



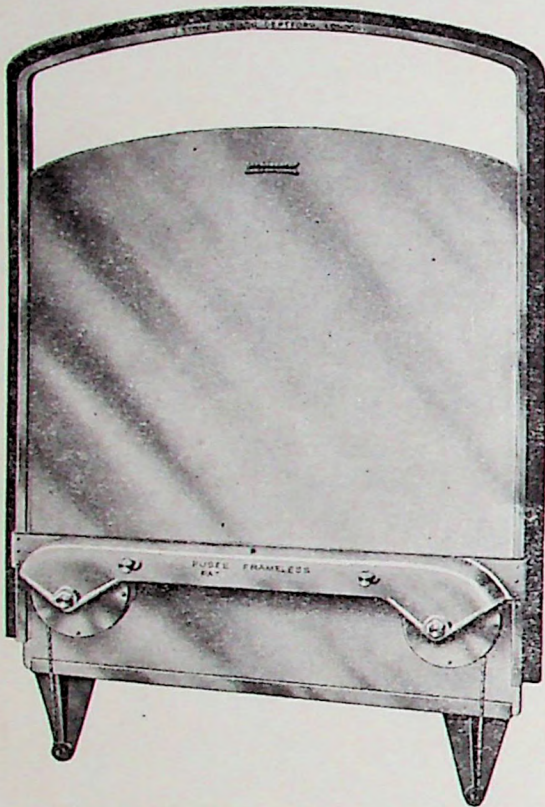
# JADRANSKA STRAŽA

GLASNIK UDRUŽENJA JADRANSKA STRAŽA

God. IX FEBRUAR 1931 Broj 2

# STONE' OVI

## BRODSKI PROZORI I OKNA



### FUSEE PROZOR BEZ OKVIRA

STONE'ov Fusee prozor bez okvira, tip L. 60, je konstruisan da bi se udovoljilo traženju za jednostavan i jeftin brodski prozor, koji bi propuštao isto toliko svetla i imao isto tako lep izgled kao i mnogo skuplji tipovi.

#### NIKAKVI SKUPI LEVAČKI MODELI.

#### IZRAĐEN IZ PRESOVANIH METALNIH DELOVA.

*Jednostavno rukovanje.*

*Potpuno uravnotežen.*

*Fiksira se automatski u svakom položaju. Ne uklještava se.*

*Jasan vidik iz svakog položaja.*

*Staklo bez okvira.*

*Netreba nikakve nadogradnje — kompletan sam po sebi.*

*Mehanizam ekvilibraže iznad palube daleko od vode i vlage.*

*Pera potpuno zatvorena.*

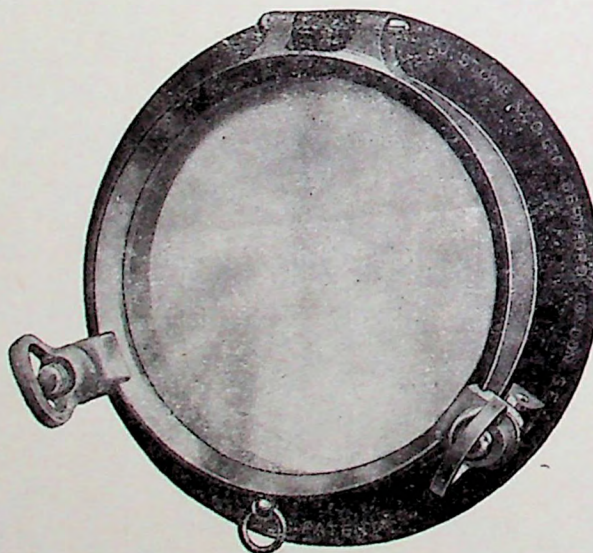
*Okrugli ili uglati vrh.*

*Lanci iz specijalne slitine, koja ne korodira i ne rđa.*

*Sa ili bez odvodne ploče.*

### STONE'OVA OKNA SA ŠARAFIMA

**N**AROČITA konstrukcija ovog novog patentovanog okna se sastoji u tome, što okvir, koji drži staklo, nema nikakvih ručica za zatvaranje tako da se pritisak potreban za nepropustivo zatvaranje prenaša od svakog šarafa preko naročite ručice izravno na rub okvira neposredno na liniji na kojoj se nalazi gumena brtva.



*Može se isporučiti sa poklopcem ili sa patentovanim ventilatorom, koji zauzima vrlo malo mesta, ili sa jednim i drugim.*

**ZA SVE POLOŽAJE DO 15 cm. IZNAD VODENE LINIJE**

*Dalji detalji će vas interesovati.*

Zastupnik za Jugoslaviju  
**T. G. Mapplebeck**  
Beograd, Knez Mihajlova 28. III.

## J. STONE & COMPANY LTD

1338

1a, Cockspur Street, London, S.W.1  
Works: Deptford and Charlton, London, S.E.

# JADRANSKA STRAŽA

GLASNIK UDRUŽENJA „JADRANSKA STRAŽA“

IZDAJE IZVRŠNI ODBOR U SPLITU — IZLAZI JEDNOM MJESEČNO

UREDNICI: NIKO BARTULOVIĆ I JAKŠA RAVLIĆ

UREDNIŠTVO I UPRAVA: Split, Ban Jelačićeva ulica 1 — Tel. inter. br. 45 — Poštanski čekovni račun br. 4228 — PRETPLATA: Za Kralj. Jugoslaviju: Godišnje Din 120'— polugodišnje i četvrtgodišnje srazmjerno. Pojedini broj Din 12'—. Za inozemstvo: godišnje Din 150'—. Članovi pomagači udruženja Jadranska straža primaju list besplatno.

SADRŽAJ: Др. В. Б.: Уговори о међународној поморској политици 1930 г.; — Dr. I. Rubić: Austrijski Flottenverein; — A. Mervič: Naše morje; — A. Debevec: Razmatranja prigodom 125 godišnjice trafalgarske bitke; — Dr. I. Belin: Jugoslovenska i strana zastava u mašoj pomorskoj trgovini; — М. Павлович: Наши у рату; — Стањуковић: Један тренутак само (превод); — Drago Gervais-Žervè: Zov mora (novela). — DRUŠTVENE VIJESTI. — ŽIVOT NAŠIH ISELJENIKA. — TURIZAM. — LISTAK: Из кр. морнарице; — Pomorski život svijeta; — Veslački sport; — Књижевност; — УМЕТНИЧКИ ПРИЛОГ.

## Primorci ali Amerikanci

V MARIBORU v najlepšem delu mesta se po zelo

**niski ceni proda posestvo.**

Obstoji iz stanovanjskega in gospodarskega poslopja. Hlevi za konje in svinje, pralnica in več drugih objektov.

**Zemljište uporabno tudi za prvovrstne stavbene parcele, vrt, ter mala industrija.**

Plačilni pogoji so ugodni. Posredovalci niso isključeni.

Samo pismene ponude na:

**M. OBRAN, MARIBOR** Loška ul. 15.

1529

## NE 3!

### SAMO 1 ŽLICA JECOVITOLA DNEVNO!

JECOVITOL je najbolje riblje ulje, čije je djelovanje pojačano dodatkom za razvitak organizma važnog D-vitamina. Izvanredno djelovanje kod slabokrvnosti i rahitisa.

DOBIVA SE U SVIM APOTEKAMA.

1534

## BRODARSKO A. D. „OCEANIA“ - SUŠAK

Podržaje sledeće redovite pruge u trgovačkom saobraćaju:

### 1. Jadran-Alžir-Maroko-Kanarska ostrva

MESEČNI polazak iz Sušaka, (event. Trsta), Šibenika, Splita i Dubrovnika 2, za: Maltu, Alger, Oran, Tanger, Casablanca, Teneriffe i Las Palmas, tičući po potrebi i ostale luke u pravcu pruge.

### 2. Jadran-Španija-Maroko

MESEČNI polazak iz Sušaka, (event. Trsta), Šibenika, Splita i Dubrovnika 2, za: Marseille (uvet.), Barcelonu, Valenciju, Alger, Oran i Casablanca, tičući po potrebi: Maltu, Tunis, Bonu, Melillu, Ceutu, Tanger i ostale luke u pravcu pruge.

### 3 Nova direktna pruga Jadran-Marseille-Španija i povratak

DVADESETODNEVNI polazak iz Sušaka, Šibenika, Splita i Dubrovnika 2, za: Marseille, Barcelonu, Valenciju, Alicante i Alger tičući po potrebi i druge španske luke.

Za sve informacije obratiti se na Upravu društva u Sušaku, tel. br. 131.

1322

**OCEAN OIL COMPANY, Ltd.,**

155, Fenchurch Street,  
**LONDON, E. C. 3.**

Telegram •EXOCQM• London

SPECIJALIZOVANI PROIZVAĐAČI SLIJEDEĆIH ULJA

SAMO ZA UPOTREBU NA PARNIM I MOTORNIM BRODOVIMA :

*ULJE ZA POMORSKE PARNE STROJEVE*

*ULJE ZA MAZANJE PARNIH TURBINA*

*ULJE ZA CILINDRE NA PARU*

*ULJE REPIČNO GOREĆE*

*DIESELINER ZA MOTORNE BRODOVE*

SKLADIŠTA U SVIH VAŽNIJIM SVJETSKIM LUKAMA

1114

**SOCIÉTÉ ZODIAC**

15, Avenue du Havre, PUTEAUX (SEINE)

Tél. Wagram 84-09 et 136 Puteaux



BALONI { UPRAVLJIVI  
NEPOMIČNI  
SFERIČKI  
GAZOMETRIČKI

FLOTERI — **PADOBRANI**  
VIJCI i VITLA za Aerostanice

970

**MOUNTSTUART  
DRY DOCKS**

L T D.

IZVRŠUJE SVE POPRAVKE BRODOVA I STROJEVA

**C**ARDIFF

Mounstuart Dry Docks  
Windsor vlake i rešetke za porinuće brodova.

**N**EWPORT

Eastern Dry Docks

**B**ARRY

Tvornice uz Public Dry Docks

**A**VONMOUTH

Tvornice uz Public Dry Docks

Popravci  
sidrišta  
i  
lučkih naprava

Centrala:  
**CARDIFF**  
Brzovani:  
Mountstuart  
Telefon: 5103

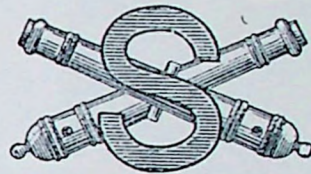
1355

# SCHNEIDER & Cie

DRUŠTVENO SJEDIŠTE I GENERALNA DIREKCIJA, 42 rue d'Anjou, PARIS (8<sup>e</sup>)

Radione u Creusot, u Breuil  
i Henri Paul

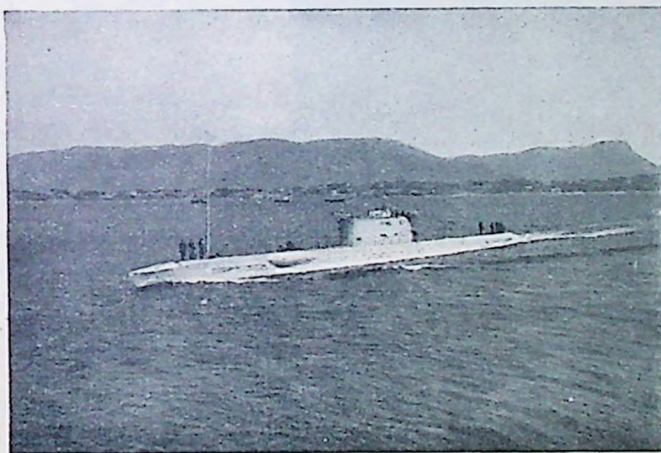
Brodogradilište  
u Chalon-s/Saône



Radione u Londe-les-Maures

Radione  
u Havre, d'Harfleur i u Hoc

Radione u Bordeaux



Podmornica od 605 tona „KATSONIS“ sagradjena za grčku mornaricu.

Mornarica Ratna i Trgovačka

Brodovi svih kategorija

Podmornice Schneider Laubef i torpiljeri

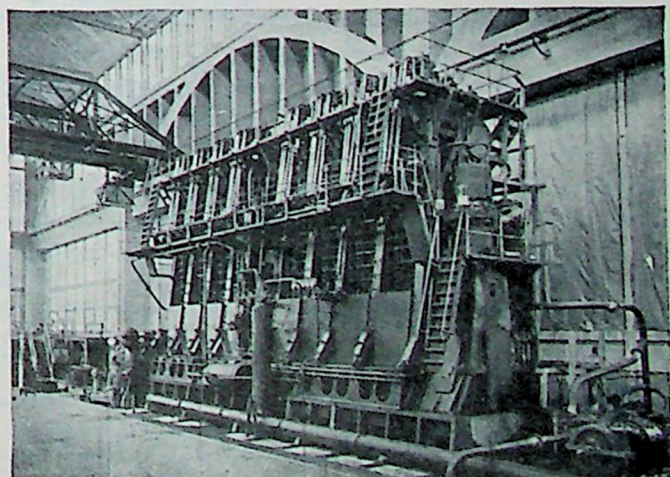
Pomorske mašine i turbine

Cijevi za lansiranje torpeda

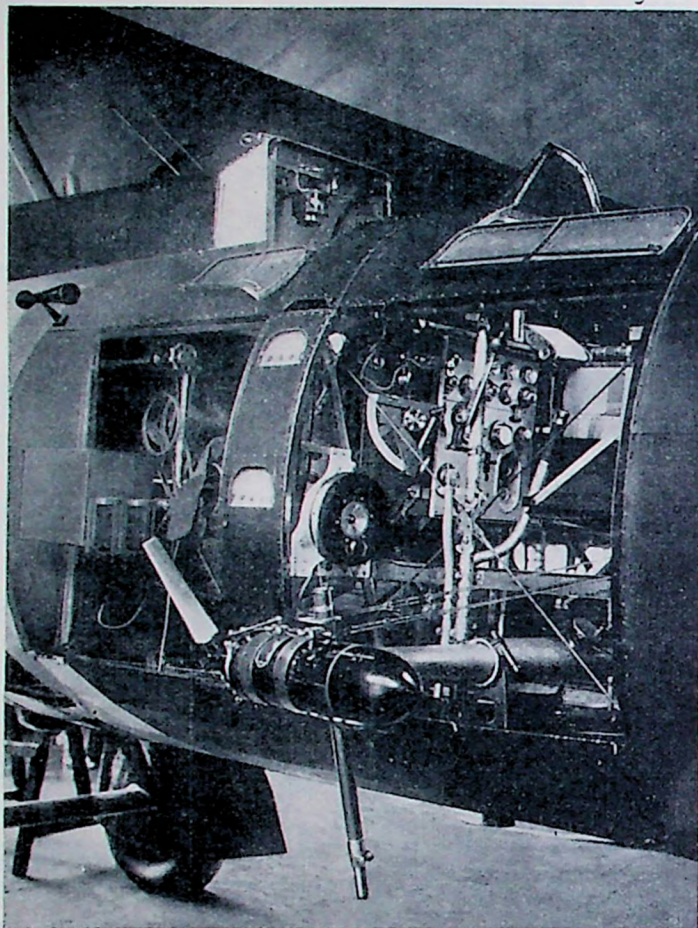
Motori na nutarnje izgaranje na 4  
takta i na 2 takta.

(patent Burmeister i Wain)

Motori tipa Schneider i tipa P. O.  
Schneider na 2 takta.



Motor tipa Burmeister i Wain od 3200 HP sagradeni za petrolejsku lađu „ORKANGER“, konstruisani od poduzeća Schneider & Cie u radioni Creusot.



AVION  
**„POINT D'INTERROGATION“**

AVIATICARA  
**COSTES I BELLONTE**

sa kojim je izvršen let

**PARIS-NEW YORK**

bez prekida

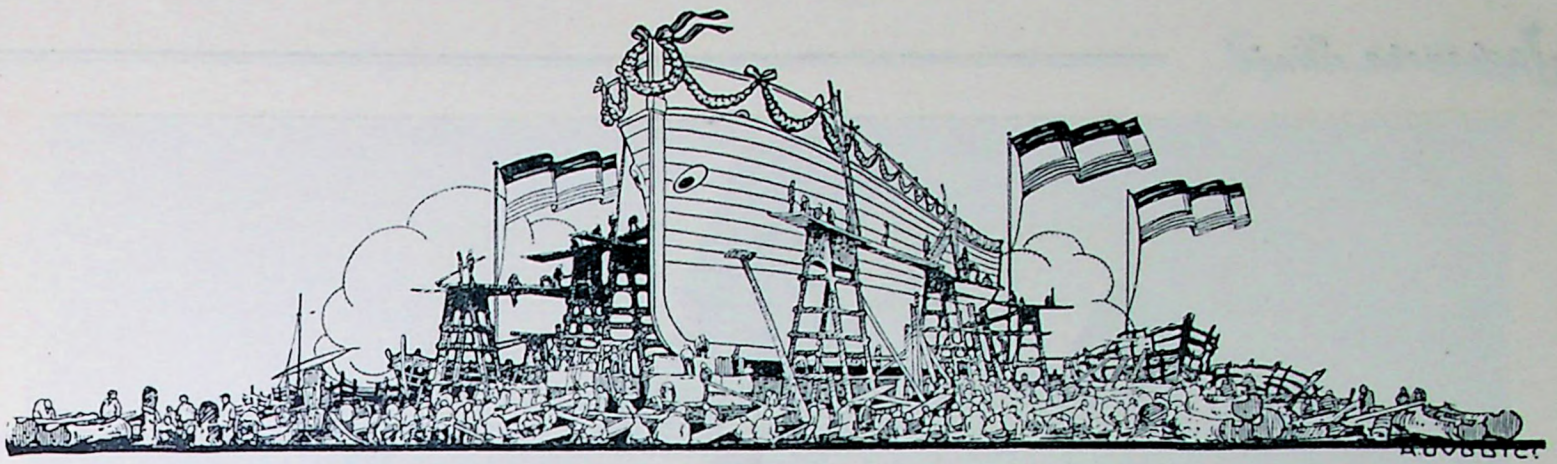
OPSKRBLJEN JE SA STANICOM

**„SOCIÉTÉ FRANÇAISE RADIO - ELECTRIQUE“**

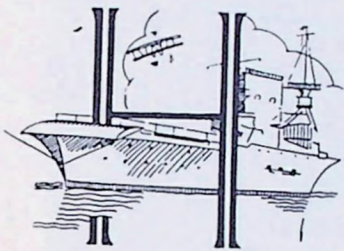
za vreme leta izvršen je prenos na 1600 km.

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE RADIO-ELECTRIQUE**

79, Boulevard Haussman — Paris



## УГОВОРИ О МЕЂУНАРОДНОЈ ПОМОРСКОЈ ПОЛИТИЦИ 1930 Г.



А пољу међународне поморске политике и у настојању да се фиксира однос снага појединих поморских сила, донела нам је 1930 г. два важна догађаја.

Први је био *Лондонски уговор* од 22 априла 1930 г. између великих сила, које су 1922 г. склопиле уговор у Вашингтону, такозвани *»Big five«*, пет великих. Овај је уговор, као и Вашингтонски од еминентне важности за даљи развитак великих флота.

Други догађај је *пројект конвенције за ограничење наоружања* у својим поморским одредбама. Тај је пројект примљен почетком децембра 1930 г. као база за рад опште конференције која се има одржавати између новембра 1931 и пролећа 1932 г.

### *Лондонски уговор:*

Вашингтонски уговор од 6 фебруара 1922 године, који је у целини лојално извршен од свих потписника, енглеске империје, Сједињених Држава, Јапана, Француске и Италије, ограничио је у главном само димензије и укупну тонажу бојних бродова, такозваних *»Capital-ships«*, дакле великих оклопљача са најтежим наоружањем. Од осталих категорија бродова постављене су границе само за носаче авиона, док је за крстарице и уопште за лаке јединице прописано само да не могу имати више од 10.000 тона ни веће топове од 203 мм калибра, пошто би се иначе морале сматрати као бојни бродови. Ова је одредба водила до извесног натечања великих сила у градњи крстарица и проузроковала је још и чудну појаву да су све ове силе градиле баш такве крстарице које су тачно биле на дозвољеној граници.

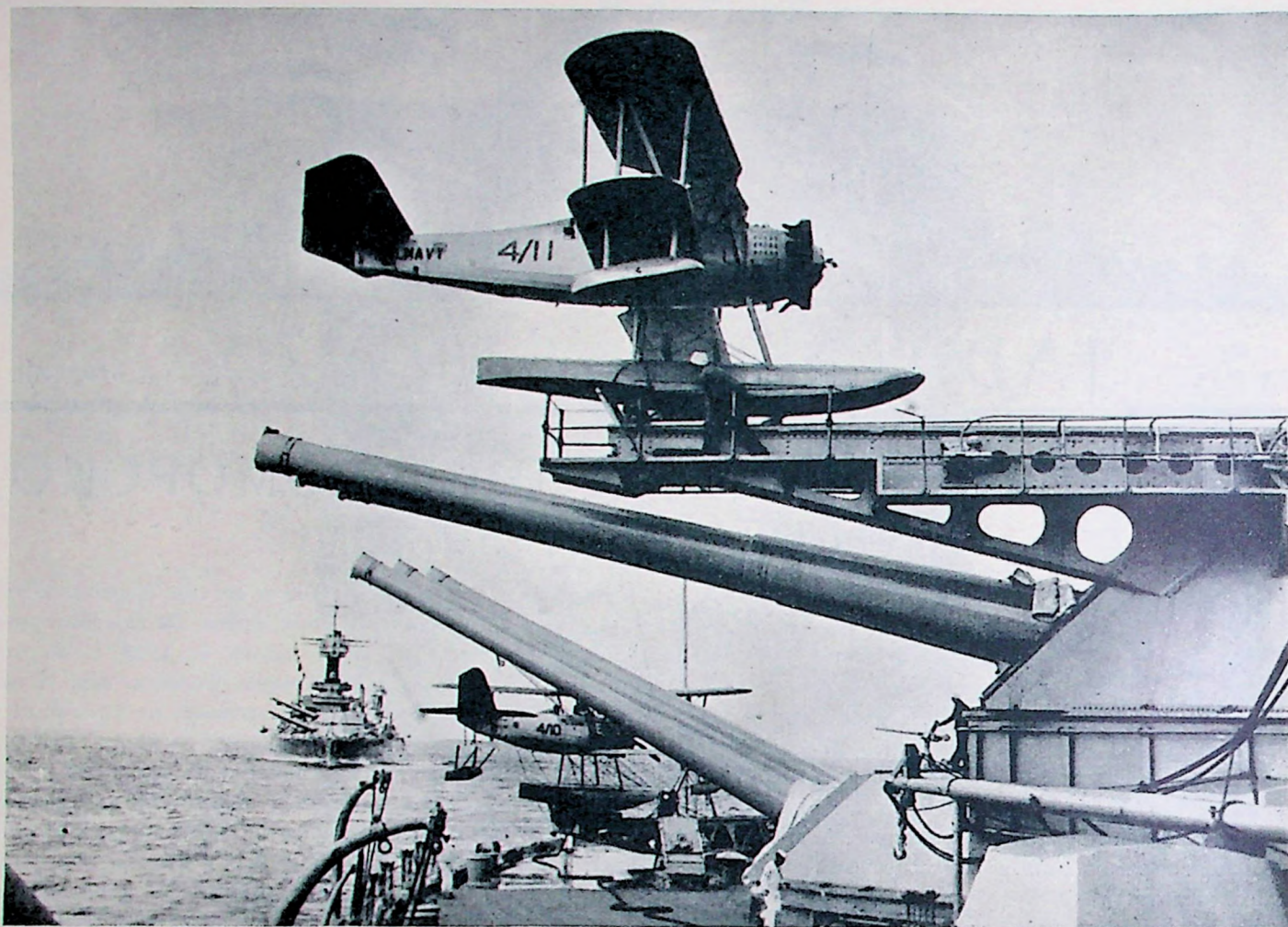
Настојања да се дође до неког аранжмана у крстарицама и другим категоријама бродова разбила су се код разних преговора и конференција на непопустљивости Америке и Енглеске, пошто Америка није хтела да заостане у јачини крстарица, док је Енглеска тражила да има највећи број њих због заштите својих поморских комуникација. Јак ривалитет између Француске и Италије у Средоземном Мору и тражење Италије да у свему буде тако јака као и Француска, отежава са друге стране уопште сваки аранжман и та

чињеница упливисала је знатно и на сам Лондонски уговор и остала је непромењена и после истог. За највеће три силе, Америку, Енглеску и Јапан, нађена је 1929 г. од стране Ноовера и Macdonalda компромисна формула која је водила до Лондонске конференције и до уговора од 22 априла 1930 г. Овај је уговор израђен у три дела, од којих први опште природе и важи за свих 5 великих сила, други део прописује ограничења тонаже за до сада нелимитиране категорије; овај део не важи ни за Италију ни за Француску. Трећи део прописује да се и подморнице у борби против поморске трговине морају држати истих правила као и остали ратни бродови, и он претставља обнову нератификоване Rootove конвенције из 1922 г. у блажој форми.

