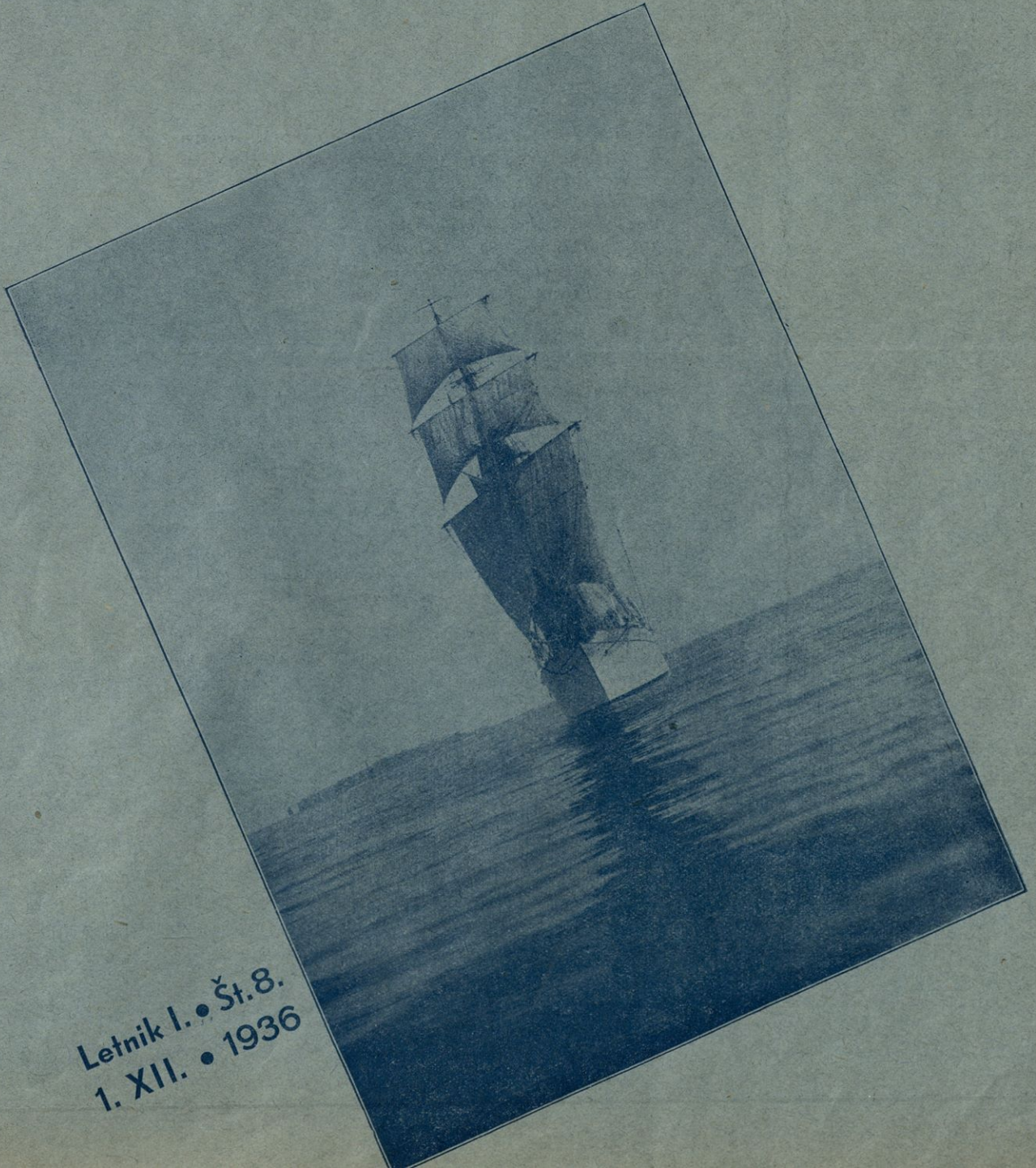


3285

Poština plačana v gotovini

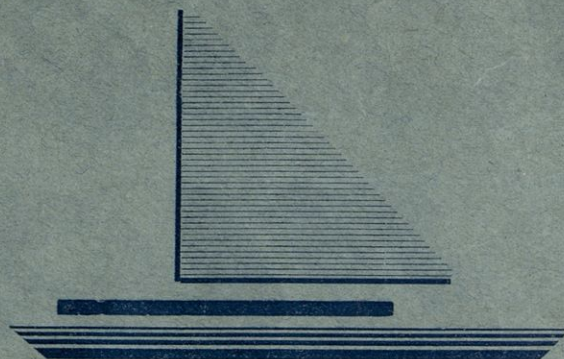
Maše moryé



Letnik I. • Št. 8.
1. XII. • 1936

NAŠE MORJE

Letnik I / Štev. 8 / 1936



VSEBINA:

Likovič Joža: *Jadransko morje, čigavo si, čigavo boš?*
Univ. prof. dr. Josip Nagy: *O morskih ožinah
in Dardanelah*
Dr. Miro Sovdat: *Blokada*
Marjanović H.: *Bokeška mornarica v službi domovine*
Naša ladja: *priloga za mladino*
Viktor Pirnat: *Pesem najmlajših*
Viktor Pirnat: *Kje so dnevi stare slave...*

RAZGLED:

Splošna pomorska gospodarska vprašanja
Pomorska trgovina | Pridelki morskega ribarstva na Jadranu v letu 1935 | Naše luke | Sklepi pomorske konference držav Balkanskega sporazuma | Ureditev Oceanografskega inštituta Kraljevine Jugoslavije | Zakaj je malo rib v Kvarneru?

Trgovska mornarica

Novo ladje rumunske trgovske mornarice | Rekordna vožnja po panamskem kanalu | Bombarderski avijon padel na krov parnika »Normandy« | Konec največje jadrnice na svetu

Vojna mornarica

Utrjevanje Dardanel | Sovjetska »Malta« | Ladjedelnica Arhangelsk | Povečanje ruske vojne mornarice | Novi borbeni čolni | Nova naprava za določitev položaja podmornic | Poljska

• *Književnost*

»NAŠE MORJE« izhaja vsakega 1. v mesecu in stane v tuzemstvu za vse leto 24 Din, polletno 12 Din, četrletno 48 Din, za inozemstvo 48 Din. Posamezna številka velja 2 Din • Uredništvo in uprava: Ljubljana, Gajeva ulica 9/III. • Rokopisi se ne vračajo. • Predstavniki Josip Pogačnik, urednik dr. Miro Sovdat, oba v Ljubljani. • Izdajajo bivši mornarji. • Tiska Tiskarna Slatnar, d. z. o. z. v Kamniku (Vodnik in Knez).

Jadransko morje, čigavo si, čigavo boš?

NAROČNIKOM!

Kakor ste videli iz vseh težav, ki jih je imel naš list v prvem letu, sloni ta samo na naročnikih. Zato Vas prosimo, da nam v novem letu stojite trdno ob strani in nam omogočite redno izdajanje lista z rednim plačevanjem naročnine. Uredništvo bo s svoje strani poskrbelo, da bo list po danih izkušnjah prvega leta znatno boljše. Kljub nizki naročnini (Din 24.— letno) in majhnemu obsegu, ki pa se bo ob rednem plačevanju povečal, bomo s prispevki zadovoljili široki krog naših čitateljev. Kdor ne misli ostati naš naročnik in še ni poravnal naročnine za to leto (to je Din 24.—), naj nam vrne čimprej ohranjene izvode, ker jih nujno rabimo. **SOLE PA OPOZARJAMO, DA IMAJO OB SKUPNEM NAROČILU znaten popust, za kar naj se obrnejo na upravo.**

OPOZARJAMO TUDI ZVESTE NAROČNIKE, DA IMAMO ZA PRIHODNJE LETO OBJUBLJENO KOT NAGRADO BREZPLAČNO POTOVANJE PO MORJU, KI SE BO IZŽREBALO MED TOČNIMI PLAČNIKI!

ljivih šulferajnskih stebrišč strahotni germanski most na Adrijo, na zapadu jadranskega bazena samega pa se je pripravljalo k vstajenju tretje rimsko cesarstvo z devizo: Mare nostrum. Toda po petstoletnem suženjstvu je bil dvignjen legendarni buzdovan kraljeviča Marka iz dna Jadranskega morja, mi smo prvi rod, ki živi zopet svoboden na svoji zemlji, ob svojem morju, ki nam ga je določil božji prst.

In mi Slovenci, ki se že skozi 33 rodov bijemo na tej evropski prelomnici! Kako nas žene kri k morju, ki je žal ostalo nedosegljivo za deveto goro. Saj nam je usoda l. 1918. vnovič odvzela pogled skozi naše zlato okno na morje, žejni smo svobodnih pomorskih obzorij, pa smemo po njih komaj korpneti. Morje med Devinom in Porečom nam je komaj še bajen privid, s katerim nas

usoda nezasluženo in tako bridko slepi. Saj smo bili tudi Slovenci skozi 33 rodov neusmiljeno razpeti med vzhodom in zapadom v tako težkih zgodovinskih vekih, da bi onemoglo in izkrvavelo še tako orjaško, neiztrebivo ljudstvo, pa če bi šle njegove korenine od neba do pekla. Tudi sredi našega narodnega trpljenja, prelivanja krvi in solza, sredi vsega žitja in lepega klitja se blesti jadransko morje s svojim zapeljivim dnem in nerazvozanim vprašanjem: »Jadransko morje, čigavo si, čigavo boš?«

Slovenci vojaško samostojne vloge na morju nismo igrali. Smo pa bili vsekakor vpoštovani pomorščaki in vvaževani mornariški častniki prej in slej. Tudi v jugoslovanski vojni mornarici smo se odrezali dovolj častno. Nekoč smo imeli dobro obiskane trge v Primorju, njihovo zaledje je segalo preko slovenskih in alpskih dežel do cesarskega Dunaja in še dalje.

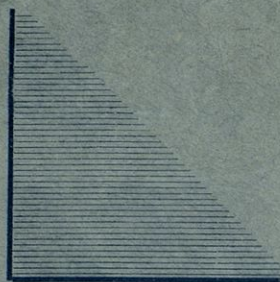
Da smo Slovenci namorski narod, dokazuje zlasti dejstvo, da je naša duhovna rast prepletena z morskimi plivi in prikazi. Morje je našlo izdaten odsev in odmev našem pesništvu, lepi besedi in melodiji. Spomnimo se le Jenkove: Buči, buči, morje Adrijansko... Zlasti pa se spomnimo naše najlepše pomorske in socialne pesmi »Lepa Vida«.

