

Naše moryé

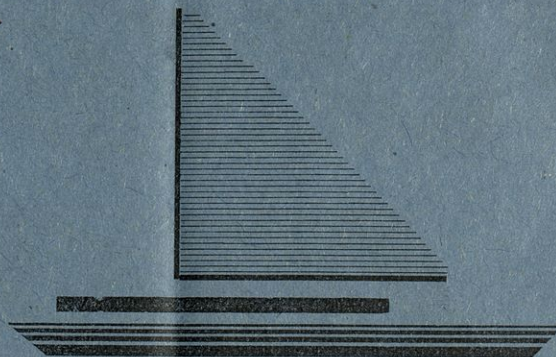


JANUAR 1937

LETNIK II. • ŠTEV. 1.

NAŠE MORJE

Letnik II / Štev. 1 / 1937



VSEBINA:

Fr. Seunig: Po 15 letih čakanja in obljub
Univ. prof. dr. Josip Nagy: O morskih ožinah
in Dardanelah
** * *: Zahteva po pomorskem ministrstvu in Slovenija*
Humar Joško: Tujski promet na Jadranu
Naša ladja; priloga za mladino
Jadranski: V senci skalnega Lovčena

RAZGLED:

Splošna pomorska gospodarska vprašanja
Vprašanje pomorskega odbora in mi? | Zgraditev hladilnice za ribe
na Sušaku | Stalni porast pomorskega prometa na Sušaku | Osem-
urno delo na trgovskih ladjah | Promet v šibeniški luči | Se do
danes nismo ratificirali mednarodno konvencijo | Telefonski pro-
met z ladjami, ki plovejo po morju | Povišanje prevoznih cen jugo-
slovenskih parobrodarskih društev | Material za prekomorski kabel
Ralek A.: Čehi v zgodovini našega morja

Vojna mornarica

Strahotno oboroževanje na morju

Književnost

Iz uredništva in uprave

»NAŠE MORJE« izhaja vsakega 1. v mesecu in stane v tuzemstvu za vse leto 24 Din, polletno 12 Din, četrletno 4 Din, za inozemstvo 48 Din. ● Posamezna številka velja 2 Din. ● Uredništvo in uprava: Ljubljana, Tyrševa 1/IV. ● Poštni Predal 254. ● Rokopisi se ne vračajo. ● Predstavniki Josip Pogačnik, urednik dr. Miro Sovdat, oba v Ljubljani. ● Izdajajo bivši mornarji. ● Tiska Tiskarna Slatnar, d. z o. z, v Kamniku (Vodnik in Knez).

Po 15 letih čakanja in obljub

Fr. Seunig

V poslednjem času je stopilo kar nekako v ozadje vprašanje železniške zveze Slovenije z morjem, odnosno gradnje železnice iz Kočevja in Črnomlja na sušaško progo. Naša širša javnost se vse bolj zanima za cestno zvezo Ljubljana-Sušak, čeprav bi se morala s podvojeno vneto zavzeti za gradnjo železniške zveze, in to prav, ko smo v času sankcij proti Italiji spoznali, kako smo zaradi pomanjkanja te zveze odrezani od sveta. Dokler smo naš les lahko več ali manj nemoteno izvažali v Italijo, je še nekako šlo. Ko pa se je ustavil ves izvoz v Italijo, smo morali ugotoviti, kako težavno je spraviti naš les do morja, ki nam šele odpira nova tržišča. Če ne bi lani nastopile ugodnejše možnosti za izvoz lesa na Madžarsko in za prodajo v smeri proti Hrvaški ter kmalu tudi v Nemčijo, bi danes doživeli v naši lesni stroki pravo katastrofo. Docela drugačen pa bi bil naš položaj, če bi imeli zvezo iz Kočevja na sušaško progo, ker bi nam že obstoj te zveze omogočil orijentacijo na druga, zlasti prekomorska tržišča in nas ne bi sankcije zalotile v takem položaju, da smo izključno navezani na italijanski trg.

Avtarkična politika srednjeevropskih in ostalih kontinentalnih držav nas vedno bolj sili, da iščemo izhod na morje. V tem pogledu je prišlo v poslednjem desetletju do popolnega preobrata, saj gresta sedaj že skoro dve tretjini našega izvoza po morski poti nasproti eni tretjini pred nastopom svetovne gospodarske krize. Prav ta okolnost bi nas morala prisiliti, da v skrajno pospešenem tempu gradimo zvezo z morjem.

Nimamo namena zapostavljati vprašanja dobre cestne zveze s Sušakom, četudi bo ta cesta najbolj koristila našemu Primorju, ki mu bo dovajala turiste. Zavedati pa se moramo, da nam avtomobilska cesta na Sušak nikoli ne bo mogla nadomestiti železnice. Ne samo les, tudi drugi proizvodi našega gospodarstva so po večini navezani na železniški prevoz. Podobno pa se tudi pri dovozu surovin poslužujemo skoro izključno železnic. Zato mora imeti železniška zveza z morjem celo prednost pred cestno zvezo. Ne smemo torej opustiti prizadevanja za gradnjo te železnice; nasprotno, še podvojiti moramo naše napore, da se ta načrt čim prej realizira.

Čudimo se ozkosrčnosti naše vrhovne železniške uprave, ki temu vprašanju še vedno ne posveča večjega zanimanja, čeprav bi morala v lastnem interesu poskrbeti, da se brez odlašanja prične gradnja obeh zvez iz Črnomlja in iz Kočevja na sušaško progo. Ne sme namreč ostati samo pri gradnji proge Št. Janž-Sevnica in pri trasiranju proge Črnomelj-Vrboško. Z zvezo Št. Janž-Sevnica in

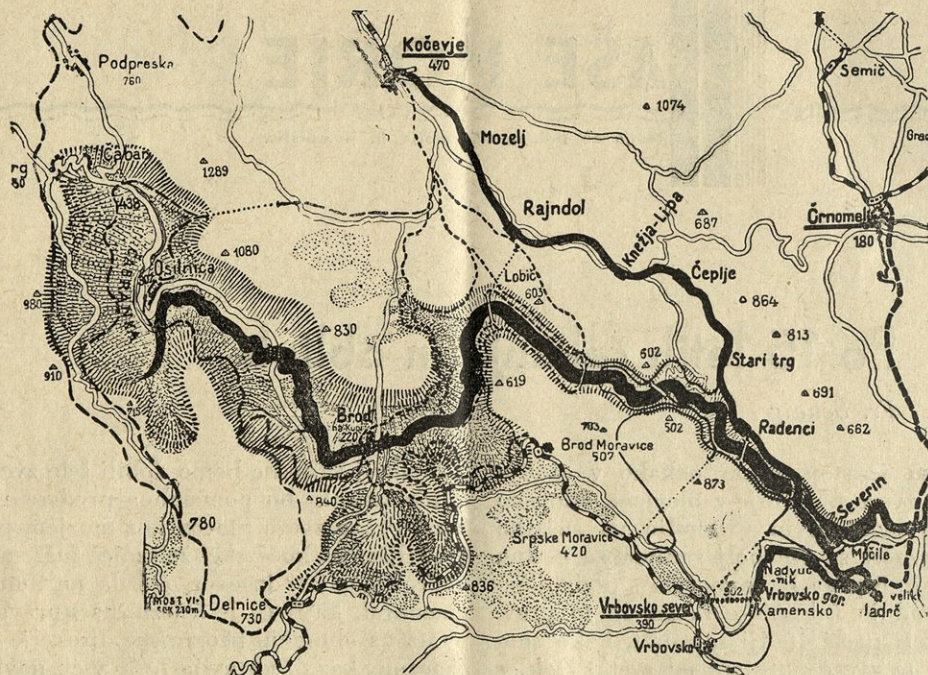
Črnomelj-Vrboško bomo dobili šele zvezo bivše Štajerske z morjem, ki bo pomembna predvsem za tranzitni promet. Pravo zvezo Slovenije z morjem pa predstavlja šele podaljšanje kočevske železnice na sušaško progo. Ne more obveljati izgovor, češ da ne moremo dobiti vsega naenkrat, kajti če je železniška uprava zgradila od prevrata na območju beograjske direkcije že 1043 km novih železnic, kar predstavlja 70 % vseh novih železnic, potem imamo tudi mi enkrat pravico zahtevati, da se poleg proge Št. Janž-Sevnica, ki je dolga komaj 12 km, istočasno zgradi tudi obe zvezi iz Kočevja in Črnomlja na sušaško progo, ki imata tudi le 88 km dolžine.