*Први део Лондонске конвенције* од 1930 године, који важи за 5 великих сила прописује у главном следеће:

Велике силе неће до 1936 г. градити нове *»Capital-ships«*, бојне бродове (оклопљаче) и ако би на то по Вашингтонском уговору имале право. Француска и Италија могу искористити по 70.000 т за градњу нових бојних бродова, на што су већ и до сада имале право. У року од 12 до 30 месеци демолираће Енглеска 5, Америка 3 и Јапан једну оклопљачу, али од ових може свака сила да задржи по једну оклопљачу као школску јединицу после умањења њене борбене снаге. Сви остали бојни бродови који постоје унутар граница уговора од 1922 г. могу остати у служби до 1936, чим се продужује живот бојним бродовима великих сила. — За носаче авиона прописују се измене мањег значаја према одредбама из 1922 г., а за све категорије ратних бродова предвиђају се исте норме за одређивање типног депласмана, као по уговору од 1922 г. за бојне бродове.

За подморнице одређује се да не могу бити веће од 2000 т и да не смеју имати веће топове од 130 мм. Свака од сила потписница може ипак задржати или још набавити по 3 подморнице од 2800 т са топовима од 155 мм, а за Француску може остати у служби већ саграђена подморница од 2880 т са топовима од 203 мм (ту се ради о сада изграђеној новој подморници *»Surcouf«*). Типови бродова од мање убојне вредности, све ратне површинске јединице испод 600 т, помоћни бродови разних категорија, ако њихово наоружање не прекорачује извесне границе, не броје као ратне



PRIMJENA KATAFULTA NA BRODU — ПРИМЕНА КАТАПУЛТА НА БРОДУ  
Slikoviti prizor velikih manevara američke flote pred Panamom. Avion malo prije starta sa katapulta broda »California«

јединице у погледу граница тонаже. Овом тексту додат је у прилогу списак неколицине ратних бродова који ће и даље остати у служби и чија се тонажа неће убројити у ограничене категорије бродова. То вреди за неколико старијих јапанских крсташа, за француске топовњаче од око 700 т, за неке мониторе и специјалне топовњаче (као н. пр. за 5 италијанских топовњача са тешким топовима, заправо мобилне батерије), за неке бродове-матице за ваздухопловство и за енглеску крстарицу-миноносац »Adventure«. На крају првог дела уговора налазе се одредбе, да ће се државе потписнице међусобно извештавати о карактеристикама нових јединица и о начину извршења разоружавања школских јединица, касарнских бродова, итд.

Други део уговора, који вреди само за »Заједницу британских народа« (како гласи сада званични назив), за У. С. А. и за Јапан, прописује границе тонаже за поједине категорије бродова и даје и дефиницију тих категорија. *Крстарица* је по овој дефиницији ратни брод површине мора који није ни бојни брод ни носач авиона и који има више од 1850 т типног депласмана (стандарт-тонаже или вашингтонске тонаже) или чија је артилерија тежа од 130 мм. Крстарице се деле на две класе »А« и »Б« са топовима већим од 155 мм калибра и до 155 мм. *Разарачи*, дестројери, површински су бродови са типним депласманом испод 1850 т и мањим топовима од 130 мм.

Граничне тонаже су следеће:

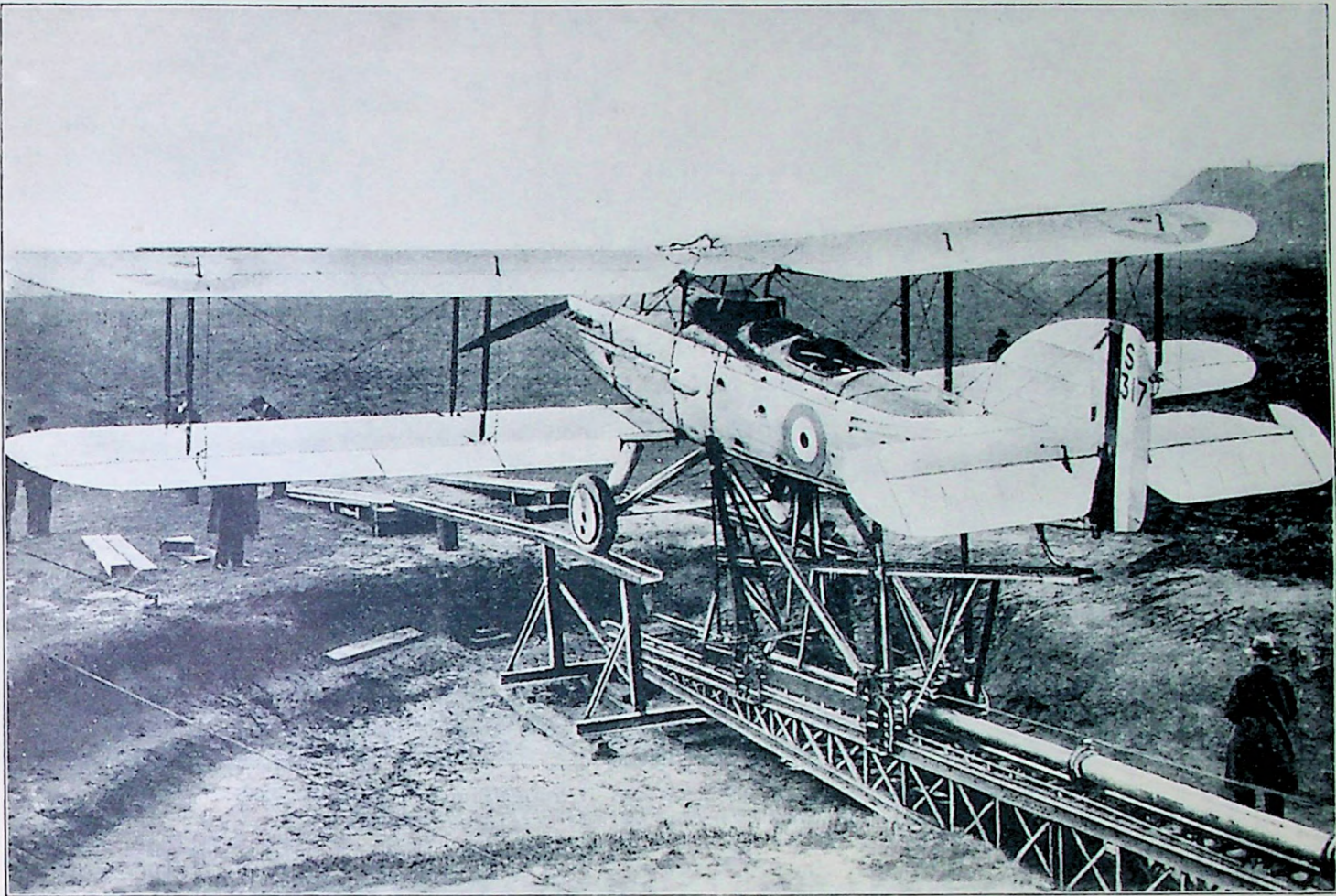
Категорија и класа	УСА	Зај. брит. нар.	Јапан
Крстарице А	180.000 т	146.000 т	108.000 т
» Б	143.500 т	192.200 т	100.450 т
Разарачи	150.000 т	150.000 т	105.500 т
Подморнице	52.000 т	52.000 т	52.000 т

Овој табели додате су још и одредбе, да ће се бродови којима државе прекорачују те границе отстранити до 1936, да број крстарица класе »А« за Енглеску може бити максимум 15, за У.С.А. 18, а за Јапан 12, да од разарача само 16% могу бити већи од 1500 т (што не вреди за јединице грађене до 1930 г.), да је пренос тонаже такозвани »transfer« дозвољен између крстарица и разарача до 18% износа. Последњи члан овог другог дела обухвата такозвану заштитну клаузулу, по којој је свака држава потписница овлаштена да приступи повећању тонаже у овим категоријама, ако то сматра за потребно због своје националне сигурности а због градње бродова од стране земље која није потписала овај други део. Овом клаузулом осигурале су три силе потписнице себи слободне руке због Италије и Француске, које нису на себе примиле одговарајућа ограничења у тонажи.

*Пројект конвенције.*

Као резултат рада припремне конференције за разоружање израђен је пројект који је примљен као база за рад конференције која ће бити крајем 1931 или почетком 1932 г.





PRIMJENA KATAFULTA NA KOPNU — ПРИМЕНА КАТАПУЛТА НА КОПНУ

Na engleskom vojnom aerodromu Amborough vrše se pokusi primjene hidrauličkog katafulta za subozemnu avijaciju, koji nadomještaju velika uzletišta

Овај пројект предвиђа само начин како ће ограничити наоружање, фиксирати међусобни и релативни однос снага појединих држава. Поред клаузула о ограничењима, које ће у нарочитим таблицама прописати максимално бројно стање војске, морнарице, и војног ваздухопловства, те максимум издатака за наоружање на копну, прописаће чланови 9 до 23 конвенције нарочите одредбе за ратне морнарице. Ове одредбе којима ће се додати таблице за максималне дозвољене тонаже појединих држава, одговарају скоро тачно прописима Вашингтонског и Лондонског уговора са тенденцијом да се исти приме од стране свих држава. Врло је вероватно да ће се они и примити без даљњег, док ће се преговори на конференцији водити око висине дозначених тонажа и могућих трансфера. У овим одредбама предвиђено је да поједини бојни бродови не могу имати већу тонажу од 35.000 т ни веће топове од 406 мм, да носачи авиона не могу имати више од 27.000 т ни веће топове од 203 мм, да подморнице не могу имати више од 2000 т, да трговачки бродови не смеју бити припремљени за ратне сврхе, осим појачања палубе за монтажу топова до 115 мм калибра. Даље, да државе не могу у случају да саме улазе у рат — да преузму или прекупе бродове који се код њих граде за рачун других морнарица, да се ниједан ратни брод не сме продати, да би исти у којој другој држави могао служити опет као ратни брод, а најзад предвиђена је и табела максимираних буџетских издатака за набавку, уздржавање и купњу поморског ратног

материјала. Као прилози служе одредбе о дефиницији разних типова крстарица, разарача, о начину разоружавања расходованих бродова, о стандарт-депласману, о бродовима који не улазе у ограничену тонажу итд. Сви ови прописи су више или мање исти као и они у Вашингтонском и Лондонском уговору. Нацрт конвенције прописује још и укидање отровних средстава за ратовање и успоставу сталне комисије за разоружање код Друштва народа.

Иако овај званични и од Друштва народа прихваћени нацрт конвенције још није у свему дефинитиван, можемо већ сада по нацрту предвидети да ће поморске клаузуле ове конвенције бити заправо проширење Вашингтонског уговора на све државе света и да ће та конвенција, ма како се утврдили бројеви максималне тонаже, бити догађај са великим последицама за поморску политику свих поморских сила.

Нас је Лондонски уговор тангирао посредно, пошто је светска штампа живо расправљала и о нама у односу на равнотежје снага у Средоземном Мору, па тако смо први пут ушли као фактор у светску поморску политику. Нацрт конвенције и конференција која ће следити, за нас су од највеће важности. Наша национална сигурност захтева категорички да на мору располажемо таквом ратном флотом, која одговара и нашим потребама; њу морамо тек створити. За њу као и за све остале флоте света прописаће горњу границу конвенција која се има склопити.

(Земун)

Др. В. Б.



IZVLAČENJE NJEMAČKOG BOJNOG KRSTAŠA »HINDENBURG« U SCAPA FLOW-U  
Radnici otstranjaju morskú travu i školjke (v. Listak)

## AUSTRIJSKI FLOTTENVEREIN



**S**KORO u svakoj pomorskoj državi Evrope vidimo, da su se u prošlim decenijama osnivala razna pomorska udruženja, kojima je svrha, da propaguju trgovačku i ratnu mornaricu te primorski turizam kao i da dižu u narodu pomorsku svijest. Ovdje ću spomenuti samo neke glavnije takve organizacije. Engleska ima: Navy league, Francuska: La ligue maritime; Belgija: La ligue maritime et des colonies; Italija: Lega navale; Njemačka: Deutscher Flottenverein; Bugarska: Morski zgovor; Poljska: Liga morska a rzezna; Madžarska: A tenger. Neke su od ovih nastale prije, a neke kasnije, ali u glavnom su sve slijedile primjer Engleske, čije je takvo udruženje najstarije. Shvatljivo je onda, da je do osnivanja jedne takove pomorske organizacije došlo i u bivšoj Austro-Ugarskoj, koje se obično nazivalo Österreichischer Flottenverein. Metode rada u ovim pomorskim organizacijama Evrope skoro svukud su jednake, samo što se u nekim državama postiglo stanovitim načinom rada boljih rezultata nego u drugim.

Nas ovdje interesira postanak i razvitak austrijskog Flottenvereina, organizacije, koja je nestala sa poprišta propašću carevine, ali koja je razvijala svoje djelovanje na našoj obali. To je promatranje važno više s historijskog nego s praktičnog gledišta. Mi ne možemo naime primijeniti njezine metode rada, jer ne možemo u punini rekonstruirati njezino djelovanje, budući da je arhiv organizacije propao i jedino vrelo, odakle se može upoznati taj rad jest list: »Die Flagge« (Zastava). K tomu prilike, u kojima se razvijao Flottenverein i psiha naroda, u kojemu je on

djelovao bitno se razlikuju od naših prilika i naše narodne karakteristike.

Kada je Austrija izgubila Lombardiju i god. 1866 kod Visa potukla Italiju, onda je ona počela posvećivati veću pažnju ratnoj mornarici, moru i primorju bojeći se suparnice Italije, koja je uvijek pohlepnom okom gledala na Dalmaciju. Ali taj interes za more i primorje bio je više vojničkog nego gospodarskog karaktera. On je niknuo u kabinetu ratnog ministarstva, a ne u širokim narodnim masama. K tomu brojni narodi Austrije nisu ni mogli toliko čeznuti za morem, jer se u njima radi nedovoljnih željezničkih i parobrodarskih veza, nisu bili uzbudili ni turistični ni naučni ni gospodarski interesi za morem. Tek kada su ove veze postale nešto jače, onda niču prvi glasovi o potrebi osnivanja pomorske organizacije u Austriji te o drugim pomorskim akcijama na raznim poljima.

Godine 1902 prvi je *Vladimir Kuk* napisao u vojničkom listu članak pod naslovom: *Naša ratna mornarica*, u kojemu na osnovi primjera raznih pomorskih udruženja u Evropi i promatranja pomorskih problema Austrije, ističe misao o potrebi osnivanja jednog pomorskog udruženja u monarhiji. Ne znamo, je li taj članak uzбудio pažnju i je li se na poticaj pisca povela koja akcija, ali on se ima svakako smatrati kao prvi početak javnog raspravljanja o tom pitanju. Nekoliko mjeseci iza tog članka, godine 1903, opet je *VI. Kuk* počeo da piše po bečkim novinama o potrebi osnivanja Flottenvereina. Ti su članci sigurno uzbudili interes, jer već 18 septembra 1904 godine bila je održana ustavotvorna skupština udruženja u Beču. Za pretsjednika



ИЗВЛАЧЕЊЕ НЕМАЧКОГ БОЈНОГ КРСТАША »ХИНДЕНБУРГ«  
Ронилац силази у утробу брода да зачепи пукотину (в. Листак)

je bio izabran grof Sylva-Tarouca. Članova se upisalo 3 doživotna, 35 pravih i 1 pomagač. Vlast je društvu odobrila prva pravila. Službeno se nazvalo: Verein zur Förderung der österreichischen Schiffart (ili Österreichischer Flottenverein). Prva akcija, koju je društvo počelo, bio je list. On se nazvao: »Die Flagge«, a počeo je da izlazi kao mjesečnik godine 1905. Skoro svu pažnju posvetila je prva uprava listu, a organizacijski je slabo radila tako da iza godine dana rada organizacija nema nego 67 članova. Naravno da je onda organizacija počela da finansijski propada te bi skoro bila izdahnuća, da se nije zauzeo admiral Montecucoli za nju. Godine 1907 došlo je do potpune reorganizacije. Prvi se pretsjednik odrekao časti, a novi je bio izabran grof Josip Thun-Hohenstein; protektor je pak postao nadvojvoda Franz Ferdinand. Sjelo društva je bilo u Beču, gdje je izlazilo glasilo udruženja, ali u glavnom rad se protezao daleko od sijela, naime u samoj ratnoj mornarici. Tu je admiral Montecucoli preporučio organizaciju pomorskim oficirima, koji su njegovu preporuku shvatili kao naredbu te su se u velikom broju upisali. Zato već godine 1907 vidimo, da je organizacija brojila 1000 članova. Paralelno sa podizanjem organizacijskog rada jača se i suradnja u listu. Iz društvenih vijesti lista razabiremo, da se već počinju osnivati odbori organizacije po njemačkim provincijama tako da godine 1909 ona broji 3253 člana. Valja naime znati, da se rad Flottenvereina protezao samo na zemlje Cislajtanije, a nikako na zemlje krune sv. Stjepana, jer je Mađarska imala svoje udruženje: A tenger, koje se po Hrvatskoj i Slavoniji nije širilo. Godine 1909 je opet došlo do reorganizacije udruženja, jer se pretsjednik odrekao, a mjesto njega je bio izabran princ Alfred Lichtenstein.

I ako je u prvih pet godina rada organizacija slabije radila, od godine 1910 počinje da jače radi. U samoj godini dana porastao je broj članova na 10.000. Propagandni odbor za širenje organizacije razvio je veliku akciju po cijeloj državi, osobito po njemačkim provincijama i u vojsci. U Beču je centrala priredila niz predavanja, od kojih su neka održali admirali, zatim su u dogovoru sa »Uranijom« održali nekoliko skioptikonskih predavanja o našoj obali te nekoliko filmskih predstava. Onda se pristupilo organizovanju podmlatka po srednjim školama. Tu se održavala predavanja i spremale ekskurzije na more. Posebni je odbor spremio materijal za izložbu, koja je imala kolati po državi. Centrala je naredila svim mjesnim odborima, da se sastaju barem jedanput mjesečno, gdje se imaju prirediti predavanja, literarna čitanja o moru, malene akademije i zabave. Iz centrale su išli brojni predavači po zemlji, da osnivaju i oživljavaju odbore tako da je lični kontakt bio jak. Koncem godine 1910 poduzima društvo dvije značajne akcije. Na godišnjoj skupštini u decembru odlučilo je da će početi sakupljati novac za gradnju školskog broda, koji ima da služi za odgoj pomoraca. Pored toga na osnovu opširnog raspravljanja u centrali 28 XII 1910 godine, grof Latour ide k ministru pretsjedniku da dade pretstavku društva za novi flotni zakon. Tom pretstavkom se traži pojačanje ratne mornarice.

Godine 1911 dva pitanja zaokupljuju organizaciju, i to rasprava o novim društvenim pravilima, po kojima bi se društvo imalo postaviti na širu osnovu, i organizovanje velike ekskurzije iz Beča u Trst prilikom porinuća u more bojnog austrijskog broda »Viribus Unitis«. Te je godine uvedena društvena kapa i zastava. Godine 1912 i 1913 organizacija zahvata velikog maha po državi, a centrala nastoji da što bolje prikaže naše more i

primorje modelima, slikama, dijagramima itd. na velikoj jadranskoj izložbi, koja se održala u Beču godine 1914. Krajem 1915 godine društvo broji 59.253 člana, koji su podijeljeni u 424 ogranka po državi i to po svim provincijama, ali najviše u Donjoj i Gornjoj Austriji. Te se godine uvodi flotna medalja, pa prsten, a centrala počinje još izdavati dopisnice i džepne kalendare. Je li došlo do ostvarenja ideje nabavke školskog broda, to se iz lista ne može konstatovati, ali u prvom broju lista godine 1916 izlazi veliki apel centrale, kojom se pozivlje sve članove da počnu sakupljati novac za podmornicu. Tu bi podmornicu imalo da kupi udruženje i da daruje državi. U tom se proglašenju doslovno govori ovako na jednom mjestu: »Švedani su sakupili 16 miliona Kr; žene u Chile sakupile su toliko novca da su njim mogle kupiti i darovati državi brod; žene u Norveškoj su isto napravile, a i u Turskoj s uspjehom riješile jednu takovu akciju. Zašto se to ne bi moglo i u Austriji učiniti?« U tu svrhu su se napravili sabirni arci za nabavku podmornice, pa su onda izradili podmorničku značku. To je igla za ovratnice, a stajala je 2 Kr, i dugmeta za manšete za 5 Kr; onda se uvode društvene posjetnice sa zlatnim rubom i društvenom značkom. Centrala poduzima akciju za izdavanje pomorskih školskih slika i šalje molbu na Ministarstvo prosvjete za dozvolu osnivanja »Flottenjungmannschaft« (Omladinsko pomorsko udruženje). Je li došlo do osnivanja te organizacije i do kupovanja podmornice, to opet iz lista ne možemo doznati. Svakako možemo razabrati da su neka mjesta iz naših krajeva finansijski pomogla tu podmorničku propagandu, te je društvena blagajna 24 jula 1916 godine imala 357.416 Kr, dakle dosta veliku svotu za ono doba. Uz akciju sabiranja milodara za podmornicu, osobito se nastoji oko sakupljanja novih članova.

Organizacija konstantno raste tako da 15 decembra 1916 godine broji 70.281 člana. Radi toga svog rada zauzima vidno mjesto u državi te se i sam car Karlo prima godine 1917 časti protektora društva. Te godine izdaju dapače i svoje marke. A budući da se akcija znatno raširila, i list »Die Flagge« počinje izlaziti sa 1 br. 1919 u većem opsegu sa posebnim liskom »Die Rundschau«. Zadnju društvenu statistiku imamo od 15 januara 1917 godine. Tada je udruženje brojilo 70.422 člana. Zadnja skupština, koju je društvo održalo, bila je 27 maja 1918 godine u kinu Flottenvereina. Pretsjednik se Lichtenstein pismeno odrekao svoje časti, jer je već tri godine odsutan iz Beča i neprestano na bojištu, pa nije mogao da vrši dužnost. Zato su izabrali novog pretsjednika Karla Freiherra von Macchio. Novi je pretsjednik istakao u svom uvodnom govoru, kako Flottenverein hoće da država ima mornaricu, koja će odgovarati važnosti njezinog geografskog pomorskog položaja. Zadnja akcija, za koju znamo da je društvo poduzelo, bila je izdavanje plaketa cara i carice. Iza toga je propala Austrija, a s njom i Flottenverein.

Iz ovog kratkog prikaza Flottenvereina vidi se, da je ovo društvo niklo iz vojničkih krugova, da su ga oni podržavali i podigli; zatim se može konstatovati, da je bilo najviše rašireno u njemačkim austrijskim provincijama, dok je u slavenskim pokrajinama niklo nešto prije, raslo i propalo za vrijeme rata. Naši su ljudi na višim položajima morali da se u nju upisuju isto kao što su morali davati novac i za ratni zajam samo da ušćuvaju svoj položaj i ne postanu politički sumnjivi i kao takvi

ne budu internirani. Zato je ta organizacija bila prezrena u našim krajevima, ali su je morali tolerirati.

Inače je centrala organizacije bila vrlo aktivna te je uspjela da zainteresuje i šire narodne slojeve za more i pomorstvo. Od svih akcija najtrajnija je bila ona oko lista, koji je izlazio 13 god. redovito, od 1905 do 1918 g. Naklada mu je konstantno rasla. Tako 1 br. VI g. (1910) štampan je u 12.000 primjeraka. Koliko se kasnije podigla, ne znamo, ali po nekim indicijama možemo suditi, da je došla do 20.000 primjeraka tako da ju je skoro svaki treći član primao. »Die Flagge« nije prvoklasno uređena ni opremljena. Ona nema karakter revije, već manjeg društvenog glasila. Na uvodnom mjestu donosi redovno sintetički prikaz društvenog stanja, a na koncu opširne društvene izvještaje. Članci su pretežno historijskog, geografskog i vojnog karaktera. Slike su slabe. Mimogred hoću ovdje da spomenem, da je »Die Flagge« daleko slabija od dobre pomorske revije »Die Adria«, koja se bavi samo problemima naše obale. »Die Adria« je uređivao Josip Stradner, a izlazila je u Grazu od decembra 1908 god. do decembra 1914. Ona ima mnogo dobrih članaka geografskih, historijskih, bioloških, medicinskih, umjetničkih i arheoloških i to sve sa naše obale. Štampana je na najboljem papiru sa izvrsnim slikama.