Lepa Vida je pri morju stala,
tam na produ si plenice prala,
črn zamorc po sivem morju pride,
vstavi barko, vpraša lepe Vide...

Četudi bi ne imeli Aškerčevih: Jadranskih biserov ali Lettejevih Sonetov: »Adriji«, Grudnovih primorskih pesmi, Zupančičeve »Ob Kvarneru« in še nešteto drugih biserov iz naše morske literature, sama Lepa Vida dokazuje, da smo Slovenci tesno povezani z morjem, da naravnost bridko povezani! Lepa Vida predstavlja sicer v umetniškem svetu romantično koprnenje in nepotesenost. Tako so jo prikazovali Jurčič, Cankar, Kosovel in ostali. Toda nam predstavlja Lepa Vida še nekaj drugega, našo srčno kri in naše morje. Vida stoji in gre čez morje z zamorcem dojit španskega kraljeviča; doma pa boluje in tarna stari bolehavei mož in nezazibano lačno dete. V Lepi Vidi je upodobljen trpeči lik našega narodnega občestva, ki trpi in strada kruha ter pravice. Lepa Vida ni nikdo drug kakor one naše hčere in matere, ki so morale in še morajo z doma, kajž in žernad v tisočih čez morje, v Ameriko, v Westfalijo in še drugam, dočim liže morje prage zapuščenih domačij, okoli katerih oprezuje nenasitni tujec. Naša kri in naše morje! Poglejmo

NAŠE MORJE

Letnik I / Štev. 8 / 1936



VSEBINA:

Likovič Joža: Jo
Univ. prof. dr. J
in Dardanel
Dr. Miro Sovdat
Marjanović H.:
Naša ladja: prile
Viktor Pirnat: P
Viktor Pirnat: P

RAZGLED:

Splošna pomorska
Pomorska trgovina
letu 1935 | Naše lu
skega sporazuma |
Jugoslavije | Zakaj

Trgovska m
Nove ladje rumun
panamskem kanalu
»Normandy« | Kon

Vojna morn
Utrjevanje Dardane
| Povečanje ruske
naprava za določite

• Književnost

»NAŠE MORJE« izhaja vsakega 1. v mesecu in stane v tuzemstvu za vse leto 24 Din, polletno 12 Din, četrletno 48 Din, za inozemstvo 48 Din. Posamezna številka velja 2 Din • Uredništvo in uprava: Ljubljana, Gajeva ulica 9/III. • Rokopisi se ne vračajo. • Predstavniki Josip Pogačnik, urednik dr. Miro Sovdat, oba v Ljubljani. • Izdajajo bivši mornarji. • Tiska Tiskarna Slatnar, d. z. o. z. v Kamniku (Vodnik in Knez).

Jadransko morje, čigavo si, čigavo boš?

Likovič Joža

Preko 1400 let že živimo Jugoslovani ob tem morju, nerazdružljivo povezani z njegovo usodo. V 7. stoletju pred Kristom smo se naselili tod in se tako znašli ob novih morskih razgledih. V 9. stoletju so Hrvati že edini in nezmogljivi veljaki na vzhodnem Jadranu, Benečani jim morajo plačevati davek od l. 887. dalje, ko so bili na morju potolčeni od hrvatske vojne mornarice. Kralj Domagoj, strah Benečanov, pessimus dux Sclavorum, je ustvaril zavirljivo pomorsko silo. Toda v 9. stoletju pa se že kažejo tudi obrisi ljute borbe za nadvlado na Jadranskem morju med zvitim latinskim zapadom in jugoslovanskim vzhodom. Ta borba še danes ni končana! Tako je priplul benečanski dož Peter Kandijan l. 914. v Makarsko, toda je poplašal ta bojni pohod z lastno glavō. Neretljani so ga ubili in za dolga stoletja pregnali Benečanom skomine po naši obali.

Tudi Srbi so cenili morjā široko cesto. Tako je srbski car Dušan razpolagal s sijajnim brodovjem, ki je prijadralo do Splita, Trogirja in celo do Skradina.

Izza Kosova l. 1389. in po zavzetju Dalmacije po Benečanih l. 1420. smo izgubili Jugoslovani za težka in bridka stoletja politično samostojnost tudi na morju. Kraljevič Marko je zagnal tisti čas z Urvine planine buzdovan v Jadransko morje, čigar dno nam je potemnelo. Naši mornarji so umirali zakovani na galere, morje je prenehalo biti polje slave in ponosa, postalo je strahotna grobnica galeotov, t. j. naših zaslužjenih dedov, ki so bili prisiljeni služiti na tujih ladjah. Ko so zažuljeni in izkrvavljeni onemogli pri težkih veslih, so jih pometali benečanski kapitani v morje. Ljudstvo na suhi grudi je padlo v kolonat. Turki, Benečani, Nemei in Madžari so vadjljali za našo zemljo, kri in morje. S severa pa se je gradil preko Koroške in Štajerske ter takorekoč nezmogljivih šulferajnskih stebrišč strahotni germanski most na Adrijo, na zapadu jadranskega bazena samega pa se je pripravljalo k vstajenju tretje rimsko cesarstvo z devizo: Mare nostrō. Toda po petstoletnem suženjstvu je bil dvignjen legendarni buzdovan kraljeviča Marka iz dna Jadranskega morja, mi smo prvi rod, ki živi zopet svoboden na svoji zemlji, ob svojem morju, ki nam ga je določil božji prst.

In mi Slovenci, ki se že skozi 33 rodov bijemo na tej evropski prelomnici! Kako nas žene kri k morju, ki je žal ostalo nedosegljivo za deveto goro. Saj nam je usoda l. 1918. vnovič odvzela pogled skozi naše zlato okno na morje, žejni smo svobodnih pomorskih obzorij, pa smemo po njih komaj korpneti. Morje med Devinom in Porečom nam je komaj še bajen preivid, s katerim nas

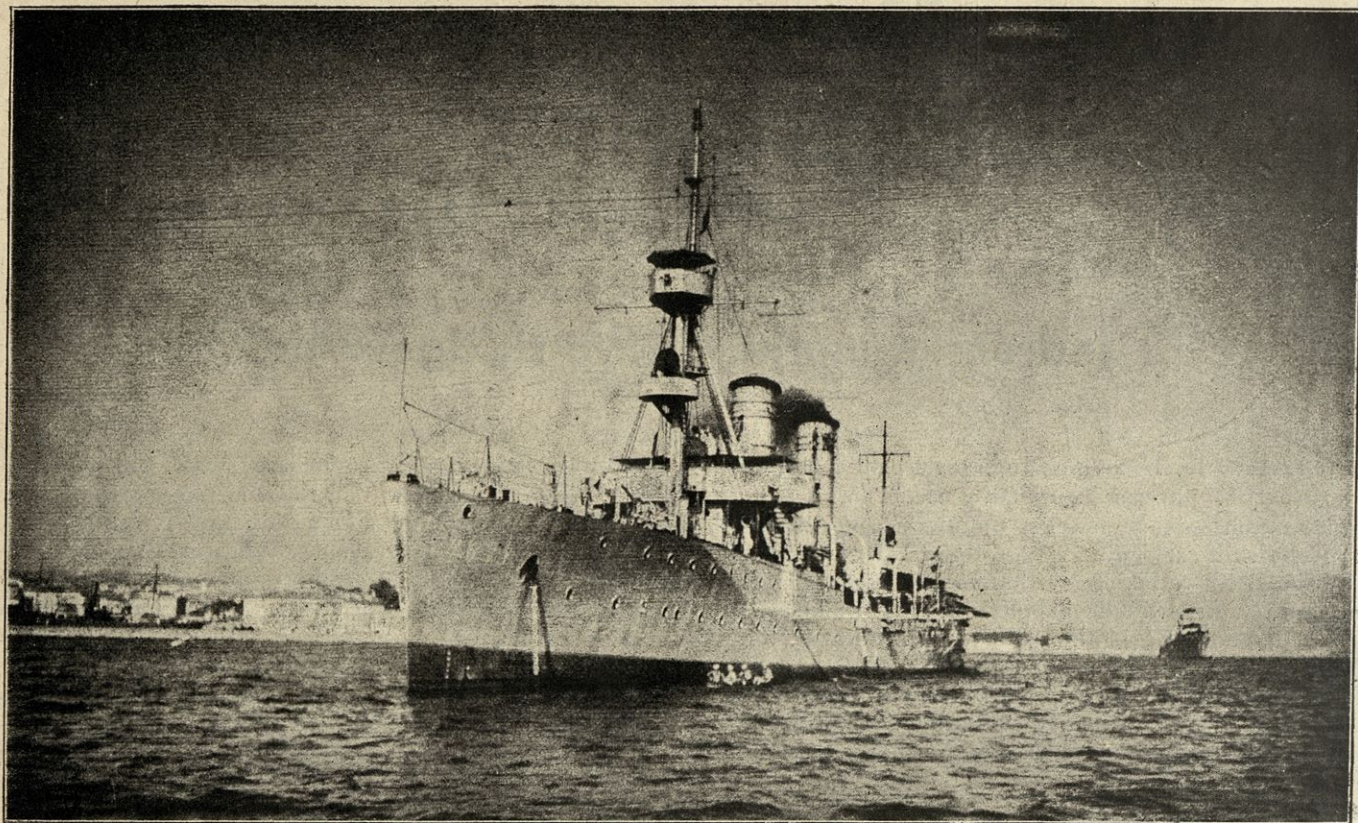
usoda nezaslužno in tako bridko slepi. Saj smo bili tudi Slovenci skozi 33 rodov neusmiljeno razpeti med vzhodom in zapadom v tako težkih zgodovinskih vekih, da bi onemoglo in izkrvavelo še tako orjaško, neiztrebljivo ljudstvo, pa če bi šle njegove korenine od neba do pekla. Tudi sredi našega narodnega trpljenja, prelivanja krvi in solza, sredi vsega žitja in lepega klitja se blesti Jadransko morje s svojim zapeljivim dnōm in nerazvozljanim vprašanjem: »Jadransko morje, čigavo si, čigavo boš?«

Slovenci vojaško samostojne vloge na morju nismo igrali. Smo pa bili vsekakor vpoštrevani pomorščaki in upoštevani mornariški častniki prej in slej. Tudi v jugoslovanski vojni mornarici smo se odrezali dovolj častno. Nekoč smo imeli dobro obiskane trge v Primorju, njihovo zaledje je segalo preko slovenskih in alpskih dežel do cesarskega Dunaja in še dalje.