V Sloveniji smo od zedinjenja dobili šele 60 km novih železnic, kar predstavlja le 4,3 % vseh novozgrajenih prog, čeprav prejemajo železnice preko 20 % vseh dohodkov iz ljubljanske direkcije.

Ne moremo se torej zadovoljiti s tem, da se gradi proga Št. Janž-Sevnica in da so pričeli trasirati zvezo iz Črnomlja na sušaško progo (kar bi morala železniška uprava že davno storiti); pričeti moramo takoj tudi z gradnjo, in sicer obeh krakov, tako onega iz Črnomlja, kakor tudi onega iz Kočevja.

Priznavamo, da je treba graditi železnice tudi v onih predelih naše države, kjer železnic sploh še ni in kjer nove proge za daljšo dobo ne obetajo nobene rentabilnosti. Sistem privatnih železnic se je moral v večini držav umakniti sistemu državnih železnic prav zaradi tega, ker je privatni kapital gradil železnice le tam, kjer je bilo pričakovati, da bodo nove proge zaradi živlega prometa kmalu donosale dobičke. Toda s tem ni rečeno, da je treba pri sistemu državnih železnic vse postaviti na glavo in graditi železnice le tam, kjer jih sploh še ni, čeprav pri teh progah zaenkrat ni računati z rentabilnostjo. Tudi železnice, ki so v državni upravi, morajo pri svoji gradbeni politiki dajati prednost projektom takih železniških zvez, ki v naprej obetajo rentabilnost, kajti čim večji bo donos aktivnih prog, tem lažje bodo prenesle železnice deficite novo zgrajenih pasivnih prog. Vse to je važno poudariti, ker spada železniška zveza Slovenije z morjem med one redne železniške projekte, ki v naprej obetajo rentabilnost. Ta železnica bo namreč takoj pritegnila znaten lokalni in izvozni promet, obenem pa tudi tranzitni promet inozemskega blaga.

Da bo ta železniška zveza prinesla korist tudi železniški upravi, smemo upravičeno pričakovati tudi zaradi tega, ker so železnice v Sloveniji sploh najbolj donosne v vsej državi. V tem pogledu nam nudijo podatki naših železnic za leto 1935. naravnost presenetljive rezultate.



V posameznih železniških direkcijah je v tem letu odpadlo povprečno na 1 kilometer železniške proge

	potnikov	blag. pro- meta ton	skupnih do- hodkov Din
direkcija Ljubljana	8830	3640	355.000
» Zagreb	4290	2065	227.700
» Beograd	2920	1268	183.400
» Subotica	3490	892	193.700
» Sarajevo	2910	1754	111.300

Tako v osebnem, kakor tudi v blagovnem prometu prekaša ljubljanska direkcija daleč vse ostale direkcije v državi. Pri tem dosežejo dohodki povprečno na en kilometer 355.000 Din, to je trikrat več nego v sarajevski in skoro še enkrat več kakor v beograjski direkciji.

V letu 1935. so znašali dohodki v ljubljanski direkciji po podatkih zagrebškega »*Ekonomista*« 406.28 milijona Din (železniška uprava uradno ne objavlja takih podatkov, ločeno po direkcijah), medtem ko so znašali skupni dohodki železnic 1934.7 milijona Din. Železniški dohodki ljubljanske direkcije predstavljajo torej 21 % vseh železniških dohodkov, in to čeprav odpade na ljubljansko direkcijo le 12.3 % skupne dolžine železniških

prog v državni eksploataciji in čeprav imamo na območju ljubljanske direkcije le 15.7 % vseh uslužbencev, ki so podrejeni direkcijam (brez uslužbencev generalne direkcije železnic). Lahko računamo, da znaša tudi pri izdatkih delež ljubljanske direkcije le 15.7 %, kakor pri številu nameščencev; če nadalje predpostavljamo, da je delež ljubljanske direkcije pri materialnih izdatkih večji (čeprav je pri nas vzdrževanje prog tako slabo, da vozimo z vedno manjšimi brzinami) in če vzamemo za podlago naše kalkulacije, da odpade na ljubljansko direkcijo 18 % izdatkov vseh železnic, tedaj so morali znašati vsi izdatki, ki odpadejo na ljubljansko direkcijo največ 350 milijonov Din. Iz tega računa rezultira torej pri dohodkih 406 milijonov presežek okrog 56 milijonov, s katerim pomaga Slovenija kriti deficite pasivnih prog.

To so ogromni zneski, ki jih žrtvuje slovensko gospodarstvo. Zato pa lahko upravičeno zahteva, da po 15 letih obljub in čakanja končno dobi življenjsko potrebno železniško zvezo z morjem, ki bo že v nekaj letih plačana samo iz aktivnega presežka železniških prog na območju Slovenije, ne glede na to, da upravičuje našo zahtevo tudi važna okolnost, da je rentabilnost te proge že vnaprej zajamčena in da bo le v interesu železniške uprave, če se čim prej zgradi.

Pomagajte

PRVI POMORSKI
GOSPODARSKI
KULTURNI REVII

s tem, da
oglašujete v njej!

O morskih ožinah in Dardanelah

Univ. prof. dr. Josip Nagy (Nadaljevanje)

Vstaja Poljakov l. 1830. je bila zelo popularna v Angliji, pa tudi v Franciji. Toda niti Anglija niti Francija se ni odločila, da bi intervenirala v njihovo korist in je Rusija l. 1831. lahko zadušila vstajo po mili volji. Ko so se ostanki junaških poljskih zmagovalcev zatekli v Avstrijo in Prusijo, je konec »poljske neodvisnosti« celo dovedel do zblizanja med Rusijo, Avstrijo in Prusijo. Porusovanje Poljske, ki je prišla zdaj na vrsto, je bilo usodno za Rusijo samo. Pri tem sta bila Francija in njeno javno mnenje ob strani Mehmed-Alija, ki so ga smatrali kot spretnega reformatorja in dobrotnika Egipta. Vse to se je odražalo v odnosajih med Rusijo in Avstrijo. S konvencijo, sklenjeno v mesecu septembru 1833 v Mnichovem Hradištu, sta si ti dve državi obvezali »à s'opposer en commun à toute combinaison qui porterait atteinte à l'indépendance de l'autorité souverain en Turquie«. Razen tega bosta Avstrija in Rusija za vsako ceno preprečili, da bi se oblast egiptovskega paše razširila po evropskih zemljah Otomanskega cesarstva. Simpatije Francije do Mehmed Alija in njegovega Egipta so vzneirile Anglijo, kakor tudi z ozirom na Vzhodno vprašanje, jo približevale Rusiji in Avstriji.

Vse to je spremenilo dotedanjo situacijo tako, da ni šlo več za to, da bi bila v smislu hunkiar-iskeleskega dogovora le Rusija zaščitnica Turčije, temveč, da bi se na kakršenkoli način očuvalo načelo o zapiranju morskih ožin. Obnova neprijateljstva med sultanom in egiptovskim podkraljem l. 1839. in vzhodna kriza, ki se je razvila l. 1840.¹, sta dovedli kancelarja ruskega carja Nikole do tega, da je v nekem svojem elaboratu poudaril, da v trenutku, ko gre za biti ali ne biti Turčije, ni glavna stvar čuvati tajno odredbo iz l. 1833., temveč »à faire ériger la fermeture des Dardanelles en principe général du droit public européen.«²

Rusija je sama prevzela inicijativo, da se prično v tem smislu dogovori z Anglijo, Avstrijo in Prusko, ki so dovedli do londonske konvencije z dne 15. julija 1840.

Glavni cilj te konvencije je, da se postavijo Dardanele, Bospor in otomansko glavno mesto pod zaščito visokih tujih dogovornikov proti bilo katerem koli početju s strani Mehmed Alije.