Flottenverein je na polju organizacije dobro radio. To dokazuje konstatni porast članstva, tačno sakupljanje članarine, neprestano jačanje naklade lista, briga oko podmlatka, pa izdavanje raznih artikala, koja su znatno pomogla ekonomat i društvenu blagajnu. Zatim je održan velik broj predavanja, priređeno je mnogo izložaba, a osobito se ističe rad oko velike jadranske izložbe u Beču god. 1914, te je izveden veliki broj ekskurzija iz zaleđa na more. Flottenverein je sudjelovao vidno pri raspravama u državnoj pomorskoj politici i priređivao je ankete da se razbistre važna pomorska pitanja.

Ali čitav ovaj rad poprimao je više inicijativu odozgo nego odozdo. Organizacija je bila poluslužbenog karaktera, koja je provodila ideje raznih ministarstva, kad se što ticalo pomorstva. Zato je najbitniji rad bio u Beču. Manji pak ogranci po državi slušali su, što je centrala naređivala i nijesu nikad imali prilike da kritikuju njezin rad. Tako se u organizaciji razvio neki bizantizam, koji je kočio rad u ograncima. Na godišnjim pak skupštinama rad se odvijao vrlo monotono, dapače šablonski. Iza pretsjednikova govora slijedio je izvještaj pa iza njega neko metanisanje prema vodećim krugovima, ali zdrava kritika je izostajala. Tu je bila glavna mana organizacije. Ona je vrlo rijetko podupirala kakve naučne, literarne, umjetničke ili gospodarske interese mora i primorja, a stanje trgovačke mornarice i socijalni položaj pomoraca nije nikad ispitala i za nje se zauzimala. Turizam je više propagovala radi jačanja svoje organizacije nego li iz ljubavi prema moru. Moguće da je jači rad izostao radi nesretnih prilika, u kojima se ona razvila. Svakako se mora istaći, da je Flottenverein bila eminentno pomorska organizacija, koja je gotovo isključivo radila za podignuće i propagandu ratne mornarice Austrije. U tomu se ona i razlikuje od ostalih pomorskih udruženja po raznim državama Evrope, koja su posvećivala i sada po ratu još više obraćaju pažnju i ostalim pomorskim pitanjima.

(Berlin)

Dr. IVO RUBIĆ

# NAŠE MORJE

(Konec)



ZHODNA obala Jadranskega morja ima vrsto dobrih pristanišč, medtem ko na italijanskem obrežju ni razen Benetk nobena dobrega naravnega pristanišča, in še to je umetno zgrajeno.

Na našem ozemlju anektiranim od Italije je 17 pristanišč, izmed katerih so najvažnejša Trst, Reka in Pulj.

Na naših tleh je pa v Andreejevem atlasu zabeleženih 19 obmorskih krajev na hrvatskem obrežju, 73 na obrežju od izliva Zrmanje do Bojane in 63 naselbin na otokih ob morju. Večina je to neznatnih krajev, od katerih največji in najvažnejši so: Sušak, Bakar, Senj, Zader, Šibenik, Split, Omiš, Makarska, Metković, Gruž, Dubrovnik, Ercegnovi, Kotor, Bar in še par manjših krajev.

Po Italijanih anektirano ozemlje se je pred vojno delilo v

a) pokneženo grofijo Goriško-Gradiščansko z 2918 km<sup>2</sup> in 250.000 prebivalci;

b) samostojno mesto Trst z okolico z 95 km<sup>2</sup> in 230.000 prebivalci;

c) mejno grofijo Istro z 4956 km<sup>2</sup> in 375.000 prebivalci.

Skupno so tvorili ti trije upravni deli Primorsko z 8000 km<sup>2</sup> in 900.000 prebivalci.

Anektirano ozemlje ima zanimivo zgodovino, iz katere posnemam naslednje:

Goriško-Gradiščansko ozemlje je pripadalo najprej k stari Iliriji. Po raspadu Rima je prišlo k Furlaniji. V XI stoletju je postalo samostojno. L. 1500 je pa pripadlo Avstriji in je bilo njena pokrajina do konca svetovne vojne.

V Istri so bivali pr. Kr. Oraci (Tračani) in Kelti, predrzni morski roparji, od sosedov Istri (Istrani) imenovani. Istra je prišla pod rimsko vlado v času od l. 229—50 pr. Kr. Najbolj se je razvila po bitki pri Akciju l. 31 pr. Kr., ko je bil Pulj njeno največje mesto. Tej dobi njenoga razvoja sledi doba burnih dogodkov za časa preseljevanja narodov. L. 600 se začno preseljevati na njeno ozemlje Slovani. Tekom časa menjala je razne gospodarje, dokler ni Avstrija končno l. 1797 zavladata nad celim njenim ozemljem vse do konca svetovne vojne.

Trst je bila rimska naselbina iz drugega stoletja pr. Kr. z imenom Tergeste. V desetem stoletju so mu vladali tržaški škofje. Pozneje je bil odvisen od Benetk, ki so ga zelo ovirale v razvoju. L. 1382 se je prostovoljno podal Habsburžanom. Zdaj se je začelo mesto razvijati. L. 1719 ga je Karel VI povzdignil v svobodno pristanišče, ki je ostalo do prevrata v avstrijskih rokah.

V drugi polovici XIX in v XX stoletja do svetovne vojne je dosegel Trst višek svojega razvoja.

Kakšen je danes njegov gospodarski razvoj to je splošno znano. Mesto propada ravno tako kakor na drugi strani Reka, ki je ob delitvi rimskega cesarstva l. 395 pripadla Carigradu. Njena zgodovina je v srednjem veku zelo pestra, ker je pogostoma me-



СУТОНСКА ТИШИНА У СПЛИТСКОЈ ЛУЦИ — SUTONSKA TIŠINA U SPLITSKOJ LUCI

Foto: Nižetić — Split.



ЛЕПОТЕ НАШЕГ ПРИМОРЈА: — LJEPOTE NAŠEG PRIMORJA:  
Planinski kanal kod Jablanca (Sjeverni Jadran)

njavala gospodarje. L. 1723 jo je Karel VI proglasil isto za svobodno pristanišče. L. 1822 je pripadla k Ogrski. Od l. 1849 do 1868 je bila hrvatska, nato pa do prevrata kot »corpus separatum« vnovič ogrska.

Tude njen pogled v bodočnost je brez nad, kakor sem že zgoraj omenil.

Žal, da nimam pri roki za anektirana pristanišča povojnih podatkov; toda vsakdo, ki je po vojni obiskal anektirano ozemlje se je lahko prepričal, kako prazna so pristanišča Julijske Benečije. Brez zaledja se pristanišča ne morejo razvijati, to je dokazano. Bližina meje ubija vsak gospodarski dvig.

To je žalostna bilanca desetletne nacionalne svobode in gospodarskega propada, kajti sedanja nacionalna osvoboditev je samo demagoška fraza. Toda z Italijani je popolnoma nemogoča stvarna debata o tem.

Z narodom, ki ga vodijo politiki in učenjaki, ki se upajo zatrjevati svetu, da je bila Julijska Benečija — naša Primorska — poslovanjena šele v XIX stoletju pod zaščito avstrijskega orla, ni mogoč sporazum. Komur je znana trnjeva pot našega narodnega preporoda, kdor je zasledoval krute borbe za najprijemljivejše pravice našega naroda v šoli, cerkvi in v uradih, v letih, ko so sedeli v vladini palači v Trstu cesarski namestniki — ta se ne čudi temu. Boli ga njih licemerstvo in njih podlost, ki nam ubija zdrav del našega naroda kakor kulturno tako tudi moralno in nacionalno.

Celo avstrijska statistika nam je l. 1910 priznala v Primorju naslednje narodnostno razmerje:

Na vsakih 1000 prebivalcev po 431 Italijanov (in Furlanov), 322 Slovencev, 206 Hrvatov in 35 Nemcev. Tako je bilo po tej cenitvi na Primorskem 290.000 Slovencev in 186.000 Hrvatov, skupaj 476.000 Slovanov in 388.000 Italijanov. Upoštevamo li dejstvo, da bivajo Italijani le po mestih, potem nam je jasno, da je dežela trinajst stoletij absolutno slovanska. Pa ne

samo dežela ampak tudi mesta, saj v njih že od nekdaj živi naš narod. Solnčna Gorica je imela celo slovansko večino.

Toliko o narodnostnih razmerah v podkrepitev misli, ki je izražena v naslovu, da nam je jasno, da je Julijska Benečija naša po krvi in zgodovini.

Kakšna izguba nas je zadela z aneksijo teh krajev po Italiji, nam nazorno pokaže še druga statistika.

Od okroglo 600.000 ton brodovlja bivše avstro-ogrške mornarije je pripadalo nad polovico ladij primorskim pristaniščem. Izmed paroplovnih družb so vse največje imele svoj sedež v Trstu in na Reki in to je bilo skoro  $\frac{3}{4}$  trgovskega brodovlja.

V Trstu je bilo vsega 33 paroplovnih družb in sicer 13 za dolgo plovo in 20 za obalno plovo. Med njimi sta bili največji:

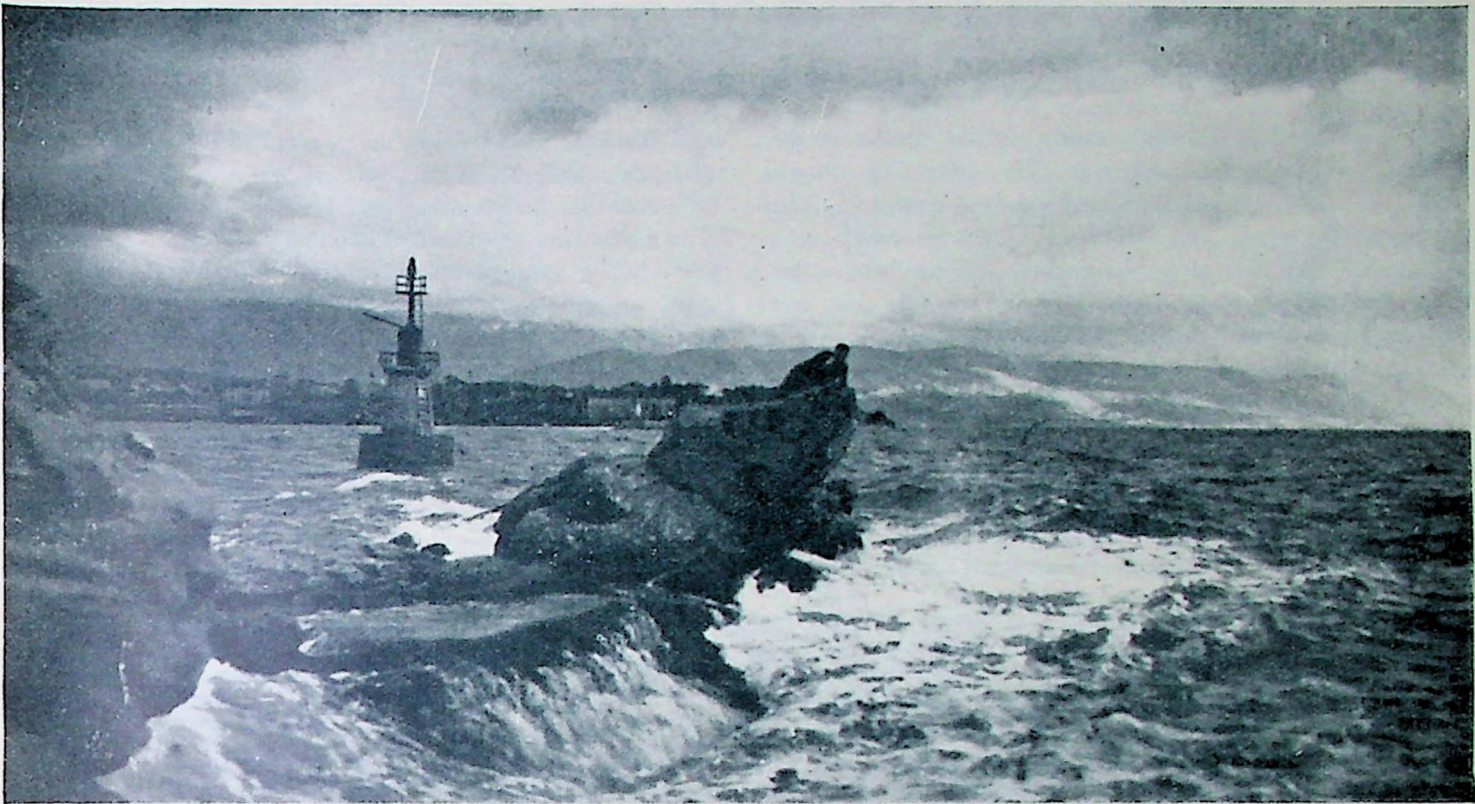
a) Avstrijski Loyd — zdaj Llyd Triestino, ki je pred vojno imel 66 ladij z 278.191 tonami, katerega parniki so vzdrževali največ prometa z Vzhodom (Danes ga ubija konkurenca genovskih družb); in

b) Austro-Americana bratje Cosulich s 34 ladjami, katere parniki so vozili v Severno in Južno Ameriko.

Na reki je bila glavna paroplovna družba »Adria« z 34 ladjami, 68.213 BRT; nato Ungaro-croata z 41 ladjami, 13.469 BRT in še 10 manjših družb s 36 ladjami.

V raznih istrskih mestih je pa bilo še 15 družb z 32 parniki za obalni promet. Ves ta ladijski park skoro brez izjeme je bil po prevratu izgubljen za nas. Ista stvar bila je tudi z vojno mornarico. Skoro vse avstro-ogrsko vojno brodovje je pobrala Italija. Trgovskih ladij je dobila približno  $\frac{5}{6}$  — nam so pripadle le družbe, ki so imele že prej svoj sedež v naših današnjih pristaniščih.

Tako je stala naša domovina na obali Adrije oropana zakladov, ki bi jih po dednem pravu morala dobiti od bivše mornarije, ki ji je ob razsulu slovesno izročila svojo vojno mornari-



ULAZ U SPLITSKU LUKU — УЛАЗ У СПЛИТСКУ ЛУКУ

co. Še celo to, kar je ostalo, bilo je uničeno. Razdejanje v arzenalih Boke Kotorske nam je bil glasen memento, kako nezaupno je svet zrl na naše vstajenje.

Prva leta po prevratu je zavladal v našem življenju zastoj. Neorijentirani nismo mogli izrabiti ugodnega položaja ob morju.

Ali to ni dolgo trajalo. Iz sledečih podatkov se vidi kako se je začel razvijati promet na naši obali.

L. 1923	bilo je prometa	5,700.000	NRT
» 1924	» » »	7,500.000	»
» 1925	» » »	9,500.000	»
» 1926	» » »	10,200.000	»
» 1927	» » »	11,800.000	»
» 1928	» » »	14,400.000	»

Vsekakor kaže to lep napredek v 6 letih. Pri tem pa je znala množina izkrcanega in vskrcanega blaga v posameznih lukah

v Splitu	940.000 ton,
na Sušaku	564.000 »
v Šibeniku	313.000 »
» Dubrovniku	284.000 »
» Metkoviću	116.000 »
» Omišu	84.000 »
» Zeleniki	37.350 »

Ti podatki nam pokažejo tako lep napredek, da se ga moramo res iz srca razveseliti. Le še v bodoče tako krepak razmah brodovja in mirnim srcem zremo potem lahko v bodočnost. Dasi so nam sosedje z zapadne obale pobrali 5/6 avstro-ogrske mornarice, vendar smo v malo letih s krepkim korakom stopili v kolo pomorskih sil.

V sledečem hočem prikazati, kako se je poleg prometa v naših lukah, razvijala tudi naša ponosna trgovska mornarica. L. 1921, ko se je začela voditi njena uradna statistika obsegala je približno 110.000 ton brodovja. To je bila baza, na osnovi katere se je začelo graditi dalje. In če si predočimo njen daljni napredek potem lahko veselo zremo v bodočnost.

L. 1922	porasla je na	120.000	t
» 1923	» » »	128.000	»
» 1924	» » »	134.000	»
» 1925	» » »	174.000	»
» 1926	» » »	212.000	»
» 1927	» » »	250.000	»
» 1928	» » »	270.000	»
» 1929	» » »	300.000	»

V l. 1930 dosegla je 340.000 t. Nadajmo se da bo šlo tudi v bodočnosti tako naprej.

Prišel sem k koncu. Podati sem poskušal majhno sliko našega položaja ob morju. Iz nje je jasno, koliko smo izgubili z Rapallom. Toda jasno je tudi, kam nas vodi pot v bodočnost. Naša naloga v bližnji bodočnosti je zgradba modernih pristaniških naprav, razširjenje dosedanjih luk, postavitvev dokov in ladjedelnice.

To so problemi, ki morajo zanimati vsakega Jugoslavana.

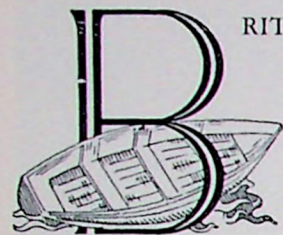
Na morje bodi usmerjena naša gospodarska politika, na morje z našo mladino, na morje z našo propagando.

Morje je naša nada, morje je naša rešitev, naša bodočnost.

Čuvajmo biser, ki nam ga je poklonila dobrotna usoda.

A. MERVIČ

## RAZMATRANJA PRIGODOM 125 GODIŠNJICE TRAFALGARSKE BITKE

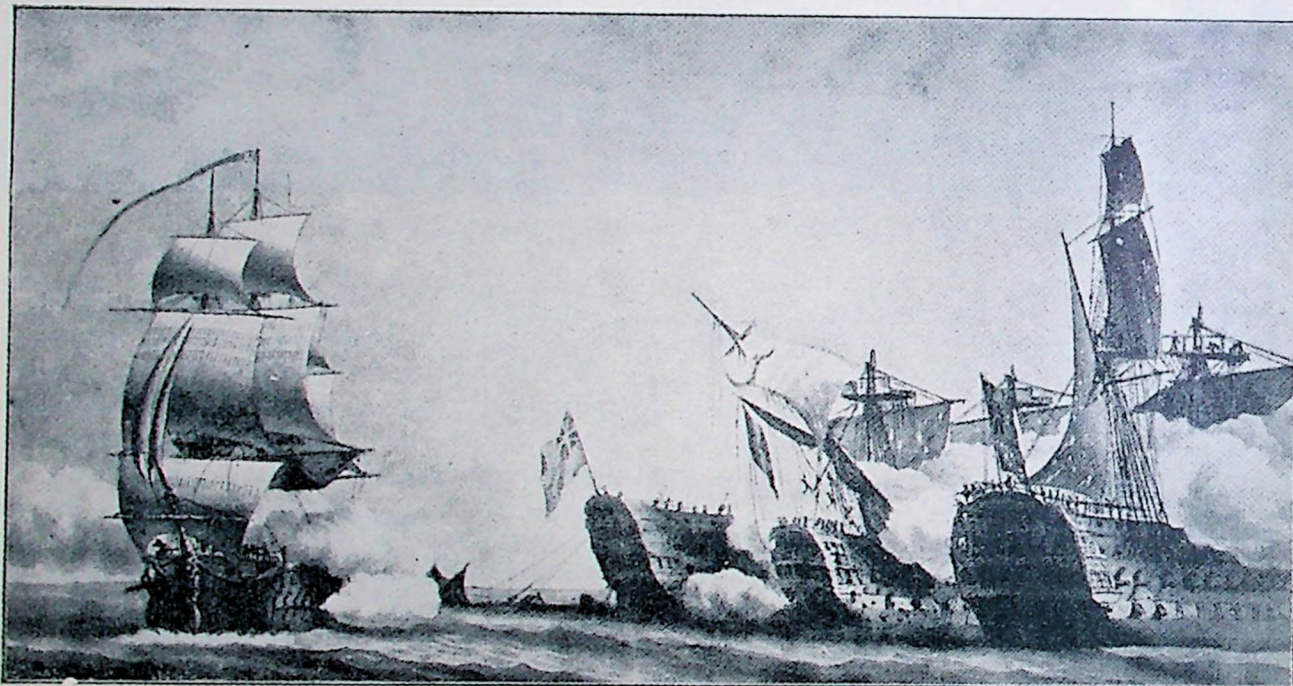


**B**RITANSKO ostrvlje uzdiže se kao tvrđava iz severnog dela Atlantskog Okeana, nepobedeno i ponosno u svojoj »splendid isolation« — ispred samog evropskog kontinenta, a ipak tako daleko od njega. Ovo je ostrvlje kao neka barijera ispred onog dela evropske obale, kuda utiču i odakle izlaze saobraćajnice trgovine skoro celoga sveta. Britansko ostrvlje preseca i zatvara te saobraćajnice, koje vode u Istočno More, te u ušća reka, koje dolaze iz srca Evrope: Labe sa Hamburgom, Vezere sa Brenom, Emze sa Emdenom, Rajne sa Rotterdamom, Seine sa Havreom.

Nekoliko naroda u prošlosti već je jurišalo na ovu britansku tvrđavu: španjolski, holandski, francuski i nemački. Prvi pod

celu Evropu, gazeći tradiciju, noseći nove lozinke i slobodne ideje, prouzrokujući nered i smetnje. Ta snaga morala se sukobiti sa britanskom kraljevinom, koja živi od trgovine, te je ovisna o miru i sređenim prilikama. Sukobile se dve ideje: razuzdani francuski duh i snaga kontinenta sa konzervativnim duhom britanskim, snagom mora i svetskim gospodstvom. Bila je to drama koju je počeo direktorij, koja se je produžila pod prvim konzulom i imperatorom, a čiji se zadnji čin završio u južnom delu Atlantskog Okeana na otoku Sv. Helene.

Trafalgarska bitka pretstavlja peripetiju te drame. Pre 125 g., 21 oktobra 1805 g., posle podne čuveni admiral Nelson uništio je francusku i španjolsku flotu vođenu od admirala Ville-neuve, kod rta Trafalgar, na jugozapadnoj španjolskoj obali, na pola puta između Cadiz-a i Gibraltara. Ova pomorska bitka zna-



PRIZOR IZ BITKE KOD TRAFALGARA — ПРИЗОР ИЗ БИТКЕ КОД ТРАФАЛГАРА  
Francuski brod »Redoutable« brani se od engl. bojnih lađa: »Victory«, »Téméraire« i »Tonnant«

La Mer.

Filipom II sa »španjolskom armadom« (30.000 vojnika na 130 brodova), drugi u tri rata (1652-75) pod admiralima Martin Tromphom i čuvenim Ruyter-om, treći skoro celo XVIII stoleće, za vreme francuske revolucije pod erom velikog Korzikanca, četvrti u svetskom ratu. Britanska tvrđava — međutim — stoji nezauzeta, sva u svome morskome elementu, iz kojeg crpi svoje blagostanje i nepobedivu snagu.

Što su napori napadača bili veći, što drzovitiji njihovi planovi, što veće njihove nade, da će je zauzeti, tim više raslo je njezino bogatstvo, tim nepobedljivija bila je njezina snaga. Velika Britanija je imala tu vanrednu sreću, da su u najkritičnijim vremenima, kad je bila domovina u najvećoj opasnosti, njezinim kormilom upravljali najslavniji državnici, a njezine flote vodili najveći admirali.

Dne 21 januara 1793 pala je glava nesretnog Ludvika XVI. Razuzdana i divlja snaga francuske revolucije odjeknula je kroz

menita je ne samo zbog upliva, što ga je imala da daljnji tok istorije, već i zbog toga, što je pokopala genijalni nacrt Bonapartov, koji je trebao da bude okrunjen negde na obali engleskoj; ovde je stajala vojska od 130.000 vojnika, spremna da je veliki general povede u srce britanskog imperija. Trajni značaj trafalgarske bitke i njezine daljnje posledice karakterizovao je istorik Tyffe, koji je shvatio odlučujući i ako manje više prikriti upliv pomorske snage na historiju jasnije i oštroumnije nego većina njegovih drugova, ovim rečima: »Trafalgarska bitka nije samo najveća pobeda na moru, već ju treba smatrati najvažnijom od svih pobeda u toku revolucije i na kopnu i na vodi. Ni jedna druga pobeda i ni jedan broj uzastopnih pobeda Napoleonovih nije imao tolikih posledica za Evropu. Napoleon je tada nastojao, da iscrpi engleska sredstva i izvore, silom, kojom je prisilio države na kontinentu, da su zatvorile svoje trgove Engleskoj. Trafalgar doveo ga je do toga, da celu Evropu upregne pod svoj jaram,



ili pak da se odrekne nade, da uništi Britaniju. Nelsonov zadnji trijumf doveo je Englesku tako daleko, da nije bilo više nikakvih sredstava, koja bi se moglo upotrebiti na njezinu štetu — osim onih, koja su najzad morala osloboditi kontinent«. (Tyffe: History of modern Europe«).