Da smo Slovenci namorski narod, dokazuje zlasti dejstvo, da je naša duhovna rast prepletana z morskimi vplivi in prikazi. Morje je našlo izdaten odsev in odmev v našem pesništvu, lepi besedi in melodiji. Spomnimo se le Jenkove: Buči, buči, morje Adrijansko... Zlasti pa se spomnimo naše najlepše pomorske in socialne pesmi »Lepe Vide«.

Lepa Vida je pri morju stala,
tam na produ si plenice prala,
črn zamorc po sivem morju pride,
vstavi barko, vpraša lepe Vide...

Četudi bi ne imeli Aškerčevih: Jadranskih biserov ali Kettejevih Sonetov: »Adriji«, Grudnovih primorskih pesmi, Zupančičeve »Ob Kvarneru« in še nešteto drugih biserov iz naše morske literature, sama Lepa Vida dokazuje, da smo Slovenci tesno povezani z morjem, da naravnost bridko povezani! Lepa Vida predstavlja sicer v umetniškem svetu romantično koprnjenje in nepotesenost. Tako so jo prikazovali Jurčič, Cankar, Kosovel in ostali. Toda nam predstavlja Lepa Vida še nekaj drugega, našo srčno kri in naše morje. Vida stoji in gre čez morje z zamorcem dojit španskega kraljeviča; doma pa boluje in tarna stari bolehavi mož in nezazibano lačno dete. V Lepi Vidi je upodobljen trpeči lik našega narodnega občestva, ki trpi in strada kruha ter pravice. Lepa Vida ni nikdo drug kakor one naše hčere in matere, ki so morale in še morajo z doma, kajž in žernad v tisočih čez morje, v Ameriko, v Westfalijo in še drugam, dočim liže morje prage zapuščenih domačij, okoli katerih oprezuje nenasitni tujec. Naša kri in naše morje! Poglejmo



Kr. brod »Dalmacija« pred Splitom

samo v Egipt in k Nilu! V Kairu je čez 700 Slovenk, v Aleksandriji se jih bori z usodo preko 1000. Celo na obalah Male Azije jih najdete. Med njimi so dekleta in žene, ki dojijo tamkaj otroke tujih bogatašev, te španske kraljeviče, doma pa propadajo lastni otroci, ker niso hranjeni z zdravim maternim mlekom. In še več! Naš prelepi ženski svet se izgublja v pristaniških beznicah in barih, naša dekleta najema tuja gospoda kot hišne prijateljice svojih sinov, da gospodiči ne zabredejo na cesto med kužne pocestnice. Berite le Bevkov roman »Žerjavi« ali Magajново povest »Klara Legiševa«.

Pa se vrnimo s teh socialnih razgledov k morju samemu. Jugoslovani smo zopet osrečeni z zavidljivo morsko planjavo in členovito obalo, ki se nahaja v naši državni posesti od Rečine do Bojane. Morda smo nekoliko izgubili smisel za koristi in lepote našega Jadranskega morja, ker smo bili dolga stoletja odrinjeni od suverena uživanja morskega bogastva.

Kakor omenjeno, se širi naša obala od Rečine do Bojane. Njena zračna dolžina znaša 550 km, v kontinentalni razvitosti, razvedenosti pa 1564 km. Našo obalo poživljajo slikoviti zalivi in čez 1000 otokov, morskih grebenov in velikih čeri. Gospodarsko važnih je 363 otokov, na katerih so tudi glasovite luke. Očarljivi zalivi so predvsem: Novigradski, šibeniški z nešetimi otočiči in prelivi, nepozabni kaštelanski in slikoviti bokokotorski. Nad to živahno horizontalno razvedenostjo obale pa se bočijo gore s svojimi orjaškimi stenami: Velebit, Mosor, Orjen in Lovčen. Gora razdvaja, morje spaja! Ta izrek je naravnost otipljiv pri naši obali, do katere je dostop radi navedenih gorskih masivov silno težak. Na

drugi strani pa povečujejo ravno stene teh gora zavidljivo lepoto horizontalne razvedenosti obale. Zanimivi so naši prelivi, ki jih tvorijo redi otočja in povečujejo klasične geografske poteze našega primorja. Turisti ljubijo kontraste med ostrimi obrisi gora in mehko, modro planjavo morja, različnost obalnih brežin, posebnost otoških nosov, česar ne najdemo niti na obalah prastarih morskih narodov, ki so sicer osrečeni s posestjo bogatih kolonij, njihova domača obala v Evropi pa je puščobna in nerazvita ter gospodarsko nepomembna. Pomudimo se za hip pri naši sosedi Italiji, ki pomeni v svetu pomorsko velevlast. Ako izvzamemo istrsko-slovensko obalo, od Rečine do Soče, odnosno do devinskega grada, ki je pripadla sicer po vojni njej, a je narodnostno naša, je vsa vzhodna obala Apeninskega polotoka pusta, zapuščena in zablata in ne nudi nikakega gospodarskega haska ali mične podobe. Od Tržiča mimo Benetk in Ravene do Ankone, dalje Malfette in Brindisija, je vsa obala ena sama grez, vsa zamuljena in nepristopna parobrodom. Zapadna obala Italije je zopet prestirna, šele od Livorna do francoske rivijere je razvita, a še daleč ne dosega naše. Ta veliki naravni nedostatek in pa preobljudenost tirata prebivalstvo apeninskega polotoka, da nujno išče izhoda čez morje. — Izmed slovanskih držav omenjam Poljsko, ki se je po vojni z vsemi diplomatskimi težavami dokopala do 73 km dolge, zelo peščene obale ter jo čuva z vso ljubosumnostjo. Ako pogledamo karto poljskega koridorja, se moramo zdrzniti vzpričo takega političnega spačka, ki ga je rodila težnja po morju. In bratska Čehoslovaška država? Kaj bi dala za malo luko, v kateri bi plapolala zastava s češkim levom.

Mi imamo morje in bajno obalo. Prevdarimo, ali je v vseh delih našega naroda in države dovolj živa pomorska zavest in smisel za morje. Priznajmo si, da ne v oni meri, kot je v današnjih časih potrebno. Pohitimo z delom za morje, da nas ne preseneti usodna ura, ko bi vstal mož iz našega naroda ter očital: Jugoslovenci, vi niste razumeli morja, da ne pride dan, ki bo za nas, — zopet oropane morja — dan kesanja za smrtne grehe proti pomorstvu.

Drugi pomorski narodi netijo pomorsko zavest že pri mladini. Hitler je ustanovil Marine-Jugend, t. j. mornarska mladež dečkov od 10. do 14. leta in Hitler Marine-Jugend, t. j. hitlerjevska mornarska mladina od 14. do 18. leta. Italija ima nacionalno šolo za marinarete (mornarčke) v Benetkah, ki se vežbajo na posebnih ladjah. Vse države evropskega kontinenta, zlasti Italija, pa ima

jo močne pomorske lige, ki razvnamajo ljudstva v ljubezni in požrtvovalnosti za morje.

Navigare necesse est, vivere non est necesse, so veleli Rimljani, preizkušeni pomorski prebrisanci. Brodariti je potrebno, živeti ni potrebno. Usoda in življenje narodov se torej odločata na morju. Nocoj, na božični večer, bodo vstajale sence utonjenih mornarjev in borcev za Jugoslavijo, se željno dotikale grenke gladine Jadranskega morja, ki je postalo po hekatombah človeških žrtev naša kri in naše morje, *klicale bodo vsem dobrim in plemenitim sosedom, tudi sinovom duha velikega italijanskega misleca Mazzinija*: Mi smo tu, pripravljeni živeti z vami spravljivo, miroljubno, da pravično sožitje... nas pa pozivale:

Čuvajte našo kri!

Čuvajte naše morje!

O morskih ožinah in Dardanelah

Univ. prof. dr. Josip Nagy (Nadaljevanje)

IV

Ko je leta 1696. ruski car Peter Veliki osvojil turško trdnjavo Azov, je takoj poslal v Bospor vojno ladjo z namenom, da bi pri mirovnih pogajanjih močneje vplival na Turčijo in mogel uspešneje doseči svoje namene. Z ruske strani se je namreč pri teh pogajanjih postavila zahteva, da naj bo Črno morje dostopno ruskim ladjam. Toda Turčija je na to odgovorila, da je Črno morje zanjo svetinja, katere se nihče ne sme dotakniti in, da ne bo nikdar dovolila, da bi vanj prišlo tuje brodovje. Začasni mir v Carigradu leta 1700 je priznal Rusiji Azov, toda ni ji odprl vrat v Črno morje; kljub temu pa so to morje že tedaj prenehali smatrati kot izključno zaprto turško morje. Uspehi Petra Velikega so zaporedoma izginjali; za nekaj časa je bil izgubil celo Azov in šele leta 1739. ga je Rusija z Belgrajskim mirom dobila nazaj.

Več sreče pa je imela Katarina II (1762—1796). Svoje obširno zamišljene osvojitvene naklepe proti Turčiji je začela leta 1768. in čeprav jih je morala za časa Fridrika Velikega ublažiti, je vendar z mirom v Kučuk-Kajnardži dosegla, da so ruske trgovske ladje dobile prosto plovbo v vseh turških lukah in prost prehod preko morskih ožin, obenem je priznala iste ugodnosti turškim ladjam v ruskih pristaniščih. Ta odredba se glasi: *Pour la commodité et l'avantage des deux Empires il y aura une navigation libre sans obstacles pour les vaisseaux marchands, appartenant aux deux Puissances contractantes, dans toutes les mers qui baignent leurs terres; la Sublime Porte accorde aux vaisseaux marchands Russes nommément tels que ceux qu'emploient partout pour le commerce et dans les Portes les autres Puissances un libre passage de la Mer Noire dans la Mer Blanche et réciproquement de la Mer Blanche dans la Mer Noire; comme aussi d'entrer dans tous les ports, havres existans ou sur les côtes de la mer ou dans le passages et canaux qui joignent ces mers.*

Ta slavni dogovor je dal Rusiji, kakor je splošno znano, pravico, da štiti krščanske pravoslavne narode v turškem cesarstvu in s tem v zvezi ji je bila tudi dana možnost vmešavanja v notranja turška vprašanja. Pri-

morana pa je bila s tem dogovorom, sprejeti turško tezo o svetosti Črnega morja, ki se ga ne sme nihče dotakniti in katerega morajo z ozirom na nove prilike spoštovati in čuvati v prvi vrsti obalne države, Rusija in Turčija. Poleg Rusije pa so si tudi druge države izvojevale pravico proste plovbe v Črnem morju in sicer Avstrija leta 1806., Anglija 1799., Francija 1802. in Prusija leta 1806. Za Rusijo je s tem nastalo zopet novo vprašanje, in sicer da li je slednja napram Rusiji v istem odnosu kakor vse ostale države, ali obstoja možnost, da si v smislu Kučuk-Kajnardžskega dogovora pridobi izjemen položaj z ozirom na Dardanele in Črno morje. To vprašanje je nekaj časa mirovalo; načel ga je Napoleon s svojim pohodom na vzhod in Turčijo popolnoma navezal na Rusijo.

