



3284

# Maše moryé



Letnik I.

1. števil.



# NAŠE MORJE

Letnik I / Štev. 1 / Marec 1936

II  
60247

## VSEBINA

*Uvodna beseda.*

*Ing. Milan Šuklje: Naša cesta Ljubljana—Sušak.*

*Dr. Miroslav Sovdat: Naša trgovska mornarica.*

*Dr. Branko Vrčon: Pomorska sila Velike Britanije.*

*Dr. Robert Hlavaty: Trogir.*

*Stojan B. Plesničar: Ob 14. obletnici Jadranske straže.*

*P.P.: Jadranska plovidba, d. d. Sušak.*

*Dr. Egon Staré: Čehoslovaki in naš Jadran.*

## RAZGLED

*Kraljev spomenik-svetilnik.*

*Splošna pomorsko-gospodarska vprašanja.*

*Trgovska mornarica.*

*Vojna mornarica*

*Pomorsko-socijalna vprašanja.*

*Tujski promet.*

*Književnost.*

»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. ● Naroča, plačuje, reklamira se pri upravi v Ljubljani, Poljanska cesta 15/VII. ● Rokopisi, sploh spisi in poročila za tisk se pošiljajo na naslov: »Naše morje«, uredništvo, Ljubljana, Gajeva ulica 9/III. Rokopisi se ne vračajo. ● Za vsebino spisov odgovarjajo avtorji. ● Predstavniki in urednik Plesničar Stojan, Ljubljana, Poljanska cesta 15/VII. ● Izdajajo bivši mornarji ● Tiska Tiskarna Slatnar, d. z. o. z. v Kamniku (Vodnik in Knez).



MAREC  
1936

# NAŠE MORJE

Revija za propagando morja in pomorstva

## UVODNA BESEDA

Zdi se, da je v gospodarsko in nacijsko za naš narod najbolj neugodnem času postal naš klic po morju najmočnejši. Naše narodno telo z vsakim dnevom težje čuti udarce, ki mu jih je zadala sovražna preteklost ob koncu svetovnega klanja: na eni strani brezobzirno in krivično razkosanje našega narodnega ozemlja in ponovna podreditev njegovih posameznih delov pod tujčevo peto, na drugi strani nasilno odtrganje okrnjenega slovenskega centra od njegovega morja. Ob mejnih črtah, ki dele naš narod tako kruto že desetletje in več, se razbijajo vsi naši načrti in vsa naša hotenja. Zato moramo iskati velikih ovinkov, da moremo do svojega morja. Lahko rečemo, da je malo problemov, zlasti gospodarskih, ki se tičejo slovenskega naroda in ki bi nas danes s svojo kruto stvarnostjo tako opozarjali nase, kakor je baš problem o našem izhodu na morje — po svobodnem in lastnem ozemlju.

Toda to vprašanje se ne tiče samo nas Slovencev, to vprašanje je zadeva celokupne naše države. Med mnogimi važnimi problemi je ta o izhodu na morje, v svet, kamor bi morala vsa naša gospodarska javnost upreti svoj pogled, brez dvoma med najvažnejšimi. Z novimi državnimi mejami so nastale za nas nepopisne gospodarske težkoče, saj je bil ves naš stari gospodarski prometni sistem, edino naraven, z novimi mejami podrt in graditi je nujno treba novega, da navežemo poti v daljni svet, na morje, kjer se kuje gospodarska sreča vsakega naroda.

Smo v času razvoja svetovnega, ne več narodnega, državnega gospodarstva. Glavni in največji posrednik k temu je morje. Morje nudi svetovnemu gospodarskemu razvoju najcenejše pogoje: morje nam bo odprlo pot do zveze s svetovnim gospodarstvom, kateremu bomo z ozirom na prirodno bogastvo in lego svoje države lahko mnogokaj doprinesli, a s tem pripomogli največ sebi, gospodarskemu blagostanju in splošnemu ugledu lastnega naroda in države.

Namen »Našega morja« bo, razmisljati gorenja vprašanja v vseh njihovih posameznostih. Zavedamo se, da obstoja za nas poleg našega državnega problema še naš svojstveni slovenski, gospodarski in nacijski in zlasti temu hočemo posvečati svojo pozornost. Vse želje in zahteve našega gospodarskega in nacijskega življenja v odnosu na morje hočemo podvreči strogi analizi, da bomo na vse pripravljeni, da si bomo v svojih zahtevah in načrtih popolnoma na jasnem.

Z »Našim morjem« se hočemo postaviti ob strani naših sličnih revij in izpopolniti za naše slovenske razmere nemajhno vrzel. Saj imamo n. pr. samo v Sloveniji v »Jadranski straži« organiziranih 68.000 podmladkarjev in 17.000 članov, ki so brez lastne slovenske revije. Z nizko ceno, ki smo jo listu določili, želimo, da bi šla revija med najširše sloje našega ljudstva in mu dajala pravih smernic v problemu našega morja.

Prepričani smo, da je bila potreba po novem glasniku dovolj velika, da bo našel zato list v naši javnosti prijazen odmev in da lahko s smelostjo gledamo v bodočnost, ki bo prinesla za nas rešitev, kakor jo mi hočemo in si jo mi želimo.

Ne smemo biti zadnji med zadnjimi. Mnogi narodi, ki nimajo morja, nas v mnogočem prekašajo in vedo ceniti morje. Čehoslovaki so že zdavnaj pred nami in izdajajo svoja pomorska glasila. Toliko manj smemo biti brez sličnega glasila mi Slovenci, ki se nam naše slovenske vasice vrste daleč od severnih bregov deroče Drave proti jugu čez nasilne meje do samih bregov Jadranskega morja, kjer nam svetokriški ribiči čuvajo obalo in besedo naših očetov.

Slovenci doslej nismo imeli svoje pomorske revije. Naj bo zato »Naše morje« skromno nadomestilo za našo dosedanjo veliko vrzel!



# Cesta Ljubljana — Sušak

Ing. Milan Šuklje.

Kdaj bomo Slovenci spoznali svoje naloge in dolžnosti in kdaj jim bomo kos? Od prevrata je preteklo celih 17 let, sedaj stopamo v 18. leto svobode in državne samostojnosti, pa ni še videti, da bi svoj položaj pravilno spoznali, da bi vplivno sodelovali v vodstvu državnih poslov. Če mi Slovenci ne bomo soodločali v vrhovni državni politiki, kdo nas bo vodil in kam?

Pred prevratom, do 1. 1918., smo videli v tedanji avstrijski državi nam Slovencem in Slovanom sovražen tvor. Večkrat so bile slovanske narodnosti na tem, da si izvojujejo enakopravnost, a Dunaj je vsakokrat prevrgel njih uspehe in zopet je ladja države zavozila v nemške in madžarske vode. Avstro-ogrška monarhija je favorizirala Nemce in Madžare in je očito in občutno zapostavljala Slovane. Tista mnogokrat poudarjana trditev, da smo bili v bivši monarhiji Slovenci in Slovani samo hlapeci in sužnji, je pa brez dvoma neresnična, ali milo rečeno, izkrivljena. V suženjstvu se ne rodijo Prešerni, Strossmayerji in Župančiči, niti politiki s častnimi pokojninami za narodne zasluge, niti velezaslužni možje — pozabljeni med nami — kakor dr. Josip Goričar in blagopokojni dr. Edo Šlajmer.

Usoda Slovencev v bivši avstro-ogrski monarhiji ni bila niti srečna niti lepa, v trdi šoli smo bili, v trdem boju za narodni in gospodarski obstanek smo postali žilavi, odporni. Avstrijskega cesarstva ni več, za vse veke je odpravljeno. Sedaj si sami kujemo svojo usodo.

Slovenija je revna dežela, skopa zemlja daje našemu kmētu malo kruha, z velikim trudom pridelanega. Javna dela se gradijo drugod, ne pri nas. Kar imamo smo si pridelali s pridnim trdim delom in si zaslužili s poštenim trudom. Štiri leta nas tišči težka gospodarska depresija, nihče nam ni pomagal, a že smo bili na tem, da premagamo in prebolimo tudi te težave. Sedaj je prišla nova kriza — afriška komplikacija s sankcijami — in iščemo izhoda iz nove težave.

Od pamtiveka si je Slovenija služila kruh s trgovanjem od morja in preko morja. Da je naša dežela skozi 15 let, od rapalske pogodbe do danes, vzdržala brez primerne in praktično uporabne zveze z Jadranom, je pravi čudež, in samo en čudež je še večji: da naša država skozi istih 15 let ni ničesar storila za upostavitev zveze Slovenije z morjem.

Vsako delo za splošnost je izpostavljeno kritiki. Mor-da ni kritika nikjer tako priljubljena orožje, kakor med Slovenci. Mnogokrat je tudi preveč kritike, in kjer se dva prepirata, tretji dobiček ima. Če se reče: zveza Slovenije z morjem, nastane takoj polemika. Eni so za železnico na Brod—Moravice, drugi se vнемajo za progo Črnomelj—Močile in za Kočevje—Srbske Moravice, tretji dajejo prednost cestni zvezi, in živ krst se ne spozna, kaj prav za prav hočejo. Tako je bilo do sedaj. Upam in verujem, da bo v bodoče drugače. Mi ne moremo čakati nadaljnjih 15 let na obljubljeni železniški zvezo. Dobili jo bomo. Ampak najprej in kar najhitreje hočemo moderno tlakovano cesto naravnost iz Ljubljane do Sušaka!

V pomladnih mesecih leta 1935. se je rodila misel, da moramo zgraditi novo moderno avtomobilsko cesto, ki bo po najkrajši poti vezala središče Slovenije, belo Ljubljano, z jadranskim pristaniščem na Sušaku. Pridružil se nam je sušaški župan g. Djuro Ružić. Pa novorojeno dete še ni dajalo pravih znakov, da hoče živeti in rasti. Zaskrbljeni smo pričeli iskati moža, ki naj prevzame brige in breme očetovstva. Na dan 11. maja 1935. je sklical predsednik Zbornice za trgovino, obrt in industrijo, g. Ivan Jelačin, informativno posvetovanje, na katerem se je ustanovil program velike enotne akcije. Dne 14. maja 1935. je posetilo odposlanstvo iz Ljubljane in Sušaka gospoda komandanta armije v Zagrebu, nato pa gospoda bana savske banovine, da jima obrazloži svoj načrt ter si pridobi njiju pristanek in tvorno podporo. Odposlanstvo se je vrnilo domov z veselo zavestjo, da je pomoč z imenovanih strani zagotovljena. Nato šele sta se konstituirala akcijska odbora za gradnjo avtomobilske ceste Ljubljana—Sušak, najprej dne 28. maja 1935. sušaški odbor, ki mu načeluje g. Djuro Ružić, dne 7. junija 1935. pa ljubljanski, pod predsedstvom gosp. Ivana Jelačina. — V ta kratek historijat ne spada poročanje o strokovnih posvetovanjih obeh odborov, niti poročanje o propagandi, ki naj bi vzbudila pravilno razumevanje smelega načrta v širši javnosti. Pač pa mi je poročati o konferenci, ki se je vršila dne 16. junija 1935. v banski palači v Zagrebu pod predsedstvom takratnega ministra za gradbe g. dr. Marka Kožulja. Le-ta je ob koncu razprave ugotovil: Konferenca je sporazumna, da se zgradi nova državna cesta, katera bo po najkrajši poti vezala Ljubljano s Sušakom. V cilju izvedbe projekta je najprej izdelati točne načrte, potem pa finančni plan. Tudi je g. minister napovedal, da bo njegovo ministrstvo prispevalo tretjino stroškov za izdelavo podrobnih načrtov in proračunov, dočim ostali dve tretjini prispevata po enakih delih banski upravi dravske in savske banovine.

S hvalevredno vnemo se je za naš projekt zavzel tehnični oddelek naše banske uprave. V dneh od 4. do 11. julija 1935. je strokovna komisija, ki so jo tvorili inženjerji obeh banskih uprav, dravske in savske, pregledala teren, načrtane trase, ter je o uspehu svojega študija poročala v obširnem referatu, ki se je predložil ministrstvu za gradbe v nadaljnje postopanje. Ker pa je bil medtem to ministrstvo prevzel drug državnik, so nastale nepredvidene težave: Osem tednov je ležal akt nerešen v miznici. Zato se je septembra meseca podala skupna delegacija obeh odborov v Beograd, kjer je s pomočjo slovenskih ministrov gg. dr. Antona Korošca in dr. Mihe Kreka izposlovala, da je minister za gradbe končno izdal odlok, s katerim je odredil revizijo predlagane trase. V smislu odredbe gosp. ministra je banska uprava v Ljubljani, sporazumno z bansko upravo v Zagrebu, sestavila revizijsko komisijo, katera je ob pričetku meseca oktobra 1935. obhodila vso progo od Ljubljane do Gornjega Jelenja in dalje — po Lujizini cesti — do Sušaka. Komisija se je izrekla v tem smislu, da predlagana trasa popolnoma ustreza tako v tehničnem, kakor v prometno-političnem pogledu. Nova cesta naj se — zaenkrat — kategorizira kot banovinska cesta I. reda, vendar naj bo







lepo sliko, ki pa ne more ustrezati normalnemu razvoju trgovske mornarice, še manj pa potrebam države.

Celokupna tonaša Avstro-ogrske je znašala okoli enega milijona B.R.T., njena zapuščina po Trumbić-Bertolini-jevem sporazumu z dne 7. septembra 1920 pa 140 parnikov s 142.264 B.R.T.

Od teh 140 ladij je bilo 31 parnikov dolge plovbe s 108.267 B.R.T., trije parniki velike obalne plovbe s 2782 B.R.T. in 106 parnikov male obalne plovbe s 31.215 B.R.T. Naša mornarica beleži v naslednjih letih kvantitativno velik porast, kakor nam kaže sledeči statistični pregled:

Leta 1927	je imela	172	parnikov	z	257486	BRT
» 1928	»	165	»	»	267587	«
» 1929	»	167	»	»	290764	«
» 1930	»	172	»	s	322676	«
» 1931	»	183	»	»	352783	«
» 1932	»	188	»	»	375649	«
» 1933	»	177	»	»	352177	«
» 1934	»	167	»	»	357000	«
» 1935	»	164	»	»	347000	«

Ti podatki nam kažejo, da je naša trgovska mornarica od leta 1920 do 1932 številčno tako napredovala, da je dolga plovba pridobila na edinicah za 150 odstotkov, na tonaži za 188 odstotkov, velika obalna plovba na edinicah za 50 odstotkov, na tonaži za 1100 odstotkov. Nasprotno temu je mala obalna plovba nazadovala za 14 odstotkov, a na tonaži za 7 odstotkov.