Rusija je izgubila superiorni položaj, ki ji ga je bil dal hunkiar-iskeleski dogovor, ker naj bi morske ožine branilo brodovje vseh tujih dogovornikov in se po končani obrambi skupno umaknilo. Tej konvenciji je dana oznaka izjemnega merila, ki ne posega v staro pravilo o zapiranju morskih ožin. Jasna je zveza tega dogovora z angleško-turškim iz l. 1809. Da se staro pravilo Otomanskega cesarstva pretvori v načelo evropskega mednarodnega prava, je bilo treba, da obrne Francija hrbet Mehmedu Aliju in pristopi k sporazumu Rusije, Avstrije in Pruske s Turčijo. To se je zgodilo z znamenito Conven-

tion des Détroits, sklenjeno v Londonu 13. julija 1841. V uvodniku te konvencije podaja pet držav s formalnim aktom sultanu svojo odločitev »de se conformer à l'ancienne règle de l'Empire Ottoman, d'après laquelle le passage des détroits des Dardanelles et du Bosphore doit toujours être fermé aux bâtiments de guerre étrangers, tante pue-la Porte se trouve en-paix«. Sultan se obvezuje da bo spoštoval ta pravila in ne bo dovoljeval pristopa v morske ožine nikaki tuji vojni ladji.

Po letu 1841. stalno narašča vpliv Anglije v Turčiji. Tega leta je diplomat Stratford de Redcliffe (1786—1880) prišel četrtič kot poslanik v Carigrad in skozi šestnajst let po lastni inicijativi z velikim uspehom zastopal angleške interese v Turčiji in spretno paraliziral vpliv Rusije, Francije in Avstrije.³

V Franciji je Napoleon III. stremel za tem, da bi obnovil zunanjo politiko svoje države in pridobil več pomena protektoratu Francije v Turčiji, ki sega že iz trinajstega stoletja in ki je bil priznan leta 1740. To je šlo na škodo onega privilegiranega položaja, ki ga je imela Rusija v Turčiji od kučuk-kajnardžskega dogovora leta 1774. Posledica vsega tega, da se ne spuščamo v pripovedovanje dobro znanih detajlov, je bilo zblizanje Anglije in Francije, odločna akcija italijanskega državnika Cavura, izvesti ujedinjenje Italije s pomočjo teh dveh zapadnih držav,⁴ pristop Anglije in Pijemonta-Sardinije na strani Turčije, in končno Krimska vojna, ali bolje vojna zapadnih držav proti Rusiji leta 1854—1856⁵, ki se je končala s Pariškim mirovnim dogovorom z dne 30. marca 1856. Člen 10. tega dogovora potrjuje konvencijo iz leta 1841., »qui maintient l'antique règle de l'Empire Ottoman relative à la dôtüre des detroits du Bosphore et des Dardanelles«, med tem ko čl. 11. fiksira neutralizacijo Črnega morja, dovoljuje pristop trgovskim ladjam vseh narodov, toda zabranjuje pristop vojnim ladjam vseh, tudi obalnih držav. Rusija in Turčija nista smeli imeti več kot 10 lahkih ladij. Posebna Convention des Détroits, dodana temu odgovoru, obnavlja konvencijo iz leta 1841.

S Pariškim mirom se končuje na eni strani doba samostojne ruske intervencije v Turčiji in na drugi strani se v polni meri sprejema načelo zapiranja morskih ožin v mirovni dobi.

(Dalje)

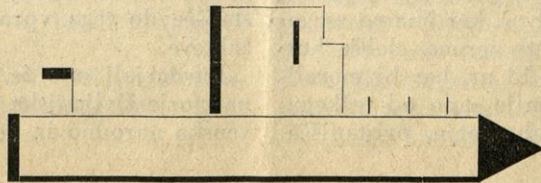
¹ Driault, La Question d'Orient. Depuis ses origines jusqu'à la paix de Sèvres. 8. izd. Paris 1921. Str. 144.—157.

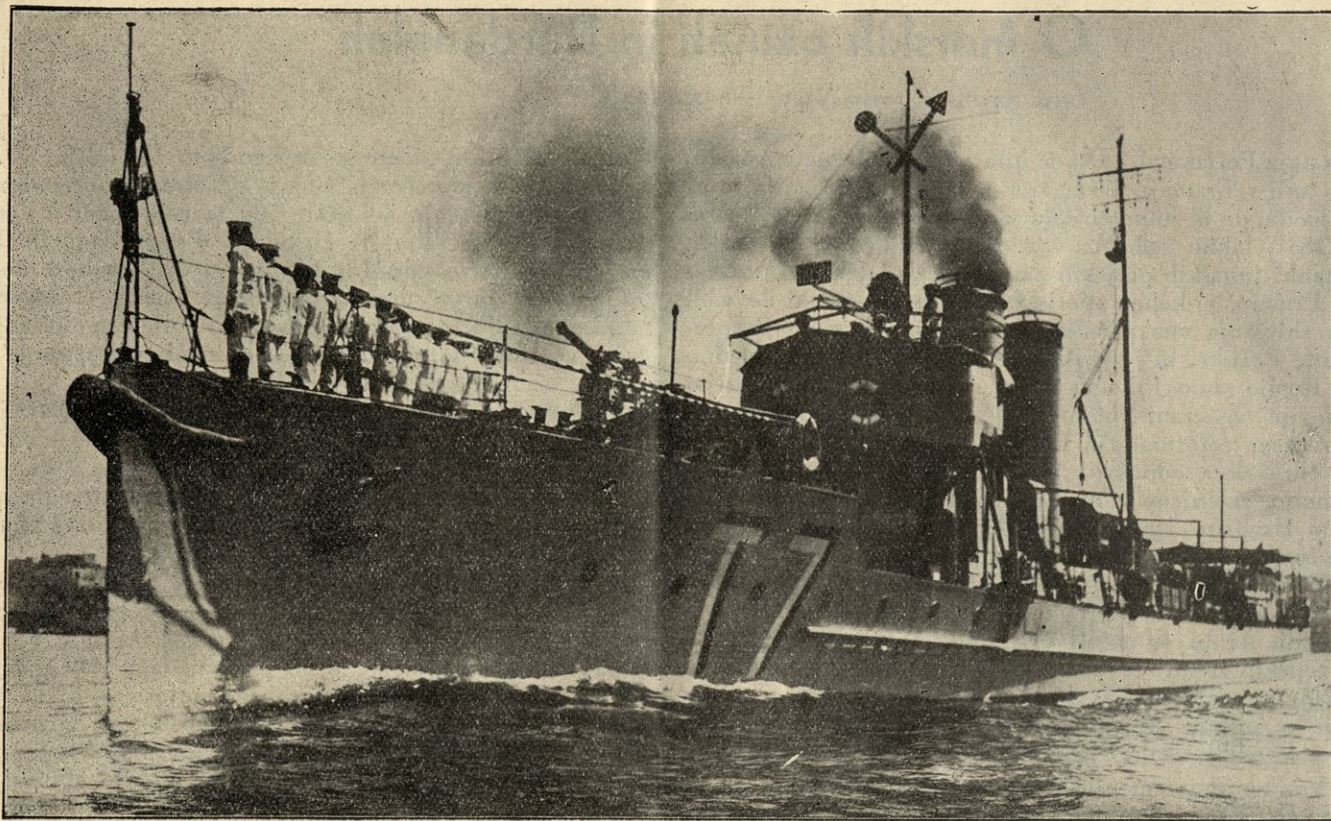
² Manddelstam o. c. str. 11.

³ Driault o. c. str. 116 in dalje: Debidour, Histoire diplomatique del l'Europe depuis l'ouverture du Congrès de Vienne jusqu'à la fermeture du Congrès de Berlin zv. II, str. 97 in dalje.

⁴ Usp. Cavour e l'Ingliterra. Carteggi o V. E. L' Azeglio. A curra della Commissione Realleditrice. Voe. I: II Congresso di Parigi.

⁵ Usp. Hamley The War in The Crimea.





Ponos našega morja

Zahteva po pomorskem ministrstvu in Slovenija

Dolgo se zavzemajo vsi prizadeti za to, da bi se že enkrat uredila naša pomorska uprava. Saj to ni nič čudnega. Od ustanovitve države dalje je ostalo baš to vprašanje najbolj zanemarjeno, kakor da bi nam morje res ne bilo potrebno in nam zadostuje Donava.