Leta 1799. sta Turčija in Rusija sklenili zavezniški dogovor za 8 let »za vzajemno zaščito integritet teritorijev« in Turčija je tedaj prvič, ali samo začasno pour cette fois seulement — pristala na prehod ruskih vojnih ladij preko morskih ožin. Iz tega dogovora se je razvil rusko-turški zavezniški dogovor iz leta 1805., ki zabranjuje dostop v Črno morje vsem vojnim ladjam razen ruskim in turškim.

V začetku devetnajstega stoletja je v Carigradu narastel Napoleonov vpliv, ki je imel znatne posledice v dveh praveh. Na eni strani rusko-turško zavezniško razpokoženje ni moglo preprečiti udarca leta 1806., na drugi je Anglija resno posegla v vprašanje morskih ožin.

Francosko-ruski mirovni dogovor v Tilzitu l. 1807. je dal Rusiji in Franciji možnost da si razdelita Turčijo. Po francoskem mišljenju se ta delitev nikakor ne bi smela raztegniti na Carigrad in na Rumelijo, kajti Rusija se ne bi smela pod nobenimi pogoji usidrati na obeh straneh morskih ožin. V slučaju, da bi prišle Dardanele v rusko posest, potem bi moral Bospor v francosko posest. Če vse to ne bi šlo, potem bi se Francija končno zadovoljila z egejsko obalo Dardanel. Ker je bilo tu polno nijans, se se vodili neskončni diplomatski razgovori, ki niso rodili nobenega uspeha. Francosko-ruska tajna konvencija, sklenjena 12. oktobra 1808 v Erfurtu, je predvidevala, da bi Moldavija in Vlaška pripadali Rusiji, v osta-

lem pa priznavala integriteto turške zemlje. Tako je nesporazum med Francijo in Rusijo tokrat rešil Turčijo propasti.

Vse to je naučilo Turčijo, da ni treba, da bi bila v vsakem slučaju odvisna od Rusije in da lahko v svojo korist uporabi tudi druge prilike. V času borb v napoleonski dobi je rusko brodovje brez težkoč šlo iz Črnega morja in zavzelo Jonske otoke in demonstracija angleškega brodovja 1807 proti Carigradu ni dala nobenega rezultata. Dve leti pozneje, 6. junija 1809 sta Anglija in Turčija sklenile zavezniški dogovor, v katerem se prvič zapiranje morskih ožin za vojne ladje vseh narodov smatra kot mednarodno-pravno, z dogovorom fiksirano načelo in tako, da ga Turčija označuje kot staro pravilo otomanskega cesarstva in se Anglija obveže, da ga bo spoštovala z opombo, da nastane s tem za Turčijo dogovorna dolžnost, da zapre Dardanele vojnim ladjam vseh narodov.

Za časa grških vstaj za neodvisnost je Rusija na eni strani hotela obdržati pri življenju slabo turško cesarstvo, na drugi pa se je odločno upirala, da bi Turki iztrebili Grke. V tej dilemi je vztrajala Grčija za časa vse grške vojne za svobodo l. 1821—1829, in ko je 7. oktobra 1826 podpisala Akermansko konvencijo in 14. septembra 1829 Jedrenski mir. S prvim dogovorom je Turčijo pristala, da dovoli v korist Rusije uvozne in izvozne trgovine na rusko priporočilo, vhod v Črno morje ladjam tistih narodov, ki doslej niso iskale teh pravic. Jedrenski dogovor je znatno dvignil pomen Rusije nad pomenom Anglije in Francije, Rusija je prišla na prvo mesto tistega trajnega zavezništva, ki je z dogovorom v Londonu 6. julija leta 1827. položil temelj neodvisnosti Grčije. Rusiji je dal Jedrenski dogovor Delto Donave, v Kavkazu področje na obali Črnega morja in popolno svobodo kretanja njenih trgovskih ladij v Črnem morju in ruski trgovini v Turčiji na splošno.

V onih burnih dneh in naglih spremembah, Rusija nikakor ni želela popolnega propada Turčije, ker bi propast iste nikakor, tedaj pa še celo ne, odgovarjal njenim dejanskim interesom. In po mnenju nekega strokovnjakega odbora, ki je proučeval turško vprašanje, za slučaj, da bi v Evropi radi kakršnega koli povoda izginila Turčija, bi morala Rusija poduzeti vse korake, ki bi bili na razpolago, da ne bo prišel vhod v Črno morje v roke katerekoli velesile. Če fiksira Jedrenski dogovor svoboden prehod trgovskih ladij skozi Dardanele in vojnih v obče ne omenja, je znak da se priključuje staremu pravilu otomanskega cesarstva, ki je zbudil angleški dogovor k novemu življenju.

BLOKADA

Dr. Sovdat Miro

V zvezi s špansko državljansko vojno se je v zadnjem času in to posebno z ozirom na namere generala Franka, da blokira Barcelono, ponovno začelo živo razpravljati vprašanje o blokadi. Po priznanju generala Franka od Nemčije in Italije pa je dnevno časopisje prineslo celo izjavo, da je uporniška vlada podala deklaracijo blokade.

Da je možno o tem kolikor mogoče objektivno soditi, je predvsem potrebno ugotoviti, kaj v tem primeru pred-

Dosedanja razlaga nam je dala možnost, da ugotovimo, da se je izoblikovalo mednarodno-pravno in politično vprašanje morske ožine Dardanele-Mramorsko morje-Bospor z razdelitvijo obal ob Črnem morju med Turčijo in Rusijo, z rusko-turško zvezo l. 1805., z odvrčanjem Rusije od Turčije in njenim neuspešnim simpatiziranjem s Francijo, z odvrčanjem Turčije od Rusije in njenim nagibanjem k Angliji in utemeljevanjem starega pravila v dogovorih Turčije z Anglijo in Rusijo l. 1809. in 1829. Zveza med Rusijo in Turčijo se vleče kot rdeča nit preko raznih faz, ki se pojavlja tudi tedaj, ko Rusija s svojo oboroženo intervencijo izvleče turškega sultana iz kritične situacije, v katero ga je spravil egiptovski paša Mehmed-Alia, ki je zavladal vsej Siriji in velikemu delu Male Azije. Kot nagrado je dobila Rusija zelo povoljen dogovor s Turki, sklenjen 8. julija 1833 v Hunkiar-Iskelessi (blizu Carigrada) za vzajemno obrambo in pomoč.¹

V dogovoru samem ni ničesar o Dardanelah, je pa zelo karakterističen njegov tajni dodatek, ki se glasi: En vertu d'une des clauses de l'article 1-er du Traité patent d'alliance défensive entre la Cour Impériale de Russie et la Sublime Porte- les deux Hautes Parties contractantes sont tenues de se prêter mutuellement des secours matériels et l'assistance la plus efficace pour la sûreté de leur Etats respectifs. Néanmoins comme sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, voulant épargner à la Sublime Porte Ottomane la charge et les embarras qui résulteraient pour Elle de la prestation d'un secours matériel, ne demandera pas ce secours, si les circonstances mettaient la Sublime Porte dans l'obligation de le fournir, la Sublime Porte Ottomane, à la place de secours qu'elle doit prêter au besoin, d'après le principe de réciprocité du Traité patent, devra borner son action en faveur de la Cour Impériale de Russie à fermer la détroit des Dardanelles, c'est-à-dire à ne permettre à aucun bâtiment de guerre étranger d'y entrer sous un prétexte quelconque.²

Jasno je, koliko je bilo Rusiji do zapiranja Dardanel, jasno je pa tudi, da vprašanje Dardanel vsaj za sedaj določa smernice ruske politike v odnosu do Turčije.

(Dalje)

¹ Bidlo-Prelog, Zgodovina Rusije. Od začetka devetnajstega stoletja do zadnjega časa. (Narodna knjižnica, zv. 81—90.) Zagreb 1922.

² Strupp, Documents pour servir à l'histoire du droit des gens. 2 éditions considérablement augmentée, des »Urkunden zur Geschichte der Völkerrechtes«. T. I. Berlin 1923. Stran 245—255. — To odredbo tudi v celoti navaja Manedlestam v svoji studiji »La politique russe d'accès à la Méditerranée au siècle« (Académie de droit international). Paris 1935. Str. 10, op. XX, 1.

videva mednarodno pomorsko pravo, kakor tudi, kako so se ta načela v praksi izvajala. Kaj je blokada?

Blokada je prisilno zapiranje neke luke, dela obale ali ustja reke s pomočjo pomorskih vojnih ladij z namenom, da se dotična luka ali pa del obale izključi iz pomorskega prometa z ostalim svetom. Mednarodno pomorsko pravo razlikuje dve vrsti pomorske blokade: mirno blokado in vojno blokado.

Mirna blokada je mednarodno predvidena mera, da se neko državo brez vojne prisili na popuščanje, med tem ko je vojna blokada vojno sredstvo. Slučaj mirne blokade se je zgodil l. 1827., ko so se uprli Grki turškemu tlačanstvu in so blokirale grško obalo vojne ladje Anglije, Francije in Rusije, ki sicer niso bile v vojnem stanju s Turčijo, toda so jo hotele prisiliti, da začne pogajanja z upornimi Grki. Mirna blokada je bila tudi leta 1884., ko je Francija blokirala Formozo, kakor tudi blokada grških luk leta 1884. in črnogorske obale leta 1912.

Razlika med mirno in vojno blokado je samo v postopanju z ladjami, ki bi hotele prebiti blokado.

V slučaju mirne blokade lahko država, ki izvaja blokado, začasno zapleni ladje, ki skušajo prebiti blokado, toda tudi v tem slučaju samo ladje, ki pripadajo državi, proti kateri se izvaja blokada; po končani blokadi pa se morajo ladje vrniti lastnikom brez vsake pravice na odškodnino. Vsako drugo ladjo, ki nosi zastavo druge narodnosti, a bi se hotela prebiti skozi blokado, se pa lahko tudi s silo od tega prepreči, ne sme pa se je niti začasno zadržati. V praksi se seveda ne drži tega načela in se tudi tujе ladje, katere skušajo prebiti blokado, začasno zaplenijo in izpuste šele po končani blokadi.