Številke nam jasno govore, v kakšnih razmerah in s kakšno pomorsko politiko smo gradili svoje trgovsko ladjevje. Navidezno velik napredek velike obalne plovbe nas ne sme posebno veseliti. Treba je namreč vedeti, da je 57 odstotkov našega brodovja starega nad 35 let, 23 odstotkov istega pa 40 in celo več let! To se pravi, da je 80 odstotkov našega brodovja že zdavnaj odslužilo svojo dobo, kajti pomorska gradnja se je v zadnjih letih tako razvila, da izgleda naše brodovje vsled tega še starejše nego je v resnici. Ker je zavarovalnina za take ladje večja, mora naš pomorščak vzeti to breme na svoja pleča. Tako zastarela mornarica ne more na svetovnih trgih igrati posebne vloge, kajti razlika v prevozni ceni z ozirom na čas, ki ga porabi vsled najvišje hitrosti in visoke zavarovalnine za ukrcano blago, je postala že tako minimalna, da dan za dnem gubi tržišča.

Svetovna mornarica se neprestano modernizira. Zastarele ladje se prodajajo za staro železo in istočasno se te zamenjujejo z novimi ladjami, ki so moderno urejene in imajo, kar je glavno, pogon kar najbolj ekonomičen.

Leta 1925 je znašala svetovna tonaža 62,380.000 BRT; bila je manjša od današnje samo za 2,506.000 BRT, zato

pa se je v desetih letih zgradilo novih modernih ladij za 10,902.000 BRT. To se pravi, da se je v tem času svetovna mornarica modernizirala za 8,396.000 BRT ali za 7.6 odstotka.

V letu 1935 je znašala naša mornarica 347.000 BRT in je izgubila samo 10.000 ton, katere izguba gre le na rovaš starih ladij.

Vse države so letos izgubile na tonaži, so pa zato modernizirale svoje brodovje. Grki so modernizirali svojo mornarico za celih 204.000 BRT, l. 1934 za 90.000 BRT, Rusija v l. 1935 za 172.000 BRT, Poljska za 33.000 BRT. Kaj pa mi? Vse države so si skušale po vojni pridobiti nova tržišča. Naše blago pa je romalo kakor iz kake kolonije v tuja pristanišča, kjer so si z njim polnili žepu tuji prekupčevalci.

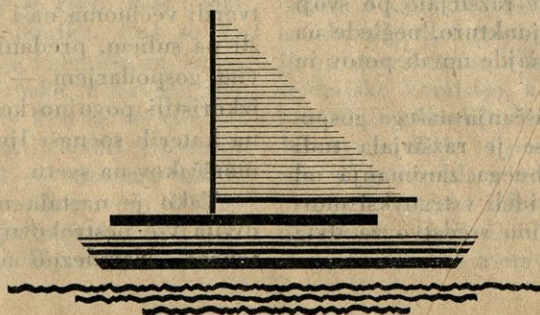
Nismo razumeli, da je za razvoj trgovine potreben dober promet in da mora ta biti povezan v celoto, ne pa raztrgan v posamezne pokrajinske potrebe, ki ima samo momentalno važnost za začasno blagostanje dotične pokrajine. Tako se ni pri nas nikdar mislilo, da bi se z enotnim gospodarskim načrtom združilo v posamezne pokrajine, temveč se je z zanemarjanjem ali privilegiranjem te ali one gospodarsko še bolj cepilo državo, čemur je sledilo še večje nezadovoljstvo.

Trgovski mornarici je potrebna subvencija. Toda ta mora biti pravilno razdeljena in na vsak način izdatna, da lahko vzdrži zadano ji nalogo. Pogrešno bi bilo, da bi se pri tem favoriziralo samo eno društvo, kakor je na drugi strani napačno mišljenje nekaterih, da subvencijonira država obalno plovbo. Res je samo toliko, da nakazuje država obalni plovbi gotove zneske kot nagrado za izvrševanje poštne službe.

V Nemčiji, kjer so morali po vojni takorekoč znova organizirati vso svojo trgovsko mornarico, so čutili potrebo, da so svojo pomorsko politiko prilagodili novim prilikam primerno. Najmočnejši parobrodarski društvi Hapag in severnonemški Lloyd, sta se združili v eno paroplovno podjetje in tako vpeljali nekaj koncentracionizem v pomorstvu, ki ga hočejo podpreti z vso silo svojega kapitala. Tudi Italija vidi v pomorstvu vir vsega narodovega blagostanja. S tega stališča prevladuje v državi črni srajc princip absolutne unitarnosti, ki ne trpi interesnega dualizma in ki smatra, da je sreča države sreča vsakega posameznika in obratno.

Tudi pri nas je potrebno, da skušamo združiti vsa naša pomorska podjetja v neko trdno in neomajno skupnost in da to skupno pomorsko enoto gmotno čim najbolj podpremo.

Vse za naše pomorstvo! mora biti vodilno geslo vseh in posameznika, da dvignemo blagostanje države in poedinca v njej do sreče in zadovoljstva.





# Pomorska sila Velike Britanije

Dr. Branko Vrčon

## I.

Italijansko-abesinski spor, o tem danes tudi za lajika ni več nobenega dvoma, se čim dalje bolj pretvarja v italijansko-angleški spor, ki ima seveda svoje korenine povsod drugod, samo v nedolžnem ual-ualskem incidentu ne. Danes je že najpreprostejšemu človeku jasno, da je italijanska afriška ekspedicijska uvod v uresničenje grandioznega načrta fašistične Italije, da se iz Sredozemskega morja napravi italijansko jezero — »mare nostrum« — in tako zagotovi Italiji vodilni položaj v Evropi.

Smeli načrt odgovarja razvoju italijanske ekspanzije in fašističnemu programu. Formalno je Mussolini prvič iznesel potrebo italijanskega naroda po razširjenju v svetu leta 1927., ko je dopisniku dunajskega lista »Neue Freie Presse« izjavil, da se mora Italija razširiti, sicer počí.

V zadnjih letih je fašizem razvil močno ekspanzijsko propagando doma in v tujini in je ponovno celo poskušal dati teji svoji propagandi tudi znanstveni videz v obliki nekakšne ekspanzijske ideologije, in sicer s tem, da je svoj napovedani pohod v svet že v naprej utemeljeval z najrazličnejšimi razlogi, ki da Italiji narekujejo ekspanzijo, kot pravo življenjsko nujnost italijanskega naroda, mimo katere tudi mednarodna družba ne more. Iz povsem anahronističnega okvira neke sentimentalne podobe nekdanjega rimskega imperija, je začel graditi realnejšo stavbo na trdih tleh sedanje mednarodne stvarnosti in skušal v njej sami najti novih povodov in razlogov za svoj pohod v svet. Od demografskega momenta, ki je povsem notranjega značaja in zadeva končno le italijanski narod sam, pa vse do revizijskih tendenc glede povojnih mednarodnih dogovorov in povojne mednarodne organizacije sploh, je en sam niz tistih vidnih gibal italijanske ekspanzijske propagande, ki se za strahilo svetu naslanja seveda na močne oborožene sile, ustvarjene sproti in z velikimi žrtvami, po nujnosti ekspanzijskega razvoja samega.

## II.

Vse to je moralo vzbuditi slej ali prej ne samo močno pozornost največje pomorske velesile — Velike Britanije, ki ima prav v Sredozemlju svoje življenjske interese in ki je italijanski ekspanzijski vzpon samo toliko časa lahko gledala s prezirom močnejšega, dokler ni za njeno moč niti virtualno obstojala nobena nevarnost. Kakor hitro pa je prešla ta nevarnost iz navadne možnosti v konkretno podanost, je tudi britski imperijalni kolos moral stopiti iz svoje rezerviranosti in zaigrati v jasnimi kartami. Sedemdesetletno prijateljstvo med Veliko Britanijo in Italijo se je ohladilo preko noči, kakor je to že pred meseci ugotovil Jacques Bardou v pariškem poluradnem »Tempsu«.

Italija in Velika Britanija sta končno po dolgem hlinjenju in medsebojnem izigravanju položili svoje karte na mizo. To, kar se danes v zvezi z italijansko-abesinskim sporom odigrava pred našimi očmi, je samo začetek borbe dveh imperijev, ki se v prvi fazi zaenkrat samo še otipavata in preskušata svoje sile za odločilni spopad, v

katerem pa ti dve sili, verjetno, ne bosta več sami. Nič čudnega ni tedaj, če je že v zvezi z dosedanjim razpletom italijansko-abesinskega spora izrasel nad Evropo in vsem svetom usodni vprašaj verjetnostnega spopada obeh sil prav na tistem prostoru, ki je za eno kakor za drugo izmed obeh, življenjskega pomena za bodoči razvoj, oziroma obstoj. Ta prostor je Sredozemski bazen, ki Veliki Britaniji jamči njeno gospodarstvo na morju in najmanj treh kontinentih, Italiji pa nudi možnost, da ob izkoriščanju svojega ugodnega geografskega položaja zasede mesto velike kolonijalne in pomorske sile.

Pri presoji mednarodnega položaja obeh velesil na Sredozemskem morju pa ne smemo poleg strateškega pomena Apeninskega polotoka samega prezreti še italijanskih kolonijalnih posestev v Afriki, zlasti ne Libije (Tripolisa in Cirenaike), ki daje Italiji izredno ugoden strateški položaj ne samo glede na Sredozemski bazen, marveč tudi nasproti Egiptu, ki je nedvomno najvažnejša angleška postojanka v Sredozemlju. In še nekaj imejmo pred očmi: Italijanska pozicija na Sredozemskem morju je danes znatno boljša kakor je bila leta 1912., ko je Italija iztrgala Turkom Tripolis. Danes se je Italija dobro usidrala tudi v vzhodnem delu Sredozemskega bazena, kjer je z osvojitvijo Dodekaneza vsaj do neke mere uspela postaviti proti predominantni poziciji Velike Britanije pomembno protiutež. Italijanske pomorske baze na Rodu in Lerosu ogrožajo danes ne samo Dardanele in vso južno turško obalo, marveč tudi angleške pomorske poti v vzhodnem Sredozemlju in predstavljajo veliko nevarnost tudi že za angleški trikot Port Said—Haifa—Ciper.

## III.

Novo poslabšanje angleških pozicij v Sredozemlju je prinesel končno tudi nesorazmerni razvoj modernega oboroževanja, ki mu okorni, nasičeni britski imperij ni posvečal tiste pozornosti, kakor mlada, ekspanzivna Italija. Priznani angleški vojaški strokovnjaki so danes prepričani, da je n. pr. Malta prav zaradi hitrega in nesorazmernega večjega razvoja italijanske vojne aviacije izgubila za Veliko Britanijo skoro ves nekdanji strateški pomen, saj je naravnost izpostavljena bojnim poletom italijanskega letalstva.

Če je sedaj na dlani, da pomeni angleška premoč v Sredozemskem morju za Veliko Britanijo življenjsko nujnost, ker ji odpira in jamči neoviran prehod skozi Rdeče morje v Indijski ocean in s tem k njenim kolonijam na Vzhodu, je ob upoštevanju vseh navedenih momentov prav tako jasno, da ji zdaj te proste sredozemske poti ne jamčita več samo Gibraltar in Malta v zapadni polovici Sredozemskega bazena in da mora Velika Britanija ves svoj napor za obrambo Sueza prenesti od zapada v vzhodni obrambni trikot med Palestino in Egiptom. Zato se tudi samo po sebi razume, da bi v primeru nenadnega pomorskega spopada med Italijo in Veliko Britanijo usoda Sueza in nadaljnjih pomorskih poti bila odvisna od tega, ali bi bila Anglija v vzhodnem delu Sredozemskega morja še vedno močnejša od Italije.



V italijanskem časopisju smo te dni večkrat čitali, da Italija lahko brez težav uniči angleško pomorsko bazo na Malti in zada tako že samo s tem močan udarec angleškemu gospodstvu v vzhodnem delu Sredozemskega morja; obenem pa, da lahko iztrga Angležem iz rok tudi sam ključ do Sredozemlja — Gibraltar in tako popolnoma onemogoči angleški floti celo vhod v Sredozemsko morje. Zanimivo je, da je to strašilo italijanske vojne aviacije nad Malto in Gibraltarjem resno zaskrbelo angleško časopisje, pa tudi angleške pomorske kroge. Tako je lord Strawboldge, bivši šef štaba angleških pomorskih sil v Gibraltarju zapisal, da je aviacija popolnoma izbrisala značaj Gibraltarja kot nepremagljive trdnjave. Argumenti lorda Strawboldgea niso sicer popolnoma posrečeni, ker se premalo ozirajo na preveliko oddaljenost italijanskih letalskih baz od Gibraltarja, obenem pa predpostavljajo, da bo Anglija s prekrizanimi rokami čakala z vso svojo floto v Gibraltarju, vendar je le res, da angleška pozicija v Sredozemskem morju ni več tako sigurna, kakor je bila pred svetovno vojno. Nedvomno se je zaradi italijanske aviacije poslabšala njena pozicija ne samo v zapadnem, ampak tudi v vzhodnem delu Sredozemskega morja. Tako lahko danes Italija ogroža Egipt iz Libije po kopnem. Iz Bengasia in drugih središč v Libiji italijanski letalci brez posebnega napora lahko napadejo Aleksandrijo, Kairo in Sueški kanal. Libija bi torej nedvomno igrala velepomembno vlogo v vzhodnem Sredozemlju v primeru italijansko-angleškega spopada. Če bi si Italija z letalskimi napadi že takoj v začetku osvojila Malto, bi mogla angleški mornarici preprečiti vsak prehod iz zapadnega v vzhodni del Sredozemlja in obratno.

## Trogir

Dr. Robert Hlavaty

Na skrajnem zapadnem koncu riviere Sedmih Kaštelov, kjer se suhozemlje dotika otoka Čiova, leži slikovito in romantično mesto Trogir.

Trogir je po svoji sončni legi in po vsem svojem zunanem izgledu tipično jadransko obmorsko mesto. Na slikarskih, kiparskih, predvsem pa na stavbarskih umetninah pa je to nekdanje slavno mesto tako bogato, da predstavlja danes pravo zakladnico zgodovinskih dragocenosti, ki so zgovorna priča visoke srednjeveške kulture v onih krajih, in ki hrani marsikak važen dokument svetlih strani naše narodne zgodovine.

Kakor večina starih obmorskih mest leži Trogir na majhnem otočku, ki ga veže na sončni strani most s Čiovom, na severni strani pa drugi s suhozemljem, s Travarico, kjer ob prazničnih dnevih na sejnih lahko opazuješ, kako se zlivajo v harmonično sliko pestre noše dalmatinske Zagore z arhitektonično tipičnim obmorskim mestom.