Izgleda torej, da se še res nismo znašli v novem položaju, v katerega smo prišli in postali pomorska država, z vsemi dolžnostmi in ugodnostmi, ki bi jih lahko imeli od tega. Zgleda, da še nismo dozoreli za nove naloge, ne vidimo možnosti, ki so se nam odprle za razvoj, za ublažitev težkih gospodarskih razmer obubožanih mas, ki živijo ob obali, ki že stoletja na isti primitivni način mečejo mreže, dočim jim sosedje izpred nosa odnašajo — z modernimi pripravami — ves plen. Izgleda, da se še nismo zavedli, kaj pomeni odprta pot v svet, kjer najde kruha na tisoče in tisoče iz notranjosti, iz katere se poleg vsega še lahko in poceni izvažajo lepi zakladi, ki danes ležijo, zakopani ob sestradanih delavskih rokah, ki komaj čakajo, da zgrabijo za delo. Še tega se le počasi zavedamo, kako lahko in brez truda, prodajamo samo to, da si tujec lahko ogleda lepote naše zemlje od naših planin, pa do morja. Kakor bi nam bilo vse to odveč, ker imamo vsega dovolj, se branimo in puščamo ceste zorane, slabše kot kdaj, puščamo, da vlaki vozijo po 13 ur, kar bi morali voziti 4 in to v vozovih, da ti jemlje sapo od težkega vzduha. In še dalje: nasipov ni ob morju, pristanišča

zanemarjena, da ladje ne morejo pristajati, skladišča pa se grade le za prvo in skrajno silo. Namesto, da bi si zgradili novo, svežo trgovsko mornarico, kupujemo stare, z mahom zarasle tridesetletne barke, ki so jih drugod že zavrgli. Pri tem pa trpi delavec, ki mora delati za najnižjo ceno, da se splača prevoz, trpi mornar, kateremu niso priznane skoro nikake pravice.

Iz vsega tega izvirajo težke posledice. Ni torej nič čudnega, če se vsi, ki so tu prizadeti, vedno pogosteje oglašajo in zahtevajo, da se končno uredi vsa naša pomorska vprašanja. V zadnjem času je to gibanje že tako dozorelo, da se je pričela akcija za ustanovitev pomorskega ministrstva. Sestavili so se za to že vsi potrebni osnutki in načrti ter voditi se je pričela sistematična akcija za uresničitev te upravičene zahteve.

Kot revija, ki ima namen zastopati in zagovarjati predvsem in zlasti slovenske potrebe in zahteve z ozirom na naš pomorski problem in ki skuša poleg tega zbuditi javnost, da bi se bolj zainteresirala za to vprašanje, ki je za nas življenjske važnosti, zlasti za naše gospodarstvo, hočemo, kolikor se pač v tem trenutku da, zavzeti svoje stališče do tega vprašanja in akcije ter postaviti svoje zahteve.

Povdarjali smo že ponovno, da je za Slovenijo izhod na morje življenjska zahteva: Meja, ki je raztelesila slovensko narodno in gospodarsko telo, je zaprla Sloveniji

edino naravno in najkrajšo pot do morja, ki se je končala v Trstu, tedaj enim največjih pristanišč na svetu. In od tedaj gre boj za to, da se da slovenskemu gospodarstvu zopet oddih v svet, na morje. Sušak je postal najbližji in le kratka proga, pa bi bil problem že davno rešen. Toda do danes je bilo vse zaman.

Slovenija je najbolj izrazit tujskoprometni del naše države in je v tem oziru dosegla že častno višino, do katere pa jo je povzdignila izključno in le domača podjetnost. Toda del skrbi pada vedno tudi na državo. Od te strani je Slovenija bila vedno prikrajšana in, da razvoj ni šel še dalje, leži največ v tem pomanjkanju razumevanja za potrebe Slovenije. Sloveniji ob strani pa stoji vsa lepa dalmatinska obala. Obe čakata, da uredi država v njiju ceste, železnice in vse potrebno. To bi bilo glavno.

Še se odpira mnogo drugih manjših zahtev Slovenije, ki bi jih morala upoštevati akcija za ustanovitev pomorskega ministrstva. Prepričani smo, da bo vsa slovenska javnost, če se bodo pravično upoštevale zahteve Slovenije, stala ob strani akciji in jo v vsem najbolj podpirala. Da smo stavili to zahtevo že naprej, še predno smo razmotrivali o ostalem, se čutimo bolj kot upravičene. Nujno je namreč, da se vsa uprava centralizira. *A vedno in v vseh slučajih, kjer se je kaj centraliziralo, se je to zgodilo v našo škodo.* To vprašanje je bilo v naši javnosti že tolikokrat razmotrivano, da ga tu ne bomo posebej ponavljali in utemeljevali. Ker gre tu še poleg vsega za reševanje našega najtežjega gospodarskega vprašanja, moramo še posebej poudariti to dejstvo, ki se ne sme več ponavljati.

Pri reševanju problema pa je treba vpoštevati splošne državne interese, ki jih nikakor nečemo zapostavljati. Zanimarjen ne sme biti noben del in so zato posebne zahteve posameznih delov države med seboj koordinirane in ne subordinirane. Geografska lega naše države ter različna težave posameznih pokrajin k čisto različnim izhodiščem, bo zahtevala seveda precejšnje previdnosti.

Humar Joško:

Tujski promet na Jadranu

Naše Primorje je bogato na svojih lepotah, toda revno po svoji rodovitnosti. Zato je za življenjski obstoj našega Primorja tujski promet velike važnosti. Kajti od njega imajo koristi vsi sloji in vsa država, bodisi neposredno ali posredno. Za naše narodno gospodarstvo je predvsem važno, da pride čim več inozemcev v naša kopališča in da puste pri nas čim več denarja. Zato moramo skrbeti, da zaslove v inozemstvu predvsem oni kraji, kjer nudi letovanje vse udobnosti, kjer tujec uživa vse zabave, zato pa tudi potroši več denarja. V Franciji n. pr. puste inozemci skoro več denarja v Nizzi kot v vsej ostali rivijeri, samo ker je tu večja prilika za potrošenje, več prireditvev, več zabav, večji luksus. Pa vendar vsak inozemec želi obiskati Nizzo, že zato, ker slovi, ker se tam nekaj vidi, nekaj doživi, nekaj naučije.

Tako bi morali tudi mi skrbeti, da kraje, ki jih inozemci radi obiskujejo, povzdignemo v prvovrstna kopališča in letovišča. Pri nas imamo več takih krajev, ki imajo za to vse pogoje.

Naj omenim samo glavne, ki imajo že sedaj v inozemstvu renomé: Rab, Rivijera sedmerih Kaštelov s Splitom, Hvar, Dubrovnik, Boka Kotorska.

Kaže se jasno kot nemogoče, da bi se osredotočil ves promet na eno samo luko in le to gojil, kakor tudi to, da bi se umetno držalo pokoncu luko, ki ima le pokrajinski značaj. Vidimo torej, da zahteva reševanje problema velike previdnosti, in bi le ob pravilni rešitvi, bil v korist državnemu gospodarstvu. Novo ministrstvo za pomorstvo bi v tem oziru, ob sodelovanju vseh, prineslo mnogo koristi in zahteva po ustanovitvi je vsled tega dvojno utemeljena.

V delokrog ministrstva pa ne bi spadalo le reševanje gospodarskih vprašanj. Naj naštejemo na kratko le nekaj nalog: oskrba za gradnjo zvez z morjem (cest, železnic) in skrb za promet z letali, skrb za gradnjo zvez ob obali; gradnja pristanišč, ureditev plovbe in ureditev vprašanj naše trgovske mornarice; ribolov in prevoz rib v zaledje; tujski promet; tranzitni promet; ureditev in poenotenje fiskalnih vprašanj. Važna skrb novega ministrstva pa bi bila še poleg vseh inicijativa v poenotenju sodstva v pomorstvu in pomorskem trgovinskem prometu ter ureditev socialnega položaja mornarjev in luških delavcev. Dočim je bila včasih ta služba ena najbolj privlačnih, zlasti za mlade Slovence, se sedaj vedno bolj izogibajo pomorskim poklicem in mnogo jih je, ki so po končanih študijah in parletni službi, delo opustili in si iskali zaslужka drugod — »na suhem«, baš vsled težkega položaja mornarjev, ki je z ozirom na druge trgovske mornarice, najtežji. Kar je pa najbolj važno: nova uprava ne sme biti birokratična, ampak zgrajena na najbolj modernih principih trgovskega prometa. Sodelovati pa morajo pri delu mladi, poštenei možje, ki jim službena mesta v ministrstvu ne bi bila zadnji cilj.

Nekaj podrobnosti o vprašanju ustanovitve pomorskega ministrstva smo že opisali v lanski 4—5 številki našega lista. Stavili smo že tedaj nekaj predlogov, kako si ureditev pomorske uprave predstavljamo. V bodoče se bomo k temu vprašanju, ki je važno zlasti za Slovenijo, še vrnili.