Najslavnijem generalu nije bilo suđeno da bude i najslavniji admiral. Mahan ga karakterizuje u svojoj knjizi: »The influence of seapower upon history« ovako: »On nikad nije znao sasvim uočiti prilike na moru. Naučen, da već unapred i jedino neslomljivom voljom satire sve zapreke, setio se zimskog marša preko Splügen-a. Ovaj je marš izveo Macdonald pod njegovim vođstvom. Setio se svih teškoća, kad je marširao preko Sv. Bernharda. Kraj takovih uspomena nije mogao verovati, da ne bi mogli i neuvezbani ljudi svladati sve poteškoće na moru. Ove su ležale jedino u tome, da bi se znali poslužiti oružjem, koje se nalazilo u njihovim rukama. To tim više kad ih je neprijatelj — na moru majstor — na to upravo silio. Nešto je, čega nije imao — po mišljenju čuvenog francuskog pisca — junak od Austerlitz: izrazitog čuvstva za teškoće mornarice«. — U tome leži i uzrok i sva tragika njegova duela sa britanskom pomorskom snagom. Ipak je taj genijalni vojskovođa sa svom njemu prirođenom jasnoći spoznao, gde treba tražiti pobjedu. »Posvetimo se sa svim marom mornarici i uništimo Englesku. Kad to bude učinjeno, cela Evropa biće ispred naših nogu« (Correspondances de Napoléon). Iz njegove burne povesti treba izlučiti samo borbu sa Engleskom. Ta je borba baš nit, koja se vuče od momenta, kad je pred Toulonom po prvi put ugledao britanske bojne jedinice, pa sve do njegova pada. Oko te borbe sa britanskom pomorskom snagom usredotočena je njegova ostala delatnost.

Pod direktorijem vodio je prvo svoje prekomorsko poduzeće. Za njega i za celi tadanji svet bila je Indija zemlja, na kojoj se temeljilo englesko blagostanje. Sa vanrednom oštroumnosti i savršenim strategijskim poimanjem spoznao je, da je ključ Indije — Egipat. Imao je sreću, da je izmakao Nelsonu, koji mu je bio za petama i da je mogao nesmetano iskrcati vojsku u Aleksandriji. Ipak mu nije utekao. Kod Abukira mu je Nelson 1 avgusta 1798 potukao flotu i time prekinuo sve ono, što vojnička znanost nazivlje saobraćajnom linijom. »Bonapartovi orijentski planovi nisu se izjalovili, pošto je hteo, da provede nešto što bi bilo neprovedivo na dalekom istoku sa njegovim osobenostima, koje zapad često loše razume, već zato jer sve do kraja svoje veličine nije znao dovoljno proceniti zahteve pomorskog ratovanja. Njegov vojnički osećaj nije se varao u tome, da su osnove ratovanja na moru iste kao na kopnu, ali nije imao razumevanja za okolnost, kad je trebalo načela pretvarati u delo. Pregledao je što je bilo u ratu na moru sa tadanjim sredstvima moguće a šta nemoguće. To je bio uzrok, da je Napoleon kao general i kasnije kao car činio u svojim računima greške. Abukir i Trafalgar, grobovi velikih planova, ukazuju na iste uzroke i iste učinke. Oba puta nedostajao mu je smisao za to, što se sa brodovima može, a što ne može, s obzirom na more i sposobnost mornara«. (Mahan.)

Pri Abukiru je Nelson razorio temelj Bonapartovih orijentskih planova. Da nije bilo Nelsona i Abukira, ko zna, gde bi završio Napoleonov pothvat.

Iz Egipta marširao je Bonaparte u Siriju. I opet mu je Captain britanske mornarice stao na put, te mu je kod Akke sprečio daljnje poteze. Bio je to Sir Sidney Smith, koji je komandovao dvama bojnim brodovima usidrenim pred Akkom.

Vladi direktorija sledio je prvi konzul. Konzulu imperator Napoleon. Njegovim planovima u orijentu sledila je još drzovitija i silnija zamisao: projekt upada u Englesku. Uslov za izvršenje tog projekta bio je sjedinjenje holandsko-španjolsko-francuskih bojnih brodova, blokiranih od engleske flote u lukama: Texel, Brest, Rockefeller, Ferrol, Cadiz, Cartagena, Toulon. Bonaparte poslao je jednu flotu pod Villeneuve-om u zapadnu Indiju. Hteo je, da na taj način zavara engleski admiralitet, da mu ovakvom strategijom pođe za rukom, da nesmetano sjedini sve svoje flotne delove u Biskajskom Zalivu, za konačnu svrhu: iskrcavanje trupa na engleskoj obali. Najnovija pomorska literatura ocenjuje taj Napoleonov manevar ovako: »Jedino ako protivnik nalazi svoju zadaću u tome, da potraži i prisili neprijatelja na borbu gdegod ga našao, učiniće nam uslugu, da se dade povesti svuda onamo kuda mi to želimo. U tom je bila jedna od pogrešnih osnova, na kojima su se temeljili svi pomorski ratni planovi Napoleonovi, što je mislio da će engleski admirali postupiti na ovaj bezbrižan način«. (Groos, Seekriegslehren). U četiri kanalska pristaništa Boulogne, Vimereux, Ambleteuse, Etaples čekalo je dve hiljade velikih čamaca i transportnih brodova. Na brdima iza pomenutih luka logorovala je duge mesece vojska od stotine i trideset hiljada vojnika, te neprestanim vežbanjem polučila rekordno vreme od dva sata, potrebno za njezino ukrcanje. Majstor svijju vojskovođa naleteo je na doslednost, i promišljenost britanske pomorske strategije. Nelson, jednooki i jednoruki admiral, nije se dao zavarati. Kad su kompas francuskih jedinica pokazivali na istok, imao je i on već kurs na Gibraltar; stigao je tamo pre Francuza. Šezdeset morskih milja zapadno Ferrola čekao je engleski admiral Calder. Bili su to kritični dani kad se je Napoleonovom admiralu pružala retka prilika, da pokuša ostvariti kombinacije svog velikog gospodara. Da ih nije obistinio, znamo iz historije. Uzmaknuo je u Ferrol, od tamo u Cadiz, a Bonaparte je sa vojskom, koja je uzalud vežbala u kanalskim pristaništima pokazao oceanu leđa, te pošao na svoj znameniti pohod u sredinu kontinenta.

Nelson je 21 oktobra potpuno potukao njegovu eskadru i spasao Englesku od straha i trepetu, koji je imala pred francuskom vojskom. U toj je bici Nelson izgubio život.

Takav je bio svršetak tog blagoslovnog engleskog junaka, slavom ovenčanog kod Sao Vicenta, Abukira, Kopenhagena, i Trafalgara, ljubimca lady Hamiltonove, pobedioca Napoleona. Pao je na bojnom brodu. Ovaj mu je bio dom skoro celo vreme njegovog burnog pomorskog života, u navali na neprijateljsku flotu; ona je bila cilj i geslo svog njegovog ratnog umeća na moru, u njegovom elementu, koji je izvor blagostanja i veličine njegove domovine i čuvar Nelsonove besmrtnosti. Admiral iz vremena brodova na jedra živeo je ceo svoj život u borbi s morem, viorima i genijem Napoleonovim. On, koji je bio majstorska utelovljenost britanske strategije, pao je nakon što je Napoleon pokazao leđa moru. Što je više bilo osakaćeno njegovo telo, tim je veća bila slava njegovog imena. Na Korzici, kod opsedanja Calvija izgubio je desno oko. Na Tenerifi pri napadu na St. Cruz desnu ruku. Kod Abukira bio je teško povređen na glavi. Kod Trafalgara pak stigla ga je smrt, na brodu »Victory«, ime simboličkog značenja za čitavo razdoblje Nelsonovog ratovanja.

Misao invazije propala je za uvek. Plan je bio neizvršiv čak i za genij Napoleonov, pošto nije uspeo u osnovnoj potrebi, da zagospodari morem. »Učinite me gospodarom Doverskog Tesna-

ca, makar samo četiri ili pet dana«. »Dajte mi, da sam 6 sati gospodar Kanala i mi smo vladaoci sveta« (Corr. de Napoléon).

Najsilniji general nije bio nikada niti šest sati gospodarom Kanala. Jedva tridesetak milja oceana delilo ga je od Engleske, a u vedre dane mogli su on i njegovi veterani prostim okom, da vide na zapadu belu Englesku obalu... Da je Napoleon bio i admiral jednako čuvenog imena, Bog znade koji bi pravac uzela historija.

Sa mora okrenuo je u sredinu kontinenta. Dobio ga je u celosti u svoje ruke. Njegov duboki um nije imao mira i za-

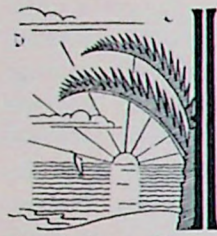
snovalo je još zadnji plan, da pobedi Britaniju: kontinentalni zatvor. Hteo je »sa kopna zauzeti more«. Svima je poznato u koliko je uspeo. Rusija mu se nije podvrgla. On je pošao protiv nje, te bio potučen i na kontinentu. Kontinentalni zatvor svršio je njegovim progonstvom na Sv. Helenu.

Sa bregova tog pustog otočića usred južnog dela Atlantskog Okeana Napoleon je, taj genijalni vojnik i državnik, zadnje dane svog burnog života merio očima nepreglednu daljinu mora, tog beskrajnog mora, koje nikad nije bilo u njegovoj vlasti.

(Zemun)

A. DEBEVEC, poručnik b. b. I klase

## JUGOSLOVENSKA I STRANA ZASTAVA U NAŠOJ POMORSKOJ TRGOVINI



**I**ZMJENA dobara preko naših luka sa raznim državama inostranstva postaje iz godine u godinu sve veća i veća. Čak i onih godina kad je naša skupna trgovina sa inostranstvom u opadanju, dio koji se odvija preko naših luka u porastu je. To jasno pokazuje da mi sve više i više poprimamo karakter pomorske države. Za posljednjih pet godina razvitak uvoza i izvoza morskim putem bio je slijedeći (u tonama):

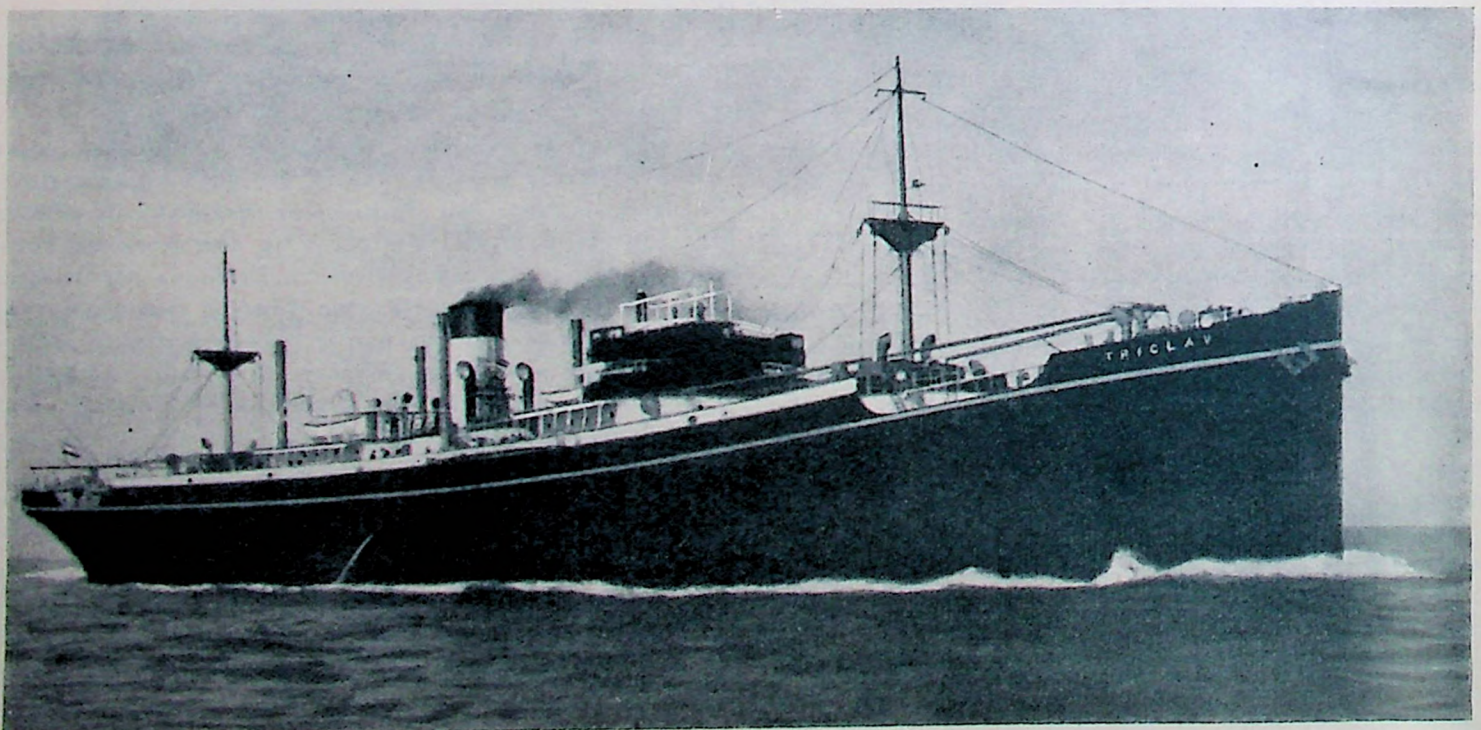
Godina	izvoz	uvoz	ukupno mor. putem
1925	1.217.500	328.016	1.545.517
1926	1.330.372	269.552	1.569.925
1927	1.330.821	368.067	1.698.888
1928	1.579.635	471.165	2.050.810
1929	1.828.348	618.391	2.446.739

Kako vidimo porast je znatan. Naročito dvije posljednje godine. Još godina-dvije pak će naša pomorska trgovina biti dvostruka nego što je bila 1925.

Od naše pomorske trgovine sa inostranstvom, prošle godine gotovo tri četvrtine otpadaju na izvoz morskim putem a samo jedna četvrtina na uvoz. To je što se tiče kvantitete i naravno, budući da mi izvozimo jeftinu glomaznu robu dok u znatnom broju uvozimo skupe industrijske artikle.

Izvoz morskim putem porasao je za ovo 5 godina za nekih 50%. Međutim uvoz morskim putem porasao je znatno više. On je gotovo dvaput veći nego što je bio godine 1925. A faktično je više nego dvostruk od uvoza morskim putem god. 1926.

Interesantno je pratiti odnos našeg uvoza-izvoza morskim putem prema našem ukupnom izvozu-uvozu. Za posljednjih 5 godina naš ukupni izvoz preko mora iznosio je (u tonama):



ПАРОБРОД «ТРИГЛАВ»

Југословенског Лојда, са «Авалом», истог друштва, наш највећи трговачки брод, носивости 10.570 тона, саграђен 1929

PAROBROD «TRIGLAV»

Jugoslovenskog Lloyda, sa «Avalom», istog društva, naš najveći trgovački brod, nosivosti 10.570 tona, sagrađen 1929

Godina	ukupni izvoz	mor. putem	u % ukupnog izvoza
1925	4.398.466	1.217.500	31%
1926	4.884.718	1.330.372	26%
1927	4.251.459	1.330.821	31%
1928	4.526.762	1.579.635	34%
1929	5.329.866	1.820.348	34.3%

Kako vidimo udio izvoza morskim putem biva sve veći i veći. Posljednje dvije godine preko jedne trećine našeg ukupnog izvoza išlo je preko naših pomorskih luka.

Uvoz morskim putem bio je prošlih 5 godina od našeg ukupnog uvoza (u tonama):

Godina	ukupni izvoz	mor. putem	u % ukupnog izvoza
1925	1.513.826	328.016	20%
1926	1.211.054	269.938	21%
1927	1.331.256	368.067	27%
1928	1.565.409	471.175	30%
1929	1.671.521	618.392	36%

I kod uvoza opažamo da udio uvoza morskim putem biva sve veći i veći. Pred 4—5 godina samo jedna petina našeg ukupnog uvoza dolazila nam je preko naših luka. Godine 1928 morskim putem dolazilo je 30%. A 1929 godine preko jedne trećine ukupnog izvoza došla nam je preko naših luka. To je kolosalan napredak.

Preko jedne trećine ukupne naše izmjene dobara sa inostranstvom odvija se preko naših luka na Jadranu. Tim je dovoljno okarakterizovana važnost Jadrana za naš privredni razvitak. Iako smo povezani razgranjenom željezničkom mrežom sa svim susjednim državama, iako sredinom naše zemlje prolazi jedna velika plovna rijeka kao što je Dunav, preko trećine naše trgovine sa inostranstvom odvija se preko naših luka na Jadranu. A kad se izgrade željeznički spojevi iz unutrašnjosti sa lukama na Jadranu koji su u gradnji ili projektirani, i kad se naše luke tehnički dotjeraju za intenzivan promet, još će se veći procenat naše uvozne-izvozne trgovine odvijati preko naših luka na Jadranu. A kako mi gravitiramo Jadranskom Moru i kako su tu sve naše luke, to je problem nesmetane plovidbe po Jadranu odnosno po Sredozemnom Moru za nas životno pitanje prvog reda. Radi toga moramo i našoj pomorskoj trgovini posvetiti naročitu pažnju. A uporedo time i našoj trgovačkoj mornarici. Jer samo ako imamo i vlastitu jaku trgovačku mornaricu moći ćemo razvijati našu pomorsku trgovinu onako kako nama najbolje konvenira.

## II

Poslije nego smo konstatovali povoljan razvitak naše pomorske trgovine sa inostranstvom, red je da ispitamo koliko je u tom prometu izmjene dobara sa inostranstvom sudjelovala jugoslovenska a koliko strana trgovačka mornarica. Jer nije dovoljno konstatovati kako se razvija pomorska trgovina. Treba vidjeti da li i koliko tu sudjeluje i domaća trgovina. Jasno je da nije svejedno da li se ta izmjena dobara vrši pod našom ili pod stranom zastavom. Ta poznato je kolike novčane žrtve doprinose pojedine države da bi svojoj trgovačkoj mornarici omogućile što jače učestvovanje u pomorskoj trgovini kod kuće i na strani.

Kod našeg izvoza morskim putem u posljednjih 5 godina sudjelovala je naša i strana trgovačka mornarica u ovom omjeru (u tonama):

Država	1925	1926	1927	1928	1929	u %
Jugoslavija	210.831	247.229	257.769	375.757	373.499	20.5%
Engleska	22 725	41.903	38.837	25.227	34 100	1.7%
Francuska	13.330	3.241	8.058	13.884	16.625	0.8%
Grčka	40.050	21.970	42.225	65.878	141.953	7.7%
Holandija	3.100	21.161	15.780	6 462	5.780	0.2%
Italija	767.414	936.730	953.727	1,059,039	1,213,416	67.3%
Njemačka	783	5.096	2.350	13 728	14.863	0.6%
Albanija	1.467	3.742	3.159	6.119	15.615	0.8%

Danska, Egipat, Španija, U.D.S.A., Turska, Belgija, Norveška, Letonska i Mađarska sudjelovale su u neznatnom procentu.

Kao što je to slučaj i drugih godina u našoj izvoznoj trgovini morskim putem, naša trgovačka mornarica dolazi tek na drugo mjesto. G. 1929 tek nešto malo preko jedne petine našeg izvoza morskim putem otišlo je u svijet pod našom zastavom. U tom pogledu 1929 godina bilježi i pogoršanje naše situacije. Dok smo g. 1928 u izvoznoj pomorskoj trgovini bili zastupani sa 23.9%, 1929 g. zastupani smo samo sa 20.5%.

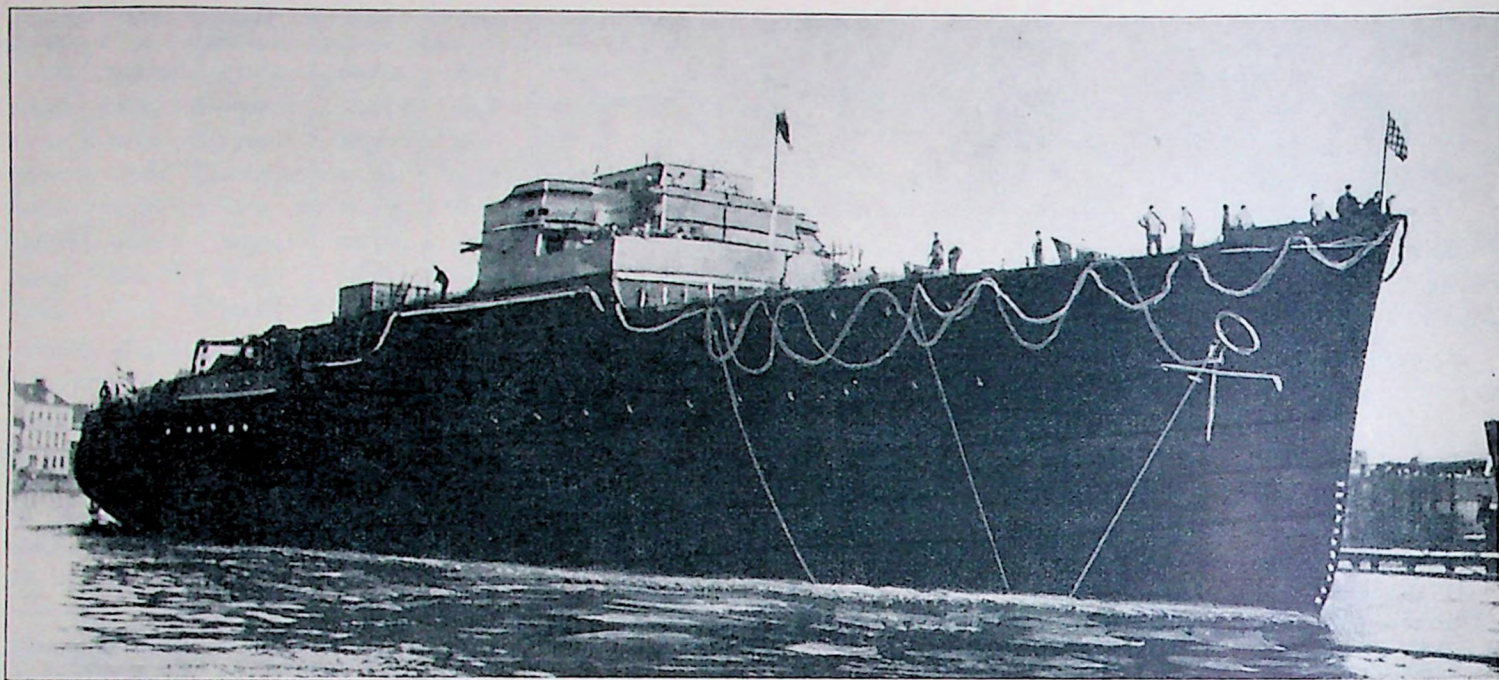
Na prvom je mjestu u našoj izvoznoj trgovini talijanska zastava. Prošle godine od našeg ukupnog izvoza morskim putem 67.4% otišlo je pod talijanskom zastavom. Godine 1928 taj je procenat iznosio 67.3%. Kako vidimo nešto preko dvije trećine našeg izvoza morskim putem odvija se pod talijanskom zastavom. Druge države ne dolaze u obzir osim Grčke koja je 1929 g. učestvovala u našoj pomorskoj izvoznoj trgovini sa 7.7%.

Razlog premoći talijanske zastave u našem izvozu morskim putem treba pripisati činjenici da iz Trsta—Rijeke ide znatan broj talijanskih subvencioniranih parobrodarskih linija gotovo u svim pravcima i da se parobrodima ovih linija isplati i za manje terete pristajati u našim lukama. Budući da oni u Trstu—Rijeci uzmu pretežni dio tereta i budući da su obilno subvencionirani, oni mogu prevoziti robu iz naših u strane luke uz veoma niske tarife. U dalmatinske luke pristaju parobrodi talijanskih linija koje idu iz Trsta u obje Amerike, Afriku te Aziju sve do Japana, a da ne govorimo o linijama koje idu po Sredozemnom Moru, kamo je i orijentiran gros našeg izvoza morskim putem. Izravne linije koje podržavaju naši parobrodi sa lukama inostranstva ne mogu se ni iz daleka usporediti sa linijama koje polaze iz Trsta—Rijeke a pristaju u našim lukama.

Kod našeg uvoza morskim putem sudjelovale su posljednjih 5 godina naša i ove strane zastave (u tonama):

Država	1925	1926	1927	1928	1929	u %
Jugoslavija	95.144	112.386	159.665	228.950	267.724	43.3%
Engleska	51.076	20.534	24.939	59.017	90.218	14.5%
Francuska	850	2.085	2.808	1.436	1 205	0.2%
Grčka	9.923	18.104	11.692	17.984	34.059	5.5%
Holandija	12 300	310	612	3.264	38.841	6.3%
Italija	102.758	109.131	132.001	123.410	139.292	22.2%
Španjolska	12.800	—	—	—	7.961	1.3%
Danska	—	—	10.713	8.936	6.384	1.1%
Njemačka	—	—	10.383	6.319	7.488	1.3%
Norveška	—	—	7 500	5.656	12.129	1.9%

Bugarska, Čehoslovačka, Albanija, Perzija, Turska, Belgija, i Portugal sudjelovale su vrlo malim procentom, dok je Finska, U.S.A. i Švedska sudjelovala u 1929 g. od 0.5% do 0.9%.