Stari še dokaj dobro ohranjeni trdnjavi Kamerlengo in Sv. Marko, mestna vrata, odkoder je narodni ponos snel znamenitega beneškega leva, vijugaste ulice z oboki, kjer stoje še danes razpadajoči ali prezidani dvori Šubićev, Sobot, Berislavićev, Andreisov, Čipikov in drugih slavni plemiških družin z dovršenimi portali, z biforami in triforami, verandami, stopnišči in vodnjaki,

Z izgubo te osrednje točke bi tako naenkrat trpeli obe skrajni angleški poziciji na zapadu in vzhodu. Nekateri pomorski strokovnjaki (n. pr. pomorski strokovnjak pariškega lista »Vu«), so prav zato mnenja, da bi Italijani bili gospodarji Sredozemskega morja tudi v primeru, če bi angleški mornarici uspelo obdržati premoč v skrajnem vzhodnem delu Sredozemlja (Palestina in Ciper) in ohraniti v svoji oblasti Gibraltar. V takem primeru bi sicer Angleži obdržali obe skrajni točki, to se pravi vhod v Sredozemsko morje in izhod iz njega, dočim bi Italijani zavladali nad vsem ostalim prostorom.

Tak odnos sil bi seveda ne mogel dolgo ostati. Prišlo bi do odločilnega spopada, v katerem bi eden izmed tekmecev moral podleči. Toda kdo? V tem je baš neznanka sedanjega položaja v Sredozemlju. Angleški vojaški strokovnjaki, kakor smo že opozorili, gledajo na položaj zelo resno. General Rowan Robinson piše n. pr. v knjigi »Anglija, Italija in Abesinija«, ki je izšla pred kratkim, med drugim:

»Prednost Italije je njen položaj na glavnih trgovskih poteh, močna aviacija, velika in dobro oborožena armada in veliko število podmornic. Njena glavna prednost napram Angleški pa je veliko število avionov, kolikor jih mi nimamo v osrednjem in zapadnem delu Sredozemskega morja. Mi pa imamo zato močno floto.«

Kolikšna je prav za prav ta angleška flota in kakšno je njeno razmerje do italijanske? Brez točnih tozadevnih podatkov nam slika dejanskega položaja na Sredozemskem morju ne more biti jasna. Oglejmo si jih!

(Dalje prihodnjič.)

številne cerkve z romanskimi zvoniki: vse napravi na tujca globok in nepozaben vtis. Spričo teh spomenikov davnih časov nehote postojš, da se za hip vživis v življenje, ki je vladalo v tedanjih trogirskih palačah, in da prodreš v tajne starih trogirskih dvorov. Toda samo za trenutek, kajti kmalu te iz teh misli predrami današnji Trogir s svojim krepkim življenjskim ritmom, ki mu ga dajejo njegove tipično trogirске obrti: ladjedelstvo, kamnoseštvo in ribolov. Široka, mesto obdajajoča obal je slikovita posebno na sončni strani, kjer je luka za pristajanje parnikov in so najbolj ohranjeni delni ostanki srednjeveškega zidovja, odkoder dospješ skozi stara mestna vrata v zgoščeno notranjost mesta. Tem vratom odgovarjajo na severni obali druga vrata, nad katerimi je kip sv. Ivana Trogirskega z dvignjeno desnico. Legenda pravi, da je svetnik ustavil pri teh vratih bližajočo se kugo, ki je nato utonila v bližnjem bajerju. Od tistih časov voda baje ni več izpremenila svoje zelene barve.

Najlepši del mesta je na vzhodni strani. Tu je ob morju mestni vrt s tropičnimi rastlinami, edini trogirski hotel »Central« s kavarno ter sodnija v beneško-mavrskem slogu, odkoder je mimo občinske hiše dostop na veliki trg, katerega štiri strani zapirajo arhitektonsko znamenite monumentalne stavbe. To je predvsem stolnica, katedrala, ta prelepi umotvor srednjeveške umet-



nosti. Njej nasproti leži beneška loža s stolpom, desno in levo od katedrale palača starih plemiških družin Čipiko in Fanfonja, ter občinska hiša.

Stolnica sv. Ivana Trogirskega je najlepši spomenik dalmatinske srednjeveške umetnosti. Po svojem slogu je tipično delo dalmatinske stavbne šole in tristoletna zidava (1300.—1600.) odseva v njenem prehodnem značaju romantika v gotiko. Zvonik, zidan nad atrijem, je srečna sinteza različnih umetniških smeri. Enostavna gotika prvega nadstropja prehaja v drugem nadstropju v zmes gotsko-beneških oblik. V tretjem nadstropju je opaziti sledove renesanse. Na njem so delali domači umetniki Gojković, Duknović, Bobanić. Najdragocenejši del katedrale je njen portal, ki je gotovo eno najlepših del srednjeveške romantike in je delo hrvaškega kiparja Radovana iz l. 1240. Relief, ki obdaja portal, prikazuje slike iz življenja Kristusovega, zgodbe sv. pisma ter slike iz življenja meščanov, letne mesece in dobe, Adama in Evo itd. Ta ogromna, dekorativna zmes dogodkov in figur nas spominja na zahodne skulpture, izrazi in poze figur pa dokaj na bizantinske ikonoklaste. V celoti pa napravi ta edinstvena umetnina veličasten vtis. Notranjost stolnice, ki je zgrajena v obliki romanske bazilike s tremi ladjami, je polna mistike in hrani številne dragocene skulpture in slike iz 15. stoletja, ki so po večini dela domačih umetnikov. Tako je renesančna krstilnica na levi strani portala delo Andreja Dračanina (1467). Najlepši del katedrale je na levi strani vhoda v renesančnem slogu zgrajena kapela sv. Ivana Trogirskega, škofa, živčega v dobi Zvonimira in Kolomana, ki je igral v politični zgodovini mesta Trogirja in hrvaškega kraljestva kaj odlično vlogo. Znamenita po svojem bazikalnem stilu je prižnica; podobna je oni v splitski katedrali in stoji na osmih stebrih raznobarvnega mramorja z antičnimi podstavki. Zraven prižnice je grobnica Mladina Šubića III. Bribirskega († 1348), najslavnejšega v vrsti Šubićev, tedanjih vladarjev Trogira in mož Jelene, sestre srbskega kralja Stjepana Dušana Silnega. Vsled svojih velikih vladarskih in političnih sposobnosti in zaslug je bil nazvan »Clipens Croatorum« — ščit Hrvatov. S svojo umetniško izdelavo in estetiko se odlikujejo koralni sedeži, izredno bogati po svoji ornamentiki, ki jih je v orehovem lesu izdelal Ivan Budislavić leta 1440. Znameniti sliki Tizianove šole ali morda samega Tiziana, sveta Magdalena na levi in snemanje Kristusa s križa na desni strani nad korom, sta redki in dragoceni umetnini. Enako veliki bizantinski križ nad južnimi vrati in mnoge druge slike, ki o njih v tem bežnem opisu ne moremo obširneje razpravljati. V sakrestiji je bogato izrezljana

velika omara; v njej hranijo veliko drage srebrnine, cerkvenih plaščev, med njimi kapuco plašča, ki jo je kralj Bela IV. poklonil Trogirju, ko se je zatekel v mesto na begu pred Tatari.

Toda opis Trogirja, enega naših najzanimivejših obmorskih mest, bi bil pomanjkljiv, če bi ne omenili glavne trogirske obrti, namreč ladjedelstva. Nedvomno je, da sta bila ladjedelstvo in pomorstvo že od nekdanjega Trogirja ne samo vira njegovega gospodarskega blagostanja, temveč tudi glavna faktorja njegove politične moči. Gotovo je, da ima Trogir poleg Korčule najslavnejše tradicije v ladjedelstvu, ki je cvelo tukaj od časov Sigismunda pa vse do Napoleona, ko je bilo odločeno, da se zgradi državna ladjedelnica v Saldunu, zalivu onkraj rta sv. Ciprijana, in dalje do današnjih dni. Večina ladjedelnic je bila od nekdanjega Trogirja nasprotni strani in v to svrhu prikladnejši obali Čiova, kjer se v 18. in 19. stoletju spominjajo številne ladjedelnice, od katerih so še danes najbolj poznane ladjedelnice bratov Koščina, Katalinićev in Stojanov. Žal, da je tudi ta obrt spričo stalnega upadanja jadrnic, spričo konkurence ter težkih gospodarskih razmer v krizi in je število sto in več novozgrajenih ladij leta 1880. padlo v današnjih časih skoro na ničlo.

Enaka usoda je po razvitju paroplovbe doletela tudi trogirsko pomorstvo. Nekdanj slavna in številna flota vojne in trgovske mornarice, ki je nastopala samostojno v mnogih primerih, kakor v bitki pri Lepantu, ki je vzdrževala še leta 1236. redne trgovske zveze z Ankono in je za beneških časov sodelovala pri najrazličnejših pomorskih akcijah s številnimi ladjami ter je še v polpretekli dobi razpolagala z velikim številom jadrnic, je skoro popolnoma propadla.

Poleg ladjedelstva in pomorstva je Trogir užival velik sloves tudi po svojem kamnoseštvu. Prvovrstni mramor je bil od nekdanj zelo cenjen in mnogo stavb v Carigradu, na Dunaju, Splitu in Trstu je zgrajenih iz trogirskega kamna.

V vrsti naših obmorskih mest, ki so tako znatno posegla v zgodovino našega naroda, je Trogir gotovo eno najpomembnejših. Lucičeva zgodovina Trogirja je dragocen dokument ne samo za Trogir, temveč za vso našo zgodovino. Po svojem prirodnem položaju je Trogir tudi eno naših najlepših jadranskih mest. Milo podnebje, lepi, razgledni in čarobni vtisi v jutranjem ali večernem soncu, slikoviti motivi in živahni južnjaški temperament poštenega ljudstva vzbude zanimanje in navdušenje vsakogar, ki je kdaj obiskal Trogir.

**Najfinejša izdelava  
oblek po naročilu**

**Krojaški salon  
JEŽEK, LJUBLJANA  
Šelenburgova ulica šte. 6**



## Ob 14. obletnici Jadranske straže

Stojan B. Plesničar

Misel, da se po vzoru nekaterih držav osnuje tudi pri nas organizacija\*, ki bi poglobljala in razširjala pomorsko zavest v našem narodu, je vzklila v največjem mestu našega Primorja, v Splitu. Tako je poročala splitska »Nova doba« dne 3. januarja 1922. v članku »Za našu ratnu mornarico«, da se je na inicijativo prof. S. Alfireviča osnoval v Splitu odbor, ki je sestavil in predložil oblasti v odobrenje pravila za ustanovitev društva za našo pomorsko in zračno brodogradnjo. Že dne 19. februarja 1922. se je vršila ustanovna skupščina tega društva, iz katerega se je kasneje izcimila Jadranska straža. Velika udeležba je pokazala, da je naša Alfirevičeva zamisel med narodom prav živahen odmev.

Ustanovitev nove organizacije je bila posledica velike zunanje propagande, ki je naši obmorski obali odrekala jugoslovanski značaj, na drugi strani pa posledica občutnega pomanjkanja pomorske miselnosti med našim narodom. Sicer so bili še drugi razlogi, ki so nujno klicali organizacijo v življenje, tako naše notranje politične težkoče, pomanjkljive prometne zveze z morjem, neurejenost naših pristanišč itd., vendar so bili vsi ti nedostaki več ali manj podrejenega pomena. Važnejše nego to je bila potreba po temeljiti poglobitvi pomorske miselnosti v našem narodu. Potreba nove preusmeritve je nujno zahtevala organizacijo, ki naj svet neprestano opozarja, da je Jadransko morje naše, naše že nad 1400 let in da je z njim trdno povezana vsa naša preteklost, sedanost in bodočnost.

Ustanovni skupščini predsedujoči minister Juraj Biankini je izrazil svoje globoko prepričanje, da bo nova organizacija v svojem domoljubnem delu z vso gotovostjo uspevala, ker je je poklicalo v življenje idealno rodoljubje, ki ne pozna strankarskih ali kakih drugih osebnih koristi. Jadranska straža — je nadaljeval Biankini — nima osvajaških namenov, ona samo hoče, da smo močni in vedno pripravljeni vršiti svoje dolžnosti napram domovini, na kopnem in na morju. Ne domišljamo si, da bomo na morju dosegli velike narode, vendar pa čutimo v sebi dovolj moči za tekmovanje tudi s takimi narodi, ki so si pridobili blagostanje s svojim dobro urejenim pomorstvom. Na Jadranu se moramo uveljaviti kot napreden in kulturni narod. Z vztrajnim in vestnim delom hočemo v krogu drugih narodov prispevati svoj delež k zgradbi vseobče kulture in svetovnega napredka.

Ob ustanovitvi Jadranske straže so vladale v našem Primorju zelo težke prilike. Šele z odhodom italijanskega ladjevja, ki je na temelju londonskega pakta držalo v okupaciji severne dele naše obmorske obale vse do leta 1923., je zavladalo živahnejše življenje ob vsej naši obali, posebno v Splitu, izpred katerega je odplula italijanska flota že leta 1922. Tako se je moglo šele leta 1923. — pet let po nastanku Jugoslavije — pristopiti k delni ureditvi naših obmorskih luk in h gradbi trgovske mornarice. Delo je šlo veselo izpod rok. Dvig pomorstva v našem Primorju pa je vzpodbudil Jadransko stražo, da je podkrepila svoje delo ne samo v domovini, temveč tudi med

brati Čehoslovaki in našimi izseljenci v tujini; posebno med onimi v Južni Ameriki je vsejala seme, ki naj med njimi obudi spoznanje, da je usoda južnih in tudi ostalih Slovanov tesno povezana z Jadranom.

V naslednjih letih je Jadranska straža z razpečavanjem knjig in brošur, z izdajanjem svojega društvenega glasila, s prirejanjem mornarskih dni, pomorskih tečajev, predavanj in izletov uspešno propagirala svojo ideologijo in dala svojemu delu izrazit narodno-obrambni značaj. Tako je v prvem desetletju svojega življenja, zvesta svojim vzvišenim ciljem dokazala, da je vzrasla iz resničnih potreb širokih slojev jugoslovanskega naroda.

Desetletnico svojega obstoja je slavila na svojem III. kongresu, ki se je vršil koncem oktobra 1932. v Skoplju. Tedaj je imela svoje postojanke v 630 krajih naše države in 90.000 Jugoslovancev vseh starosti je bilo zbranih pod njeno zastavo. Navzlic velikemu porastu, kakršnega ni doslej zabeležila še nobena druga jugoslovanska organizacija, se je na tem kongresu naglašalo, da je Jadranska straža še daleč od onih uspehov, ki so potrebni za ustvaritev njenih končnih ciljev. Ob tej priliki je predsednik dr. Tartaglia poudarjal, da je za uresničenje visokih ciljev JS potrebno združiti ves narod, ki se mora usmeriti k svojemu Jadranu s čvrsto voljo, da z njim združi svojo usodo in jo na Jadranu brani pred vsako eventualno nezgodo. K Jadranu moramo težiti, saj je to v interesu ne samo našega gospodarstva in naše moči na morju, temveč tudi v interesu vse naše države.