V slučaju vojne blokade pa je postopek seveda popolnoma drugačen in se ujetе ladje izroče vojnemu sodišču, ki jih v slučaju krivde smatra za vojni plen.

Ker nastanejo tu ravno najhujši spori, posebno če se ujamejo ladje, ki nosijo zastavo nevtralne države, so se na mednarodni konferencah sprejela načela, katerih se mora držati država, da je blokada smatrana pravoveljavna in da ima tudi nasproti drugim državam veljavno moč. Ta načela so izražena v pariški pomorski deklaraciji iz leta 1856. (štiri točke) in v londonski pomorski deklaraciji iz leta 1909.

Imenovani mednarodni dogovori zahtevajo predvsem naslednje tri pogoje:

1. da je v pravilni formi dano obvestilo ali deklaracija blokade.

To obvestilo mora dati pismeno država ali vlada, ki namerava izvesti blokado ali pa v njenem imenu poveljnik dotičnega dela mornarice, kateremu je zaupana ta naloga.

Z ozirom na člen 9. londonske pomorske deklaracije, pa je v naznanilu blokade drugim državam potrebno točno navesti:

- a) dan in uro blokade;
- b) točne zemljepisne meje obale, katera se blokira;
- c) rok, v katerem morajo nevtralne ladje svobodno zapustiti blokirane kraje.

Deklaracije blokade, ki ne vsebuje vsaj prvih dveh navedenih točk, ni veljavna.

2. Potrebno pa je, da je takoj po naznanilu, blokada tudi pravilno notificirana, kajti ni dovolj samo razglasiti blokado, vsakdo mora biti namreč poučen, da se ne bi mogel potem izgovarjati, da mu ni bil znan obstoj blokade. Z ozirom na 2. in 16. člen londonske pomorske deklaracije se notifikacija blokade vrši na tri načine, in sicer:

- a) Generalna ali diplomatska notifikacija, ki sestoji v tem, da država, ki namerava izvesti blokado, sporoči to vsem akreditiranim diplomatskim zastopnikom.
- b) Partikularna notifikacija. To notifikacijo izvrši poveljnik brodogovja, kateremu je zaupana naloga blo-

kade s tem, da obvesti oblasti dotičnega kraja, kakor tudi vse konzule, ki imajo v dotičnem mestu ali kraju svoj delokrog.

- c) Specialna ali posebna notifikacija. Ta je predvsem potrebna, da se pravočasno obveste trgovske ladje, ki se nahajajo na odprtem morju in še ne vedo, da se je začela blokada. Ta notifikacija se vrši na ta način, da oficir vojnega brodogovja, ki čuva obalo po običajnem ceremonijalu, sporoči kapetanu ladje blokado. Kapetan ladje je dolžan zabeležiti v ladijski dnevnik dan, uro, zemljepisno lego in ime oficirja, ki je notifikacijo izvršil.

Da bi general Franko lahko zadostil prvim dvem točkam, je sledilo s strani Nemčije in Italije priznanje njegove vlade. S tem bi bil dan pogoj — namreč po njihovem mišljenju — da obstojata dve vojskujoče se države, kateri se lahko poslužujeta vseh mednarodnih dopustnih sredstev. V tem smislu je bila tudi podana deklaracija blokade vlade v Burgosu.

Važno načelo o veljavnosti blokade pa je vsekakor tretje, ki predvsem zahteva, da je blokada učinkovita.

V prejšnjih časih se je namreč dogajalo, da je vojskujoča država objavila blokado gotovega dela neprijateljske obale, katere pa ni čuvala s pomočjo svoje mornarice. To so bile tako imenovane navidezne blokade ali blokade na papirju.

Vojskujoča se država je namreč na ta način hotela škoditi trgovini sovražnika, ne da bi pri tem razdelila svojo vojno moč. Prilastila pa si je pravico vojnega plena do vseh nevtralnih ladij, ki bi se približale obali. Take blokade so seveda mnogo škodile mednarodni trgovini. Anglija je v osemnajstem veku česče uvajala blokade na papirju proti drugim državam in potem po vseh morjih plenila trgovske ladje, ki so se približevale obali. Proti temu so se druge države združile v defenzivne zaveznike. Največja blokada na papirju pa je bila proglašena od Napoleona z Berlinskim dekretom, t. z. kontinentalna zapora (1806—1814).

Temu kritičnemu stanju se je končno napravilo konec s Pariško pomorsko deklaracijo z leta 1856., katere 4. člen pravi: Da bo obvezna, mora vsaka blokada biti učinkovita, t. j. mora biti vzdržana od takšne vojne sile, kolikor je potrebno da se resnično prepreči vsak poskus približanja blokirani obali ali luki. Mora torej biti vsak slučaj, da se prebije blokada, vezan z nevarnostjo izgubljenja ladje.

Blokada mora biti torej učinkovita, da jo bo vsakdo spoštoval in se ne sme samo omejiti na križanje semtertja, temveč mora permanentno varovati gotova mesta. Kriterij za učinkovitost blokade se po navadi rešuje od slučaja do slučaja in se vzame v obzir konfiguracija obale, moč vojnega brodogovja, meteorološke prilike, ki vladajo ob dotični obali itd. Splošno pa se smatra, da je blokada učinkovita, kadar je obala ali luka tako zaprta s permanentno stacioniranimi ladjami, da bi bila vsaka ladja, ki bi hotela prebiti blokado, takoj opažena in ustavljena. Abstraktno se torej ne more določiti, koliko ladij je potrebno za blokado, niti koliko morajo biti oddaljene ena od druge. Potrebno pa je predvsem toliko ladij, da napravijo celi lok okoli blokirane zone, a ladje morajo biti oddaljene ena od druge najmanj toliko, da lahko dominirajo s svojimi topovi prostor med njimi, tako, da med temi ne more brez nevarnosti uiti nobena ladja.

Bokeška mornarica v službi domovine

Marjanovič H.

Prilike, ki so vladale na Jadranu po naselitvi Slovanov, so obmorsko prebivalstvo silile, da so se z združenimi močmi branili nešteti sovražnikov, ki so ogrožali njihove domove. Tako udruženje pomorščakov je bila tudi »Bokeška mornarica«.

Ustanovitev »Bokeške mornarice« datira, po mišljenju naših zgodovinarjev, celo iz IX. stoletja, t. j. od onega časa, ko so prinesli v Kotor smrtne ostanke sv. Tripuna, ki je postal tedaj pokrovitelj ne le Kotora, temveč tudi bokeških mornarjev. Udruženje bokokotorskih pomorščakov — v kolikor ga moremo že od začetka smatrati kot udruženje — je imelo nalogo zbrati vse mornarje v Boki Kotorski in ustvariti z njimi močno obrambno silo, ki bi branila domovino od tujih napadov.

Zelo dobro vemo, da se je bilo razvilo gusarenje po doselitvi Slovanov na Jadranu v taki meri, da je bila varnost slehernega pomorščaka zelo ogrožena. Znano nam je tudi to, da se je Bizanc, v čigar rokah je bila v VII. stoletju vsa Dalmacija, trudil, da onemogoči gusarenje ter je v to svrhu podpiral vsak pokret, katerega cilj je bil preprečiti razvoj nevarnih gusarjev. Zgodovina nam pripoveduje, da je Bizanc imel posebno floto, ki je imela nalogo uničiti vsako gusarenje po morju. Kasneje, ko se je na severozahodu Jadranskega morja razvilo trgovsko mesto Benetke, ki je začelo ogrožati trgovsko in pomorsko življenje južnih Slovanov, je prešlo gusarenje v roke slovanskih pomorščakov. Tedaj so se začele krvave borbe med slovanskimi plemeni in beneškimi ekspanzivnimi silami. Od vseh slovanskih plemen na Jadranu se je v teh borbah najbolj proslavilo pleme Neretljanov; zgodovina jih opisuje kot najvarnejše gusarje. Neretljani so živeli v predelih od reke Cetine do južnega dela reke Neretve, dalje na polotoku Pelješcu ter otokih Braču, Visu, Korčuli in Lastovu. Stoletja in stoletja so vodili ljute boje z beneško vlado in so bili nepremagljivi. Njim sorodni pa so bili senjski gusarji, ki so s krvavimi žrtvami branili našo severno obalo Jadrana pod modro upravo znamenitih Frankopanov. V južnem Jadranu so pa to vlogo vršili bokeški mornarji.

Člani »Bokeške mornarice« so bili prostovoljci. Vsakdo, ki se je hotel posvetiti pomorskemu življenju, je moral plačati lastniku ali poveljniku ladje kavejjo, ki se mu je vrnila, ko je odslužil določen čas na morju. Disciplina na ladji je bila podobna disciplini vojske na kopnem.

Udruženje mornarjev v Boki Kotorski je bil važen faktor v javnem življenju. To udruženje je imelo svojo zastavo, svoje ladje, svoje ladjedelnice, svojo cerkev in, kar je bilo navažnejše, svoje zastopnike v javni upravi mesta Kotora. Posebna pravila, ki so določala pravice udruženja mornarjev, so se imenovala: »Liber Fraternitatis divi Nicolai Marinariorium de Cattaro.« Iz teh pravil je razvidno, da je sledila uradna ustanovitev »Bokeške mornarice« šele pozneje, dočim je že v IX. stoletju obstojal ceh mornarjev, ki je imel iste pravice in dolžnosti, kakor so jih imeli na obali našega Jadrana.

Bokeška mornarica, oziroma udruženje vseh pomorščakov Boke Kotorske pod praporom sv. Nikole, ni imelo samo naloge braniti obalo, temveč tudi socialno zboljšati pomorski stan, podpirati trgovino in promet na morju, graditi močno mornarico, ki bi služila v obrambo

vsej dalmatinski obali. Na čelu mornarice so bili spočetka župani, trije pooblaščenca (prokuratorji) in dva revizorja. Pozneje, ko je mornarica postala popolnoma vojaška institucija, je imela svojega admirala, katerega je postavljalo udruženje na podlagi statutov. Admiral je bil glavni poveljnik mornarice; imel je pravico postavljati majorja, poročnike, šest častnikov, dva narednika ter izbirati pomorščake, sposobne za borbo. V mirnem času je skliceval mornarje na orožne vaje, za časa vojne pa je določeval zbirališča in mesta službovanja.