VELIKA LUKSUSNA PARNA JAHTA »ALFA« — БЕЛИКА ЛУКСУСНА ПАРНА ЈАХТА »АЛФА«  
 Porinuta prošlog mjeseca u Kielu, vlasnost američkog milijardeva Vanderbilta

Kod uvozne trgovine morskim putem, ma da je ona po količini mnogo manja nego što je izvozna pomorska trgovina sudjeluje daleko više narodnosti nego što je slučaj kad izvozne trgovine morskim putem. I što je glavno neke države učestvuju u dosta znatnoj mjeri. Uzrok toj pojavi treba potražiti u organizaciji pomorske trgovine. Uvoz morskim putem ograničen je u glavnome na glomaznu robu, od te je pretežni dio ugljen. Dovozi ugljena vrše se u čitavim brodovima pak prema tome transport vrše u glavnome parobrodi slobodne plovidbe. Međutim izvozna trgovina odvija se u glavnome parobrodima redovitih linija. Radi toga i vidimo da kod uvoza učestvuju i parobrodi nacija koje ne podržavaju nikakove redovite linije sa našim lukama.

Kod uvozne pomorske trgovine učestvovanje naše i talijanske zastave bitno se razlikuje od situacije kod izvozne trgovine.

Učestvovanje naše trgovačke mornarice kod uvoza mnogo je jače nego li izvoza. Dok kod izvoza sudjelujemo tek sa jednom petinom ili najviše četvrtinom, kod uvoza naše sudjelovanje dopire posljednjih godina do preko 40%. Godine 1928 bilo je ono doseglo gotovo polovinu čitavog uvoza morskim putem. Prema tome kod uvoza je naša zastava na prvom mjestu. Dok je kod izvoza sudjelovanje talijanske zastave bilo preko tri puta jače od naše.

Jače učestvovanje naše zastave kod uvoza morskim putem ima se pripisati činjenici da se glavni dio uvoza vrši parobrodima slobodne plovidbe. Kako je naša slobodna plovidba bolje razvijena od linijske i kako naši brodovlasnici i u slobodnoj plovidbi daju prednost utovaru za jednu našu luku jasno je da se pretežni dio glomazne robe uvozi pod našom zastavom. Pored toga parobrodi redovitih linija koje podržaje društvo »Oceania« za Alžir i Maroko na povratku prenose u naše luke znatne količine fosfata.

Kod izvozne trgovine pod našom i talijanskom zastavom izvozi se oko 90% čitavog izvoza. Tako da druge zastave ne dolaze u jači obzir. Naprotiv kod uvoza naša i talijanska zastava sudjeluju samo sa dvije trećine ukupnog uvoza, tako da jedna

trećina ostaje parobrodima drugih zastava. Za to i nalazimo prošle godine dobro zastupane mnoge zastave.

### III

Prošle godine u prometu robe sa inostranstvom (uvoz i izvoz skupa) sudjelovala je naša trgovačka mornarica samo sa 26.5%. Talijanska zastava sudjelovala je sa 56.1% ili više nego dvostruko od naše. Sa 7.2% sudjeluje grčka zastava, engleska sa 5.1% dok ostale države ozbiljno ne dolaze u obzir.

Naravno da nas ovakvo učestvovanje naše trgovačke mornarice u izmjeni dobara sa inostranstvom ne može niti smije zadovoljiti. Naše nastojanje mora ići za tim da u našoj pomorskoj trgovini sa inostranstvom bude osigurano prvo mjesto. Jer profit brodovlasnika u izmjeni dobara sa inostranstvom mora ostati našoj privredi, to jest mi moramo nastojati kako će se pretežni dio naše pomorske trgovine odvijati našim parobrodima. To nastoje sve države, pa to moramo nastojati i mi. Pojedine države troše teške milione subvencionirajući svoju trgovačku mornaricu, kako bi joj omogućili da izdrži konkurenciju inostranstva. Jer stranim parobrodima isplati se pristajati u onim lukama koje im leže u pravcu njihove linije, ako u dotičnim lukama imaju izvršiti i manje operacije utovara-istovara. U našem prometu sa inostranstvom osjeća se premoć talijanske trgovačke mornarice samo radi toga, jer sve naše važnije luke leže u pravcu kojim idu parobrodi koji u Trstu—Rijeci imaju svoju ishodnu tačku. Kad ne bi bilo tih linija, dotično kad parobrodi tih linija ne bi pristajali u našim lukama sigurno bi učestvovanje naše trgovačke mornarice u našem izvozu morskim putem bilo daleko jače nego što je danas. Sve to jačim razvitkom naše trgovačke mornarice pojačaću se i udio naše zastave u našoj pomorskoj trgovini sa inostranstvom. U prvom redu kod uvozne trgovine. Tu možemo očekivati da sa malo više nastojanja polovinu uvoza morskim putem koncentriramo na brodove koji plove pod našom zastavom. Bolja organizacija linija sa zapadnim dijelom Sredozemnog Mora ojačaću udio naše trgovačke mornarice kod uvoza fosfata. A jačanje naše slobodne plovidbe imaće za posljedicu da će se i uvoz

engleskog ugljena, koji je odlučan faktor za našu uvoznu trgovinu, vršiti sve više i više pod našom zastavom.

Kod izvoza situacija je mnogo nepovoljnija i trebaće uložiti mnogo napora da se situacija bitno popravi u našu korist. Na represivne mjere ne mislimo prvo što redovito nemaju velikog efekta, a drugo što izazivaju protuakciju. Nu ipak držimo da bi se moglo djelovati na pojedine velike izvoznike, u prvom redu drva i cementa, da, ukoliko je moguće, i kod paritetnih kondicija daju prednost domaćoj zastavi. Ne smije se više dogoditi kao što je bio slučaj do pred kratko vrijeme da jedno šumsko poduzeće u kojemu je država gotovo jedini vlasnik vrši izvoz svojih artikala stranim parobrodima makar na istom potezu i ne postojala linija domaćeg subvencioniranog društva. Kad bi se vodilo računa o činjenici da se do krajnjih granica mogućnosti favoriziraju domaći parobrodi, već time bi se mnogo pomoglo.

Sa druge strane treba forsirati održavanje redovitih linija između domaćih i stranih luka. Izvoz cementa a donekle i drva za luke Indijskog Oceana, većine država Amerike i pretežnog dijela Afrike, kao i promet sa lukama sjeverne Evrope može se održavati parobrodima strane pripadnosti, ako na tim linijama uopće nema našeg parobroda. Jer važnije je da se izvjesna roba uveze-izveze a tek je manje važna stvar pod kojom zastavom plovi parobrod koji vrši prevoz dotične robe.

Mi smo presiromašni da bi mogli održavati subvencionirane linije u svim pravcima. A na tim linijama ne bi uvijek ni bilo dovoljno robe za prevoz. Međutim ima mnogo pravaca gdje bi se mogle i morale uvesti naše redovite linije.

U najnovije vrijeme i u tom je pravcu mnogo bolje. Sa Jugoslovenskim Lloydom sklopljen je ugovor glede linije između naših luka i Buenos Airesa. Pored toga uređeno je i pitanje subvencioniranja linije koju je uvelo društvo »Oceania« između naših luka i Marsilje, Barcelone, Valencije i Alecanta. A u najkraće vrijeme imalo bi se urediti i pitanje subvencioniranja nekih drugih linija. U prvom redu do Soluna sa produženjem do Crnog Mora. Zatim do Aleksandrije i Sirije a na kraju i linije do sjeverne obale Sredozemnog Mora i Maroka. Pored toga misli se kasnije uvesti i izravnu liniju između naših luka i glavnih luka zapadne i sjeverne Evrope. I mimo subvencije jedno privatno poduzeće otvorilo je izravnu liniju između naših luka te Malte i luka Tripolisa—Tunisa. Na polasku parobrodi će izvoziti drvo i cement, a na povratku uvoziti fosfate.

Ako se bude dovoljno vodilo računa o podržavanju izravnih redovitih linija sa lukama onih država sa kojima podržajemo intenzivniju pomorsku trgovinu, možemo se nadati da će za nekoliko godina i u tom pogledu učestvovanje naše trgovačke mornarice biti mnogo jače nego što je danas. Mi moramo sve poduzeti da i kod našeg izvoza naša zastava bude na prvom mjestu. To od nas traži prestiž i nacionalni ponos.

#### IV

Interesantno je vidjeti kod uvoza-izvoza pojedinih glavnih artikala naše pomorske trgovine učestvovanje naše i strane zastave. Jer ako se malo dublje zadubemo u tu stvar lakše ćemo naći način kako da povećamo učestvovanje naše trgovačke mornarice.

Mineralnog ulja uvezli smo morskim putem prošle godine 507.855 metričkih centi. Od toga pod našom zastavom samo 7500 metričkih centi. Pod tuđom je uvezeno 500.385 metričkih centi. Ova strašna razlika na štetu naše zastave mora se pripisati činjenici da se mineralno ulje uvozi u parobrodima-cisternama kojih mi nemamo.

Ugljena je prošle godine bilo uvezeno 2 miliona 935.495 metričkih centi. Od toga pod jugoslovenskom zastavom 1 milion 187.190 metričkih centi a pod stranom 1,784.305 metričkih centi. I ovdje prevladava strana zastava u prvom redu engleska.

Fosfata smo uvezli jedan milion 349.740 metričkih centi. Od toga pod jugoslovenskom zastavom 914.255 metričkih centi, a pod stranom samo 435.485. Ovdje vidimo da su dvije trećine ukupnog uvoza fosfata uvezene pod našom zastavom. Taj povoljni omjer imamo pripisati činjenici što naše društvo »Oceania« podržaje redovitu liniju sa Alžir — Marokom pa parobrodi na povratku prevoze fosfat.

Prošle godine drva za gradnju izvezli smo 6 miliona 411.360 metričkih centi. Od toga 1 milion 903.415 centi pod našom zastavom a 4 miliona 507.945 metričkih centi pod stranom. Samo u pojedine države sa kojima imamo izravne redovite linije izvezeno je drva više pod našom nego pod stranom zastavom. Te su države Alžir, Argentina, Egipat, Kanarski Otoki. U Italiju otišlo je pod našom zastavom samo 90 hiljada metričkih centi, a pod stranom, u prvom redu talijanskom, gotovo dva miliona metričkih centi ili dvadeset puta više. Znači da talijanski uvoznici daju prednost svojoj zastavi. Ali na žalost toj zastavi daju prednost i mnogi naši izvoznici, što ne bi smjelo biti!!

Kod gorivog drva od ukupno izvezenih 754.245 metričkih centi samo 91.425 izvezeno je pod našom zastavom a pod tuđom 662.820 centi.

Kod bauxita od izvezenih 681.600 metričkih centi pod našom zastavom izvezeno je 100.900 metričkih centi a pod stranom 580.700 centi.

Cementa smo izvezli 4 miliona 673.730 metričkih centi. Od toga pod jugoslovenskom zastavom jedan milion 216.410 centi, a pod stranom 3 miliona 457.320 centi. Ovdje je omjer mnogo povoljniji nego kod drva i odgovara općem učestvovanju naše trgovačke mornarice kod našeg izvoza. U Alžir, Antile, Čile, Istočne Indije, Kanarske Otoke, Maroko, Peru i Tursku izvezeno je više pod jugoslovenskom nego pod stranom zastavom. Azbestnog škriljevca izvezeno je 93.675 metričkih centi, od čega pod našom zastavom samo 2030 centi. Celuloze izvezeno je 198.050 metričkih centi od čega pod jugoslovenskom zastavom samo 8850 centi.

Najnepovoljnija je situacija kod tupine. Izvezeno je prošle godine 3 miliona 840.720 metričkih centi. Od toga pod našom zastavom samo 88.100 centi, a pod stranom (samo talijanskom) zastavom 3 miliona 752.620 metričkih centi. To je radi toga što tupinu kupuju talijanski fabrikanti cementa a oni, naravno, daju prednost svojoj zastavi. Kod prenosa tupine prevladavaju brodovi na jedra sa pomoćnim motorima, a u tome su Talijani na jadranskoj obali veoma jaki. No ipak smišljenim radom u prvom redu podupiranjem motornih jedrenjaka dalo bi se učestvovanje domaće zastave i kod izvoza tupine bitno popraviti.

#### V

Na kraju biće potrebno da se ukratko razmotri učestvovanje naše i strane zastave u pomorskoj trgovini naših glavnih luka.

Kod svih luka bez izuzetka jači je izvoz stranom nego domaćom zastavom. Osobito je nepovoljan omjer u Omišu, gdje je pod stranom zastavom izvezeno dvanaest puta više nego pod jugoslovenskom. Nepovoljan je omjer i kod Splita, gdje prema 132 hiljade tona pod domaćom stoji 692 hiljade tona pod stranom zastavom. I Šibenik je jako nepovoljan, dok je kod Du-

brovnika situacija povoljnija. Tamo izvoz pod stranom zastavom samo je za 50% jači nego pod domaćom zastavom.

## VI

Kod putničkog prometa sa inostranstvom nema bitnih promjena. Prošlih pet godina on se je kretao ovako:

godina	našim brodovima	stranim brodovima
1925	22.987	13.978
1926	49.407	16.392
1927	51.213	12.619
1928	43.356	15.696
1929	42.218	16.627

Kako se vidi putnički promet sa inostranstvom odvija se u glavnom našim parobrodima. Prošle godine međutim pod našom zastavom vidimo malo slabljenje putničkog prometa, dok pod stranom, u prvom redu talijanskom, vidimo neznatni porast. Pобољшанје наших putničkih veza po dovršenju parobroda koji su sada u gradnji, naše će učestvovanje u putničkom prometu sigurno još da poraste. Na tom polju situacija nije tako nepovoljna kao kod prometa robom.

## VII

U stvari naše pomorske trgovine naše nastojanje mora da je dvojako. Prvo moramo ići za tim da se što veći dio izmjene dobara sa inostranstvom odvija preko naših luka, a drugo moramo gledati kako će se što više naše pomorske trgovine odvijati našim brodovima.

Proširenje naše pomorske trgovine postignućemo ako naše luke što bolje tehnički uredimo i ako ih zgodno povežemo sa svim krajevima naše domovine. Pored toga treba inagurirati takovu tarifnu politiku da će izvoz-uvoz preko naših luka biti rentabilniji nego jednim drugim putem. Skoro sav naš izvoz žitarica, pa čak i u zemlje zapadne i sjeverne Evrope, odvija se mimo naših luka. U buduću moramo nastojati da se pretežni dio našeg izvoza žitarica odvija preko naših luka. Pored izgradnje odgovarajućih veza između naših luka i unutrašnjosti zemlje, moramo nastojati da su i naše luke povezane redovitim linijama sa svim važnijim lukama svijeta. Jedino onda, ako sve veze — suhozemne i pomorske — odgovaraju, možemo očekivati znatni porast naše pomorske trgovine.

Nu mi moramo nastojati da se naša pomorska trgovina odvija našim parobrodima. Da se to postigne biće potrebno odgovarajućom subvencijom omogućiti našim parobrodarskim društvima da podržavaju izravne linije sa svim važnijim lukama inostranstva. Pored toga mora se naći načina da domaći privrednici daju prednost domaćoj pred stranim zastavama. Međutim i sam konstantan porast naše trgovačke mornarice djelovaće na povišenje njenog udjela u našoj pomorskoj trgovini.

Moramo nastojati da sve više i više poprimimo karakter jedne primorske države. A to će biti ako se pretežni dio izmjene dobara sa inostranstvom bude odvijao preko naših luka i ako ta izmjena bude izvršena posredovanjem naše trgovačke mornarice. Za postignuće toga cilja nijedna žrtva ne smije nam biti preteška.

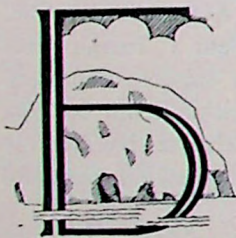
(Zagreb)

Dr. IVO BELIN

## НАШИ У РАТУ

(Наставак)

### ТЕШКО РАТОВАЊЕ



ИЛО је то некако ускоро после велике церске битке. Пукови и дивизије II Армије дали се у потеру за непријатељем и за неколико дана Мачва и Поцерина, Јадар и Посавина били су очишћени: из Београда је ђенерал Франк једва жив, без панталона умакао.

Неко се за вечером у штабу распричао о томе како се војници Дринске дивизије утркују у гоњењу непријатеља.

Војвода Степа — а баш тога дана у знак признања Врховни Командант му је дао војводски сан — слуша ове разговоре, па ће на завршетку и сам приметити.

— Е, богме видите и сами да је с Аустромађарима врло тешко ратовати.

Сви га око стола зачуђено погледаше. Он настави

— Ето видите и сами... не можете их стићи... кад беже.

Цело друштво прште у гласан смех.

### НАВИКА ВОЈВОДЕ СТЕПЕ

Познато је било у штабу II Армије, којом је командовао војвода Степа, да он има необичну навику: чешће огрне обичан војнички шињел, натакне шајкачу на главу, те тако шета по логору, обилази разне групе војника, разговара с њима за време одмора и посматра како живе и шта раде.

Једнога дана, после борбе изашао из канцеларије и упути се према положајима. Из даљине угледа двојицу војника. Одмах је препознао: један је Србин а други Бугарин.

Бугарин је извесно заробљеник, а Србин спроводник.

Али војводу зачуди необичан призор: спроводник пешачи и води коња за узду а заробљеник јаше.

И кад су обојица стигла до пред команданта, војник стаде.

Војвода га ослочи:

— Је ли војниче, ко ти је овај на коњу?

— То је бугарски заробљеник, одговара војник.

— Па зар ти да му водиш коња, а он се горе посадио као ага?

— Па шта ћу? Знаш, прво сам ја јашо, а он пешачио и коња ми водио. Али је рађен те се једва вукао. Видим, баш беше балдисао, само што не липше. Два пут ме молио да га оставим крај друма да липше, или да га убијем... а ја, ко премишљан, доста се намучио а он је божје створење, човек је... па, дође ми га жао, те тако сјашим, а њему дам да појаше мог коња, не би ли се мало одморио и поткрпио...

Војводи Степи засјаше очи чудним сјајем. Он махну руком обојици.

— Хајде, пролазите!

А дубок поглед испод високог чела старог ратника пође некуда у даљину, према плавим планинама, где се воде огорчене борбе, на живот и смрт.

— Велика душа, рече тихо самом себи, овај наш борац. Велики је то народ. Што је добро не може у свету пропасти.

И врати се задовољан у свој штаб.

(Наставиће се)

МИЛ. ПАВЛОВИЋ

*Jagoranka Čaparić*



Svjetle, zračne i prostrane radionice, usavršeni strojevi, direktna doprema od stroja u prodavaonicu, omogućuje nam da bude naša obuća uz niske cijene savršena.

**Rata**

TELEGRAMI:  
DEUTSCHWERFT HAMBURG

TELEFON: GLAVNI BIRO D. 9. 2241  
URED U DOKU C. 6. 6500

# DEUTSCHE WERFT. HAMBURG 1.

BRODOGRADILIŠTE, TVORNICA MAŠINA, KOTLARI, GRADNJE DOKA  
POPRAVCI BRODOVA U VLASTITOM PLIVAJUĆEM DOKU

2 POSLOVANJA: FINKENWÄRDER i REIHERSTIEG.

1385

„VARDA“  
INDUSTRIJA DRVETA D. D.  
CENTR. DIR. SARAJEVO.

PARNE STRUGARE  
VIŠEGRAD (Bosna) i LAČARAK (Sr. Mitrovica)

IZRAĐUJE:

rezanu gradju iz čamovine (jelovine-smrčevine)  
i borovine u svima sortimanima i dimenzijama.

Specijalitet: CRNA BOROVIKA

1521

## MASLINOVO ULJE (zejtin)

pravo maslinovo, prečišćeno, razašilje pouzećem (povukom)

CENTRALA ULJARSKIH ZADRUGA U SPLITU  
BAN JELAČIĆA ULICA 3

1. FINO ULJE, vanredno dobre kvalitete, u originalnim litografnim kanticama od 1 kg brutto težine pod markom „BISER“  
u sanducima po 5, 10, 15 i 50 kantica.
2. POLUFINO i PROSTO (stolno) ulje, u limenim kantama od cirka 5, 10, 20 litara sadržine, te u buradima po 50, 100 i 200 kg sadržine.

1536

# MAISON BREGUET

Utemeljena 1783.

19. Rue Didot Paris XIV.

## PROJEKTORI

SVIH VELIČINA I SVIH SNAGA  
ZA MORNARICU, VOJSKU, AERODROME I ŽELJEZNICE

## POMORSKE MINE

SVE MOGUĆE APLIKACIJE MEHANIČKE I ELEKTRIČKE  
ZA MORNARICU I VOJSKU.

1150



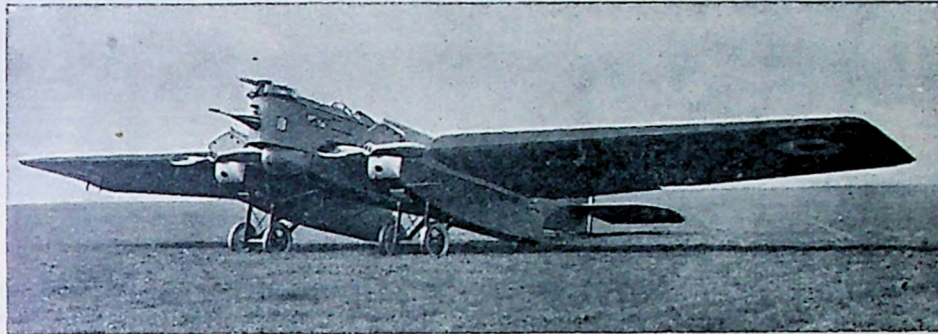
# BLÉRIOT-AERONAUTIQUE

SOCIÉTÉ ANONYME

3. quai du Maréchal Galliéni à Suresnes (Seine)

Telefon: Wagram 89-05, 89-06, 93-50

R. C. Seine 192.223



Bojni avion sa više sjedala Blériot 127 sa motorom Hispano-Suiza 500 HP.

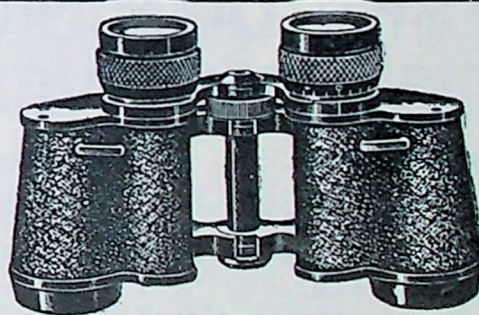
**AVION BLÉRIOT**

**AVION SPAD**

**HIDROAVION BLANCHARD**

PILOTSKA ŠKOLA U BUC (kraj Versailles) Tel. Versailles 1054.

973



## SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D' OPTIQUE

SOCIÉTÉ ANONYME DES ANCIENS ETABLISSEMENTS

**HUET et C-ie**

ET JUMELLES FLAMMARON

PARIS 76 Boulevard de la Villette

**Izradjuje instrumente :**

Durbine pomorske  
Durbine prizmatičke  
Dalekozore binokolarne  
Periskope svih vrsta  
Kolimatere-diasporometričke  
Telemetre za udvostručenje silke

**Sitooniometre**

Aparate za prividno pucanje (artiljerija)  
Očale i periskope za upravljanje-ciljanje  
Durbine periskopične za rukovanje pri pucanju  
Teodolite, Tašometre  
Visire za gadjanje i t. d., i t. d.