Še z večjo ljubeznijo se je oklenila prapora Jadranske straže naša mladina. Njen podmladek šteje danes 105.000 članov, od teh je samo v dravski banovini nad 70.000. Res, da je le del te mladine pod njenim okriljem, toda pomniti moramo, da se šele od skopljskega kongresa dalje intenzivno dela, da se privede vso našo šolobiskujočo mladež pod prapor JS.

Danes je Jadranska straža po številu članstva med našimi najmočnejšimi nadstrankarskimi organizacijami. Svoje postojanke ima v 907 krajih naše države, v njenem taboru je okoli 76.000 odraslih Jugoslovancev in Jugoslovanek. Nad vse razveseljivo se pa razvija v naši banovini, saj šteje v svojih vrstah blizu 17.000 Slovencev. Oba Oblastna odbora, mariborski in ljubljanski, prednjačita s svojo delavnostjo vsem drugim v državi.

Tekom svojega 14letnega obstoja je JS opetovano dokazala, da ima ob svojem smotrnem delovanju za porast in veličino našega pomorstva vse pogoje za nadaljnji napredek, kakor jih ima za izvedbo svojega programa le malokatero drugo društvo v državi. Njene naloge so v bodočnosti še ogromne. Če je v prvem deceniju osredotočila svoje delo v krepkem prizadevanju za obrambo naše obmorske obale in za ohranitev njenega jugoslovanskega značaja, je njena naloga v drugem deceniju, da usmeri ves naš narod do zadnje gorske kočice v njegovi miselnosti na naš Jadran, na morje, kjer se kuje moč, sila, sreča in blagostanje vsega našega naroda in njegove države.

Da bi se to čimprej uresničilo, je naša iskrena želja ob 14. obletnici Jadranske straže.

\* Jadranski straži podobne organizacije obstoje skoro v vseh državah širom sveta. O tem ob priliki.



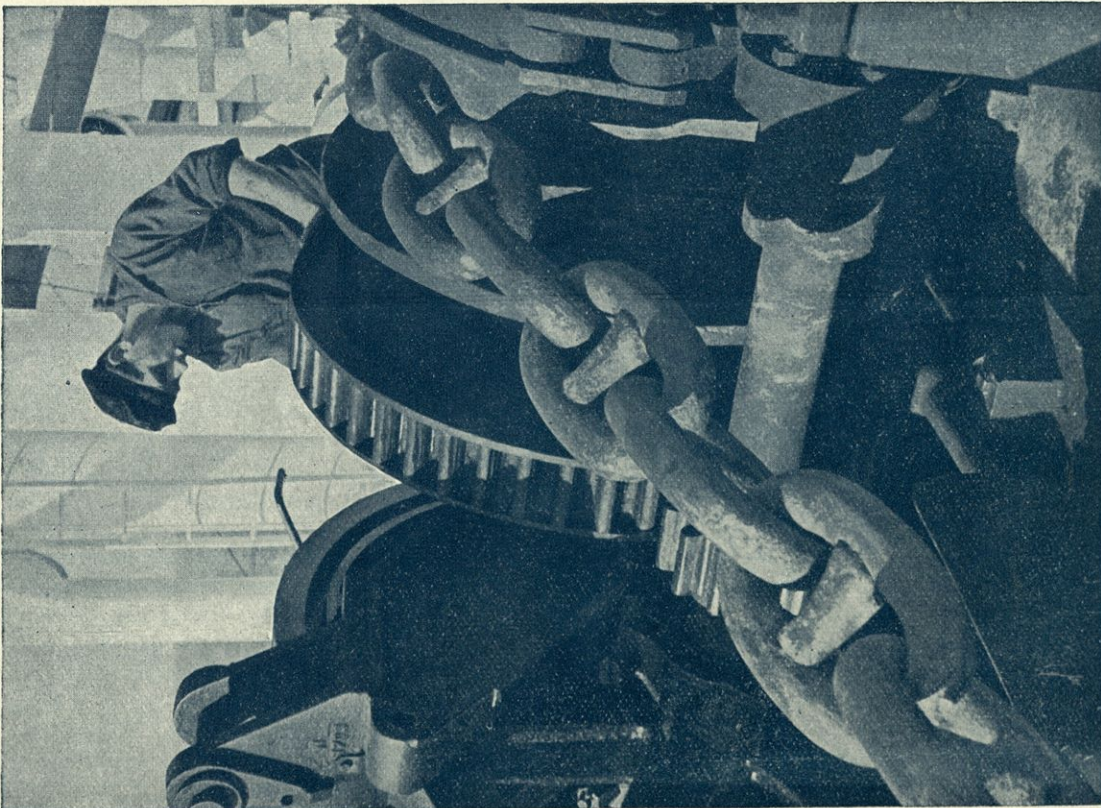


Naši največji potniški ladji „Princesa Olga“ in „Kraljica Marija“

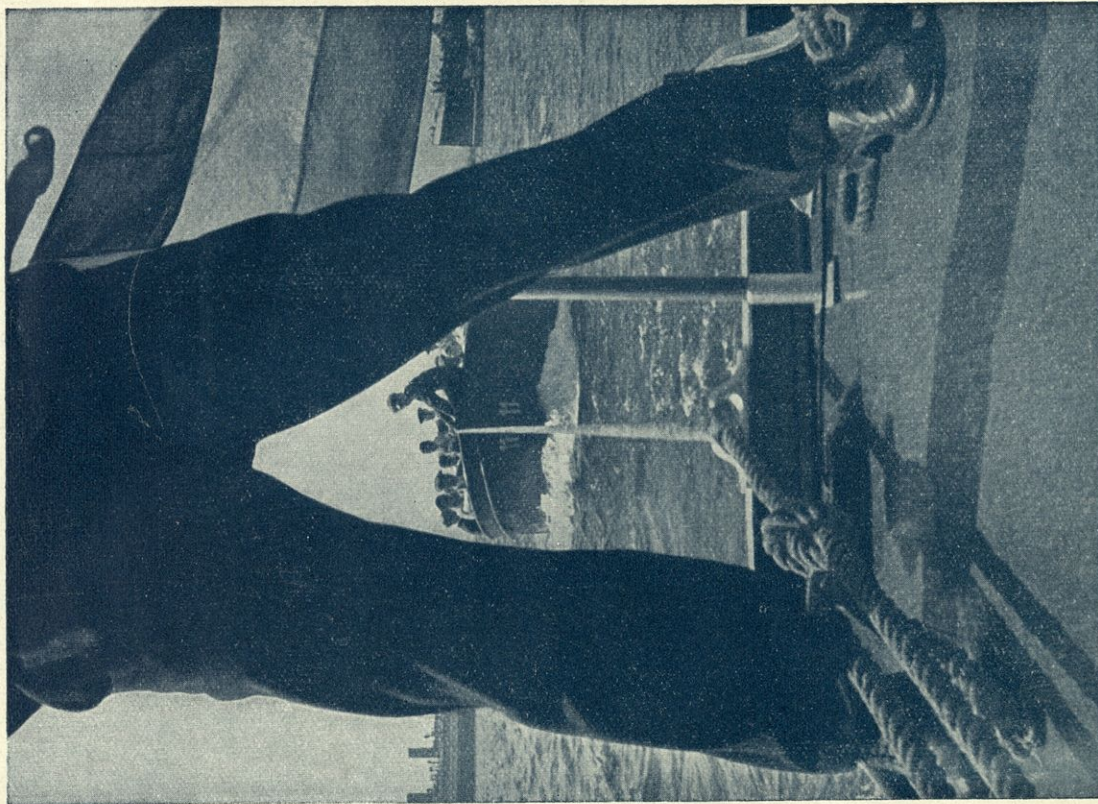








Ogromne verige vlečejo težko sidro Foto: Leica



Vesela vožnja Foto: Leica







# Čehoslovaki in naš Jadran

Dr. Egon Staré

Gospodarska kriza bi ne bila nikdar rodila pri nas tako težkih posledic, če bi ji od vsega početka posvečali pravo pozornost, če bi bili študirali vzroke krize in če bi vodili s posledicami te krize energičen, organiziran in in dobro preudarjen boj. Mi smo žalibog omalovaževali resnost gospodarske krize ter smo se zadovoljili več ali manj z optimističnimi nadami na boljšo bodočnost. Tako pa doživljamo in imamo vtis, da pri nas gospodarska kriza še vedno raste in raste, kajti ni še premagana niti splošna svetovna gospodarska stiska, ni pa tudi še premagana pri nas velika kriza nezaupanja, ki je tudi ustvarila redno poslovanje naših denarnih zavodov, in ki je ostro zadela našo trgovino in obrt v naši ožji domovini-Sloveniji, ki v zadnjih štirih letih naravnost rapidno propada.

Vsi zakoni in uredbe, kateri so bili od 19. maja 1932 do danes izdani s strani raznih naših vlad v svrhu zaščite naše najvažnejše panoge poljedelstva in našega poljedelca, ki tvori 75% vsega našega prebivalstva, oziroma pravilno rečeno zaščite poljedelskih dolžnikov, in teh zakonov in uredb štejejo: 3 zakone in 8 uredb, niso dosedaj mogli pomagati in rešiti našega poljedelca in ustvariti s tem v zvezi tudi redno poslovanje naših denarnih zavodov, temveč ravno nasprotno: naš poljedelec ni danes z vsemi temi zakoni in uredbami zaščiten, temveč nasprotno je vrhu tega še onesposobljen za vsak nadaljni poljedelski kredit.

V najnovejšem času, pred nekoliko meseci, pa se je oglasila še nova težka nevarnost z uvedbo sankcij po paktu Zveze narodov napram kraljevini Italiji. Te sankcije so privedle eno najvažnejših panog v naši ožji domovini Sloveniji, lesno trgovino na rob propada.

Vsled ravnokar navedenih razlogov je v danem položaju potrebno predvsem eno: preorientacija naše trgovine in gospodarske politike proti vzhodu, preorientacija, ki nam jo je v svojem velikem ekspoziju jasno ponovno naznačil dne 26. novembra 1935 tedanji zunanji minister bratske republike Češkoslovaške dr. Edvard Beneš in sedanji njen prezident.

Ni izhoda iz sedanje stiske v raznih meddržavnih dogovorih, kajti naraščajoča tendenca gospodarskega nacionalizma sili vsako posamezno državo k večjemu državnemu intervencionizmu. Stalna poljedelska kriza, kriza zaupanja in nerešeno vprašanje dolgov pa sili vse države k samopomoči.

Politični razvoj Evrope je politične vezi med državami Male Antante okrepil, gospodarske sile pa jih silijo tudi h gospodarski skupnosti, ki ustreza tudi razvojnim potrebam vseh treh držav. Edini izhod iz krize pri nas je torej predvsem v čim ožjem gospodarskem sodelovanju držav Male Antante, kajti ustvariti si moramo lastno gospodarsko podlago za odjem poljedelskih pridelkov ne samo doma, temveč tudi v državah Male Antante.

Ni seveda danes moj namen podati popolno sliko obstoječih gospodarskih stikov med Jugoslavijo in Č.S.R. in govoriti o možnosti njihove bodoče poglobitve, saj sem o tem pred kratkim že obširno pisal na drugem

mestu.\* Podati hočem samo kratko sliko razmerja bratov Čehoslovakov do našega prelepega sinjega Jadranskega morja in naših obmorskih luk.

Gospodarska situacija skoro vseh kulturnih držav je danes tudi v vprašanju tujskega prometa odločujoči faktor. Vse države se upirajo pasivnemu tujskemu prometu, potovanju njihovih državljanov v tujino in vsaka država danes gleda nasprotno predvsem na to, kako bi usmerila kolikor mogoče veliko število tujcev v lastno državo, kajti tujski promet igra danes pri stremljenju vsake države po avtarkiji in obstoječih strogih deviznih predpisih, kliringih, visokih carinah, dovoznih kontingentih itd. veliko vlogo pri trgovski bilanci vsake države.

Tem bolj pa smemo vsled tega šteti v zasluge bratske Č. S. R. in njihovih državnih voditeljev, da Č. S. R. podpira tujski promet svojih državljanov z Jugoslavijo, posebno pa z našo riviero. V bivši Avstriji je na našem Jadranu prevladoval madžarski in italijanski vpliv. Avstrija je namenoma zanemarjala našo krasno jadransko obalo in prelepe jadranske otoke. Dunaj ni storil ničesar, da bi se Dalmacija zvezala z notranjostjo države in za gmotno-kulturni napredek teh prelepih krajev, Bregi in otoki jadranski, tako romantični in po narodi obdarjeni z neobičajno krasoto, polni redkih arhitektonskih spominov na preteklo dobo, niso našli milosti pred avstrijskimi državniki, saj so v teh krajih prebivali predvsem Jugoslovani.

Že tedaj so se pričeli predvsem in edino češki poslanci v dunajskem parlamentu zanimati za prelepo Dalmacijo. Zavedni češki turisti in pisatelji so opisovali v čeških listih v neštevilnih člankih, na kako nedopusten način avstro-ogrška vlada ne stori ničesar za Dalmacijo. Čehi so bili prvi, ki so v večjem številu še pred vojno pričeli prihajati ne samo v naše slovenske Alpe, posebno v Kranjsko goro, na Bled in predvsem na Jezersko, saj se imamo predvsem zavednim češkoslovaškim turistom zahvaliti, da spada danes Jezersko pod Jugoslavijo — temveč v veliki množini tudi na Jadransko morje, na naše prelepe jadranske otoke, posebno pa v zgodovinski Dubrovnik, v pravljico Boko Kotorsko in junaško Črno goro.

Čehoslovaki so bili oni, ki so prvi spoznali, da je predvsem potrebno, če hoče postati prekrasna, modra in sončna jadranska obala v resnici kraj, katerega naj posečajo turisti v veliki množini, da se postavi na Jadranu vrsta modernih hotelov in kopalšč.

Že leta 1889. je zavedni češki plemič grof Jan Harrach ustanovil družbo, da postavi velik moderen hotel v Dubrovniku ali Makarski. Prekrasni borovi gozdovi v Makarski in Podgori so njegovo delo.