Udruženje je imelo precej borb z beneško republiko za ohranitev starih pravic. Nikoli ni dovolilo, da bi se mu te pravice skrčile. Zgodovina bokeških mornarjev navaja razna oviranja s strani beneških oblasti, zlasti v zadevi določevanja admirala ali pa kako naj se vrše vsakoletne proslave. Pozneje, ko je beneška vlada potrebovala pomoč bokeških mornarjev proti Turkom in drugim sovražnikom, je vse njihove pravice priznala samo zato, da bi se bojevali na njihovi strani.

Junaštev bokeških mornarjev v obrambo domovine ne opisuje samo naša zgodovina, temveč tudi zgodovina onih držav, s katerimi so se ti mornarji borili. Bokeške mornarje slavijo posebno Benečani, ki so izrabljali moč in junaštvo teh pomorščakov v obrabo svojih teženj na Jadranu. Med slavne junake Bokeške mornarice spadata Nikola Buča in njegov sin Peter, ki sta razbila moč bolgarskega carja Dragomira, ko je hotel osvojiti Kotor. Njemu v čast je daroval srbski vladar Stevan Uroš Kotoru bolgarsko zastavo s srebrnim križem ter imenoval Nikola Bučo in njegovega sina za vojskovodji in svétnika na dvoru. Tretji bokeški junak je Marin Bizanti, ki je s svojimi ladjami uničil pri Kotoru genoveško mornarico ter ji odvzel zastavo. Slavni pomorski učenjak Marko Martinović iz Perasta je ustanovitelj prve ruske flote. On je na poziv ruskega carja Petra Velikega poslal Rusiji šestnajst pomorskih poveljnikov, znamenitih boljarov, ki so prevzeli v svoje roke usodo ruske mornarice.

Največje junaštvo bokeških mornarjev je borba Marka in Josipa Ivanovića, sinov kneza Vuka Ivanovića iz Dobrote, ki sta l. 1756. uničila ladjo (šambek) tripolskih gusarjev.

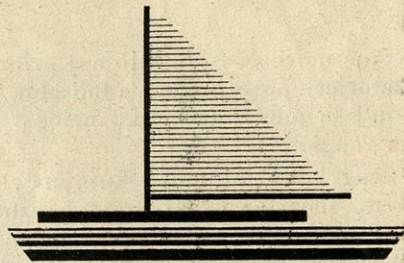
Muzej bokeške mornarice hrani nešteto spominov iz časov borb bokeških mornarjev za obrambo domovine. Neštete starinske slike, ki jih hranijo družine pomorščakov v Kotoru, Perastu, Dobroti, Prčanju in Budvi so dokaz, da so bili bokeški mornarji od najstarejših časov pa do danes budni čuvarji južnega dela našega Jadrana.

POMAGAJTE PRVI POMORSKI

GOSPODARSKI KULTURNI REVIVIJI S TEM,

DA OGLAŠUJETE V NJEJ!

Naša ladja



PRILOGA ZA MLADINO

Pesem najmlajših

Viktor Pirnat

*Mi najmlajši med mornarji
še neuki smo brodarji,
a morjá se ne bojimo.*

*Če nevešči smo tesarji,
neokretni še zidarji,
pa polahko že gradimo.*

*Smo minerji in kopači,
smo orači in kovači,
v delu le se veselimo.*

*Narodu kovat usodo,
varovat ga pred zablodo
v mladih dušah si želimo.*

*Naj nas čuje zemlja širna,
razdvojena in nemirna:
ni še ura zamujena —
mi in morje — duša ena!*

Kje so dnevi stare slave . .

Viktor Pirnat

Izletnik, ki ga zanese na naš sončni jug, v divni naš fjord Boko Kotorsko, ljubosumno čuvano od nebotičnega Lovčena, se bo gotovo ustavil tudi v ljubkem starinskem mestecu Perastu. Saj ima edinstveno lego onstran ožine Verige v prostranem zalivu, ki se tam razdeli v Kotorski in Risanski predel. Pozdravijo ga neme palače, na pol razpadle, z rožami preraščene. Votlo odmeva korak med njihovimi tihimi zidovi.

»Vse je minljivo!«, bi človek zaklical v one trohneče dvore in odmev bi veliko resnico le potrdil. Peščica letoviščarjev in štiri sto domačinov je vse, kar danes oživlja oni prelestni košček naše zemlje in našega morja, ki je kot ustvarjen za odmor in počitek.

Kje so davna stoletja, ko so srbski Nemanjići podpirali Peraščane, ki so jih visoko cenili radi njihovega junaštva na kopnem in na morju!

Enako so jih imeli v časti njihovi kasnejši gospodarji Benečani. Kjerkoli in s komurkoli so se Benečani v onih časih bojevali, povsod so ravno Peraščani bili med prvimi njihovimi borci. Dvanajst odličnih rodbin iz Perasta je uživalo čast čvarjev državne vojne zastave na beneških brodovih. Tudi v bitki pri Lepantu leta 1571. so Peraščani varovali zastavo na admiralski ladji in jih je v tujčevi službi padlo tedaj sedem.

Da, mnogo je pomenil Perast našim starim! Važna je bila njegova vloga, ko so še jadrnice naših dedov ponosno rezale vsa morja sveta in se vračale polne bogastva. Sreča in blagostanje sta domovala tedaj po oni cvetoči obali. Ponosne barke so se pozibavale v živahnem pristanišču, razigrana mornarska pesem je hitela do skalnih bregov

in zopet nazaj ter se je mešala med vrisk in veselje zadovoljnega ljudstva. Bogate trgovske hiše in palače so rasle ko gobe. In to ne le v Perastu, tudi drugod po Boki, ki je bila od nekdanj zibelka najodličnejših pomorcev. Saj je kapitan Ivan Visin iz onstranskega Prčanja na svoji 311 tonski jadrnici »Splendido« v letih 1852 do 1859 kot prvi avstrijski pomorec objadral svet.

Dika in ponos Peraščanov sta bili v vseh časih pravljica hrabrost in neizmerno požrtvovanje. Ne le kot odlični pomorci, tudi kot suhozemni borci so bili nenadkriljivi. Sredi maja 1654. leta je 6400 Turčinov napadlo neutrjeni Perast. Pa je bil kljub temu trd oreh. Neprijetno manjštevlni meščani so Turke nagnali čez vse hribe. Ban Peter Zrinjski jim je za ta junaški čin poklonil dragoceno sabljo, ki jo morete še danes videti v tamošnji mestni posvetovalnici.

Pa tam vam pokažejo še marsikaj kot spomin na dneve veličine in blagostanja. Parobrod je izpodrinil jadrnico in s propastjo jadrnice je pričelo tužno življenje naših Bokeljcev in pred vsem Perasta, starega in slavnega morskega gnezda.

Že v 16. stoletju je bila doli ugledna pomorska šola. Poučevali so v njej svetovni strokovnjaki in katoliški redovniki. Mnogega odličnega pomorca so pripravili za življenje. Pred četr tisočletjem pa je živel v Perastu slavni pomorski veščak Marko Martinović, čigar sloves je segel do carskega dvora v daljni Rusiji. Njen mogočni vladar, car Peter Veliki, se je odločil, da bo njegova prostrana država močna in silna ne le na kopnem, temveč tudi na morju. Pokazala se je potreba organiziranja

ruske vojne mornarice. In kdo naj pripravi kader novih organizatorjev, poveljnikov, admiralov in vojskovodij? Komu naj se poveri ta velika naloga? Kdo je vreden tolikega zaupanja?

Kdo drugi kot s stoletnimi skušnjami, s krvami žrtvami in s svetlo slavo ovenčani brat ob vzhodnem Jadranu, tisočletni njegov gospodar! Ves tedanji svet je čislal jugoslovenskega mornarja, strmel je nad njegovimi podvigi in njegovo veščino. In Peter Veliki je odločil, da bodi mali brat učitelj velikega brata.

Leta 1698. je poslal Perast v pomorsko šolo Marka Martinovića sedemnajst svojih izbranih plemičev, med njimi celo ožje sorodnike, da so se izučili za pomorce, vredne svojih učiteljev, in da so mogli kasneje v domovini izvršiti poverjeno jim veliko nalogo. Rusko vojno floto na Baltiku pa je v službi Petra Velikega organiziral Peraščan Matija Zmajević.

Originalni dokumenti in velika oljnata slika, vse shranjeno v Perastu, dokazuje še danes to sončno točko naše slavne pomorske povestnice.

Letos o Božiču pa bo točno 220 let, ko so si Peraščani spletli nov venec slave, ki jim je prinesel tudi gmotno korist. Tudi na ta dogodek je še ohranjen verodostojen spomin.

Pred Perastom se ogledujeta v zrcalni gladini dva ljubka otočka. »Sveti Jurij« zadivi potnika osobito v mraku. Beli zidovi njegove cerkvice se skrivajo med temne ciprese in ustvarjajo sliko, dostojno Boecklinovega »Otoka mrtvih«. Malo dalje in Perastu bliže se dvigata iz morja mogočni kupoli zaobljubne cerkvice, ki se k njej stiska enonadstropna stanovanjska hiša. Vse gólo, sam kamen kot strma pobočja, ki vsenaokoli vise nad valovi.

»Mati Božja Škrpjelska« ali kratko »Gospa« je umeten otok. Ribiči in mornarji iz Boke, največ pa iz Perasta, so ga dvignili iz morskih globin. Vsaka ladjica je spustila tam v morje tovor kamenja, dokler ni skalna čer, ki je ondi molela iz slanega objema in kamor se je vedno znova iz peraske cerkvice vračala slika Svete Bogorodice, bila obdana s celim skalnim otokom. Na njem so hvaležni pomorci postavili svoji Zaščitnici in njeni sliki dom, ki je danes natrpan z dragocenimi zaobljubnimi darovi. Cerkvena zakladnica na otočku je vredna ogleda.

V oni cerkvisi je shranjena tudi slika dogodka, ki se je pripetil pogumnim mornarjem iz Perasta baš o božiču leta 1716.

Vsi bokeljski brodolastniki in njihovi mornarji so živeli od prevažanja tovorov na svojih jadrnicah. Prevažali so domače in tuje blago, šli so za zaslužkom, ki jim ga v onih časih nikdar ni primanjkovalo.

V albanskem Draču so krajevne oblasti prepovedale izvažanje žita. Peraščani se za to niso zmenili. Njihova mala barka, ki jo je vodil Jurij Bane, je pristala in vseh 25 mornarjev posadke je vneto nakladalo žitne vreče, Komaj pa so dvignili sidro, da bi odpluli, jim je zaprla pot velika tartana, turška gusarska ladja, ki se je po svojem umazanem poslu priklatila iz Severne Afrike. Na njenem krovu je bilo sto dvajset do zob oboroženih mož.