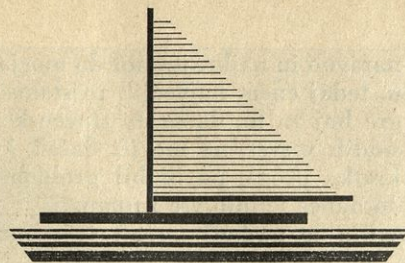
Omenil sem le najznačilnejše in najbolj obiskane kraje našega Primorja, toda na naši obali je še mnogo drugih letovišč, ki v nekaterem oziru ne zaostajajo mnogo za temi.

Vse te kraje obiskujejo tujci od leta do leta bolj. Ker pa so sedaj za potovanje v inozemstvo razne, predvsem denarne težkoče in ker vsaka država dela med svojim narodom propagando za domača letovišča, zato je za enkrat okoli polovico vseh letoviščarjev v Primorju naših državljanov. Vendar pa imajo obmorska letovišča v razmerju z drugimi celinskimi letovišči sorazmerno več gostov - inozemcev, ker pač vsaka država nima morja, še redkeje pa morja s tako milim podnebjem.

Kako narašča med Jugosloveni zanimanje za morje, nam je razvidno iz tega, da je bilo na morju letoviščarjev Jugoslovenov l. 1925 40.000, leta 1927 jih je bilo 60.000, leta 1934 pa že skoro 90.000.

Izmed inozemcev obiskuje našo obalo največ Avstrijcev. Leta 1927 jih je bilo okoli 20.000, leta 1934 pa še nekoliko več. Avstrijci so prihajali k nam že pred vojno, predvsem v Dubrovnik in na Rab. Ker oni sami nimajo morja in smo jim mi večji del najbližja obmorska država, jih utegnemo v bodoče z dobro propagando in dobrimi ter brzimi prometnimi zvezami privabiti v naša obmorska kopališča še v večjem številu.

Naša ladja



PRILOGA ZA MLADINO

V senci skalnega Lovčena

Jadranski

Ob sinjem Jadranu so naši bratje skozi stoletja ohranili niz krasnih narodnih iger, med katerimi sta najbolj znani viteška »Alka« in junaška »Moreška«. Tudi cerkvenih iger verskega izvora imajo več. Junaštvo in versko čustvo pa najdemo združeno v najstarejšem in najpomembnejšem dalmatinskem običaju, nam v zaledju še dokaj malo poznanem, to je v nad tisoč let starem slavu bokeljske mornarice. Pred njenim sijajem se vse drugo skrije.

Na »Tripunj-dan«, 2.—3. februarja se dogaja to vsako leto pod silnimi pečini sivega Lovčena v staroslavnem Kotoru. Njegova stolnica hrani kosti svetega mučenika, čudodelnika Tripuna, ki že nad enajst sto let počiva v podnožju mrkih črnogorskih velikov. Iz Kamsade je bil leta 809. prepeljan v Kotor, ki si ga je izbral za svojega zaščitnika in ga vsako leto primerno počastil. Najprej samo v cerkvi. Pa se je pridružilo še svetno slavlje, ki se je vedno bolj večalo in širilo ter doseglo v 14. stoletju svoj višek, na katerem je ostalo do propada beneške moči. Kasneje je praznovanje utrpelo sicer marsikak sijaj, obdržalo pa se je do danes in se v zadnjih letih vidoma lepša in bogati.

Dosti ne zaostajajo za njimi po številu gostov Čehoslovaki ter jih v zadnjem času celo prekašajo. Leta 1927 jih je bilo pri nas okoli 20.000 ter se je to število v poznejših letih še nekoliko povečalo. Oni imajo na naši obali že sami svoje kolonije, domove in hotele, počutijo se pri nas domače ter ljubijo naše morje, občutijo ga skoraj kot svojega.

Na tretjem mestu po številu gostov so Nemci, čeprav naš geografski položaj napram Nemcem ni najpovoljnejši, ker večji del Nemčije gravitira na Italijo in Francijo ali pa na svoje lastno morje. Kljub temu, da število nemških gostov ni majhno, saj obišče naše morje letno okoli 15.000 letoviščarjev, utegne to število v bodoče še mnogo narasti, saj je Nemcev veliko in splošno je znano, da radi potujejo. Seveda morajo prej izginiti razni nedostatki, ki zelo škodljivo vplivajo na prihod turistov iz Nemčije. Še do nedavna so v Nemčiji smatrali našo državo za neurejeno balkansko pokrajino brez pošte, telefona in slično ter brez dovoljne osebne varnosti. Tega so bile krive tendenciozne vesti raznih italijanskih in nemških listov, nam nenaklonjenih. Sedaj pa, ko zahteva nemška zunanja politika drugo smer, se tudi v nemških časopisih piše pohvalno o našem narodu in zemlji.

Madžari so pred vojno posečali predvsem gornji Jadran v precejšnjem številu. Po vojni pa je njihovo število radi neurejenih razmer precej padlo, vendar pa je

Neke vrste predpraznik je že 13. januarja, to je na dan, ko so svetnikove kosti prepeljali v Kotor. Na ta dan je bokeljska mornarica običajno izbirala svoje častnike razen admirala, ki je bil izvoljen do smrti.

27. januarja okoli poldne se zbero častniki bokeljske mornarice pred stolnico — in ko v mogočnih zvonikih drugič odbije ura dvanajst, se zavihti »mali admiral«, deček desetih let v narodni noši in oborožen, nad cekveni vhod v prostorno ložo ter sporoči občinstvu, da pričinja slavlje bokeljske mornarice v čast svetemu Tripunu. Udeležila naj bi se ga vsa Boka. Nato dvigne čepico in s trikratnim »Slava!« počasti ljudstvo zastavo svetega Tripuna.

Svoj višek doseže slovesnost na dan svetnikovega godu. Vsa Boka je zbrana, vsa bližnja Črna gora je prihitela. Slikovite noše, ponosno drža in samozavestna hoja, divne postave, izklesani obrazi, čudovite oči, sladka govorica.

Na trgu pred cerkvijo se zbere četa do sto bokeljskih mornarjev. Divne stare uniforme!

Enkrat v letu kot v bajki so se ti starci prebudili iz sna, nataknili so nase svojo staro obleko in orožje, po-

sedaj že porastlo. In če računamo, da oni sami nimajo morja ter da večina države gravitira na naš Jadran, je pričakovati v bodoče kljub slabim političnim razmeram precejšen porast gostov.

Število Poljakov stalno narašča, čeprav stavi njihova država visoke takse na potne liste za inozemstvo z namenom, da veže svoje državljane na letovišča v lastnem Primorju.

Tudi število gostov iz Romunije narašča. Vendar pa bi z ozirom na ugodne politične razmere med njo in našo državo utegnili biti večje.

Švicarji se vedno bolj zanimajo za naše Primorje ter zidajo pri nas že svoje hotele. Mnogo Švicarjev potuje na izletnih ladjah, ki vozijo po naši obali in naprej po Sredozemskem morju.

Angleži in Amerikanci prihajajo največ z izletnimi ladjami ali pa pozimi. Od teh ne moremo pričakovati velikega števila gostov radi prevelike konkurence Francije in Italije ter radi prevelike oddaljenosti.

V manjšem številu prihajajo na naše morje tudi Bolgari, Francozi, Italijani, Nizozemci in Belgijci. Vendar pa tudi od teh razen Bolgarov ni pričakovati velikega poseta.

Poleg letoviščarjev pa poseča morje tudi mnogo dijakov in dece, ki so nastanjeni po kolonijah in dečjih domovih. Tudi teh, ki pridejo iz Jugoslavije in iz inozem-

mladili si lica in srca, ko da jim je le do tega, da se zgodovina ne pozabi. Zdi se, da jih je prebudil glas iz visokih temnih lin doma bokeljskega priprošnjika in patrona, čigar zvonovi done že sto in stotič preko sinje gladine in se odbijajo in množe ob silnih obrobni pečinah.

Levo krilo trga zapira četa vojne mornarice, desno krilo četa suhozemnih vojakov-pešcev. Pred vhomom v katedralo kotorski škof s številnim spremstvom, za njim mestni in meščanski odličniki, ob straneh pa ljudstvo, pisano, živahno. Med njim se gnetejo številni radovedni tuji vseh narodnosti.

Deset je proč. Sonce je baš prikukalo izza snežnega Lovčena, da se še ono nadivi prizoru, ki ga ni ne blizu ne daleč in ki bi ga tudi zaman iskalo.