In od tedaj dalje so se pričeli Čehoslovaki intenzivno zanimati za naš Jadran ter so na najvažnejših postojankah že v izdatni meri pred vojno, posebno pa po vojni,

\* Opozarjamo na pravkar izšlo brošuro »Analiza strukture češkoslovaško-jugoslovanskih stikov in možnost njihove poglobitve«, kjer razpravlja dr. Egon Staré o vzajemnih odnošajih češkoslovaško-jugoslovanskih, podajajoč nam sistematično analizo in tudi sintezo naših vzajemnih gospodarskih odnošajev. — Opomba ured.



pričeli sistematično z gradnjo lastnih hotelov, penzijo-  
nov, kopališč itd.

Danes so Čehoslovaki pri našem hotelirstvu na Jadra-  
nu udeleženi z nekoliko sto milijoni dinarjev.

Poudarjam ponovno, da je z našega stališča samo z  
*zadovoljstvom pozdraviti*, da so Čehoslovaki pri našem  
tujskem prometu financijelno angažirani, kajti v tem  
vidimo najboljše jamstvo, da bodo Čehoslovaki sami v  
izdatni meri podpirali naš trud in si prizadevali, da bi  
v bodočnosti v še večjem številu kot dosedaj Čehoslovaki  
in drugi Slovani prihajali na naše morje.

Smatram vsled tega v informacijo naši javnosti za  
potrebno, da podam kratko sliko, kako vsestransko so  
Čehoslovaki udeleženi pri našem hotelirstvu. V bivši Av-  
striji se je češki kapital zanimal za vsa važnejša kopali-  
šča na Jadranskem morju od Gradeža do Boke Kotorske.  
In tako so si Čehi predvsem zgradili in ustanovili svoje  
lastne hotele in penzije v znanem kopališču Gradež, ka-  
mor je pred vojno zahajala predvsem češka publika.

Nadalje so bili Čehi udeleženi tudi pri raznih hotelih  
in penzijah v Grljanu pri Trstu, v Portorose, posebno  
pa v Opatiji in v Voloski, kjer so imeli in imajo še  
danes Čehoslovaki razne lastne hotele in penzije. Toda  
tudi v danes jugoslovanskem Primorju so Čehi že pred  
vojno pokazali živo zanimanje za našo riviero.

V letu 1909. so na otoku Rabu zgradili češki učitelji  
svoj lastni penzijonat »Praha«. Njim so sledili moravski  
učitelji s penzijonom »Komensky«. V teh časih so Čeho-  
slovaki in posebno češkoslovaška zavedna narodna dru-  
štva, kakor n. pr. društvo čeških in moravskih učiteljev,  
imeli veliko neprilik, kajti avstrijska vlada je z zavidnim  
očesom gledala na ta nov njej nevšečen pojav. Vsaka  
penzija in hotel si je seveda moral izposlovati dovoljenje  
pri tedanji pomorski vladi v Trstu za postavitev kopališč  
ob morju za svoje penzije, kar je bilo na vsak način  
prvi predpogoj za uspevanje dotične penzije. K sreči je  
bil tedaj na čelu pomorske vlade Slovenec dr. Deles, ki  
je kazal veliko razumevanje v tem oziru in pisec teh  
vrstic, kakor tudi pokojni bivši drž. poslanec dr. Otokar  
Rybař, sta v nešteto slučajih z uspehom intervenirala pri  
pomorski vladi v prid Čehoslovakov in dosegla željena  
dovoljenja.

Leta 1910. je bil postavljen nov češki hotel »Baška«  
v Baški na Krku in istega leta tudi češki hotel »Adria«  
v mestu Krku. Leta 1909. je bil zgrajen po češkem dru-  
štvu »Vesna« iz Brna v Crikvenici otroški sanatorij »Bo-  
žena Němcova«. Istega leta je bil tudi v Kaštelu postavl-  
jen velik češki penzijonat dr. J. Šoulavý in v Splitu pod  
vrhom Marjana hotel »Split«. Na Hvaru pa je velik ho-  
tel »Hotel Elisabeth«, sedaj imenovan »Grand Palace  
Hotel« v češkoslovaških rokah. Tudi v Kupari in Du-  
brovniku so bili postavljeni že tedaj veliki češki hoteli,  
ki so se po vojni vsestransko razširili.

Že iz vseh teh podatkov je razvidno, da je že pred  
vojno češkoslovaška javnost pokazala dejansko veliko in  
neprecenljivo zanimanje za naš prelepi Jadran. Po sve-  
tovni vojni pa je stanje češkoslovaškega hotelirstva na  
Jadranu sledeče: V Malinski na otoku Krku je postav-

ljen nov češki hotel »Strnad« in hotel »Praga«. Razen  
tega je društvo »Bratislavská peče omladež« postavila  
nov sanatorij. V Baški je bil postavljen in kmalu nato  
tudi povečan hotel »Baška«. Tjakaj prihaja letno več  
ekskurzij, ki jih prireja društvo »Společnost čl. přímoř.  
osad pro mládež« iz Prage.

V Kraljevici je bil postavljen na morskem bregu pen-  
zijonat »Praha«. V Crikvenici je bil s pomočjo državne  
češkoslovaške subvencije razširjen in zmoderniziran sa-  
natorij za otroško skrofulozo in tuberkulozo kosti »Bo-  
žena Němcova«. Razen tega pa je postavil v letu 1922.  
»Spolek jadranských ozdravoven a léčeben« sanatorij  
»Moj mir«, kateri se stalno razširja in povečuje. Tudi  
hotel »Slavija« je deloma v češkoslovaških rokah. V so-  
sedni občini Selce se je postavil velik hotel »Rokan«,  
kamor prihajajo tudi številne ekskurzije društva »Sve-  
pomc« iz Prage. V mestu Rabu sta penzijonata »Komen-  
sky« in »Praha« ter dva krasna nova hotela »Palace hotel  
Praha« in eden najlepših hotelov na Jadranu »Bristol«  
v češkoslovaških rokah.

Pod vrhom Marjana v Splitu je bil na novo adaptiran  
hotel »Split«, v Kaštelu pa penzijonat dr. J. Šoulavý. Na  
otoku Visu je bil postavljen leta 1923., in sicer na pol-  
otoku Sv. Juraj pri mestu Visu po društvu državnih na-  
meščencev »Spolek socialní ochrana stat. zaměstanců« iz  
Prage sanatorij »Masaryková ozdravovna« s podružnico  
na Bačvicah pri Splitu.

Na otoku Braču v Sulivanu je češki hotel »Vesna«, v  
Supetaru pa češki hotel »Praha«. V Korčuli stoji pen-  
zijonat »Praha«, na polotoku Lapad pri Dubrovniku je  
postavil leta 1922. bolniški fond čeških železničarjev  
otroški sanatorij »Marijin dvorac«. V Kupari pri Du-  
brovniku se pa nahaja največje češkoslovaško podjetje  
poldržavno češkoslovaško morsko kopališče Kupari z  
»Grand hotelom Kupari« in s tremi dependancami, ki  
obsegajo 200 sob. To podjetje je akcijska družba s kapi-  
talom 3 milijonov češkoslovaških kron. Češkoslovaška  
država je pri tem udeležena z akcijsko glavnico 1 milijon  
češkoslovaških kron. V sosednji Srebrni stoji češkoslova-  
ški penzijon »Supetar« in isto tako v bližnjem Mlino pri-  
hajajo vsako leto ekskurzije češkoslovaških legijonarjev.  
V Cavtatu se nahaja češki penzijon »Tiha«, v Boki Ko-  
torski v Prčnaji pa se nahaja penzijon »Český dům«.

Iz predležčega je torej razvidno, kako velika je fi-  
nancijelna udeležba Čehoslovakov pri našem hotelirstvu.

V zvezi s tem oglejmo si sedaj še naš tujski promet na  
Jadranu. Tujski promet je edina svetla točka v gospodar-  
ski krizi, ki jo doživljamo. Naravno, da se ta naš tujski  
promet, če ga vzporejamo s prometom v drugih državah,  
nahaja še v prvem početku razvitka, kajti celotno število  
inozemcev, okroglo 250.000, ki je v zadnjih letih posetilo  
naša kopališča, ne znači mnogo, ter se mora to število v  
resnici še prav izdatno pomnožiti, če hočemo, da bi se  
mogel naš tujski promet z uspehom vzporejati s tujskim  
prometom v tujih državah, kjer ima tujski promet dolgo-  
letno tradicijo.

Nimamo žalibog natančne statistike glede našega tuj-  
skega prometa na Jadranu, vsled česar se držim pred-  
vsem statistike našega »Putnika«. Ta statistika, v kolikor  
mi je bila pristopna, nam podaja sledečo sliko: V zad-  
njih 5 letih je prišlo v Jugoslavijo preko milijon tujcev,  
ki se razdele kakor sledi:

Čuvajmo naše morje



	1931	1932	1933	1934	1923
Čehoslovaki	41.546	28.772	63.947	59.302	65.691
Avstrijci	62.443	40.932	59.594	63.388	35.048
Nemci	33.562	19.514	21.134	25.365	27.912
Madžari	17.709	13.326	16.117	13.129	13.500
Italijani	11.256	9.523	9.980	12.030	11.063
Bulgari in Grki	9.015	8.132	12.101	11.311	
Poljaki	5.933	3.807	4.026	8.458	9.500
Francozi	4.536	4.468	5.602	7.454	
Angleži	5.812	4.806	6.899	7.008	

Povsem natančnih podatkov glede števila k nam došlih Francozov, Angležev, Grkov in Bulgarov za leto 1935 nisem mogel dobiti.

Vseh turistov v obmorskih in drugih letoviščih v letu 1934 je bilo 946.380, od teh 234.959 inozemcev. V letu 1935 pa je bilo vseh turistov v Jugoslaviji 960.459, od teh 234.433 inozemcev.

Toda že iz navedenega pregleda je jasno razvidno sledeče: Število nemških in avstrijskih turistov se v vseh teh letih ni povečalo, temveč je ostalo konstantno. Pač pa je število Čehoslovakov od najnižjega števila 28.772 v letu 1932 stalno raslo in doseglo v lanskem letu rekordno število 65.621, torej več kot 100odstotni povešek.

Isto velja tudi za Poljake. Očividno se imamo torej predvsem Čehoslovakom in Poljakom zahvaliti, da smo vsaj v eni naših najvažnejših gospodarskih panog — v tujskem prometu — danes aktivni in da turistični promet napreduje.

Treba je poudariti, in navzlic temu, da je od l. 1931 nastopila v Č. S. R. denarna kriza, da se je volumen zunanje trgovine znižal za najmanj 50 odstotkov, vendarle število čehoslovaških turistov, ki prihajajo k nam, stalno raste. Še leta 1932 je znašala skupna vsota vezanih dinarjev, ki jih ima inozemstvo pri nas, 361.6 milijona dinarjev. Ta vsota pa se je že v letu 1934 znižala na 167.4 milijona dinarjev in še dalje pada. Edinole račun internih dinarjev iz kuponov naših inozemskih posojil je zrastel v letu 1934 od 10.8 milijona Din na 168 milijona Din.

Če se je račun takozvanih vezanih dinarjev tako izdatno zvišal, se imamo v prvi vrsti zahvaliti čehoslovaškemu turistom. Čehoslovaški turisti so skupno z Zvezo jugoslovanskih hotelirjev podali pred kratkim vladi poseben memorandum, v katerem prosijo, da bi se tudi račun internih dinarjev iz kuponov naših inozemskih posojil, ki znaša v korist Čehoslovakov okroglo vsoto 30 milijonov Kč, mogel uporabiti za oživiljanje prometa čehoslovaških turistov v Jugoslaviji.

Računam, da je od 65.691 turistov Čehoslovakov prišlo na Jadran najmanj 80 odstotkov, ostali pa v druge kraje naše države, v Slovenske Alpe pa samo okroglo 7.000, t. j. samo dobrih 10 odstotkov. Potrebno je, da bi se tudi naša letovišča in naše institucije za povzdigo tujkega prometa bolj pobrigale za slovanske turiste, vpoštevajoč njihove upravičene želje.

Čehoslovaški turist ni torej samo turist, temveč s tem, da prihajajo Čehoslovaki vsako leto v tako velikem številu v naše kraje, posebno na naš Jadran, se pospešuje medsebojna izmenjava dobrin, kajti marsikateri Čehoslovak se bolj intenzivno prične ukvarjati s proučevanjem naših vzajemnih gospodarskih stikov, se prične zanimati za razna naša podjetja, industrije itd.

Tudi kar se deviznih omejitev tiče, kar je treba še posebej poudarjati, gre čehoslovaška država svojim turistom, namenjenim na Jadran, v vsakem oziru na roko. Vsak čehoslovaški turist zamore prinesiti s seboj glasom sporazuma s Č. S. R. razen 1.000 Kč tudi še 7.000 Din v gotovini v potnih čekih »Čedaka«, v vložnih knjižicah našega poštnega čekovnega urada ali v nakazilih čehoslovaške narodne banke. Moramo si biti v svesti, da predstavlja danes tujski promet prvi in najvažnejši vir dohodkov za celokupno naše Primorje, obenem pa zelo važen vir dohodkov za naše gospodarstvo vobče.

Prirodno, da se učvrščajo vsled tega s tem tudi gospodarski stiki med Čehoslovaki in našimi pokrajinami ob Jadranu, se dviga stalno, četudi samo polagoma, izvoz poljedelskih produktov, vina, raznih rud, surovin in polfabrikatov iz Dalmacije v Č. S. R. V najnovjšem času je luka na Sušaku s postavitvijo javnih skladišč in z direktno luško tarifo čehoslovaško-jugoslovansko na podlagi principa tarifne paritete naših luk: Bakar—Sušak ter Split—Šibenik, ki je stopila v veljavo s 1. januarjem 1936, postala v največji meri tranzitna luka za razni čehoslovaški izvoz in uvoz iz in v ozemlja Sredozemskega morja.

Ta čehoslovaško-jugoslovanska pomorsko-železniška tarifa, ki obsega blago 43 vrst, je že sedaj izredno blagodejno vplivala na promet sušaškega pristanišča, ki dobi v najnovjšem času tudi poseben kemični laboratorij, kjer se bode preskušalo uvoženo blago. Sušaško pristanišče, posebno pa tamkaj postavljena javna skladišča, so danes postala že preozka in naravnost prenatrpana, vsled česar je nujno potrebno pristopiti k nadaljnji izgradnji teh naših javnih skladišč in luke, da se ne primerijo velike neprilike, ki bi mogle nastopiti, če bi javna skladišča ne bila v stanju prevzemati vsega došlega blaga za Č. S. R. ter bi se vsled tega mogla tranzitna trgovina zopet usmeriti drugam. Pristopiti je pa seveda treba tudi k dogovoru za sklenitev nove čehoslovaško-jugoslovanske direktne suhozemske tarife.