Zaštitni znak

**DOBAVLJAČI FRANCUSKIH MINISTARSTAVA**

Ratnog  
Mornaričkog  
Poljoprivrednog

Kolonija  
Topografske službe  
Maroka Tunisa i

Oslobodjenih predjela

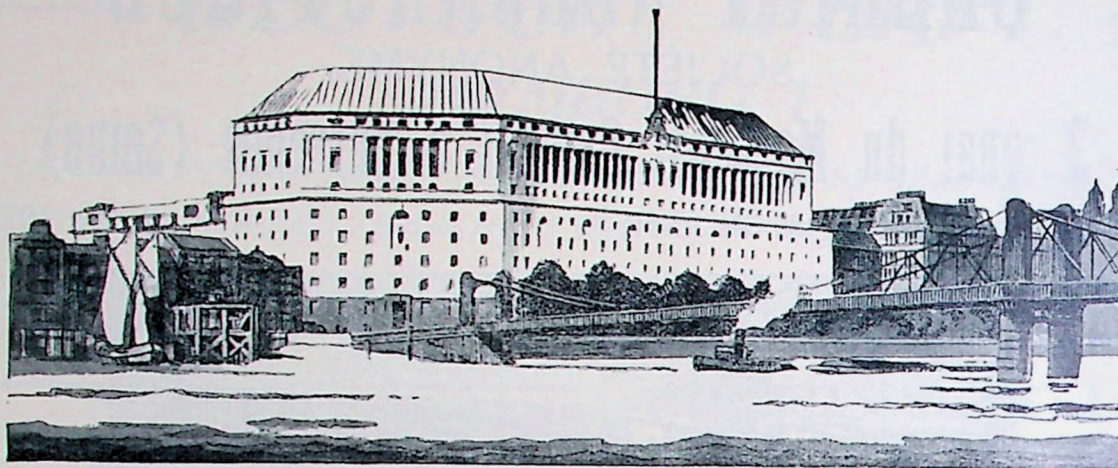
**VLADA :**

Belgije  
Chile  
Danske  
Finske

Velike Britanije  
(Indijska Vojska)  
Holandije  
Norveške  
Kraljevine Jugoslavije

Švicarske  
Poljske  
Argentinske  
Čehoslovačke

1059



Imperial Chemical House, London.

# IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES

LIMITED

LIFERANTI:

## BRITSKI, DOMINIONA I INOSTRANIH VLADA

EKSPLOZIVI ZA MORNARICU I VOJSKU SA PRIBOROM. MUNICIJA ZA SPORTSKO ORUŽJE, METAL, Mesingani i bakarni lim, šipke i žice kao i bakarna danceta. PROIZVODI OD METALA, patrone, sitan novac i t. d. ZATVARAČ MUNJA,

„SUNBEAM“ MOTORNE TOČKOVE, BICIKLETE. TEŠKE HEKMIKALIJE. SREDSTVA ZA DJUBRENJE. BOJE, EMALJE, LAKOVE i preparate od celuloze. Svih vrsti VEŠTAČKE KOŽE. BOJE OD CELULOZE za Vazduhoplovstvo.

Head Office.

IMPERIAL CHEMICAL HOUSE  
MILLBANK WESTMINSTER  
LONDON S. W. 1.

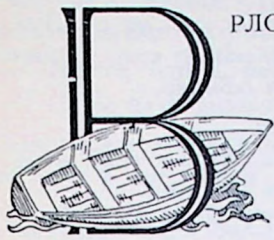


Zastupnik za Jugoslaviju  
**T. G. Mapplebeck**  
Beograd  
Knez Mihajlova ul. 28. III. sprat.

# ЈЕДАН ТРЕНУТАК САМО

(НОВЕЛА)

ЦРТЕЖ А. УВОДИЋА



**Д**РЛО лепе тропске вечери, док је корвета »Витез« са свим једрима прелазила осам чворова упутивши се у Рио де Жанеиро, у официрској менажи уз чај почеше разговор о самоубиству. Повод том разговору, тако ретком међу поморцима била је прича једног поручника о свом другу који је пре две године извршио самоубиство због несрећне љубави према једној удатој жени.

Приповедач рече име те жене. Многи су је познавали из Кронштата. Била је то лепа жена једног инжињера, елегантна блондина, риђе косе, паметна, мила и очаравајућа, која је изгледала сасвим млада у пркос својих тридесет девет година.

Већина поморца не показује сажаљење према самоубици. Готово сви су налазили да је глупо извршити самоубиство због жене.

А стари виши кормилар, одлични неуствашиви поморац, који се у исто време, како су сви знали, плашио своје високе, дебеле жене, отресите и свадљиве, тако да је он сам молио да га одреде на далеку пловидбу, желећи да се избави од домаћих сцена, рече са ауторитетом:

— Крајња је то ствар да човек пропадне због женске стране. На то су способни само луди жуто-кљунци. Добио assagé — јер је инжињерка строга дама — и крај. Мислио је да је та инжињерка једина на свету... Није могао у то време да схвати да на свету има и других жена... Био је забрљавио...

Сви који су суделовали у разговору сложише се са кормиларом, и уопште били су против самоубиства ма из ког узрока. Многи су налазили, да својевољно одузимање живота показује плашљиву душу, и да је у сваком случају егоиста, који не мисли на патње које ће починити другима... Човек чврсте воље и здравога смисла никад се неће решити на самоубиство.

— То је исто што и оставити брод у тренутку опасности! — рече мирно, с убеђењем први официр, капетан корвете, четрдесетих година, у чијој је рупици беле блузе био орден Св. Ђорђа, бивши черноморац, који се за све време опсаде Севастопоља налазио на четвртом бастиону и за време последњег напада био рањен. — Ниједан прави поморац неће то учинити због савести а не из страха према одговорности. Треба се борити до последњег даха. Зар не?

Сви се сложише, да је тако. Само један од присутних у официрској менажи не одговори на питање првог официра.

Он није узимао удела у разговору и као да га то није интересовало, хутке је пио чај, пушећи нервозно цигарету за цигаретом.

То је био мичман\*) Стојанов, црномањаст младић од двадесет и пет година, црне коврцаве косе и меких бркова, средњег раста, сувољав, озбиљан, финих црта, лепог, мушког и паметног лица, у чијем се изразу одмах осећала јака воља једног чврстог карактера. У замишљеном погледу црних очију, са обореним дугим трепавицама, било је нечега смелог, отвореног и надменог као у младога орла.

Стојанов, који је много читао, и имао независне гледиште од својих другова, држао се постранце, у осталом то није подвлачио, већ се није ни с ким ближе дружио. И не гледајући на то, Стојанов су сви поштовали због његовог искреног, племенитог

карактера који је био пун благородства и финог такта, због тога што су његове речи потпуно одговарале његовим делима, због његове интелигенције и савесног испуњавања службених дужности. Њега су сматрали сви за одличног поморског официра и за најбољег команданта на бахти. У исто време он је био и ревизор (официр који управља профијантом) чија је тачност и крајње поштење било ван сваке сумње.

\*) најмлађи официрски чин у руској морнарици.



»... Он је посматрао океан, дивно звездама посејано море!...«

Морнари су такођер поштовали Стојанова, али једва да су схватили и волели, овог чудног, у ондашњим временима, поморског официра.

Ма да он није никад никога кажњавао, тукао, чак ни псовао, увек био уједначен, благ и праведан, ипак су морнари осећали као да им је он сасвим стран човек. Он није никада разговарао с морнарима, није се шалио са њима, чинило се као да их презире. Није тражио да буде међу њима популаран, као што су то радили многи други, и као да се стидио кад би се случајно нашао у гомили морнара; у исто доба био је најватренији њихов поборник.

Нико није знао колико је њих он спасао од срамних телесних казни, које је први официр радо вршио, убеђујући, молећи суровог човека да пожали људе и да не понижава њихово човечанско достојанство. И онако телесне казне биће званично укинуте. О том пише и »Поморски зборник«.

И први официр са којим је Стојанов обично говорио у четири ока у његовој кабини, често је попуштао молбама младога мичмана и нехотице освојен његовим страсним говором и место батина кажњавао неком другом казном а сам у души, — није био рђав човек, — захваљивао Стојанову што га је уздржавао да не кажњава и сувише сурово.

И момчад је волела првог официра а Стојанова не.

Он је то осећао, он је видео да га ни у официрској менажи не воле. Он је разумевао да треба само мало да се прилагоди и све ће се променити, али он се бојао да буде неприродан, а није мењао држање него је као и пре био усамљен.

Од како се корвета кренула из Шербурга Стојанов је још јаче тражио самоћу, и изгледало је да се туђи од свих. Код њега се осећала нека промена. Ма како да је пред људима био миран, многи су приметили да је Стојанов често био натмурен, видело се да га нешто мучи.

Држали су да је то зато што се растао са вереницом. Многи су знали, да је Стојанов заљубљен и да га она дивна девојка, која је на дан одласка корвете из Кронштата долазила на брод, обожава.

— А што ви не кажете ништа, Борисе Сергијевићу? — обрати се Стојанову први официр.

— Ја слушам — Иване Николајићу.

— И ви се, по обичају, не слажете са општим мишљењем?

— И оправдавате самоубиство?

— Потпуно.

— Због несрећне љубави? Ви, Борисе Сергијевићу?

— Због љубави не. Али се дешавају и други случајеви у животу после којих се не може живети! — рече некако одлучно и у исто време тужно Стојанов.

— На пример?

— После неке подлости... после срамоте...

— А зар се то не да искупити бољим животом?... Човек који схвата страхоту срамоте већ је пола поправљен.

— Ко воли да се санка, тај треба и санке да вуче. Ако си направио нешто ружно онда имај храбрости да за то одговараш! — убаци кормилар.

— Све је то лако говорити, али преживети срамоту ја мислим да је немогуће. Боље је смрт!

— Али и није лако дати себи отсуство на онај свет, Борисе Сергијевићу! Кад човек изгуби памет, због љубави,

ма како да је то глупо, још се може разумети самоубиство, али убити се свесно, размисливши...

— Ја једино и разумем такво самоубиство.

— А зар је тако лако растати се са животом? Не, бато, није тако лако. Ја сам то једанпут осетио кад смо са »Змијом« налетели на камење па мислили да нам је крај. О, како је то било страшно! — примети први официр.

— Не спорим да није лако... Али...

Стојанов запе, као да му је нешто стало у грлу, и одмах затим са убедљивим миром у гласу продужи.

— Али то је један тренутак... Само један тренутак! — понови он.

И ућута, очигледно не желећи да продужи тај разговор.

После неколико минута он се попе горе и стаде уз бок брода. Он је посматрао час на дивно, посејано звездама небо, час у оркан који је мирно шумио и чији су таласи умиљато лизали бокове корвете, светлећи фосфорастим сјајем. Он је дуго стајао горе и сузе су му капиле из очију.

— Само један тренутак! — рече он једва чујно и сиће доле у своју малу чисту кајиту где је над креветом висила велика фотографија дивне девојке.

Он седе за писаћи сто, потписа некаква два акта, пошто их је прегледао, написа својим ситним читким рукописом рапорт команданту и поче да пише писмо вереници.

Кад је на крају четвртога сата дошао послани у кајиту да буди мичмана за вахту, Стојанов је био свршио писмо и ставио га у коверт. Затим сложи пажљиво рапорт, заључа ормар и кад је звоно одзвонило последњих осам (удара) истрча горе и прими вахту.

## II

Стојанов је одмерено корацао по мосту и жељно удисао свежи ваздух с мора. Он је гледао једра, прилазио компасу да погледа како управљају кормилари, силазио на палубу да провери стражаре на кљуну и понова настављао да хода својим обичном лаким грациозним кораком.

Кад се сунце, ослобађајући се полако од својих пурпурно-злаћаних риза, уздигло над хоризонтом, Стојанов је жељно управио очи на хоризонт, уживајући у лепоти рађања сунца. Његово лице било је бледо, одлучно и мирно. Само се у његовим дивним очима огледао израз тешке туге.

Он још једном обухвати тим тужним и жељним погледом и дивно плаво небо, и далеки океан који се блистао под зрацима сјајнога сунца, и палубу корвете са морнарима који су спавали на њој, а све му се учини некако новим, тако дивним да се није дало изразити! И жеља за животом обузе целокупно његово младо биће, и сузе му синусе из очију.

— Време је! — прошапта он.

И с напором, као да се још борио са самим собом најзад изусти :

— Сигналиста!

Сањиви морнар му приђе.

— Иди... пробуди мичмана Варламова... реци му да сам болестан... да га молим да ме замени.

Говорио је испрекидано, као да није могао да нађе речи.

И кад је сигналиста пошао да испуни наредбу, њему се хтело да га врати и у исто време се обрадова што је морнар већ био отишао.

Кроз пет минута појави се сањиви Варламов.

— Извините ме, Андреј Андрејићу... Болестан сам... Примите од мене вахту... Морам да идем...

Варламов погледа Стојанова и би изненађен страшном мирноћом његовог издуженог мртвачки бледог лица.

— Идите, идите, Борисе Сергијевићу... Шта вам је?  
— Скоро ћете дознати... Збогом, Андреј Андрејићу.

Он снажно стиште мичманову руку, некако тужно загледа му се у очи и рече:

— Извините ме још једном што сам вас узнемирио.  
— О, молим... чему извињавања!... Идите што пре... Ви сте сасвим болесни, Борисе Сергијевићу.

— Идем... идем... То је само један тренутак... И с тим речима прекорачи ограду и баца се у океан.

Мичман узвикну. Узвикнуше и морнари који су видели пад. Неко стиже да баца појас за спасавање.

Дежурни мичман скомандова очајно да се заустави брод. Кроз један минут капетан и први официр беху горе.

— Шта се догодило?  
— Стојанов скочио у море!

И капетан и први официр беху згранути. Пет минута доцније корвета је била заустављена под једрима, а чамац послаше у потрагу.

Сви официри и морнари искочише на палубу. Сви су са страхом очекивали да се чамац врати, предосећајући, да ће се вратити без Стојанова.

За један сат чамац се врати; а официр који је био на њему исприча да је видео кад је Стојанов потонуо, ма да је појас за спасавање био у близини. Мичман га дије хтео узети.

Корвета поново пође даље и сви се разиђоше суморни. При официр је брисао сузе.

### III

Четврт сата доцније, капетан, узбуђен са сузама у очима уђе у официрску менажу и рече:

— Ево рапорта Бориса Сергијевића... Прочитајте, господо... Ја не могу поново да га читам.

С тим речима изиђе журно.  
И први официр прочита рапорт ове садржине:

»Част ми је изјавити вашем високоблагорођу, да сам учинио нешто што није достојно часног човека. У Шербургу сам прокоцкао пет стотина рубаља државног новца. Ма да сам део тог новца попунио својом месечном платом, а други део попуниће мој пријатељ, коме сам из Шербурга писао, ипак после такве срамоте сматрам да не могу да живим. Моји другови могли су да о том дефициту не дознаду, али ја сам знао о њему и према томе сматрао сам да немам права да искоришћујем ваше поштовање и да даље остајем да живим на свету.

Захваљујући о томе вашем високоблагорођу, молим вас да ово приложено писмо упутите на адресу.»

Први официр потресен оде у своју кајиту. Сведоци беху сузе.

(Превод из »Поморских прича«)

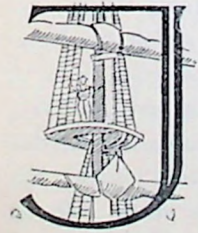
К. М. СТАЊУКОВИЋ

## НАШ III KNJIŽEVNI KONKURS: III NAGRADA.

# ZOV MORA

(NOVELA)

CRTEŽ A. UVODIČA



UČER su mu pokopali oca, kapetana Tomu. Narod ga je zvao »morski vuk«.

Čudan pogreb.

Silna je bura pomela sve ulice gradića, udarala o kuće, savijala grane jablanova, i jecala među njima, kao da negde plače bezbroj sitne i golišave dece. More, uzavrelo,

prepušteno zamasima bure, penilo se, razlivalo u širokim mlazovima na ulice, ili, kao prašina na cesti, poletalo u zrak, da se rasprši u hiljade malih i sitnih iskrica.

Kad su pošli od kuće, popovi su pognuli glave, ubrzali korače, skoro da nisu i potrčali. Fakini što su nosili les, gledali su zaprepašteno, a žene se, naričući, pljašljivo križale. Sveće u njihovim rukama nisu gorile, jer ih je gasila bura jednim jedinim dahom.

A kad su bili na zavoju, dogodilo se čudo. Jedan široki mlaz mora, veći od svih, odelio se, iskočio, i prosuo na les kapetana Tome. Kao da ga je hteo povući sa sobom. Fakini su probedeli, i tek što im les nije ispao iz ruku. Bura je fijukala nad njihovim glavama, i stari se je župnik okrenuo, te u nemoćnom strahu prekrizio les.

I još onda, kad su spuštali les u zemlju, caklile su se na njemu morske kapi. Kao neke velike, isplakane suze...

Zar je to more pozvalo oca sebi? Ili mu je poslao svoj zadnji pozdrav? Zar se je setilo na velike borbe, koje je s njime vodio kapetan Toma tamo na okeanima?...

Čudne su stvari pričali o njegovom ocu. Kapetan Toma bejaše večno mrk, večno povučen u se, nepristupačan i nerazgovorljiv. Nikad se nije nasmijao, nikad upuštao u duge i beskonačne mornarske razgovore. Tek onda, kada bi brod zapao u oluju, preobražavao bi se kapetan Toma. Kao da bi se u njemu prenule neke nepoznate, prigušene sile. U besnilu orkana, pod valovima, koji su prelazili preko broda, u fijuku vetra i blesku munje, videli su mornari kapetana Tomu, kako, kao opsednut, urliče i besni na kapetanskome mostu. I što je opasnost bila veća, što je orkan bio jači, to je, čini se, kapetan Tomo više uživao. Ko da se radi tek o jednoj igri, u kojoj se, priroda i on, natiču ko će koga da nadjača. Stari je Frane kleo, da je jednonom, na Crnome Moru, kad im je odnelo već i prvi jarbol, čuo kapetana Tomu kako peva. I, — pričali su, — kad bi oluja prošla, silazio bi kapetan Toma sa mostića, mokat, crvenih očiju, strašan, sa pogledom divljim i zbunjenim. Onda bi mu se mornari ukla-

njali sa teskobom u srcu, a »mali« bi plašljivo šaptao: »To je sam vrag«.....

Kakva su to bila silna uzbuđenja, što ih je njegov otac proživljavao u borbi sa morem?...

A njemu nisu dali na more. Nije ga pustila majka. Nije htela, da i njega proguta more, kao što je progutala njenoga oca, strica Luju i tolike druge. Otrgnuli su ga od mora i poslali u škole. Duge i sumorne su bile te godine, provedene daleko od morskoga žala i sunčanoga, rodnoga kraja. Godine, provedene u maglenim gradovima, gde u veće tako tužno gore acetilenske svetiljke, i gde se ljudi pričinjaju nekim tamnim sablastima, koje bezglasno lutaju dugim, beskonačnim ulicama. A kad je završio nauke poslali su ga u malo, provincijsko mesto. Tamo je nestala mladost. U vlažnim uredima i zadimljenim krčmama, gde su se ljudi opijali, i, opojeni vinom, bili tako silni i energični. Zidovi su se krčme rušili, stvarali su se veliki i široki horizonti, da se, sutradan, svega toga seća sa stidom i gnušanjem. O, kako je bilo tužno u duši, kad bi se, omamljen vinom, vraćao kući blatnim, kaljužavim ulicama, te zamišljao široku i divnu pučinu, obasjanu trcima sunca što zalazi...

Zašto su ga otrgli od mora, zašto mu nisu dali, da i on pođe tragom svojih otaca? Zašto su ubili u njemu one energije, koje su mu namrli dedovi? Sve je to nestalo, izgubili se, nad knjigama, nad smradnim, ispisanim papirima i u očajnim pijankama...

Čovek je stajao na prozoru, i gledao kako zapada sunce.

Divna se je kugla pomicala zapadu, obasjavši nebo svetlo-crvenim oreolom. A to se je crvenilo prosulo i na more, koje je naličilo na jednu veliku, modru plohu na kojoj crtaju valiči crvene i titrave ornamente. Po toj se je površini micala jedna ladica, crna zbog svetla, koje se je iza nje prosulo krajem. A u njoj silhueta. Neki je čovek veslao... U crkvi je zazvonilo Gospino pozdravljenje.

Zamislilo je majku, kako je nekada stajala ovde, kod prozora, i gledala na more kao što i on sada. Mislila je na oca, koji je negde plovio. Zdrava je Marija zvonila, kao i sada, a majka se križala i molila za očevo zdravlje...

Čovek kod prozora je sagnuo glavu u tihoj molitvi, koja je u sebi nosila čar starih vremena i jedan čudan osećaj boli i sreće...

## II

I nije se povratio u malo, provincijsko mesto.

Odlagao je putovanje iz dana u dan, dok je i zaboravio na to, da je imao otputovati.

Čovek se je predao velikim radostima, koje mu je donosilo more. Neobrijan, sed već, zapušten i star, bejaše strašilo za

decu, a čudak za starije. No, oni nisu znali kakva je silna, kakva je velika radost bila u čovekovoju duši. Sve ono pritisnuto, ugnjeteno, polumrtno već, provalilo je sada slobodno i silno, i čovek je bio sretan, što živi pravim životom, svojih otaca...

More, more, more...

Rano, ujutro, kad je još nad gradićem lebdela noćna tišina, spuštao se je u luku, odrešio lađicu, i veslao na pučinu. More je spavalo, tiho, tek malo nemežurano jutarnjim vetrom, koji je donosio čudne i prigušene zvukove. Njegova je udica crtala na površini tanke kolutove, a on je, snjome u ruci, sedeo nepomičan kao kip, čekajući veliki čas radanja dana. A dan je dolazio. Najavile su ga ptice, što su se, u krošnjama jablanova, tamo na kopnu, budile i pozdravljale jedna drugu, dugim, neprestanim cvrkutom. Najavila ga je maglica, koja se je, kao neki prozirni veo, dizala sa mora i otkrivala udaljena ostrva i stene. Najavilo ga je more, koje je boju noći zamenilo bojom neba, na kome su već sjale prve sunčane zrake. Jedan beli oblak, obrubljen zla-



»... Tako je pevao čovek u blesku munje i tutnjavi groma...«

tom, raširio se na horizontu, i čovek je zaneseno gledao u nj, očekujući sunce. A kad je izašlo, raširio je ruke i radosno ga je pozdravljao. Sa hridi se je dignuo galeb, proleteo, sav sjajan i blistav, na prvom sunčanom traku, i jedan oštri, veseli krik, prekinuo je tišinu u kojoj se je radoo dan...

Letno je podne palo na kraj, i zrak titra kao bezbroj sitnih, nevidljivih iskrica. More, saneno i umorno, umrtvilo se, usnulo. Nijednoga daška, nijednoga oblaka, nijednoga glasa koji bi prekinuo podnevnu tišinu. Tek nebo, more i ugrijane hridi sa kojih je sunce oteralo sve sene. Na jednoj, višoj od svih, leži čovek.

Na njemu ishlapljuju posljednje kapi, koje su ostale na golome telu. Čovek je podupro rukama glavu, i zagledao se u daleka ostrva, što su se protegnula na suncu, kao neki veliki i leni gušteri. Svladava ga san. Ali onda, odjednom, ustaje, uspravlja se, i jednim lepim skokom skače sa hridi u more. More se pred njime rastvara, talasa se, probuđeno i ljuto. Čovek je izronio, i širokim zamasa ruku zaplivalo prema hridi...

A kada je pala noć, i kada se je lagani vetrić podigao s morem, dignuo je čovek jedro. Njegova je ladica klizila morem, kao neka bela utvara. Ležeći na krmi, pratio je igru mora i vetra, i sam se igrao s njima, okrećući kormilo, menjajući položaj jedra. U gradiću su gorela svetla, i svaki je prozor značio jedan život ljudskih patnja i briga. A tu, na moru, bejaše tako tiho, tako veličanstveno tiho...

Ladica je plovila sve dalje, sve dublje u noć. Tamo, gde se već nisu čuli glasovi onoga života. Tamo, gde je prestajala granica između sna i jave, gde se nije moglo razlučiti glas od glasa.

Tu je čovek naćulio uši, i slušao čudnu priču, koju je šaptalo more.

Ono je pričalo o svojim skrivenim tajnama. O dubinama u kojima leže kosti otaca. O brodovima, koji su tonuli, i o svećama, što su se na njima gasile, jedna za drugom. O očajnom kriku čoveka, koga su zagrlili valovi, i ričući od radosti, plesali nad njime svoj posmrtni ples. Ono je pričalo o svojoj divnoj igri, u kojoj nestaju brodovi i ljudi. I o tome, kako je, sutradan, na onome istome mestu, gde je tonula velika i crna silhueta, plovila neka lađa, bezbrižno, punim jedrima...

More, more, more...

Čovek je začaran slušao priču što ju je šaptalo more. I činilo mu se, da u tom šaptu, čuje glas, sladak, nadčovečni glas, koji ga zove k sebi. Svaki valić, svaki dah s mora, nosio je u sebi tajnoviti, magični poziv. I on se je zario u čovekovu dušu. Njome su zavladała velika uzbuđenja, i on je osećao, da se bliža veliki čas.

### III

I tako je jednoga dana pošao u luku.

Tamo, na jugu, razvijao se tamni oblak, i stari mu ga je Franc pokazivao drščućom, staračkom rukom.

»Nemojte danas na more, biće neverek«.

Čovek se je nasmejao. Začas je bio u ladici, dignuo jedro, i isplovio iz luke.