Dalmatincec, da bi se vdal morskemu klatežu, morilecu in grabežu! Ni za Boga! Za vse na svetu ne!

In že so se udarili. Pet in dvajset Peraščanov proti sto dvajsetim gusarjem, ki jim je priskočilo na pomoč še okoli petdeset plena željnih Dračanov. Skoraj sedemkratna premoč.

In uresničile so se besede pesnika Njegoša, čigar duh iz visoke lovčenske grobnice budno bdi nad usodo podnožnih Bokeljcev:

»Ne bije boj orožje svetlo,
bije ga srcé junaško!«

Deset polnih ur je trajal boj, pravo mesarsko klanje. Padel je kapitan Bane in z njim devet njegovih tovarišev. Toda ostali Peraščani niso omagali, junaško so sekali dalje.

Ne tako gusarji. Tudi njihov poveljnik je padel v boju, kar je ostalo tolpo popolnoma zmedlo. Sedemnajstotica najbolj junaških je na malem čolnu pobegnila z ladje in se srečno rešila. Toliko huje je bilo ostalim. S prezirrom smrti so razredčeni naši mornarji, vsi več ali manj ranjeni, vdrli na gusarsko tartano, zasejali grozo in pomandrali vse, kar se jim je približalo. Preplašeni roparji so se umaknili v ladjino notranjščino. Vjeli so se v past, ostali pa so vsaj živi. Po ohranjenem poročilu očividca, tedanjega častnika na peraschem brodu, poručnika Krsta Mazarovića, je vse drugo, to je 86 gusarjev, obležalo na bojišču ali pa zdrknilo v morsko dno.

Peraščani so urno osvobodili pet krščanskih ujetnikov, ki so bili uklenjeni na turški ladji, potisnili so jim v roke orožje in dvajset junakov je ukrotilo osem in šestdeset divjakov. Pobrli so jim orožje, jih povezali in prepekljali na svojo barko. Nato so razpeli jadra in sprejela jih je neskončna morska cesta. Odvlekli so s seboj tudi zaplenjeno gusarsko tartano ter jo z ujetniki vred oddali beneškim oblastnikom na otoku Krfu. Slovesen sprejem, čast, slava, odlikovanje in bogati delež obilega plena so bili nagrada hrabrim Peraščanom.

Gornji dogodek opeva v vezani besedi tudi rokopis, ki je v posesti Jugoslovenske akademije v Zagrebu.

To so priče naše slave, svedoki žilavosti in odločnosti našega rodu, ki je doživljal dneve veselja in tuge, vse pa je delil z onim, ki mu je pomenilo življenje, delil je usodo z morjem, stokrat prekletim in tisočkrat blagrovanim ...

BLOKADA (Nadaljevanje s strani 93)

Koliko časa je veljavna blokada? Toliko časa, dokler je učinkovita. Iz tega sledi, da blokada zgubi vsako veljavnost, kakor hitro gredo lahko ladje sem ter tja iz blokiranega področja. Edina izjema je ta, če je vsled slabega vremena bila vojna ladja prisiljena, da se oddalji. Posamezni slučaj, da bi kakšna ladja uspela prebiti blokado (kar se je zgodilo v rusko-japonski vojni: kitajske ladje pri blokadi Port Arura), še ne bi pomenilo, da ni veljavna blokada, če bi seveda vsi imenovani pogoji za učinkovitost blokade bili izpolnjeni. V blokirano lukó ali obalo ima samo v slučaju slabega vremena dostop nevtralna ladja, toda pod pogojem, da ničesar ne izkrea ali pa ukrea.

To so torej glavni pogoji za mednarodno pravno veljavno blokado. V sedanji španski državljanski vojni pa ti pogoji niso dani, predvsem ne zadnji, kajti nobena stranka ne razpolaga z tolikimi ladjami, da bi lahko izvedla učinkovito blokado. V smislu mednarodnega pomorskega prava pa se smatra za gusarstvo vsako prisilno zaplenitev ladje, kar je posebno v današnjem času silno nevarno za obči konflikt. Gotovo bo ta slučaj prinesel v mednarodnopravni institut blokade marsikako novost, poleg tega pa marsikatero težko preizkušnjo za človeštvo.

RAZGLED

SPLOŠNO POMORSKO-GOSPODARSKA VPRAŠANJA

POMORSKA TRGOVINA

Devalvacije francoskega in švicarskega franka ter Holandskega guldinarja je napravila zmešnjavo v pomorski trgovini, ki se je pa kmalu popravila. Vozarine, zaračunane v funtih, so ostale neizpremenjene, dočim so se one v frankih zvišale za ekvivalent, za kateri je bil frant devalviran. Nesigurnost v vozarinah, zaključene v francoskih frankih, se je čutila v Sredozemskem morju, posebno za prevoz rudnin iz Severne Afrike ter za les in cement iz naših luk v Tunis, Moroko, Francijo in Alžir. — Prevozne cene so se zvišale radi močnega izvoza žita iz Podonavja. Izvoz Rusije iz Črnega morja je popustil. Posebno se opaža stagnacija pri izvozu premoga, ki ga izpodriva nemški premog iz Rajne. Popustil je tudi izvoz rudnin za Ameriko ter surovega železa za Japonsko in Daljni vzhod. Deloma radi omenjenih razlogov, deloma radi konkurence v prevoznih cenah ne morejo Rusi plačevati visoke prevozne stroške, tako da gre vse manj ladij v Azov. Živahna je postala trgovina v Aleksandriji. Prevažalo se je več rudnin iz fosfatov iz Sredozemskega morja na bližnje atlantske obale. Zanimivo je, da španske luke, iz katerih se izvažajo minerali, delujejo normalno. Posebno velja to za Huelvu, ki izvažata mnogo surovine. Pirit iz Cipra se je izvažal v Severno Evropo in Ameriko. Argentinijska je v zadnjem času pokazala veliko živahnost v prevozu posebno iz La-Plate v Severno Ameriko. Radi zmrzavanja reke Sv. Lavrenca je oživel trg Kanadskih otokov. Železni trg je začel ponovno s svojim delom. Prevažalo se je na Japonsko, Poljsko, zahodno obalo Italije, Škotsko itd. Prevoz sladkorja iz Kube je padel, toda prevozni stroški so ostali neizpremenjeni. Izvažal se je premog iz Roadse v Južno Ameriko. Nitrati iz Hopevela so se izvažali v Aleksandrijo.

PRIDELKI MORSKEGA RIBARSTVA NA JADRANU V LETU 1935.

Po službeni statistiki skupni pridelek morskega ribarstva v naši državi je znašal v letu 1935. 7.440.875 kg. Od tega 72,3 % odpade na ribe selilke (5.376.247 kg). Ostanek od 27,7 % (2.064.628 kg) na stalne ribe. Med selilke štejemo: Sardelice, skuše, plavice, brgljune in šnjure. Večji del teh rib je bilo ujetih poleti (4.640.850 kg). Manjši del (497.397 kg) pa v mesecu aprilu. Poleg omenjenih rib štejemo med ribe selilke: tuje luce, palamite in trupe. Od teh je bilo ujetih 238.030 kg. Stalne ribe so: raki, glavonošci in školjkaši. Glavne stalne ribe so: girica, od katerih je bilo ujetih 486.444 kg. Od ostalih stalnih rib je ulovljeno skupno 1.192.787 kg. Rakov (jastog, hláb, škampi in rakovic) je bilo ujetih 39.130 kg. Školjk (kamenica, daganja, kunjika, prstaci itd.) je bilo izvečenih 138.980 kilogramov, glavonožcev pa 207.291 kg. Od celokupne količine 7.440.875 kg ujetih rib je bilo prodanih v svežem stanju 4.855.285 kilogramov. Predelanih v konzerve 2.585.590 kg. Svežih rib se je uporabilo v naši državi za 4.160.789 kg, to je 55,2 %. Ostanek od 748.496 kg pa se je izvozilo v inozemstvo. Domače tovarne so konzervirale 326.480 kg rib. Dočim so ribiči posolili 2.259.110 kg rib, so posolile tovarne 428.770 kg rib. Konzum rib v Zagrebu, Beogradu in Ljubljani je bil večji kakor v letu 1934.

NAŠE LUKE

Devalvacija francoskega franka je precej ogrožala naše izvozno in pomorsko gospodarstvo. Partije cementa in lesa, zaključene v francoskih frankih, so prinesle našim izvoznikom precejšnje izgube, v kolikor jih niso uspeli stornirati. Posebno škodo so imele ladje, ki so zaključile prevoz tovora v francoskih frankih. Izgube računajo na 2 milijona dinarjev. — Delavnost naše sredozemske mornarice

v septembru in oktobru vkljub devalvacije franka ni bila slaba. Nekatere ladje so bile zaposlene za prevoz tovora med španskimi in francoskimi lukami. Druge ladje so bile zaposlene v Črnem morju. Najživahnejši je bil prevoz volov. Dva stalno zaposlena parnika sta vozila živino na Malto. Par ladij je prevažalo v Palestino. Največji promet pa je imela Oceanija iz Splita v Alikante. Zadnje čase se pri nas opaža veliko pomanjkanje tovornih ladij za prevoz blaga.

SKLEPI POMORSKE KONFERENCE DRŽAV BALKANSKEGA SPORAZUMA

Od 27. maja do 2. junija t. l. se je vršila v Istanbulu pomorska konferenca držav Balkanskega sporazuma. Na konferenci se je predvsem obravnaval problem skupnega sodelovanja brodarških podjetnikov Grške, Jugoslavije, Turčije in Romunije. Osnova tega sodelovanja bi predstavljala koordinacija parobrodarskih zvez, pogoji prevoza z ladjami, koordinacija blagovnih tarif ter vzajemno pomočje med trgovskimi podjetji za prevoz blaga pod zastavo držav balkanskega sporazuma. — Istočasno se je ugotovilo, da bi bilo treba osnovati pomorski komite pri prometni komisiji gospodarskega sveta balkanskega sporazuma. V ta komite pride en predstavnik vsake nacionalne skupine zainteresiranih pomorskih podjetij. Izdelovanje osnovnega pravilnika se je poverilo Jugoslovenski delegaciji. Obravnavalo se je tudi vprašanje unifikacije luških tarif ter sistema merjenja ladij. Gospodarski svet na prihodnjem sestanku v Beogradu bo rešil vsa ta vprašanja.