Težko je opisati ta trenutek, treba ga je doživeti z dušo in srcem. To so tradicije, ki se ljubosumno in z veliko pobožnostjo čuvajo ter obnavljajo že skozi enajst vekov.

Ta prelest bogatih uniform ter s srebrom in dragulji obloženega orožja nam za malo časa vrača v spomin one divne dni, ko je bil Bokelj gospodar na morju, ko je tod cvelo blagostanje in se je košatilo bogastvo.

Pojavi se poveljnik mesta. Za pešči in vojno mornarico pregleda še strumno četo starih morskih volkov v slikovitih uniformah in s starinskim orožjem.

Kapetan zakliče:

»Prikažite!«

Zastave se poklonijo.

Vzhičen pozdravi junaški sin zaledja stare pomorce:

»Pomoz Bog, junaci s mora!«

Morski orli čutijo, da jih čujejo stari grobovi in nove zibelke bokeljske in kot grom zabobni iz njihovih grl:

»Bog ti pomogao!«

Trenutek grobna tišina. Pa se oglasi godba, zazvene prvi takti one mile, dirljive, nepozabne pesmi, bokeljski mornarici posvečeno starinsko slavnostno kolo.

stva, predvsem iz ČSR in Avstrije, ni podcenjevati. Že sedaj gre to število v deset tisoče in utegne po zgraditvi novih kolonij še narasti. Pa ne samo to, da imajo domačini od kolonij že sedaj koristi, temveč otrok, ki vzljubi naše morje, ga bo tudi ko bo velik in sam svoj gospod, vedno rad zopet obiskal. Zato bi bilo vsekakor zelo dobro, ko bi tudi ekskurzijam in kolonijam dijakov posvetili večjo pozornost.

Če pomislimo, da že sedaj, ko še niso v vseh kopališčih naprave moderno urejene, prihaja na naše morje toliko gostov ter toliko inozemcev iz različnih držav, moramo biti prepričani, da ima naše Primorje res vse pogoje za zdrav razvoj tujskega prometa. Za obstanek in napredek našega Primorja je pa tujski promet tudi neobhodno potreben. Zemlja sama je v našem Primorju skopa in ne nudi prebivalstvu zadostnega zaslužka. Leta 1934 je znašal dohodek od tujskega prometa v primorskih kopališčih 264 milijonov Din in od tega 145 milijonov od inozemskih turistov. Pri tem pa niso računani vsi drobni izdatki turistov, ki se cenijo tudi na več milijonov.

To so sicer lepi dohodki, toda vendar še ne veliki. Francija in Italija imata od svojega obmorskega tujskega prometa milijardne dohodke. Čudno se to zdi na prvi pogled, ker je vendar znano, da naše Primorje po naravni lepoti, bogatosti južne flore in po milini podnebja

Obrazi se še bolj zjasnijo, kot vihra gre glas preko množice in streh. Iz veže »admiralata« se privije četica dvajsetih mornarjev. Poskakujejo v taktu. Desno roko naslanjajo v bok. V njej drže belo rutico, za katero se z levico prime naslednji mornar. Godba je svečana, takt umerjen.

Veriga plesalcev izvaja celo vrsto krasnih plesov, drug lepši od drugega. Naenkrat se takt požuri in vse bolj in bolj. Mornarji poskakujejo, da se jim komaj razločajo gibi. Kolovodja jih vodi v velikem krogu. Iz gruče dostojanstvenikov stopijo sredi trga, obrnjeni proti cerkvi, major, admiralov pribočnik in »mali admiral«. Kolo je vse hitreje, obroč plesalcev se vije okoli odlične trojice, jo oklepa, stiska in skoro je vse vkup podobno le še živi kopici. Kdo in kako bo izšel iz te gneče? Kako bo to končalo?

Pa kot na povelje dvignejo nenadoma vsi čepice, mahnejo z belimi robci in soglasno zaori iz navdušenih grl:

»Slava!«

In ta vzklik najde odmev v sreih in grlih navzočih tisočev in kot plaz s strmega Lovčena grmi in hiti tisočeri odmev »Slava!« nad modro gladino, spenja se mimo cvetočih mirt in oleandrov in preko pečin in čeri tja do sinjega neba.

Solznih oči izginja ljudstvo v prostorni stolnici, kjer za tem sam škof čita slavnostno mašo. Po maši procesija. Odličniki in priprosti meščani kar tekmujejo, kdo bo po krivih in ozkih mestnih ulicah nosil svete ostanke blagega zaščitnika Tripuna. In tu ni razlike v veri! Katoličan ali pravoslaven, vse, vse hiti v dolgem pisanem sprevedu za svetnikom. Križajo se s tremi in s petimi prsti, dotikajo se skrinje s svetimi ostanke, kot so že na predvečer kadila »slavni glavi« v katedrali izmenoma po en katoliški in en pravoslavni odličnik. Sveti Tripun je zaščitnik vsega prebivalstva vse Boke in zato se je tudi zbralo ljudstvo iz vseh predelov sinjega Kotorskega zaliva.

prav nič ne zaostaja za francosko rivijero, italijansko pa skoro prekaša. Toda za to so vzroki drugje. Tujski promet ne zavisi samo od tega, to so le predpostavke, dane od narave same, ampak od mnogo drugih činjenic, za katere mora narod sam poskrbeti, da so v redu.

Naša država je še mlada. Zato ni mogla s temi malimi sredstvi, ki jih ima na razpolago urediti razmere v petnajstih letih tako kot n. pr. Francija s svojim velikim bogastvom v 100 in še več letih. Zato moramo še marsikaj storiti, če hočemo, da bomo tudi mi želi take uspehe v tujskem prometu kot drugi. Osnovni pogoji, ki jih zahteva gost so: lepota, udobnost in cenenost vsikdar in pri vsaki stvari. In če homo to nudili gostu, homo dosegli več uspeha v številu gostov in v dohodkih.

Gost hoče te pogoje predvsem, kjer prebiva, to je v hotelu. Žal, da moramo reči, da vsi naši hoteli, namenjeni za letoviščarje, ne nudijo vsega tega. Imamo sicer tudi prvovrstne hotele, toda tja zahajajo le najpremožnejši, kajti če so hoteli lepi in udobni so dragi, toda danes je že vsak navaden meščan navajen na udobnost. Če hočemo, da bodo hoteli res na današnji svetovni višini, moramo predvsem skrbeti, da bodo zgradbe zgrajene okusno in na lepem kraju in da vlada snaga v vseh prostorih.

(Dalje)

Slavnostno lice da tudi procesiji stara slikovita mornarica. Postavi se že več let z zastavo, ki ji jo je poklonil že blagopokojni Viteški kralj Aleksander I. Zedinitelj. Shranjena je v prostorih admiralata, to je društvenih prostorih tradicionalne bokeljske mornarice.

Popoldne se slavnost nadaljuje z veliko narodno veselico.

Le škoda, škoda, da se vrši to divno in brezprimerno slavje svetega Tripuna, oziroma Bokeljske mornarice ob tako neprikladnem času, kot je baš februar! Tudi v južni Boki vreme tedaj kaj rado nagaja. Bokelji bi napravili sebi in tujemu svetu veliko uslugo, ako bi preložili to slavje na poletne mesece, morda na binkošti. Tedaj svet potuje. In ko bi znaznal o divnih lepotah prelestne Boke in jim pridružil še veličastno slavje njene

»mornarice«, kdo bi ne pohitel doli, kdo bi vzhičen ne širil slave o divnih krajih in krasnih ljudeh in nepopisno dirljivih običajih, kdo bi potem ne vedel za Boko, kje v tujini bi ne poznali Jugoslavije?!

Saj je Boka dragulj naše obale, biser, obrobljen z zelenim vencem oljk in cipres pa smokev in lovorja in tudi palm! Iznad njih pa se belijo in sivé od sonca ožgana rebra kršnega zaledja.

Sinja gladina, nad njo sinje nebo, morje, planine, ledeni sneg, žgoče sonce, vse je združeno tam doli, »kjer se razkošne rože valov dotikajo in mehko jih božaje se jim dobrikajo...«

Čudovita je naša domovina, dežela tisoč otokov in tisoč možnosti!

RAZGLED

SPOŠNO POMORSKO-GOSPODARSKA VPRAŠANJA

VPRAŠANJE POMORSKEGA ODBORA IN MI?!