Za pravilno odvijanje prometa igrajo, kakor rečeno, carinska javna in svobodna skladišča na Sušaku prvorazredno vlogo. Seveda je promet sušaške luke zelo otežkočen tudi vsled težkega stanja luke same, odnosno vsled raznih njenih administrativnih in tehničnih pomanjkljivosti.

Sušak in njegova luka že dolgo časa ne ustrezata več za obstoječi prekomorski promet. V luki Baroš, kjer se razvija najglavnejši promet, more v najboljšem slučaju istočasno ukrcati in izkrcati blago kvečjemu osem prekomorskih parnikov, v vsej sušaški luki pa kvečjemu istočasno 16 prekomorskih ladij. Stalno torej mora pred sušaško luko čakati nekoliko parnikov, posebno v letni sezoni, ko potrebuje tudi za svoje dalmatinske stalne linije Jadranska Plovidba več prostora, preden zamorejo pričeti s krcanjem in izkrcanjem tovorov v neizmerno škodo naše pomorske trgovine.

Tu je naravno nujno potrebno, da se luka na Sušaku čimpreje primerno izgradi.

Vsled tega moramo z največjim veseljem pozdraviti, da se bo na inicijativo zagrebške Trgovinske zbornice in s sodelovanjem našega ministrstva za trgovino in industrijo v kratkem sklicala v tem vprašanju posebna ministrska anketa, in želeli bi bilo, da bi ta anketa čimpreje prišla do koristnih zaključkov in priporočala nujno po-



trebo takojšnje izgradnje sušaške luke in njenih že sedaj pomanjkljivih carinskih javnih in svobodnih skladišč.

Naravnost neverjetno je, da ima italijanski Jadran in njegovo zaledje hitrejšo in cenejšo zvezo s Slovenijo, kot pa jugoslovanski Jadran. Ljubljana danes nima direktne zveze z Jadranskim morjem in zato je danes tudi nujna potreba, da se zgradi predvsem direktna železniška zveza z našim morjem, kajti edinole železnica more služiti v izdatni meri tranzitnemu prometu.

Važno je tudi, da se čimpreje projektira in nato tudi čimpreje zgradi nova avtomobilska cesta Ljubljana—Sušak, da ne ostane Ljubljana in Slovenija, ki ima najmanj 100 milijonov Din izgube, ker nima direktne zveze z morjem, naravnost izvzeta iz obstoječega in tvorečega se tranzitnega prometa in da se naši kraji spoje z morjem v korist naših pokrajin in naše države.

Ponovno poudarjam, da je potrebna predvsem gospodarska preorijentacija k Jadranskemu morju, kar bo v neizmerno korist Jadranu in tudi naši državi. Razumljivo je, da ima naša država tudi velik interes na plovbi po Dunavu. Ta plovba pa bi se lahko zvezala s Sušakom s tem, da bi se izvršil transport iz Č. S. R. najprej iz Bratislave po Dunavu do Siska, Sisak pa da bi se spojil z direktno železniško zvezo s pristaniščem Sušakom. Poudarjam, da je absolutno potrebno za naše kraje, ne samo, da se v najkrajšem času zgradi avtomobilska cesta, ampak da se predvsem zgradi tudi *direktna železniška zveza* Ljubljana—Sušak, ki bo omogočila ob vsakem času in ob vsakem vremenu velike transporte tranzitnega blaga preko naših krajev.

Isto tako je tudi nujno potrebna zgraditev unske proge, ki bi s primerno urejeno normalno železnico spojila z notranjostjo našo prelepo luko Split. Z izgraditvijo zveze z notranjostjo pa je seveda v zvezi s tem tudi zgraditev novih stalnih paroplovnih linij po naši trgovski mornarici, posebno do vseh luk Levanta in Sredozemskega morja ter tudi na vzhod do Perzije in Indije, kajti edinole na ta način bo dana sigurnost, da bo Sušak stalno mogel konkurirati z ostalimi pomorskimi lukami kot uvozna tranzitna luka preko Jugoslavije do srednje Evrope, posebno do Češkoslovaške.

## RAZGLLED

KRALJEV SPOMENIK — SVETILNIK. Dne 8. decembra 1935. se je vršilo v Splitu na pomolu majorja Stojana svečano odkritje spomenika, ki naj kot svetilnik še poznim rodovom priča o veliki ljubezni, ki jo je naš primorski narod gojil napram viteškemu kralju Aleksandru I. Zedinitelju. Svečanosti se je udeležilo na tisoče naroda od vseh strani domovine, navzoči so bili predstavniki vlade, vojske, senata, narodne skupščine, predstavniki državnih in drugih oblasti, na čelu vseh kraljevi namestnik dr. Ivo Perović kot zastopnik Nj. Vel. kralja Petra II. Spomenik, v obliki 7,50 m visoke četrkotne prizme, ima na pročelni strani napis: Kralju Aleksandru I. Zedinitelju. — Na južni strani? 26. VIII. 1935. Ovdje omladina Splita vidovita i oplemenjena u patnjama pozdravi prvi put budućeg jugoslavenskog kralja. — 29. IX. 1925. Na ovom istom mjestu reče veliki kralj: »Budite otsad kao i dosada verni čuvari našega mora. Za vama čvrsto stoji ujedinjena otadžbina.« Na desni

Že za časa Avstrije so se Čehoslovaki zelo zanimali za vojno in trgovsko avstrijsko mornarico. Avstro-ogrška trgovska mornarica je med uslužbenci, posebno strojniki, štela veliko število Čehoslovakov. Tudi po svetovni vojni je zanimanje Čehoslovakov za naše morje izredno veliko in državne akademije v Bakru, Dubrovniku in Kotoru štejejo vedno tudi mnogo učencev Čehoslovakov, ki prihajajo na študij na te naše dobro znane pomorske zavode. Po končanih študijah pa se dobro izšolani vračajo v svojo domovino, kjer najdejo odlično zaposlenje pri češkoslovaških rečnih paroplovnih družtvih po Dunavu, Labi in Odri, za katere češkoslovaška republika in češkoslovaška javnost mnogo žrtvuje. Tudi na dveh prekomorskih ladjah, ki jih je kupila tvrdka Baťa pred tremi leti in ki imata skupno nosilnost okrog 4.500 brutto reg. ton, so ti učenci naših pomorskih akademij našli lepo zaposlitev.

Iz navedenega je torej razvidno, da bratska češkoslovaška država in bratski češkoslovaški narod posvečajo posebno pozornost našemu tujskemu prometu, saj je ureditev vzajemnega tujskega prometa bila vzeta že pred leti v takozvano Sinajsko deklaracijo, in pri vseh posvetovanjih gospodarskega sveta Male Antante je vprašanje pravilne ureditve tujskega prometa med maloantantnimi državami vedno na programu.

Dolžnost vse jugoslovanske javnosti je, da zahtevamo preorijentacijo našega gospodarstva predvsem proti Jadranu, da se naše jadranske luke, posebno Sušak, spoje s primernimi cestami in železnicami z notranjostjo, da se postavijo nove stalne paroplovne linije posebno z Levantom in Indijo, da se vsestransko izgrade naša javna skladišča v Splitu in na Sušaku, da se razširi in primerno preuredi tudi luka na Sušaku in da dobi Č. S. R. posebno na Sušaku svojo prosto luko.

Končno je dolžnost vse jugoslovanske javnosti, da z vso silo dela na polju gospodarskega zblizanja s Č. S. R. in da pospešuje predvsem tujski promet s Č. S. R. in Poljsko, ker nam ti dve državi predvsem dajeta najboljšo garancijo, da se bo tujski promet ob naši jadranski obali tudi v bodočnosti še lepše razvil v korist in procvit naše prelepe domovine.

severni strani: 14. X. 1934. Skamenjana od boli domovina ovdje primi tijelo kralja mučenika vračeno iz tudjine gdje izdahnu u riječi: »Čuvajte mi Jugoslaviju!«

### Splošna pomorsko - gospodarska vprašanja

NAŠA TRGOVINA TEŽI K MORJU. Že več let sem se opaža, da se naša izvozna in uvozna trgovina vse bolj usmerja v naša obmorska pristanišča, dočim železniški promet stalno pada. Glavni razlog temu je velika razlika med stroški prevoza blaga, ki gre po kopnem in onim, ki ga odpremamo vodnim potom. Promet v pristaniščih na Sušaku, v Šibeniku, Splitu in Gružu stalno raste. Od celokupnega našega izvoza v prvem polletju 1935. v iznosu od 1.580.523 ton, je šlo skozi naša pristanišča 894.969 ton, po rečni poti 237.209 ton, torej samo po vodni poti skupno 71,65%, dočim na



kopno pot (železnice in ostala prevozna sredstva) odpade samo 448.345 ton ali 28.35%. Tudi pri uvozu prevladuje promet po vodni poti. Od skupnega uvoza 441.179 ton je prišlo po morju v našo državo 222.669 ton, po rekah 66.590 ton, torej 65.57%, dočim po kopnem samo 151.915 ton ali 34.43%.

**GRADITEV CARINSKIH IN SVOBODNIH SKLADIŠČ V SPLITU.** Dne 18. oktobra 1935. so začeli graditi v Splitu na pomolu sv. Dujma carinska in svobodna skladišča. Delo je dobilo gradbeno podjetje ing. Ivanišević in ing. Krstulović, načrte je pa izvršil ing. arh. Kodl. Dela so bila izlicirana za 4.200.000 dinarjev. Prvotno je bilo predvideno, da bodo dela trajala leto dni; bodo pa bržkone končana še pred potekom enega leta. Doslej so gotova vsa betonska dela v pritličju skladišč, ki bodo dvonadstropna, dolga 90 m, široka 21 m. Poslopje za carinarnico bo enonadstropno, dolgo 48 m, široko 21 m. V posloppu carinarnice bodo vsi carinski uradi, tako oddelki za carinsko službo, blagajna, prostori za carinske posrednike, prostori za mestno kontrolo, kazenski odsek carinarnice, kemični laboratorij, prostor za železniško ekspozituro, prostor za policijo, za pristaniško službo itd. Skladišča in carinarnica so najmoderneje konstrukcije, ki se danes uporablja v graditeljstvu. Konstrukcija je brez reber, po tako zvanem Morun-sistemu. Na severni strani skladišča je v projektu graditev dveh velikih dvigal, in sicer za dviganje tovorov iz ladij v skladišča in obratno. V posloppu samem bodo napravili dve manjši dvigali s kapaciteto po 500 kg za carinsko pošto ter dve tovorni dvigali z nosilnostjo po 3000 kg, ki bosta služili za promet med pritličjem in I. nadstropjem. Za graditev so potrosili več kot 1 milijon dinarjev.

**POMORSKI STIKI MED NAŠO DRŽAVO IN ALBANIJO.** Pristanišče v Draču postaja od lanskega leta vse živahnejše, kar je vsekakor posledica intenzivnejšega prometa med Jugoslavijo in Albanijo. Gospodarski krogi obeh držav so zadnje čase podvzeli še nadaljnje korake, da se ti medsebojni stiki čim bolj poglobijo. Tako odhajajo oziroma prihajajo naši parniki v Drač tedensko, in sicer enkrat parnik, ki vozi na progi Sušak—Pirej, naslednji teden pa parnik, ki vozi na progi Dubrovnik—Drač in ki ima zvezo z Benetkami, dočim vozi trikrat tedensko lokalni parnik Dubrovnik—Drač.

**ČEŠKOSLOVAŠKI TRANZIT PREKO NAŠIH LUK.** Češkoslovaško-jugoslovanska pristaniška železniška tarifa, ki je plod skrbnega in dolgotrajnega dela obeh železniških uprav, je stopila v veljavo 1. januarja t. l. in velja za prevoz blaga v obeh smereh med češkoslovaškimi in jugoslovanskimi železniškimi postajami v obmorskih lukah Sušak, Bakar, Šibenik in Split. Tarifa je čisto prekomorska, to je, velja samo za prevoz blaga, ki je namenjeno v Češkoslovaško in prihaja po morski poti v omenjena pristanišča, ali za prevoz blaga, izvoženega iz Češkoslovaške v te luke, namenjenega v inozemstvo po morski poti. Tarifa obsega 43 vrst blaga. Posebni tarifni popusti veljajo za prevoz južnega sadja, vina, surovega bombaža, surovih kož in surovega tobaka, če so pošiljke opremljene z direktnimi mednarodnimi listi za tranzit preko Č. S. R. v Nemčijo ali katero drugo državo, še bolj oddaljeno od Nemčije. Prav tako veljajo posebni popusti za sladkor, izvožen iz Č. S. R. in deloma za drugo blago, izvoženo ali uvoženo v Č. S. R. in potrebno za obutev. Poudariti je, da je sedanja tarifa samo začetek nadaljnega dela, ker se bo sčasoma še izpopolnila. Ta tarifa nudi velike olajšave in bo mnogo pripomogla k razvoju gospodarskega sožitja med Češkoslovaško in Jugoslavijo.

V okviru gospodarskega sodelovanja med državami Male antante je pokrenjeno vprašanje tako zvane jadranske tarife tudi za Romunijo. Znano je, da pošilja Romunija velik del svoje uvozne in izvozne trgovine v severne (nemške in poljske) luke, četudi ji je Jadransko morje mnogo bližje.

**PAROPLOVSTVO NA DUNAVU V DECEMBRU 1935.** Ladijski promet na Dunavu se je v mesecu decembru vršil skoro nemoteno v vsem svojem obsegu. Šele proti koncu meseca je bilo opaziti, da je na spodnjem Dunavu nekoliko popustil. Med Regensburgom in Passaoum je oviral plovbo nastajajoči led, proti koncu decembra pa je bila tudi ta ovira odstranjena. — Tovorni promet je bil vključ v vremenskim neprilikam obsežen in zadovoljiv. Glavno prevozno blago so tvorile slive, kovine, surovo železo, sol, gnojila, les, papir, bauksit, juta, staro železo itd. — V pogledu žitne trgovine je bila ta posebno živahna od strani Romunije. Proti koncu meseca se je žitni prevoz radi nastopivše zime nekoliko skrčil, dočim je ostal v Jugoslaviji decembra meseca na mrtvi točki.

**IZGRADBA PROSTE LUKE V SOLUNU.** Za prosto luko v Solunu so razpisana dela v skupnem iznosu 120 milijonov drahem, t. j. okroglo 50 milijonov dinarjev. Za prevzem dela so se pogajala inozemska podjetja, tako neko francosko, nizozemsko in nemško podjetje, ki pa so po vrsti izjavila, da je proračunski znesek za izvršitev tako ogromnega dela nezadosten. Nemška skupina je sestavila protinačrt s precej povečanim stroškovnikom, temu nasproti se je priglasilo neko domače, t. j. grško podjetje, ki hoče izvršiti delo po prvotnem načrtu z 10%nim popustom.