UREDITEV OCEANOGRFSKEGA INSTITUTA KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

Z uredbo ministrstva prosvete in v soglasju z ministrskim svetom je bila objavljena javnosti ustanovitev oceanografskega instituta kraljevine Jugoslavije v Splitu. Institut je sestavni del Jugoslovenske akademije znanosti in umetnosti v Zagrebu ter Srbske kraljevske akademije v Beogradu. Pod glavnim nadzorom ministra prosvete. Institut ima sledeče oddelke: biološki, hidrogrfski in oddelek za primenjeno biologijo (ribarstvo itd.). — Naloge instituta so: raziskovanje življenja na morju, posebno v Jadranskem morju (biološki oddelek), raziskovanje fizičnih in kemičnih svojstev morja, posebno Jadrana (oddelek za hidrografijo), raziskovanje možnosti in načinov izkoriščanja morskih organizmov, posebno rib v narodno-ekonomske namene. Institut bo izdajal strokovni časopis »Acta Adriatica« v našem in drugih svetovnih jezikih.

ZAKAJ JE MALO RIB V KVARNERU

Zadnja leta so opazili, da je v Kvarneru med istrsko obalo in Cresom vedno manj rib. Ker je ta ribja kriza seveda velikega gospodarskega pomena za istrske in dalmatinske ribiče, so pričeli iskati temu pomanjkanju vzrok. Po daljšem iskanju so začeli sklepati, da primanjkuje v reškem zalivu hrane za ribe. Kakšna pa je prav za prav ribja hrana? Glavno hrano tvori plankton, to so zelo majhne živalice in rastlinice, ki sestojijo iz ene same stanice in plavajo v ogromnih množinah na morski površini. Na razvoj planktona vplivajo mnogovrstni vzroki: temperatura, odstotek soli v vodi, morski toki, plima, oseka itd. Ugotovili so, da strojno olje, ki ga spuščajo ladje po odrabi, tudi uničuje plankton. Olje se v tanki plasti raztegne po morski površini in preprečuje planktonu, da bi dihal. Med drugimi prištevajo k planktonu razne vrste meduz, ker so tudi te enostanična bitja. Glavna morska struja prihaja ob grški in albanski obali, obliva Dalmacijo, gre skozi Kvarner in tržaški zaliv ter se nato obrne in odnaša mrzlo rečno vodo ob italijanski obali proti Jonskemu morju. Glavni tok prihaja v Kvarner v dveh rokavilih: skozi Srednji kanal med otokoma Krkom in Cresom, ter skozi Fareziški kanal, gre proti Reki in se obrne ob Opatiji in Mošćeničah proti rtu Kamenjaku. Ta glavni tok je podvržen raz-

nim lokalnim spremembam, atmosferskim motnjam, zračnemu pritisku in množini sladke vode, ki priteče iz potokov in rek. Baš atmosferskim neprilikam je treba pripisovati, da je planktona in meduz v reškem zalivu vedno manj. Nič več se ne pojavljajo meduze v takem številu kot prejšnja leta. Vzrok iščejo v lokalnih vetrovih, ker med temi in pomanjkanjem ribje hrane je neka zveza. Od maja 1935 so opažali, da se meduze porazgubijo, ko piha jugozahodni veter. Letošnje poletje pa jih je bilo še manj nego lani. To so sicer samo domnevanja, ki pa slonijo na opazovanju in zato tudi ne bodo brez podlage. V prihodnje nameravajo temeljito proučiti pomanjkanje planktona in meduz in s tem tudi pomanjkanje rib.

TRGOVSKA MORNARICA

NOVE LADJE ROMUNSKÉ TRGOVSKE MORNARICE

Romunska vlada je sklenila povečati svojo trgovsko mornarico. Na Danskem je naročila dva parnika tipa »Kralj Karol«, ki bosta imela hitrost od 22 vozlov na uro. Ladje bodo vršile promet med Konstanco in vzhodom. Romunske ladjedelnice v Turn-Severinu bodo zgradile nekaj ladij za rečno plovbo. Dve ladji sta določeni za prevoz nafte, ena za obalno plovbo. Ladje na Danskem bodo končane začetkom leta 1938., dočim one za rečno plovbo začetkom leta 1937.

REKORDNA VOŽNJA PO PANAMSKEM KANALU

Ameriški rušilec »Maui« je prevozil Panamski kanal v rekordnem času od 4.52 ure. Rušilec, ki vrši obalno carinsko službo, pripada seriji od 17 rušilcev od 580—900 ton. Poleg carinske službe, katero vrše 10 od njih, imajo važno nalogo, da javljajo pomorščakom pomikanje ledenih santov. Ta služba je bila vpeljana po 4. aprilu leta 1912., t. j. po katastrofi »Titanica«. Stroške za to kontrolo ledenikov plačajo vse prizadete države.

BOMBARDERSKI AVIJON

PADEL NA KROV PARNIKA »NORMANDY«

Dne 22. junija t. l. se je pripetil izjemni slučaj v zgodovini letalstva v bližini Spethede. Bombarderski avijon, ki je letel nad morjem, je padel na krov luksuznega parnika »Normandy«. Žrtev pri tem padcu ni bilo ne na parniku ne na avijonu. »Normandy« je nadaljevala potovanje.

KONEC NAJVEČJE JADRNICÉ NA SVETU

Finski bark »Vojvodkinja Cecilija«, ki je bil znan kot največja jadrnica na svetu, se je ponesrečil v mesecu aprilu na južni obali Anglije in sicer pri Salcombe. Radi goste megle je ladja izgubila orientacijo in udarila ob morske čeri ter se takoj potopila. Bark je prišel pred par dnevi v Falmont s tovorom žita iz Avstralije. Potovanje iz Avstralije v Anglijo je izvršil v 86 dneh, tako da se je bližal rekordu nemške jadrnice »Parma«. — Vojvodkinja Cecilija je v tekmi zmagala osemkrat in sicer na progi Avstralija-Anglija. Bark je imel 3.111 brutto reg. ton in je bil zgrajen l. 1902. v Nemčiji. Bil je last firme Erik in z njim je upravljal sam lastnik. V času nesreče je opazil krmilar, da kompas pravilno ne deluje. Opozoril je kapetana, toda bilo je že prepozno. Veter je bil tako močan, da ni bilo upati na rešitev.

VOJNA MORNARICA

UTRJEVANJE DARDANEL

bodo izvršila ruska, francoska in čehoslovaška industrijska podjetja, katerim se je posrečilo pridobiti za ta namen nemške Kruppove zavode. Večji del naročil bo izvršila Rusija, manjšo polovico pa Scheider, Kreuzot in Škodovi zavodi.

LADJEDELNICA ARHANGELSK

Sovjetska vlada je sklenila da prične takoj z gradnjo ladjedelnice v bližini Arhangelska na ustju Dvine, ki bo največja ladjedelnica v Rusiji.

SOVJETSKA »MALTA«

Končana so dela na utrjevanju sovjetske cone Kronštad. To utrjevanje je velikega strateškega pomena in mu zato pravijo »Sovjetska Malta«. Stroški za utrjevanje Kronštata znašajo 4 milijarde dinarjev.

POVEČANJE RUSKE VOJNE MORNARICE

Iz Rusije se do nedavnega ni moglo nič pozitivnega zvedeti, s kolikimi novimi ladjami razpolaga sovjetska mornarica. Nedavno tega pa se je ob priliki imenovanja novih pomorskih častnikov izvedelo za nove ladje, katere je Rusija skrivoma zgradila. Tako se poroča, da je bilo v zadnjih treh letih spušenih v morje in oboroženih približno 50 novih ladij, ne všteti podmornic, katerih je Rusija zgradila preko 70 z najmodernejšo oborožitvijo. — Rusija ima sedaj 7 ladij po 10.000 ton, ki so najmoderneje oborožene in večje število lahkih križark. — Sedaj ima v gradnji: 12 lahkih križark, 15 nosilcev avionov, 4 ladje čez 40.000 ton, 23 razoračev, 30 torpedovk in 40 podmornic. — Ladje se gradijo tudi na rečnih ladjedelnicah v bližini morja, tako da je izključena vsaka tuja kontrola.

PODPIRAJTE

PRVO SLOVENSKO REVILJO

O MORJU!

NOVI BORBENI ČOLNI

Angleška mornarica je dobila prva dva bojna čolna. Čolna sta podobna obalnim motornim čolnom in se razlikujeta od teh samo po tem, da sta daljša in hitrejša. Borbena čolna sta oborožena z dvema torpedoma in z nekajimi strojnimi protinapadom iz zraka. Motorni čoln je 17 m dolg ter ima 500 PS močan stroj, ki proizvaja brzino do 40 milj na uro.

NOVA NAPRAVA

ZA DOLOČITEV POLOŽAJA PODMORNIC

Oče Stijatezi je izumil novo napravo, s katere pomočjo se iz gotove daljave lahko določi položaj podmornice, kakor tudi položaj potopljene ladje. Naprava deluje na podlagi kratkih radiografskih valov. Ta naprava je sestavljena iz velikega kolesa, ki ima številna peresa. Napravo se položi na morsk gladino in v slučaju, da se v bližini nahaja kak potopljen objekt, začnejo peresa v tisti smeri nihati.

POLJSKA

V angleški ladjedelnici Samuel Vair sta bila zgrajena za Poljsko dva nova rušilca: »Grom« in »Bliškavica«. Oborožena bosta s petimi topovi po 122 mm. Hitrost bo znašala 39 milj. Dolžina omenjenih rušilcev znaša 114 m, a širina 11 m. Poleg tega je Poljska naročila na Holandskem 3 podmornice; v domači ladjedelnici pa se gradijo drageri, rečne edince in manjše pomožne ladje. V Havru je bil zgrajen minonosce »Gryf«, ki ima 2500 ton. Hitrost te ladje znaša 26 milj, oborožena je s šestimi topovi po 120 mm in štirimi topovi 40 mm. Ta ladja bo upotrebljena v šolske svrhe. Poljska mornarica šteje 463 oficirjev, 2000 dolgoročnih obvezancev in 3600 kadrovcov. Budžet poljske mornarice znaša 43.3 milijone zlotov, iz katerega zneska se bo porabilo 20 milijonov za nove ladje.

KNJIŽEVNOST

»EKONOMIST«

je priznana gospodarska revija in tudi edina, ki posveča pozornost pomorskim vprašanjem. V zadnji številki za mesec november ima med drugimi zanimiv članek izpod peresa dr. Iva Rafaelija: Devaluacija valute. 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.