Dolgo časa se že dela na tem, da se ustanovi pomorski odbor, ki bi dajal mnenja v vseh vprašanjih, ki se tičejo ureditve in napredka pomorstva in pomorske trgovine. To vprašanje pa ni bilo rešeno do sedaj samo radi tega, ker je v zvezi z novo odredbo o reorganizaciji ministrstva prometa, katera bo prinešena v smislu § 64 finančnega zakona za leto 1936-37. V smislu te odredbe bodo v tem odboru zastopani poleg oseb iz pomorske uprave tudi zastopniki trgovske zbornice v Zagrebu, Splitu, Dubrovniku in Podgorici. Sarajevčani pa zahtevajo tudi svoje mesto v tem odboru. Slednji so se v zadnjem času, ko je postal minister prometa dr. Spaho, živo zanimali za vsa pomorska vprašanja in niso ostali samo pri besedah, temveč so se takoj tudi lotili dejanj. Popolnoma nova luka Ploče je najboljši dokaz za to. *A mi? Odrezani od morja se za vsa ta vprašanja ne brigamo, čeprav prirejamo tu in tam razne lesne konference*, ki pa ne bazirajo na stvarni podlagi in potrebi naše banovine. Vsa pomorska vprašanja so gospodarska vprašanja in v okviru teh moramo reševati ostala. Zato mislimo, da smo popolnoma upravičeni, če zahtevamo, da *mora v tem odboru biti tudi zastopnik naše trgovske zbornice*.

GRADITEV HLADILNICE ZA RIBE NA SUŠAKU

Pred kratkim sta obiskala Sušak zastopnika banske uprave iz Zagreba in si ogledala mesto, kjer bo postavljena hladilnica za ribe. Hladilnica bo zgrajena na sami obali blizu ljudske kuhinje.

STALNI PORAST POMORSKEGA PROMETA NA SUŠAKU

Kljub obustavitvi prometa med Španijo in Jugoslavijo prihajajo dan za dnem tovarne ladje z južnim sadjem iz Španskih luk, kakor tudi iz naših luk plovejo ladje natovorjene z lesom za Španijo.

OSEMURNO DELO NA TRGOVSKIH LADJAH

Na mednarodni pomorski konferenci v Ženevi je bil sprejet projekt s 64 glasovi proti 33, da traja delovni čas na trgovskih ladjah preko 2.000 ton le 8 ur. To velja za osobje palube, kakor tudi za strojno osobje. Proti temu predlogu so glasovali predstavniki brodoastnikov Anglije, Indije in Japonske. Francija in Poljska sta se vzdržali glasovanja.

PROMET V ŠIBENISKI LUKI

Izvoz lesa se je v zadnjih mesecih občutno povečal, toda ne kakor se je predvidevalo za Italijo. V decembru se je izvozilo 11.420 m³ lesa. V Anglijo se je izvozilo 9.000 m³, ostalo pa v Egipt in v Južno Ameriko.

ŠE DO DANES

nismo ratificirali mednarodno konvencijo za varnost človeškega življenja na morju. —

Delavska zbornica v Splitu je poslala pristojnim ministrstvom predstavko, da se čimprej ratificira mednarodna konvencija iz leta 1927 za varnost človeškega življenja na morju. — Vse države so uvidele važnost te konvencije v mednarodnem prometu in jo vsled tega brez daljše debate ratificirale. Mislimo, da je skrajni čas, da vsaj odredbe mednarodnega značaja osvojimo, da našim pomorcem olajšamo delo v itak zanemarjeni domači in še posebno — socialni zakonodaji.

TELEFONSKI PROMET Z LADJAMI, KI PLOVEJO PO MORJU

Dosedaj je Jugoslavija bila v telefonski zvezi samo z ladjami angleške in nemške trgovske mornarice. V zadnjem času pa smo dobili tudi direktno zvezo s francoskimi ladjami »Normandie« in »Il de France«. Taksa za razgovor se računa v zlatih frankih.

POVIŠANJE PREVOZNIH CEN JUGOSLOVENSКИH PAROBRODARSKИH DRUŠTEV

Jugoslovenska parobrodarska društva so povečala prevozne cene za 5 %. To povišanje je posledica razvrednotenja francoskega franka, kakor tudi dobre konjunktore v pomorskem prometu. V zadnjem času je namreč nastalo veliko povpraševanje po ladjah za prevažanje v Anglijo in Severno Evropo. — Mogoče, da je to povišanje prevoznih cen treba pripisati tudi dejstvu, da se ladje vračajo iz Angije prazne. Nemški premog je namreč začel močno konkurirati Angleškemu, vsled izvozne premije, katero je Nemčija v zadnjem času povečala.

MATERIAL ZA POMORSKI KABEL

Za pomorski kabel, ki veže mesto Anzio — Buenos Aires se je uporabilo sledečo količino materiala: 1.150.000 kg bakra, 850.000 kilogramov gutaperče, 13.391.000 kg železa in jekla ter 1.076.000 kilogramov jute.

Čehi v zgodovini našega morja

Pod avstro-ogrskim režimom je bila naša morska obala pod zelo velikim vplivom istega, akoravno so bili njegovi bregovi naseljeni izključno s slovanskimi narodi, bogatih na pravih pomorskih izkušnjah. — Da takratni režim sploh ni skrbel za tehnično in praktično izgraditev naše obale in luke naj nam bo dokaz, kako malo se je v širnem svetu vedelo o lepotah našega Primorja, ki ni bilo zvezano z zaledjem niti z normalnotirno železnico. Zahtevam naroda, ki je upravičeno terjal potrebne prometne in luške naprave, četudi so luke resno bolj propadale, ni bilo zadoščeno. Po izbruhu svetovne vojne so se zbrale sile, ki so počele premišljevali, kako bi se v sedanjem trenutku dalo urediti vprašanje Jadranskega morja v korist slovanskih prebivalcev naše obale. Bilo je to zelo veliko in odgovorno delo, ki se je vključ vsem težavam vršilo. Pod pritiskom vojne smo se začeli Slovani bolj zanimati za svoje pravice ter smo prišli do spoznanja, da nas moreta rešiti tega neznosnega tlačanstva edino medsebojno, zaupanje in povezanost. In tu so, predvidevajoč vse okoliščnosti, vstopili v akcijo naši severni bratje Čehi, ki so se neustrašeno poprijeli tega zelo nevarnega dela. Delovanje za slovansko vzajemnost se je začelo z ustanovitvijo nedolžne knjižnice, ki je bila kašipot posameznemu čitatelju. Baš Čehi so bili edini, ki so se lotili po zgledu svojega vzornega voditelja Masaryka preobrata pri avstro-ogrski mornarici. Na potek te zgodovine se bomo še povrnili, omenjamo trenutno samo to, da je dosegel ta upor tisti učinek, ki se je od slovanskih narodov zasledoval. Padle so žrtve, ki še venomer zastoj čakajo na počast, ki

jim po pravici pripada. Vprašati se moramo, ali niso ti ljudje vredni, da jim izkažemo to čast za dejanje, ki ga je zahteval njih takratni pogum? — Omembe vredno je, da bodo mogoče naši nasledniki njihovo delo bolj cenili kot mi sami. Udeleženci upora so se v ČSR organizirali ter zavzema njihova organizacija zelo ugleden položaj. Imeli so, imajo ter bodo imeli pogum zastopati svoje pravice, kar se mi iz vljudnostnih ozirov ne upamo. Zato pa je naše tesno sorodstvo vezano s krvjo ne samo na kopnem, temveč tudi na morju. Nič manj pomembno je bilo njihovo osvobodilno delo ob povratku v osvobodeno domovino. Tam so zelo aktivno in uspešno posegli v boj proti Madžarom ter so vpustili prvo zakonito armado v ČSR. Na ves potek vsega delovanja se bomo še v podrobnostih povrnili ter seznanili naše čitatelje z zgodovino slovanskih mornarjev na Jadranu do konca svetovne vojne. — Ker jih visoko spoštujejo tudi neslovanski narodi, je tem bolj tudi naša dolžnost, da se tudi mi priključimo našim bratom, ki še vedno zelo koristno in uspešno vršijo svojo dolžnost v prid in korist svoje drage domovine. Še nadalje hočemo skupno braniti in ohraniti to, kar smo si skupno priborili. — Ob tej priliki omenjamo, da se bodo isti podali leta 1938 na naše morje, da si ogledajo, kar so s svojim pogumom postavili in zapustili. Naša dolžnost pa je, da se jim mi priključimo ter damo tako izraza hvalečnosti in časti tem, ki jo zaslužijo. (Ralek A.)