**PROMET V SUEŠKEM KANALU MESECA NOVEMBRA 1935.** Ladijski promet v Sueškem prekopu je v novembru preteklega leta porastel za 331.434 BT. Skozi prekop je plulo 2,954.976 ton ladjeva vseh držav proti 2,623.542 T novembra meseca 1934. Porast je pripisovati povečanemu prometu italijanskega ladjevja, ki ga je povzročila vojna Italije z Abesinijo. Italijanski transporti skozi kanal so znašali leta 1935. v novembru 714.310 T proti 162.531 T v istem mesecu l. 1934., torej porast za 551.779 T. Nasprotno temu je blagovni promet padel v primeri z ladijskih prometom. V novembru 1935. je znašal samo 2249.000 T, torej za 175.000 T manj nego v novembru 1934.

## Trgovska mornarica

**DVA NOVA PARNIKA NAŠE TRGOVSKE MORNARICE.** Franjo Petrinović je kupil v Angliji parnik, ki ima 6400 ton nosilnosti. Parnik je krščen na ime »Supetar«. Ladijsko podjetje Evgen Matković je nabavilo novo ladjo z nosilnostjo 3400 ton. Parnik bo vozil pod imenom »Lina Matković« na progi Jadransko morje—Španija.

**FUZIJA LADJEDELNIC.** Na občnem zboru delničarjev ladjedelnic »Split« d. d., ki se je vršil 10. januarja t. l., je bil soglasno sprejet predlog glede fuzije z Jadransko ladjedelnico »Yarrov« v Kraljevici. Ladjedelnica »Split« bo povišala svojo glavnico od 6 na 8 milijonov. Fuzijonirano podjetje se bo imenovalo »Jadranska ladjedelnica« d. d. ter bo imelo svoj sedež v Splitu. Spojitev obeh ladjedelnic bo omogočila boljše razdelitev dela. V Splitu bodo napravili tako izpopolnili, da bodo mogli graditi ladje do 4000 brutto ton, dočim bodo v Kraljevici gradili samo manjše plovne objekte. Ta fuzija naših dveh največjih ladjedelnic pomenja važen korak k razvitku in organizaciji naše ladjedelniške industrije.

**GRADITEV LADIJ.** Po poročilu londonskega Lloyd's Registra z dne 30. decembra 1935., se je gradilo lansko leto v vseh ladjedelnicah sveta ladij za 1,197.969 brutto reg. ton. Od tega števila odpade na Anglijo in Irsko 44.3%, ostalo na druge države. V graditvi prevladujejo parniki na motorni pogon.

**VELIKI USPEHI SOVJETSKE TRGOVSKE MORNARICE V L. 1935.** Po nekem sporočilu ruskega korespondenčnega biroja je sovjetska trgovska mornarica prepeljala v l. 1935. na svojih ladjah nič manj nego 5 milijonov ton blaga. Kakor zatrjujejo dobri po-



znalci ruskih gospodarskih razmer, je ta porast blagovnega prometa pripisati stalno naraščajočemu porastu ruske trgovske mornarice, ki bo po kalkulaciji istih ruskih veščakov dosegla tekočega leta transportni volumen 7 milijonov ton. Je to zelo verjetno, če se pomisli, da je štelo rusko trgovsko ladjevje leta 1928. jedva 327.000 T, dočim je to ladjevje do lanskega leta narastlo za cel milijon ton, torej na 1.350.000 ton. Gradnja brodovja se nadaljuje s polno paro in bo tekom letošnjega poletja zapustilo ruske ladjedelnice večje število novega trgovskega ladjevja, ki bo v glavnem služilo transportu lesa in tako omejilo možnost zaposlitve tujega brodovja v ruskih vodah.

## Vojna mornarica

POLOM POMORSKE KONFERENCE V LONDONU. Razvoj dogodkov na londonski konferenci za razorožitev na morju ni nikogar presenetil, saj se je splošno računalo z neuspehom konference in so bila pričakovanja že od vsega početka zelo pesimistična. Da je Japonska prva zapustila konferenco, je popolnoma v skladu s sedanjim razpoloženjem v mednarodnem političnem svetu. V stvari ne menja ničesar, da so pomorsko konferenco razbili ravno Japonci, saj bi to lahko storili predstavniki tudi kake druge države. Sicer je znano, da so se na vseh dosedanjih pomorskih konferencah pojavljale velike težkoče tudi z druge strani. Spomnimo se samo spora, ki je nastal med Francijo in Italijo, ko je rimska vlada zahtevala pariteto s francosko vojno mornarico. Tudi pripominjamo, da še niso izenačene razlike med Francijo, Anglijo in Severnimi ameriškimi državami v pogledu pomorske oborožitve in to z ozirom na kvaliteto ladij, podmornic itd. Mogoče so ti spori manjše važnosti, toda rešili bi se gotovo ugodno brez posebnih težkoč, če bi se obojestransko pokazalo vsaj malo dobre volje.

Druga stvar je z japonskimi, v bližnji bodočnosti mogoče tudi z nemškimi zahtevami. Japonska in Nemčija imata različno politično dinamiko in sta po lastnem naziranju mladi sili, ki se ne bosta dali ustaviti na svojem imperijalističnem potu. Na mednarodni politični pozornici imamo na eni strani saturirane sile, na drugi strani države, ki mislijo, da jim je zasigurana bodočnost z

imperijalistično ekspanzijo ter se žele temeljito pripraviti za to svojo vlogo, ne štedeč pri tem finančnih niti kakih drugih žrtev. Na eni strani vidimo težnjo za ohranitev osvojenih pozicij, na drugi pa željo za novimi osvojitvami in gospodarskimi dobrinami. Ker je vsa dosedanja japonska politika izrazito imperijalistična, je umljivo, da ni mogla Japonska pristati na manjšo tonažo svojega vojnega ladjevja, kakor ga imata Amerika in Anglija. Zato je tudi vodja japonske delegacije admiral Nagano izjavil, da je na seji prvega odbora pomorske konference postalo čisto jasno, da se glavni načelni predlog Japonske ne more sprejeti od strani ostalih delegacij, vsled česar Japonska ne more več pri nadaljnjem delu sodelovati. S to izjavo admirala Nogana in z objavo obširnega poročila, v katerem je japonska delegacija utemeljila svoj odhod iz Londona, je bila zaključena pomorska konferenca.

## Pomorsko - socialna vprašanja

MEDNARODNA POMORSKA KONFERENCA ZA DELO. Od 25. novembra do 6. decembra 1935. je zasedala v Ženevi mednarodna pomorska tripartitna konferenca. Med drugim je razpravljala o delovnem času na ladjah trgovske mornarice, o številu posameznih posadk in o vprašanju plačanega dopusta mornariškemu osebju. Na konferenco so bile pozvane države, katerih tonaža trgovskega ladjevja znaša vsaj 250.000 brutto reg. ton. Konferenci so prisostvovali razen Italije in Nemčije delegati 16. držav. Našo državo so zastopali dr. S. Knežević, dr. V. Krajač, dr. F. Maroevič, kapetan M. Kurtini in D. Ostojić. Konferenca je določila osemurno delo za strojnike, radiotelegrafiste in mornarje; število posadke se je določilo z ozirom na tonažo in vrsto ladje; pravico na plačani dopust za 30 dni naj imajo kapetani in častniki, dočim se je za druge pomorščake sklenilo, da imajo poleg enega prostega dneva na mesec še letno po šest prostih in plačanih dni.

AKTUALNA VPRAŠANJA POMORŠČAKOV. Med najaktualnejšimi posli, ki se vodijo danes v odseku za zaščito pomorščakov, so intervencije pri pristojnih ministrstvih v pogledu organizacije dela za pomorščake in vprašanje pravilnika o kvalifikaciji pomorščakov. S strani odseka so napravljene potom Delavske zbornice v

P. P.:

## NAŠA PAROPLOVNA PODJETJA

### Jadralna plovdba d. d. Sušak

Jugoslavija je med redkimi državami Evrope, ki ji je dobrohotna usoda naklonila delež ob toplem južnem morju. Kakor vrata v svet, in še več, je zanjo to morje, saj poteka naravnost ogromen del jugoslovanske meje po njegovi sinji gladini. Kaj vse bi žrtvovale nekatere druge države, da bi mogle skozi slična vrata neovirano v široki svet, kjer vlada prepričanje, da zmagujejo v tekmovanju narodov le tisti, ki umejo vladati po znanem reku, da je Neptunov trizob žezlo sveta!

Res je: morje je že samo na sebi neprecenljiv zaklad za vsak narod, za vsako državo, tako tudi za našo; toda ta zaklad bi ostal precej globoko pogreznjen na morskem dnu, če bi si ne znali morja izkoristiti. V zgodovini vseh časov čitamo, kako so ljudstva bogatela ob pomorskem življenju in sami vemo prav dobro, kako neizčrpen je še danes vkljub tisočletnemu izrabljanju ta vir bogastva vsem tistim, ki so se posvetili baš pomorskemu življenju.

Pomorstvo, paroplovstvo je ključ do blagostanja obmorskim narodom in tudi našemu! Sicer je bilo pomor-

stvo ob naši obali že pred svetovno vojno precej dobro urejeno, vendar si je v novejšem času nadela naša država prav posebno skrb, da je paroplovstvo novim razmeram primerno obnovila in preuredila. Prvi in poglobitveni korak je bil storjen l. 1920., ko je na podlagi Trumbić-Bertolinijevega dogovora (7. septembra) nekaj paroplovnih podjetij ki so pripadla Jugoslaviji, združila pod imenom »Jadranska plovdba« v eno podjetje s sedežem na Sušaku. Tako so prenehale pred 15 leti s svojim delovanjem družbe »Ungaro-Croata«, »Dalmatia«, »Hrvatska paroplovna družba«, »Austro-Croata« in »Obalna plovdba«, družbe, ki so vzdrževale malo obrežno plovbo ob jugoslovanski obali in s svojo združitvijo ustvarile trden temelj novemu paroplovnemu podjetju.

Nova družba, ki je prevzela ves ladijski park pravkar navedenih družb, je bila ustanovljena kot delniška družba s kapitalom 12 milijonov Din v zlatu — 120.000 delnic po 100 Din — in je danes najmočnejše paroplovno podjetje za obrežno službo na Jadranskem morju. Družba šteje 61 ladij različnih kategorij in velikosti od 100 do 1800 brutto reg. ton, torej v skupnem iznosu okoli 24.000 brutto reg. ton.

Takoj po ustanovitvi je bila upravi družbe prva skrb, da uredi paroplovno službo na vse strani jugoslovanske



Zagreb potrebnimi koraki, kako bi se načrt pomorsko-trgovinskega zakona še enkrat redigiral, predno bi se predložil Narodni skupščini v odobritev. Mišljene so tu predvsem odredbe, s katerimi se regulirajo odnošaji poveljnika ladje in posadke nasproti lastnikom ladij in tretjim osebam. V zvezi z uredbo o ureditvi pogojev dela na ladjah je odsek v sporazumu z organizacijami pomorščakov (to so: Klub kapetanov trgovske mornarice Jugoslavije, Klub pomorskih strojnikov in Savez pomorskih delavcev trgovske mornarice Jugoslavije, vse s sedežem na Sušaku) podvzel korake, da se napravijo pravilniki k predmetnim uredbam. Prav posebno pažnjo pa posvečajo omenjene organizacije pravilniku, s katerim naj se regulira prehrana pomorščakov na ladjah. V tem pogledu so predpisi danes precej nezadovoljivi, oziroma jih sploh ni, vsled česar se večkrat dogaja, da vladajo na ladjah enega in istega društva čisto nasprotne prilike v pogledu prehrane. Ker doslej še nimamo enotnih predpisov, zavisi način prehrane pogostokrat od dobre volje ladijskega poveljnika. S strani odseka so preko Delavske zbornice podzeti tudi koraki pri pristojnih ministrstvih radi izplačila 2.500.000 dinarjev Pomorskemu ubožnemu skladu. Ta vsota se sicer nahaja danes v državni blagajni, a pripada prav za prav Pomorskemu ubožnemu skladu na temelju zakonske uredbe, s katero je določeno, da 10 odstotkov pristaniških taks gre v korist sklada za onemogle pomorščake. Pomorske stanovske organizacije že več let zahtevajo, da se ta terjatev realizira, žal, da doslej v tem pogledu še niso uspele.

**MEDNARODNI SPORAZUM ZA VARNOST LJUDSKEGA ŽIVLJENJA NA MORJU.** Po sporočilu angleškega poslanstva v Berlinu je Argentinija pristopila k mednarodnemu sporazumu za varnost ljudskega življenja na morju, ki ga je bila podpisala v Londonu 21. maja 1929. z veljavnostjo od 19. januarja 1936. dalje. Italijanska vlada je dogovor razširila na svoje afriške kolonije v Libiji, Eritreji in Somaliji ter na svoje otoke v Egejskem morju z omejitvijo, da so od tega zavarovanja izvzeta v kolonijah vzhodne Afrike vozila domačih razredov tipa Kanu (Sambuco).

### Naše morje — naš ponos!

obale od Sušaka do albanske meje ter dalje v Albanijo in Grčijo, kakor tudi proti zapadu v Italijo.

Kako in s kakšnimi uspehi je uprava rešila to svojo nalogo, nam najlepše kaže družbin voznik red, iz katerega je razvidno, da vzdržuje Jadranska plovdba v mejah svojega zgoraj označenega delokroga 54 paroplovnih linij. Med temi se nahajajo črte od Sušaka ob vsej jugoslovanski obali do Kotora in dalje do Bara in Ulčinja in še dalje v Albanijo in Grčijo do Krfa, kakor tudi linije od Trsta in Benetk v Dalmacijo, dalje v Pirej, Solun in v Smirno, na Jonske otoke do Krete in končno večje število takih črt, ki vežejo jugoslovanske otoke s celino. Glavne linije imajo svoje izhodišče na Sušaku, druge drže iz Trsta in Benetk, dočim so izhodišča za lokalni promet v severnem delu Jadranskega morja Sušak, ob dalmatinskem obrežju Šibenik, Split in deloma Metkovići. Izhodno pristanišče za najvažnejše brzovozne potniške linije v Dalmacijo je Sušak.