More je bilo čudno. Preteći je šumilo, kao da se bezbroj muklih glasova sprema da provali u jedan jedini, mahniti krik. Na njemu su se stvarale neke tamne, zagasite pege, kao na licu čoveka, koji suzdržava bes. Oblak se je sa juga strelovito širio, prekrilo horizont, i kao neka tamna, dugokrata avet, letio prema suncu. Na moru je crtao jednu tamnu plohu, koja se je bližala ladici onako brzo, kao što se je oblak bližao suncu. Ladica je plovila sve dalje i dalje od kopna. Gradić je ostao daleko iza nje, pa kad se je čovek okrenuo, vidio je samo udaljene kućice, na kojima je još sjalo sunce. Još malo, pa će i one nestati. Otoč su zapali u tamu, stobili se sa oblakom u jednu tamnu, preteću senu, nad kojom je već sevnula prva munja. Grom je zatutnjio, daleko negde, ali zar se nije jedro na ladici preplašeno trglo? Njome je potresao zlokobni vetrić, poigrao se jedrom i čove-

kovom kosom, te nestao u malim, uzavrelim talasima. Čovek je pogledao na nebo, i vidio kako je crni krak oblaka prekrilo sunce. Da, tamo u daljini svetlila se slabo još mala i okrugla krpica mora, ali je začas nestalo i nje u teskobnoj tami, koja je pala na kraj. Iz onoga oblaka, što je došao sa juga i prekrilo nebo, izvijalo se je sad mnoštvo silnih, ogromnih gromada, koje su bez reda hitale nebom, kao preplašene i uzbuđene zveri. Ladici se je bližila sivobela ploha. Raširila se kao jedan golemi zastor. Čovek je čuo oštri, jednolični šum. To je dolazila kiša. Njezine su kapi pljuštale po moru, i zamalo je čovek sagnuo glavu pred belim plaštem, koji se je srušio na njega i njegovu ladicu. I ponovno je zatutnjio grom, nad samom ladicom. Video je munju, kako je, svetla i kratka, proletela nebom. I opet se je ladica potresla. Jedro se duboko nagnulo i šiknulo morem. A onda se ladica, kao da ju je zahvatila neka nevidljiva ruka, tglala, zadrhtala i strelovito poletela napred...

Veliki je ples započeo. Nevera je zapevala posmrtnu pesmu ladici i čoveku u njoj. Bele su pene skakale oko nje, prebacivale se preko nje, ulazile u nju i moćile čoveku noge. Valovi, veliki, tamni i teški, rušili su se na ladicu, otimali se za nju, nosili je i bacali jedan drugome. Začas bi se rastvorili pred njom, da je onda, odjednom, neki naduveni val, ponese na svome hrptu, i tresne njome u drugo brdo, što se je valjalo zapenjeno, besno, uzavrelo.

No čovek se nije prepao. Smejao se je divljim, luđačkim smehom. I kadgod bi sevnula munja, on bi zaurloao od radosti, i raširenim, udivljenim očima gledao u pakao, koji je besnio oko njega. No, to su doživljavali njegovi djedovi. Takve su olujine vitlale i nad njima. Bele su se pene dizale, i svaka je nosila smrt. Užeta su na brodovima pucala, daske škripale, mornari zazivali sv. Nikolu. Crna, strahovita tama prekrila je brod i ljude, koji su sa teskobom u srcu čekali na veliki čas. A njegov je otac, kapetan Tomo, pevao. Pevao je i urlao. Kao i on sada.

Da, čovek je pevao. Pevao je i onda, kad mu je prekinulo jarbol, a kad je jedro, kao neko belo priviđenje plovilo daleko iza ladice. Pevao je i onda, kad su vesla nestala u moru. Skočio je na pramac ladice, uhvatio se za prekinuti komad jarbola, i urlao u tami. Visok, razbarušenih kosa, urličući divlje i luđački, naličio je na utvaru iz pakla, koji je vladao oko njega. Tako je pevao čovek u blesku munje i tutnjavi groma na ladici, kojom su se igrali veliki i besni valova...

Onda je ušutio. Čovekom je zavladało veliko uzbuđenje. Veliki se je čas približio. Valovi su se izobličili, tama se proredila. Dolazila je bleđa svetlost. Oko ladice lebdele su bele, nepomične sene. Raširile su duge ruke, i dozivale čoveka. Tutnjava groma i riku valova nadjačao je glas sladak, sladi od majčinog glasa.

Čuo je zov, prodirni magični zov.

To su ga zvali njegovi djedovi, to ga je zvalo more.

Velika ga je radost zanela, i kad je opet sevnulo grom, čovek se je raskriljenih ruku, blažena i sretna lica, bacio u susret ogromnom jednom valu.

Još jedan radosni i divlji krik, a onda ga je pokrio val belom, penušavom plahtom, onako, kao što majka pokriva dete...

(Bakar)

DRAGO GERVAIS-ZERVE



## IZ IZVRŠNOG ODBORA

### LUTRIJA JADRANSKE STRAŽE

Pozivaju se svi ogranci, članovi i prijatelji Jadranske straže da bezuslovno nastoje raspačati što veći broj srećaka lutrije za kupnju školskog broda. Kako je poznato, naše se je udruženje obvezalo da u određenom roku izvrši svoju materijalnu obavezu kojom je vezana ova velika akcija Jadranske straže. S njom je dakle skopčan uspjeh i ugled našeg udruženja, koji je u ovom razdoblju stupio u desetu godinu svog djelovanja i svog najžilavijeg i najuspješnijeg rada. A naš rad biće okrunjen predajom školskog broda, koja će se obaviti na najsvečaniji način uz učestvovanje članstva JS iz cijele zemlje.

Zbog toga još jednom apelujemo, da se lutriji i prodaji srećaka posveti najveća pažnja, tako da svi ogranci uznastoje što veći broj ovih rasturiti, najprije među samim članovima uprave, pa potom i kod ostalog građanstva.

### UPLATE IZVRŠNOM ODBORU JADRANSKE STRAŽE U SPLITU

Umoljavaju se svi pretplatnici, svi članovi pomagači, koji direktno plaćaju, kao i svi odbori i preprodavači, da sve uplate glasniku izvršuju putem Poštanske štedionice, filijale u Sarajevu na ček. račun Br. 4228 a ako plaćaju poštanskom uputnicom, da izričito adresiraju na Administraciju glasnika. Sve pak uplate za blagajnu Izvršnog odbora ili ekonomat, da izvršuju putem filijale Poštanske štedionice u Zagrebu na ček. račun Br. 53849. Sve uplate za omladinski časopis „Mladi stražar“ neka se vrše putem filijale Poštanske štedionice u Zagrebu na ček. račun Br. 39013.

### NOVI POSLOVNI SEKRETAR IZVRŠNOG ODBORA

Prošlog mjeseca nastupio je dužnost poslovnog sekretara u I.O. g. Ante Mastrović, dosadašnji načelnik Makarske, koji je na osnovu raspisanog natječaja izabran za to mjesto. G. Rikard Katalinić

Jeretov zadržao je uredništvo »Mladog stražara«.

### »HAJDUK« — ZA NAŠE MORE

U januaru otputovao je vlakom iz Splita preko Francuske za Južnu Ameriku da održi veliki broj utakmica, omiljeli splitski nogometni klub »Hajduk«, ispraćen od brojne publike, članova, simpatizera i delegata Jadranske straže.

Kako ovakve posjete imaju pored čisto sportskog i veliko nacionalno značenje, »Hajduk« je na molbu Jadranske straže sobom ponio 25 boca mora iz našeg Jadrana sa ukusnom etiketom i više knjiga i časopisa, izdanja Jadranske straže, kao poklon braći u Americi sa strane Jadranske straže, da se sjete da Jugoslavija hoće da očuva svoje more i primorje a njima da služi kao opomena da se i iz dalekih krajeva zalažu za naše more i primorje, očuvanje i unapređenje njegovo, kako bi ono bilo uslov što većeg blagostanja i sreće za napredak Jugoslavije.

## IZ OGRANAKA

PRAG

(Prag za naš Jadran). Kako je poznato, u novembru prošle godine boravili su u Pragu na poziv tamošnje organizacije J. S. i Saveza bivših mornara viceadmiral Koh i književnik Niko Bartulović. O tome u Može Slovanům (br. 11-12) od prošle godine prepsjednik J. S. i urednik »Narodni listy« g. Jaroslav Urban piše opširan referat, koji mi ovdje u glavnome prenosimo, da se vidi ljubav braće Čehoslovaka prema nama i našem Jadranu.

»Podvukao sam već drugde da posjeta ovih dvaju istaknutih gostiju iz Jugoslavije nije bila slučajna. Jadranska straža u Pragu priređujući svečanu večer »Praha juhoslovanskemu Jadranu« u Lucerni, pozvala je ovu gospodu za ovu večer u Prag, kao istaknute radenike za slobodu slovenskoga mora, istaknute naše borbene drugove u odlučujućim časovima i pokušane naše prijatelje, da i njihova prisutnost potvrdi svečanost i kontinuitet te borbe, u prošlosti i sadašnjosti. Pozvala je pomorca i književnika. A da bi njihova posjeta ostavila dublji dojam priredili su tu svečanost zajednički Savez bivših mornara i Jadranska straža, na kojoj su govorili gg. viceadmiral Koh o prevratu u Pulji, a Bartulović o temi »Jadran i Sloveni«.

Pošao sam dragocijenim i milim gostima u susret do Nov. Zanku. Već sam tamo imao prigodu upoznati, kojim iskrenim prijateljstvom spominje gosp. viceadmiral Koh naše mornare. Ja sam ga upozorio da baš tu u okolici mno-

go njih leži, koji su poginuli u junačkoj obrani teško dobivene slobode protiv Mađžara. Putem do Praga osvjedočio sam se, da i oni rado spominju svoga prvog komandanta pri prevratu, i borbenog druga.

U Bratislavi došla ga je, kao i njegovog isto tako zaslužnog druga gosp. Bartulovića, pozdraviti delegacija ogranka Saveza mornara, a isto i u Brnu, gdje su sa mornarima došli na stanicu, također članovi tamošnje jugoslovenske kolonije, sa gosp. Viskovićem na čelu, delegacija akad. društva Jugoslavija, i odbora Čehosl.-jugosl. lige.

### Doček u Pragu.

Na Masarykovoj stanici gosti su bili dočekivani od brojnih prijatelja i zastupnika korporacija. Bio je tu odbor Jadranske straže, brojna deputacija Saveza bivših mornara i učesnika narodnog prevrata na Jadranu, također zastupnici Narodnog savjeta grada Praga. Čehosl.-jugosl. lige i t. d. Brojna se je publika skupila u hodniku stanice kod izlaza.

Čim su gosti stupili u čekaonicu, bili su pozdravljeni sa gromkim »Živjeli!« Kad su prisutni bili pretstavljeni, dao je dobrodošlicu obojici najprije u zastupstvu primatora glavnog grada Praga, viši savjetnik dr. Fleissig, spominjući žive odnose Praga sa bratskim Jugom. i želi obojici, da im boravak bude najugodniji. Za Narodni savjet pozdravio ih je redaktor Hejret, kao pretstavnike junačkog duha Jugoslovena. Nije se ostvarila ideja koridora, ali ga mi sami stvaramo, jedinstvenosti naših srdaca. Mi smo skupa, kao što smo bili i prije rata.

Pretsjednik Jadranske straže u Pragu, F. Lukšić, vidi u gostima reprezentante moćne narodne organizacije, vidi vojnika i književnika, koji oružjem i perom vojuju za slobodu jugoslovenskoga Jadrana.

Za Čehoslov.-jugoslovensku ligu govorio je zdrav. savjetnik dr. V. Klima, a konačno za Savez bivših mornara, njezin pretsjednik T. Nitka. Viceadmiral Koh zahvaljujući govorio je, da već 12 god. želi doći među svoje čehoslovačke prijatelje. Podvukao je važnost patriotskog djelovanja čeških mornara za vrijeme rata, osobito u Pulji, gdje je kao komandant ratne luke bio svjedokom, kako su u 24 sata vjerni svojoj sokolskoj disciplini, dobrovoljno postavili prvi bataljon u službi poretka i obrane Pulje, i kako su u malo dana sastavili 5 bataljona. Ovim su dokazali razumijevanje važnosti jugoslovenskog Jadrana.

Sutrašnja večer u Pragu biće novi dokaz razumijevanja čehoslovačke braće za slovensko more.

Pozdravljajući ih, viceadmiral Koh poljubio se je sa pretsjednikom Saveza bivših mornara T. Nitkom. Književnik Bartulović također zahvaljuje na bratskom dočeku. U Pragu uvijek je crpio snagu, i ponio najbolje uspomene. U maju 1918 otputovao je odavle, sa velikom vjerom i osvjedočenjem, da našu slobodu ne može više nitko zaustaviti, to vjeruje i ovog puta, te će se vratiti u svoju domovinu sa još većim oduševljenjem za daljnji rad. Došao je, da u ime Jadranske straže u Jugoslaviji, i u ime cijelog Jadrana zahvali od srca cijeloj če-



hosl. javnosti, za njenu ljubav, prema slovenskom moru na jugu.

Gosti, oduševljeno pozdravljeni od publike, koja se je sakupila u hodniku stanice, uputili su se u stan primatora dr. Baxe, čiji su gosti bili za cijelog njihovog boravka u Pragu.

U počast svojih gosti priredila je i Jadranska straža u Pragu večeru, u salonu hotela »Šroubek«, gdje ih je ponovo pozdravio predsjednik *F. Lukšić*.

*U starogradske vjećnici i u Narodnom savjetu.*

Drugog dana do podne posjetili su gosti, praćeni od predsjednika *J. S. F. Lukšića* i dr. Mandića, starogradske vjećnicu. Tu ih pričekao i primio, primator dr. K. Baxa. Ovdje su položili vijenac na grob Neznanog junaka, i pregledali su sve znamenitosti općinskog doma. Nakon toga posjetili su Narodni savjet gdje ih je dočekao ravnatelj *Aug. Seifert*, sa red.

ovacije. Po iscrpljenom programu, bili su obojica opkoljeni brojnim prijateljima, koji su do kasno doba ostali u njihovom društvu.

*U Benešovu kod puka »Jugoslavija«.*

U nedjelju 2 novembra, posjetili su obojica Benešovo gdje su bili oduševljeno primljeni i počašćeni od oficira našeg 48 pješ. puka »Jugoslavija«, i pregledali Konopište (dvorac bivšeg nadvojvode Franca Ferdinanda).

Kod ovog posjeta bili su praćeni od delegata *J. S. gg. F. Lukšića* i *V. Vrabeca*, u ime Saveza bivših mornara od gosp. inž. *Krečmera*. Uvečer poslije povratka u Prag sudjelovali su pretstavi »Prodane nevjeste« u Narodnom pozorištu, u primatorskoj loži.

*Predavanje gostiju o borbi za slobodu slovenskog mora.*

U utorak dne 4 novembra priredila su naša društva Savez bivših mornara i Jadranska stra-

Oduševljeni pljesak pozdravio je gosp. vice-admirala *Koha* kad je stupio na podijum, Pozorno je publika pratila njegovo zanimivo tumačenje o prevratu u Pulji, o pripremama za isti, o pobuni mornara i o preuzetu luke i brodovlja od Jugoslovena. Njegovo je predavanje bilo praćeno, ne samo pozornošću, već i poštovanjem i odobravanjem koje se je ispoljilo osobito burno, kad je gosp. viceadm. *Koh* rodoljubivim riječima završio svoje predavanje. Nije bilo potreba prevoditi predavanje, svi su ga razumjeli.

Dugim pljeskom dočekan, predavao je iz početka u svome materinskom jeziku, a u glavnome dijelu nastavio u dobrom češkom jeziku, književnik *Niko Bartulović*. Predavao je o temi »Jadran i Sloveni« a njegov uvjerljivi, stvarni, i kod toga pjesničkom dikcijom izrečeni govor, zanio je sve slušatelje, što je dalo po-



**SA VELIČANSTVENE MANIFESTACIJE ZA SLOVENSKI JADRAN U BRATSKOJ ČEHOSLOVAČKOJ**

*Priredivački odbor sa delegatima JS iz Jugoslavije*

*(Sjede s lijeva na desno) J. Urban, pprets. JS, urednik »Narodni Listy«; N. Bartulović, gen. sekr. JS; admiral M. Č. Koh, pretsj. Obl. O. JS — Beograd; T. Nitka, pretsj. Mornara revolucionara; F. Lukšić, pretsj. JS — Prag; (stoje — I red): inž. I. Fantov, dir. Turistič. Biroa; inž. A. Götz, I sekr. JS — Prag; V. Lukšić; dr. M. Murko, prof. univ.; E. Král, insp.; I. Lukšić; V. Vravec; (II red): dr. H. Nemeček, dir. realke; (III red): članovi upravnog i nadzornog odbora Saveza mornara i dr. J. Mandić, advokat*

Hejretom i dr. *VI. Klimom*. Upisali su se u spomen-knjigu, u kojoj se već nalazi potpis *g. Bartulovića*, prigodom njegovog posjeta, prilikom kazališnih svečanosti u maju 1918 god.

*Na večeri u Lucerni* bili su *gg. Koh* i *Bartulović*, pri ulasku u ložu protektora, pozdravljeni fanfarama iz opere »Libušee«, kad se je na vrhuncu programa, apoteozom sokolskog društva čehoslovačko-jugoslovenskoj uzajamnosti i pjesmom »Oj Slaveni« ozvali iz suprotne lože, gdje su sjedili bivši mornari, pozdravi milim gostima, cijela se publika obratila k njima i priredila im veličanstvene i dugotrajne

ža, predavanje gostiju u sali centralne knjižnice glavnog grada Praga. Ovo je predavanje također imalo vanredni uspjeh, unutrašnji i vanjski. Sva su sjedala bila zaposjednuta, mnogo učesnika je moralo stajati. Među prisutnima bilo je političara, oficira, delegata raznih ureda i korporacija i t. d. Sve je ove privuklo istiniti interes.

Predavanje je otvorio u ime oba društva inž. *Krečmer*, koji je zgodno ocijenio zasluge predavača, i važnost zajedničkih borba naših i jugoslovenskih mornara za vrijeme rata, i zajednički interes za Jadran.

voda čestim odobravanjima. Cijelo je predavanje gosp. *Bartulovića*, izašlo u 3 broju »Československo-Jugoslavenske revije«, i također u posebnom izdanju, nakladom Jadranske straže u Pragu.

Zaključnu riječ imao je inž. *Krečmer*, koji je pozvao učesnike da stupe u Jadransku stražu.

*Prijateljski sastanak u Narodnoj kavani.*

Savez bivših mornara priredilo je po predavanju prijateljski sastanak u restauraciji Narodne kavane, kamo su došli osim odbora i univ. prof. dr. *M. Murko*, vicekonsul *Dajčić*, ppukovnik *Konopasek*, prvi komandant čeho-



БУЧЕР И. ФРАЊО



САЛХЕР П. РИКАРД

новопроизведени контрадмирал Краљевске морнарице (в. Листак)



ПОЛИЋ Л. МАРИЈАН

slovačkih mornara u Pragu poslije prevrata, gen. tajnik Čsl.-jugosl. lige dr. Beringer i dr.

Ovdje je pozdravio viceadmirala Koha, na srpsko-hrvatskom jeziku J. Kavalir, koji je između ostalog kazao: »Mi mornari sretni smo da napokon imamo prigodu da vam pred cijelom našom javnošću zahvalimo za sve što ste učinili, za vaše i naše oslobođenje. Već prije rata bili ste nama Česima uzorom iskrenog slovenskog oficira, a za vrijeme prevrata u Pulji, neustrašivi naš vođa i komandant. Žalibože nepravedna sudbina i zavidnost, nisu dozvolili da se radujemo našoj zajedničkoj pobjedi, ali jedan uspjeh ostao je taj: tadašnje doba spojilo nas je u trajnome i žilavome nastojanju za slobodu slovenskog Jadrana. Mi, koji smo zajednički stali u nerazdruživim redovima protiv tadašnjih naših neprijatelja, uvjeravamo vas, da stojimo s vama, a za nama cijelo rodoljubivo čsl. pučanstvo, protiv svih naših neprijatelja, sadašnjih i budućih, a bude li potreba, zbićemo se opet dobrovoljno u disciplinirane redove pod vašom komandom, jer smo osvijeđeni, da je vaša sloboda i naša sloboda. Jedno smo i jedno ćemo ostati!«

Nazdravicama viceadmiralu Kohu, Jadranskoj straži i njenoj borbi i hrabroj jugoslovenskoj mornarici, upućen je ovaj pozdrav koji je srdačno sviju raspoložio.

Također je bio pozdravljen i književnik Bartulović koji se je ovdje sastao sa svojim učiteljem (prof. Murko), prevodiocem (red. Strakati) drugom iz tamnice, gđicom Sarapovom. Iz zahvale gostiju moglo se je razabrati, da su se osjećali u sredini iskrenih prijatelja njihovog naroda i njegovog nastojanja. Govorio je također prvi kom. naših mornara, ppukovnik Konopasek koji je u svojem govoru, sa pijetetom spomenuo mornare koji su pali u borbama za slovenstvo.

Viceadmiral Koh počasni član Saveza bivših mornara.

U srijedu 5 novembra jutrom posjetili su gosp. viceadmirala Koha delegati Saveza bivših mornara i učesnika narodnog prevrata na Jadranu, i predali mu umjetnički izrađenu diplomu počasnog članstva ove korporacije. Ra-

dostan i dirnut ovom počašću gosp. viceadmiral im je srdačno zahvalio, i molio da svim članovima izruče njegovu zahvalu i pozdrav.

Posjete kod českoslovačke plovidbe.

Inicijativom dr. Sladečeka, a pošto su se dragovoljno odazvali svi plovidbeni uredi i poduzeća, imao je g. viceadm. mogućnost pregledati barem djelomično naš plovidbeni uređaj. Praćen od gg. dr. Sladečeka i inž. Rödiga iz plovidbenog ureda, štkpt. Očenaška, inž. Krečmera i potpretsjednika Jadranske straže red. Urbana, posjetio je najprije luku u Holešovicama.

Luka, svi uređaji, poduzeća i brodovi bili su svečano okićeni zastavama. Ta počast bila je spontana pri vijesti koji se posjet očekuje. Na ulazu dočekaو je gosta personal lučkog ureda sa upravnikom gosp. Čepelakom na čelu, inž. Némota, i zastupnici plovidbenih društava.

Gospodin viceadmiral se je živo interesirao za sve potankosti, osobito za najnoviji tip naših teretnih motornih brodova, za brzi prevoz (tipa lađe »Ressel«).

Autima se je pošlo u javna skladišta, gdje je gosp. viceadm. dočekaو direktor g. Floss, koji ga je zatim poveo i potanko mu objasnio cijeli uređaj i promet skladišta.

Zatim se je g. viceadm. Koh ukrcao na parobrod »Štefanik« te je na prednjem jarbolu podignuta u počast jugoslovenska zastava. Pri zakusci na parobrodu objašnjavao je potanko g. inž. Némota projekt radova za koje se je g. viceadm. mnogo zanimao.

»Štefanik« je tad zaplovio do brodogradilišta vltavsko-lapskog saobraćaja u Libnju, gdje je dočekaو gosta društveni ravnatelj inž. Klattovsky, objasnivši mu cijeli uređaj i napredak poduzeća što je mnogo interesiralo sve prisutne.

Zatim je put proslijedio kroz Prag. Moram već ovdje spomenuti, da je pri posjeti g. viceadmirala Koha, kod državne plovidbene uprave, i ako je bila privatne naravi, provejavalo svečano raspoloženje, pri svoj srdačnosti i intimnosti, kao možda pri nijednoj posjeti do sada. Uz dužnost povezalo se je očito nastojanje da mu se pokaže, da se nalazi među svojima, koji ga u velike poštuju. To se je moglo opa-

ziti na svima, sa kojima je došao u doticaj, bilo to sa zastupnicima državnih ili privatnih poduzeća. Ova je posjeta bila uspješno filmovana i pokazivana u brojnim kinematografima. Na parobrodu »Štefanik« pod jugoslovenskom zastavom kroz Prag

Malo iza 14 sati zaplovio je parobrod »Štefanik« sa g. viceadmiralom, praćen od već imenovane gospode Vltavom protiv struje. Na parobrod su se ukrcali gg. Bartulović, koji je bio do podne zaposlen, pretsjednik Saveza bivših mornara T. Nitka sa članovima odbora J. Klementem i inž. Panskim i članovi Jadranske straže P. Bradić i T. Ivančević.

Sa velikom zastavom na glavnom jarbolu a čehoslovačkom na krmu plovio je parobrod kroz cijeli Prag, te budio pozornost nepreglednih pješaka na svim mostovima i kejima. Gosti su imali rijetku prigodu promatrati Prag, svu njegovu ljepotu i razvitak.

Parobrod je tako prolazio ispod sviju mostova kroz Prag sve do Barandova.