(Nadaljevanje)

VOJNA MORNARICA

STRAHOTNO OBOROŽEVANJE NA MORJU

Samo v enem mesecu lani so bile v delu ali spuščene v morje tele bojne ladje:

Anglija: 2 matični po 35.000 ton, 5 križark od 3.200 — 9.000 ton, minonosce od 2.900 ton, največja angleška podmornica, ki je nosila tudi en aeroplan, demolirana.

Nemčija: v morje spuščena druga flota podmornic, 2 matični ladji po 27.000 ton (po 32 milj na uro) s po 9 topovi 280 mm, 12 po 150 mm, 2 po 4 torpedne cevi in s 4 hidroavijoni. Ostale gradnje se drže v tajnosti.

Japonska: torpedolovcev za 11.000 ton, podmornic za 15.000 ton, dalje ladje s topovskimi cevmi po 403 mm itd.

U. S. A.: 12 torpedolovcev, 6 podmornic

Francija: stražna ladja od 610 ton, z motorjem 22.000 ks in hitrostjo 34,5 milj.

Italija: 4 torpedovke od 1.500 ton, 4 podmornice po 600 ton in še par drugih.

Slede še Argentina, Estonija, Poljska ter Rusija, o kateri pa ni mogoče dobiti podatkov. Ve se le, da gradi najmodernejše bojne ladje vseh vrst, da bo njena vojna mornarica, poleg Poljske in Nemčije najbolj — mlada.

To so strahotne številke iz prereza v enem mesecu. Koliko je še zamolčanega, koliko je še v načrtih, se ne ve. Vsak pa se lahko upravičeno sprašuje: Zakaj?

KNJIŽEVNOST

EKONOMIST

Izšla je 1. številka »Ekonomista« v letošnjem letu. Vsebina te priznane znanstvene revije za gospodarska in socialna vprašanja je sledeča: dr. James H. Welland: Razredne značilnosti angleškega društva. — Dr. Borislav Jordanović: Vzporeditev razdolžitve kmetijstva v Rumuniji, Bolgariji in Jugoslaviji. — Dr. Todor N. Todorović: Turizem kot činitelj našega gospodarstva. — Dr. Mirko Lamer: Konjunktorno-politični postulatni ustvarjanja kredita.

»BARKA ZAPLAVALA...«

Spisal Josip Ribičič, ilustriral dr. Robert Hlavaty, izdal Oblastni odbor JS v Ljubljani. — Mladinska knjiga, ki zasluži vse priznanje je izšla. Na 120 straneh je naš priznani mladinski pisatelj v šaljivi in neopazno poučni obliki opisal svoje križarenje z jadrnico med otoki vzdolž naše obale od Splita do Dubrovnika. Na barki ga je spremljalo še 8 tovarišev. Kaj vse je videlo in doživelo teh »9 morskih razbojnikov«, kot pravi prva stran v knjigi, pojasnjuje poleg živahnih besed še 58 slik, fotografij in zemljevidnih črtežev priznanega karikaturlista dr. Hlavatyja. Delo, ki je pet najsto. izpod Ribičičevega peresa, ni običajen suhoparen potopis, temveč visoka pesem našemu morju, nepoznanim lepotam njegovih obal in divnim običajem tamošnjega ljudstva. Knjiga je tiskana na prvovrstnem papirju s trdnim modrim ovitkom, ki prikazuje, kako neugnani Čoro vleče razbojnike v barko. — Že iz naslovne strani vidimo, da je to prva slovenska knjiga, spisana in risana v duhu mornarja idealista. Vse priznanje pisatelju g. Ribičiču, kakor tudi g. dr. Hlavatyju Robertu, ki kljub ogromnemu delu najde čas, da izpopolni tisto vrzel, ki jo naši najbolj poklicani predstavniki pomorske propagande tako zelo zanemarjajo. — Cena za broširan izvod je Din 15.—, v platno vezanemu pa Din 20.—. Naši naročniki imajo 25 % popusta.

IZ UREDNIŠTVA IN UPRAVE

Izpit za kapetana dolge plovidbe je napravil gosp. Štolfa Vladimir iz Ljubljane. Čestitamo!

Cenjene čitatelje opozarjamo, da se bo naš list vsled tehničnih zaprek v novem letu tiskal redno koncem vsakega tekočega meseca. Prosimo vse tiste, ki še niso plačali naročnine za leto 1936., da to čim preje storijo, da bo upravi mogoče preskrbeti na podlagi dovoljnega števila čitateljev brezplačna potovanja po morju, katera se bodo, kot smo objavili v prejšnji številki, zrebala.

Kaj je „Moonydont“ zobna pasta?

Moonydont zobna pasta je po najnovejših izkustvih sestavljena zobna krema, ki nudi razen običajnega mehaničnega čiščenja kot vsaka pasta še te-le prednosti:

1. Moonydont zobna pasta *razkužuje* ustno duplino in ublažuje vnetja na dlesnih, na sluznici jezika in nebesa in goltanca ter zadržuje razvoj kariesa.

2. Moonydont zobna pasta *odstranjuje* zoprni duh iz ust, ki izhaja od gnojnega vnetja dlesen (pyorrhoea) ali sluznice ustne dupline.

3. Moonydont zobna pasta *osvežuje* ustno duplino in ji da prijeten duh za dolgo časa.

4. Moonydont zobna pasta *ustavi* z grgranjem v začetku *angino*, ako grgraš s peno vsaki dve uri 5—6 krat zaporedoma.

5. Moonydont zobna pasta *čisti* tudi *glasilke*, ker izločajo goltaške slinavke po vsakem grgranju mnogo sline in s tem ublažujoče vpliva na hripave in vnete glasilke.

6. Moonydont zobna pasta *zadržuje* tvorenje *zobnega kamna*.

7. Moonydont zobna pasta *napravi* zobe svetle in *čiste*, da se blišče kot biseri.

8. Moonydont zobna pasta *zavira* razvoj *kariesa* zob.

Zaradi teh prednosti je Moonydont zobna pasta *nedosegljiva* in za vsakega izobraženca *nenadomestljiva*! — Zato uporabljaj vselej samo *Moonydont zobno pasto*, ki je višek sodobne zobne nege.

Način uporabe zobne paste *Moonydont*:

1. Zjutraj si očisti usta s ščetko, na katero si iztisnil 1 cm zobne paste Moonydont. S ščetko potegni navzdolž in počez po zobeh; nato vzemi v usta vodo in jo iztisni skozi zobe, nakar *grgraj s peno*, ki se je pri tem razvila, najmanj petkrat. Na to šele izplakni usta in grlo s čisto vodo.

2. Zvečer, predno ležeš spat, ponovi to proceduro z 2 cm paste.

3. Kadar greš v družbo, si deni 2 cm paste Moonydont na jezik, nato vzemi vode v usta in *iztisni* nastalo peno parkrat *skozi zobe*, tako da pride vsa zdravilna snov v stik s sluznico. S peno *globoko večkrat grgraj*, nato narahlo izplakni usta in grlo. Tako ti ostanejo usta sveža in ohranijo prijeten duh še dolgo časa.

Glavno zastopstvo za Jugoslavijo:

Frane Palme,

Ljubljana, Knafljeva ulica šte. 10

Telefon št. 23-76.

Cena tubi Din 8.—. Pri odjemu 10 tub ali več naenkrat stane vsaka tuba Din 5.—.

TVRDKA



Pio Radonić,

veletrgovina vina in žganja

Ljubljana, Stara pot šte. 9

Ček. račun 16.058

Telefon 3065

Ker je PIO RADONIĆ na glasu, da ima najboljša ljutomerska in dalmatinska vina, kakor tudi cviček, potrjuje tudi to, ker je gornja tvrdka razstavila v Bruslju leta 1933. svoja pristna ljutomerska in dalmatinska vina, katera so bila ocenjena po glavni komisiji s prvo nagrado (zlato kolajno).



Zato priporoča svojo veliko izbiro. Vedno na zalogi prvovrstno ljutomersko vino, zeleni silvanec, burgundec, specialni muškatelec, haloško vino, dolenski in bizeljski prima cviček v veliki izbiri po konkurenčnih cenah.

Nadalje priporoča vedno veliko izbiro priznanih dalmatinskih vin, prima Opolo Vis, Dingač, Sveto Nedeljo, črnino z otoka Hvara, prvovrstno belo in črno, tudi po nizkih cenah. — Prepričajte se o kakovosti blaga in cenah. Postrežba solidna in točna v vsakem oziru.