Na temelju pogodbe, sklenjene med Jadransko plovdbo in državo meseca marca 1929., se je družba obvezala, da bo vzdrževala proti primerni državni podpori reden promet na Jadranskem morju za dobo desetih let: prevzeta obveznost se nanaša na vzdrževanje 50 do 52 rednih linij, ki obsegajo skupno na leto do 1 milijon

### Tujski promet

**TUJSKI PROMET V SEVERNI DALMACIJI.** Leto 1935. ni bilo za Šibenik v turističnem pogledu najpovoljnejše. Izostali so mnogi tujci, posebno iz Avstrije in Nemčije. Dočim je leta 1934. Šibenik obiskalo 8550 tujcev, je bilo lansko leto v Šibeniku samo 6353 tujcev. Največ je bilo Jugoslovancev, in sicer 5049, slede Avstrijci 337, Italijani 252, Čehoslovaki 226, Nemci 88, Poljaki 66, ostalo druge narodnosti. Zlarin in Biograd na moru sta pokazala boljše rezultate. V Zlarinu je bilo leta 1934. 5200 nočnin, leta 1935. pa 7500 nočnin. V Biogradu na moru je bilo leta 1934. 363 tujcev, leta 1935. pa 206 tujcev. Tudi v teh dveh mestih so lansko leto glavni kontingent letoviščarjev tvorili Jugoslovani. V Biogradu na moru je bilo 831 naših državljanov, 94 Poljakov, 57 Čehoslovakov, 31 Avstrijcev itd. Tudi zgledi za sezono 1936. niso najpovoljnejši, vsaj v toliko ne, v kolikor se to tiče inozemcev. Ako se pravočasno ne regulirajo klirinški odnosi z Nemčijo in Avstrijo, nemških oziroma avstrijskih inozemcev, ki so tako navdušeni nad lepotami naše obale in našega morja, letos ne bo v naših morskimi letoviščih. Lansko leto n. pr. je samo v Zlarinu odpadlo okoli 8000 nočnin članov društva »Austrie«, ki so že imeli s tamošnjimi hotelirji vse urejeno, pa so morali preklicati sklenjene dogovore, ker je Avstrija predpisala strožje pogoje za potovanje v Jugoslavijo. Letos bo precej težka atmosfera radi bojazni komplikacij na Sredozemskem morju odvrnila mnoge tujce od naših obmorskih letovišč. Več inozemskih potniških agentur je že odpovedalo potovanja po Sredozemskem in Jadranskem morju.

### Književnost

**DAVORIN RAVLJEN: POT K MRTVIM BATALJONOM.** Izdala in založila Vodnikova družba v Ljubljani 1935. — Med lepimi publikacijami Vodnikove družbe za leto 1935. je gotovo najlepša Ravljenova: Pot k mrtvim bataljonom. Svojevrsen potopis naše jugoslovanske obale od Sušaka do skrajne južne točke ob Bojani in še dalje do Krfa, kjer počivajo kosti mrtvih bataljonov, žrtve strahotne albanske tragedije, ki jih je položil domovini na oltar srbski

morskih milj voznje. Tudi se je družba obvezala, da bo zgradila večje število parnikov in tako pomnožila svoje brodovje z novimi, povsem modernimi parniki.

Parniki brzovoznih linij služijo izključno osebnemu in poštnemu prometu, dočim so ostale črte na razpolago osebnemu in blagovnemu prometu. Manjši parniki vrše lokalno službo ter oskrbujejo osebni, poštni in blagovni promet med bližnjimi, t. j. jugoslovanskimi pristanišči. Ker ima tedaj družba svoje črte primeroma gosto razmrežene, je naravno, da srečujejo potniki v vseh jugoslovanskih pristaniščih ladje Jadranske plovdbе; te je prav lahko spoznati po beli Karadjordjevi zvezdi na rdečem polju.

Od zgoraj navedenih linij pa zaslužijo še posebno pozornost brzovozne proge, ki jih je družba vpeljala za osebni promet v Dalmacijo, da oskrbujejo najkrajšo in najhitrejšo zvezo med važnejšimi kraji ob jugoslovanski obali in da istočasno nudijo potujočemu občinstvu priliko, da more že medpotoma spoznati vse važnejše kraje ob jugoslovanski obali in njih znamenitosti.

Promet na vseh progah oskrbujejo prvovrstni potniški parniki, tako: »Prestolonaslednik Petar«, »Karadjordje«, »Zagreb«, »Ljubljana«, »Kosovo«, »Split« itd. Elegantni saloni in budoarji, široke verande, prostorne in udobne spalne kajute in vse, kar še spada k udobne-



narod. V resnici ne vemo, kaj naj bi v Ravljenovi knjigi bolj občudovali: ali mojstrski opis geografskih lepot jugosl. obale ali opis slavne preteklosti naroda, ki je bival na tej obali, brancč skozi stletja sveto domačo zemljo pred napadi zemljelačnega in grabežljivega tujinca. Oboje je znal pisatelj povezati v prijetno celoto, vrhu tega pa je nanizal na svoji poti po Jadranu toliko zanimivih epizod, da se čita knjiga kakor najlepša zgodovinska povest, ki v njej nastopa ves naš narod v primorju z vsemi svojimi senčnimi in sončnimi stranmi. In del pozorišča vsej tej dolgi povesti je naše lepo Jadransko morje, ki ga Jugoslovani še tako malo poznamo. Kdor hoče ponka o naših lepota na jugu ob morju, temu iskreno svetujemo, naj vzame v roke Ravljenovo knjigo; ne bo mu žal za ure, ki jih bo prebil ob njej. Kakor moremo pisatelju samo čestitati ob uspelem delu, tako moremo Vodnikovi družbi le najboljše želeči, če ji svetujemo, naj svoje člane kmalu zopet razveseli s sličnim knjižnim darom, kakor je bila letošnja Ravljenova knjiga o našem narodu na jugu in njegovem morju.

**JADRANSKI KOLEDAR ZA L. 1936.** Uredila Tone Peruško in Joško Žiberna. Izdal konzorcij lista »Istra«. Str. 208. Cena Din 10.—. Koledar prinaša na uvodnem mestu članek predsednika Zveze jugoslovanskih emigrantskih društev dr. Iv. M. Čoka, v katerem razpravlja o pomenu in namenu almanahovem, nakar sledi nad 50 skupno okoli 180 strani obsegajočih spisov — med njimi 23 v vezani besedi —, ki jih je prispevala cela vrsta prav uglednih piscev, večinoma rojakov iz neodrešene domovine. Nekateri spisi so zelo zanimivi in trajne literarne vrednosti. Koledarju je dodan »Mladinski del«, v katerem je nekaj naše nadebudne mladine prav spretno vihtelo svojega uma svitile meče. V splošnem gre sodba, da letošnji koledar zadovoljuje svoje naročnike in s tem je povedano vse. Čast dela urednikoma, izdajatelju in tiskarni, ki se je očitno trudila, da je dala vsebinsko lepi knjigi tudi na zunaj prav lepo in dostojno obliko. Da bi le pridno segali po njej naši emigranti, ki jim je edino namenjena!

**DR. JOSEF MÜLDNER: PO STOPÁCH BALTICKÝCH SLOVANŮ.** Izdala in založila Českoslov. Obce bývalých nádmorníků a účastníků národního odboje na Jadranu. Praha 1935. Cena 23 Kč.

mu potovanju, je opremljeno z najizbranejšim pohištvom. Ladje so pač zgrajene nad vse solidno in okusno, da morata njihova zunanost in oprema prijati tudi najrazvrajenejšemu okusu.

Vrhu vsega je družba že poskrbela, da so potniki-gosti v vsakem oziru najodličnejše postreženi: na parnikih se nahaja cela vrsta hotelskega uslužbenstva, ki je potnikom z vso svojo spretnostjo vsak hip na razpolago. Prav posebna pozornost je pa posvečena tudi prehrani. Jedilni saloni so najskrbnejše opremljeni; potnikom je mogoče servirati z najizbranejšimi jedmi v taki in toliki meri, da sliči skupni obedi slavnostnim pojedinam v hotelih velikih mest. Pri vsem tem pa se nudi potnikom prilika, da se morejo medsebojno spoznati, kar naredi potovanje toliko prijetnejše. Radijski aparati prenašajo poročila in koncerte od vseh strani Evrope, razen tega so potnikom na nekaterih parnikih na razpolago še glasovirji.

Dve s Sušaka v Dalmacijo vodeči črti, in sicer oni ki sta na voznih redih in prospektih zaznamovani s številka 6 in 7, nudita s tem, da pristajajo njuni parniki tekom šestih dni vožnje v najpomembnejših letoviščih in kopalniščih, oziroma mestih, najugodnejšo priložnost, da si morejo potniki ogledati vse jugoslovansko obrežje do najmanjših podrobnosti in tako preživeti na morju

Dr. Josef Müldner je urednik prve českoslovaške pomorske revije »Moře Slovanům!« in kot tak odličan poznavatelj našega morja. V gorenji knjigi nas seznanja z zgodovino obmorskih Slovanov, v prvi vrsti baltičkih, katerih staro slavo in končno propast razgrinja pred nami v lepih preglednih člankih. Tragičen kotec tega slovanskega roda mu daje povod, da se peča obširneje z zadržanjem evropskih veselil, ki so nastopale še vedno brezobzirno proti Slovanom, kadar je šlo za razdelitev slovanskega ozemlja med tujce, pa bilo to v prošlosti na Baltiku ali v sedanosti ob Jadranu, prav tako kakor da bi hotele, da krene vesoljno Slovanstvo svojo pot navzdol — po stopinjah baltičkih Slovanov. V nadaljnjem se dotika tudi vprašanja koridorijev, ki je ostalo navzlic svetovni vojni nerešeno, vsaj kolikor se tiče slovanske zemlje in njenih dohodov do morja. Müldnerjevo knjigo toplo priporočamo; vsak pomorsko orientiran inteligent bi moral smatrati za svojo dolžnost, da se dodobra seznanja z njeno prezanimivo vsebino.

**PAUL CHACK: MORNARSKI ROMANI.** Izdal in založil L. Mazač. Praha II., Spálená 53. — Paul Chack, ki se je kot častnik francoske mornarice udeležil svetovne vojne po vseh med svetovnim klanjem v poštev prihajajočih morjih, je opisal v »Mornarskih romanih« svoje vojne doživljanje tako živo in pestro, da so njegovi spisi izmed najpriljubljenejših med podobnimi spisi svetovne literature. To potrjuje zlasti dejstvo, da so bile prve izdaje njegovih romanov v domovini namah razprodane. Po zaslugi praškega založnika L. Mazača so bili v zadnjem času Chackovi spisi prevedeni tudi na češki jezik, s čimer je velikemu krogu njegovih bravcev dana možnost, da se seznanja z deli slovečega francoskega pomorščaka. Ker so izšli Chackovi spisi v drobnih zvezkih — cena posameznemu 1 Kč — je na ta način mogoče naročiti spise tudi manj premožnim ljubiteljem lepe knjige. Vsem našim češčine veščim bravcem jih prav toplo priporočamo.

### Priporočajte

»Naše morje«!

šestdnevno potovanje, ki je potnikom v veliko zabavo in odpočitek! Priljubljene so pa tudi 11dnevne vožnje iz Benetk in s Sušaka ob jugoslovanskem obrežju in dalje na Grško do Pireja (Aten).

Enako živahen je promet z udobnimi parniki, ki vozijo v različna letovišča in kopalnišča Hrvatskega Primorja, kakor v Crikvenico, Novi, Senj, Baško, na Rab in v slična kopalnišča na dalmatinskem obrežju.

Važna je naposled še ugotovitev, da imajo vsi na Sušak prihajajoči brzovlakci, ki vozijo s seboj direktne vozove iz Beograda, z Dunaja, iz Prage, Berlina, Budimpešte in Monakovega, zvezo na Sušaku z odhajajočimi brzovoznimi parniki in tudi obratno morejo potniki, ki so prispeli z brzovozno ladjo na Sušak ali Split, nadaljevati svoje potovanje z brzovlakom v notranjost države. K sklepu bodi še omenjeno, da izdaja Jadranska plovidba svoje prospekte redno vsako leto v različnih jezikih. Poleg voznega reda so v njih razvidne tudi vozne cene, za katere je potrebno, da vedo potniki, preden se odpravijo na pot po sinjem Jadranu.

Prospekte je dobiti pri družbinem vodstvu na Sušaku in v vseh njenih agenturah; razen tega pri vseh pomembnejših potniških pisarnah večjih evropskih mest, kjer je mogoče tudi kupiti vozne listke ter prejeti istočasno vsa k potovanju potrebna pojasnila.





# FOTOAPARAT

BODI VAŠ VSAKDANJI SPREMLJEVALEC!

OSVEŽA VAM SPOMIN NA KRASNE URE,  
KI STE JIH PREBILI OB MORJU!

•  
VEDNO ZA VAS PRIPRAVLJEN,  
VAM NIKOLI NE ODREČE.

•  
LEICA IZVRŠI MOJSTRSKI NAJTEŽJO  
FOTOGRAFSKO NALOGO.

NAJBOLJŠA POSTREŽBA PRI

ŠESTICI

V LJUBLJANI

Fotoaparate,  
vse foto-potrebščine dobite

pri JANKO POGAČNIK  
Ljubljana, Tyrševa cesta 20

**Tiskarna**

**Slanar**

DRUŽBA Z O. Z.

**Kamnik**

PRORAČUNI POSTNOOBROTNO • POŠT. ČEK. RAČ. ŠT. 10.560



NAJVEČJE JUGOSLOVANSKE  
TOVARNE GUME IN OBUTVE



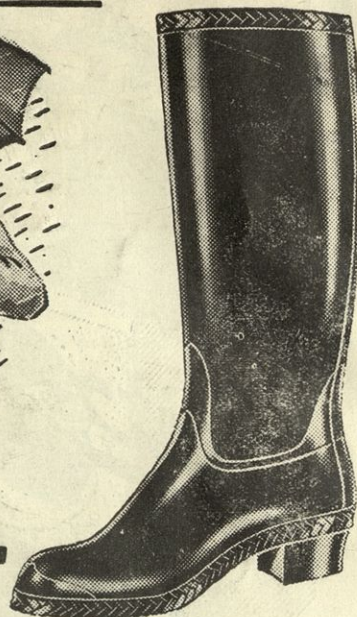
NA **Bata**  
PNEUMATIKI  
VEDNO PRVI

400  
LASTNIH  
PRODAJALEM  
3000  
SOTRUPNIKOV  
IZDELUJE TEDENSKO

100 000  
PAROV DOBRIH  
CENENIH CEVLJEV

**Bata**

**Za kišu!**



99.-

I' sneg i blato sa gumenom obucom.

**Bata**

GLASBILA

strune in glasbene potrebščine  
NA VELIKO

pri M. Modic - P. Bogdanov, Ljubljana, Cojzova c. 9

# KLIŠARNA ST. DEU LJUBLJANA

•  
KLIŠEJE VSEH VRST  
PO FOTOGRAFIJAH ALI RISBAH  
IZVRŠUJE ZA VSAKOVRESTEN TISK NAJSOLIDNEJE  
KLIŠARNA ST. DEU, LJUBLJANA, DALMATINOVA UL. 13.

ksd