U čsl. Jahtklubu

Vraćajući se iz Barandova pristao je »Štefanik« kod čsl. Jahtkluba u Podoli, okićenom barjacima gdje je bio dočekan od pretsjednika kluba dr. Kubička, kapetana Bürgermeistera i članovima kluba u uniformi. Po razgledanju velikih klupskih prostorija sa mnogobrojnim ladama bili su gosti primljeni u ugodnoj sredini klupskog salona, gdje je bio poslužen čaj. U kratko vrijeme razvila se je srdačna zabava kojoj je doprinio g. Karel Hašler pjevajući uz pratnju klavira nekoliko slovenskih i vojničkih pjesama.

Po dobrodošlici i nazdravicima pretsjednika čsl. Jahtkluba g. dr. Kubička, koji je izrazio želju kluba za skupni rad, svijesni cilja za zajedničke ideje, govorili su gg. viceadmiral Koch i književnik Bartulović, koji su harno pozdravili ovu ideju i zahvalili za lijepi prijem. Zatim su još pozdravili gg. viši savjetnik Rödig, potpretsjednik Jadranske straže red. J. Urban, za Savez bivših mornara inž. Krečmer.

Klub je gostima poklonio svoju publikaciju (dr. Kubiček i inž. Štefka: »Vodeni sport na Vltavi«) i klubske značke. Doček u čsl. Jaht-

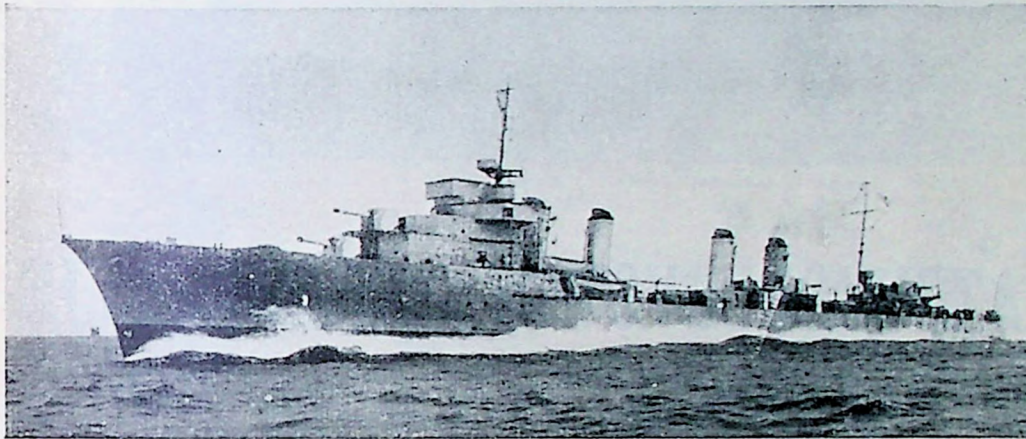




# ATELIERS ET CHANTIERS DE LA LOIRE

*Siège Social :*

4 RUE DE TÉHÉRAN - PARIS (8<sup>e</sup>)



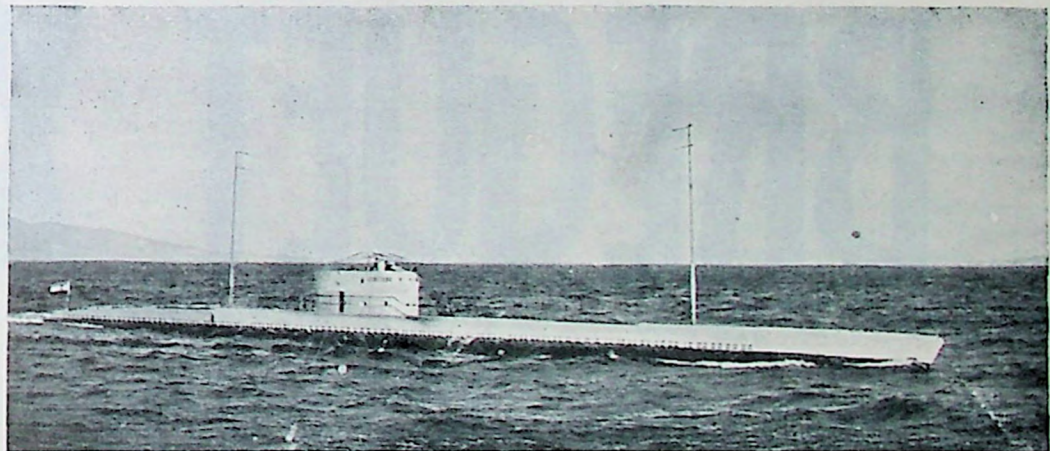
KONTRATORPILJER  
„VERDUN”

postavio je novi svjetski  
rekord brzine (40.2 milje)

Francuska Mornarica.

PODMORNICA  
„OSVETNIK”

Kr. Ratna Mornarica  
Jugoslavije



KONSTRUKCIJE I PODRAVCI SVIH  
RATNIH I TRGOVAČKIH BRODOVA

*Oklopnjače, Krstaši, Torpiljeri*

PODMORNICE TIPA "LOIRE SIMONOT"

BRZE IZVIDNICE

MOTORI DIESEL · TURBINE · KOTLOVI

POMORSKI MOTORI "BETTUS-LOIRE" · KOMPRESORI



**VOJNO VAZDUHOPLOVSTVO JUGOSLAVIJE**

PRIMIJE NILO JE METALNI AVION

# **BREGUET XIX**

KOJI SE IZRAĐUJE U SERIJAMA U

**DOMAĆIM ATELJEIMA U KRALJEVU**

**SOCIÉTÉ ANONYME DES ATELIERS D'AVIATION LOUIS BREGUET**

Društveno sjedište - 115 rue de la Pompe  
PARIS - Tel. Passy 90-93

Radionice i aerodrom u  
VELIZY-VILLACOUBLAY - Tel: Auteuil 82-80





SA ZABAVE JADRANSKE STRAŽE U TESLIĆU

1) Жива слика; 2) Дилетанти, који су одиграли народни игрокраз »Нада Истре«. Први с лева агилни повереник г. Љ. Бехић

После несретног случаја потопљења »Даксе«, Месни је одбор одржао парастос за погинуле и послао прилог од 1000 дин. за породице погинулих морнара. Приликом сакупљања прилога за поплаване у Француској, Месни је одбор помагао да се што већа сума прикупи, те је у исту сврху из своје касе приложио 1000 динара.

Кад су биле прославе: Видовдана, рођендана Престоноследника Петра, Дан уједињења и рођендан Њ. В. Краља, Месни је одбор са својим члановима узео видна учешћа и настојао је, да ове државне и националне манифестације буду од што веће користи Краљевог и Државног угледа.

Приликом проласка пуковске заставе из Београда за Битољ одржао је поздравни говор секретар Месног одбора г. Јаков Античевић.

Како се види, рад је уопште дао лепе резултате. У изгледу је, да ће у овој години бити још боље, јер је стално интересовање за Јадранску стражу, чије су идеје, чување нашег Јадрана од опште користи за нашу пространу државу.

KARLOVAC

(Главна скупштина и предавање подмлатка). Главна годишња скупштина подмлатка Јадранске страже у Карловцу одржана је 7 новембра прошле године под вођством г. проф. Кларића, на којој је изабран за претседника г. Гаври-

ловић, а у одбор су ушла гг. Babić, Šutej, Drenovac, Morsan, Roknić, Cindrić, Stojaković, Tomić Jovan, Škrobe, Tomić Sava, Grgurić, Peić, Batalo, Čulić, Lovrić, Miljušević, Tefer i Bobera.

Број чланова до сада износи 600, а радом и настојањем одбора број чланова се дневице повећава.

Осим осталог рада подмладак је уприличио дне 17 новембра 1930 предавање, кад је г. Bobera предавао о теми: »Одбрана нашег Јадрана«, а екскурзија свих разреда поведена је на Озаль. Колико предавање, толико екскурзија, врло добро су били посјећени.

Подмладак је 17 јануара о. г. одржао своју врло успјелу забаву са овим програмом:

1) Прослов R. Katalinić J.: Здраво моје море! Deklamira J. Markulin uč. VIII raz.; 2) Narodna pjesma: O more duboko, Dvoglasno pjevaju članovi Podmlatka J. S. Drž. real. gimnazije. Uvježbala gđica prof. Anka Dugan; 3) Hellmesberger: Romanca, za četiri violine i klavir. Izvode članovi Podmlatka J. S. Drž. real. gimnazije. Uvježbala gđa prof. B. Heller; 4) Ivan pl. Zajc: a) Hajd u kolo, b) Moja dika, pjeva sopran solo gđica Nada Tončić, na glasoviru prati gđa prof. Anka Dugan; 5) Matko Brajša R.: Istarska pjesma. Pjeva zbor Podmlatka J. S. na Učiteljskoj školi pod ravnanjem gosp. prof. St. Rišljavija; 6) VI. Nazor: Galeoti. Scenska vizija s pjevanjem, muzika

gosp. R. Tačlika. Izvodi Podmladak J. S. na Drž. real. gimnaziji; 7) M. Kubiček: Mornari. Simbolička vježba, izvode članice Podmlatka J. S. na Drž. real. gimnaziji. Uvježbala gđica prof. M. Kubiček; 8) Ples.

Našem podmlatku u njihovim plemenitim nastojanjima, želimo mnogo sreće za dobro Otadžbine.

VIROVITICA

(Društveno veče) Na domaku trogodišnjega svoga vrlo uspješnoga i zamjernoga rada, Mjesni je odbor Jadranske straže u Virovici upriličio dne 8 novembra ove godine »Društvenu večeru«, koja je u svakom pogledu zaslužila puno priznanje i pažnju obzirom na veoma birani program i izvedbu, kao i blagonaklono sudjelovanje odličnih domaćih ličnosti.

Svjesna neprocjenive vrijednosti Jadrana, skupila se sva mjesna elita, kao i ostalo općinstvo, da moralno i materijalno potpomogne Jadransku stražu.

Prije koncerta održao je direktor mjesne Realne gimnazije o ideji i zadaći Jadranske straže krasan iscrpivi govor, koji je saslušan jednodušnim povladivanjem.

Milostiva gospođa Nata Turk, otpjevala je uz preciznu pratnju svoga supruga gospodina N. Turka, konjičkoga kapetana mjesnoga puca, odlomke iz opere »Faust« i »Mignon« svojim vanredno ugodnim školovanim glasom na opće mnogokratno odobravanje, primivši prekrasnu kitu cvijeća.

Iza toga je bivši operni pjevač, g. Joca Cvijanović uz vještu pratnju dr. Ivana Musića gradskog senatora, otpjevao nekoliko naših divnih jugoslavenskih narodnih pjesama dubokom i iskrenom osjećajnosti izvrsnoga poznavaoa narodne pjesme, učinivši osobiti dojam kod ushićenog slušateljstva, koje je burnim odobravanjem dalo oduška svojem razdraganome zadovoljstvu.

Zatim je poznati crkveni skladatelj, otac Kamilo Kolb, gimnazijski vjeroučitelj, otpjevao umjetničkim zanosom i glasovnim sjajem visoke muzičke spreme uz ostale tačke »Valentinovu molitvu iz Fausta« i Konjovićevu »Mirjano, Mirjanke«, živahno pozdravljan oduševljenim aplauzom.

Poslije koncerta, za vrijeme veoma animiranoga plesa, svirao je mjesni »sokolski jazz-band« u kapama Jadranske straže predano i neumorno sve do zore.

Općenita je želja, da isti odbor pod jakim vođstvom svoga mnogo zaslužnoga i odličnoga prisednika, sreskog načelnika, g. Mladena Marčetića u svom propagandističkom i nacionalnom radu i dalje nastavi priredbama ove vrste.



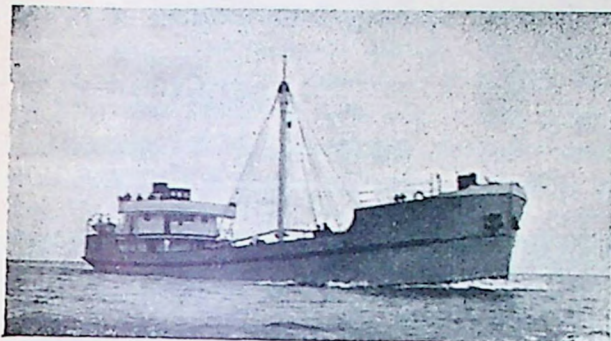
PODMLADAK JADRANSKE STRAŽE U KARLOVCU NA IZLETU



# D. W. KREMER Sohn

ELMSHORN 5 kod HAMBURGA  
BRODOGRADILIŠTE

Osnovano pred 1714.



POMORSKI I RIJEČNI  
BRODOVI  
PUTNIČKI I TERETNI  
SA I BEZ POGONA

SPECIJALITETI:  
ŠLIPERI, JEDRENJACI  
SA I BEZ  
POGONA

SVJETIONICI

VOZILA ZA TUNELE

PARNI BRODOVI NA KOTAČE ZA PLITKU VODU,  
UGRAĐENI U SEKCIJAMA ILI RAZLOŽENI

TRAŽITE KATALOG.

1384



BAYER

## Prehlade

počinju obično s hunjavicom. Iza ove mogu slijediti ozbiljna oboljenja. Tu pomažu

## Aspirin-tablete

koje djeluju blagotvorno kod svih prehlada, gripe i influence, a zaštićuju Vas od ozbiljnijih bolesti.

Ali treba svagda zahtijevati originalni omot

„Bayer“ s modro - bijelo - crvenim zaštitnim znakom.



Telefoni:  
3 - 46 i 32 - 14

# T. G. MAPPLEBECK

Telegrafska adresa:  
Rebritman Beograd

KNEZ MIHAJLOVA UL. BR. 28 III. SPRAT  
BEOGRAD

## GLAVNI ZASTUPNIK ZA KRALJEVINU JUGOSLAVIJU

engleskih fabrika izmedju kojih:

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.,  
SAMUEL WHITE & CO., LTD., S. STONE & CO., LTD.,  
THE SPERRY GYROSCOPE CO., LTD.

nudi sledeće artikle po porudžbini:

Brodove svih vrsta; instalacije giroskopskih busola; brodske armature; poljoprivredne mašine; benzinske, petroleumske i polu-Diesel-motore; parne mašine; boje i lakove; kovine svih vrsta; linoleum i veštačku kožu; sportsku municiju i ostale proizvode engleske industrije.

# DORNIEROVA LETEĆA LAĐA DO-X.

(Nastavak)

## BEŽIČNI NAMJEŠTAJ

Bežični namještaj lađe služi za trajnu vezu sa kopnenim stanicama i time se na najveći mogući način povećala sigurnost lađe u letu.

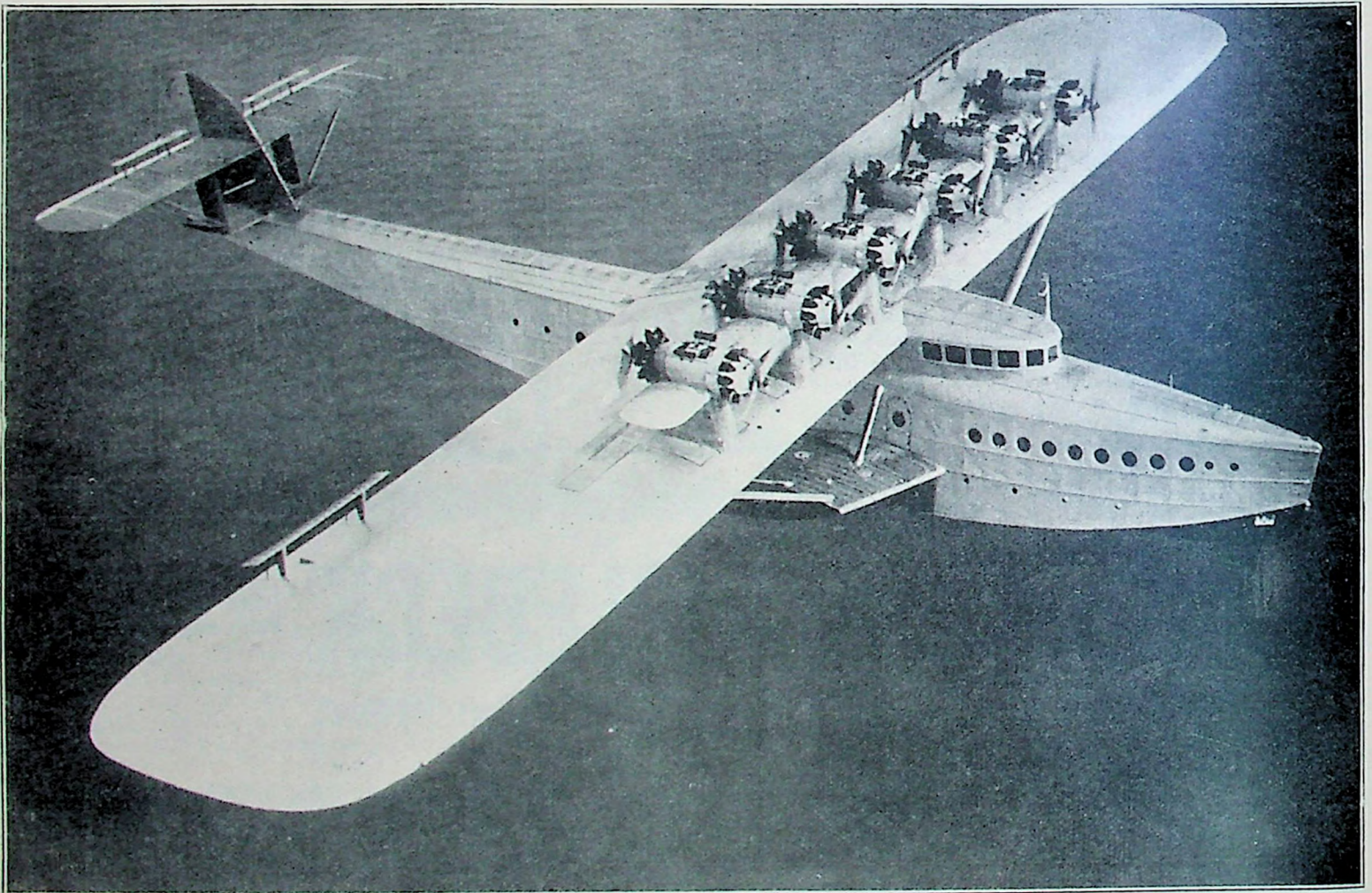
U prvom se redu obaveštava o vremenskim prilikama i vetrovima, zatim o startu i spuštanju. Prostor za bežičnu stanicu nalazi se u posebnoj kabini na zapovjedničkom katu i to između prostorije za mašinsku centralu i prostorije za pomoćne

ne i sa govorom modularane valove. Energiju mu daje motor-generator preko Puffer baterije. Ova baterija pokreće u slučaju nužde odašiljač i tako glavni odašiljač služi istodobno kao pomoćni odašiljač. Odašiljač kratkih valova je cevni odašiljač sa 2 kaskade. Dužina valova podržava se stalnom i trajnom sa jednim quarz kristalom. Vrste odašiljanja su bezzvučne — neprigušene, a telefoniranje, grejanje i napetost anoda izlaze iz jedno-

ne Dipol antene za odašiljanje kratkih valova, kao i jedne antene za nuždu za pomoćni pogon na vodi. Jedan funkcijer firme »TELEFUNKEN« uzidan je u prostoru za navigaciju, sa kojim se pomoću jedne pokretne okvirne antene mogu utvrditi smernice leta i mesta.

## POSADA LAĐE

Posada sastoji od komandanta, dva časnika za letenje, jednog časnika za navi-



»DO X« — NAJVEĆI VAZDUŠNI BROD SVIJETA sa 12 motora i kapacitetom nosivosti 169 putnika. — Ovaj aparat predstavlja najveće čudo moderne aeronautičke tehnike

»DO X« — НАЈВЕЋИ ВАЗДУШНИ БРОД СВЕТА са 12 мотора и капацитетом носивости 169 путника. — Овај апарат представља највеће чудо модерне аеронаутичке технике

mašine. Sigurna i hitna veza stanice sa vođom lađe osigurana je posebnim signalnim namještajem.

Tehnički uređaj liferovala je firma LORENZ iz BERLINA. Uređaj sastoji od glavnog odašiljača sa valovima 600—2100 m, te od aparata za otpremanje kratkih valova, sa valovima od 30—60 m. Aparat za primanje konstruiran je da prima ove valove od 20—3000 m.

Glavni odašiljač je cevni odašiljač, uređen za neprigušene, na tonove modulara-

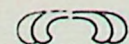
ankernog prenosača, koji je vezan na mrežu preko Puffer baterije. Primanje se vrši preko sedamcevnog — međufrekvenc primačem.

Međufrekvencna gradacija može se izlučiti, tako da se primač može upotrebiti i kao andion sa dvostrukim niskofrekventnim pojačanjem. Energiju daje jedna topla baterija, kao i jedna suha anodna baterija od 90 volta.

Naprave antena sastoje od jedne 70 m duge šlep antene za glavni odašiljač, jed-

gaciju, jednog časnika za bežičnu službu, jednog inženjera, tri montera i jednog steverda.

Posada je smeštena na lađi a u potrebi na lađi i opskrbljivana. Spavaonice su predviđene sa zrakom punjenim madracama od gume i vrećama za spavanje liferovanim od firme Klepper. Služba odgovara praksi službe na lađama što plove po moru.





AGROBIC

## ISELJENIČKO PITANJE

Iseljeničko pitanje svojom važnošću ide u prvi red onih pitanja koja bezuvjetno treba što prije riješiti. Dok kod drugih država ono pretstavlja jedno od najtežih pitanja, obzirom na prenapučenost stanovitih država, kod nas, u Jugoslaviji, ono je u svojoj težini dosta jednostavno. Jugoslavija ne ide u red onih država koje ne mogu prehraniti svoje pučanstvo, jer iole intenzivnijim radom, i drugim pomoćnim sredstvima, to se pitanje dade riješiti na zadovoljstvo sviju.

Dnanašnja vlada razvila je svoj rad u svim pravcima, pa će uskoro i to pitanje da se što uspješnije riješi.

Donoseći u ovom broju razne zabrane i ograničenja useljavanja po cijelome svijetu, vidimo da poslije Sjedinjenih Država Sjeverne Amerike znatno su ograničile useljavanje Kanada, Brazil, Argentina i druge države. Tome je glavni povod u prvome redu velika nezaposlenost, što svaka država ima kod kuće dosta onih, koji bi trebali zarade, pa je u nemogućnosti da dade i drugima uposlenja.

U izvještaju Iseljeničkog komesarijata, koji u ovome broju donosimo, vidimo da su iseljenici počeli sve to više ići u evropske zemlje; dapače prošle je godine više od polovine svih iseljenika našlo zaposlenja u tim zemljama, a tek manji dio u prekomorskim državama. Time je naše iseljavanje pošlo sasvim drugim smjerom. Osim svega toga stižu razne vijesti o povratku velikog broja iseljenika u domovinu, koji su u stranome svijetu bez zarade. Ili se sami vraćaju, ili ih vraćaju državne vlasti odnorne države, kako bi što uspješnije riješili svoje pitanje nezaposlenih.

Kako se iz svega vidi, iseljeničko je pitanje danas zašlo u vrlo težak položaj, koji traži što skorije rješenje. Sve države

ozbiljno na to misle, a naša je vlada, kako smo gore spomenuli, počela da rješava to vrlo važno i komplikovano pitanje.

Ministar trgovine i industrije g. Juraj Demetrović u nedavnome svome govoru u Lici kazao je, da je vlada ozbiljno proučila pitanje unutarnje kolonizacije, kako bi time uopće prestala potreba iseljavanja, jer bi svaki imao kod kuće posla kojim bi mogao da prehrani sebe i svoju obitelj. Hvala Bogu, u Jugoslaviji ima još mnogo neobrađenog zemljišta koje bi na taj način prehranjivalo one koji bi ga obrađivali. Osim toga predviđeni su i mnogi radovi kao željeznice, ceste, isušivanje močvarnog terena i sl., što bi opet zaposlilo veliki broj radnika nesamo onih koji su sada u zemlji, već i onih koji sada zarađuju svoj kruh u stranome svijetu. Na taj način broj bi naših iseljenika pao na minimum, a prestale bi i one makinacije u tuđini protiv naše države, koje su nesamo neosnovane, nego zapravo i — lažne!

Sva objektivna štampa svijeta najljepše govori o današnjim nastojanjima u Jugoslaviji. Sa kim god dođete u usmeni dodir, on otvoreno priznaje da je Jugoslavija »obećana zemlja«, jer — upoređujući je sa drugim državama, u kojima vlada tako teška ekonomska kriza — naša je država vrlo malo osjeća. Jugoslavija će, pod mudrom upravom Nj. Vel. Kralja, još jače procvasti, da će moći da pod svoje okrilje sakupi svu svoju djecu ma kog imena, te će na njezinom toplom krilu naći i kruha i drugih uvjeta za napredak, a osobito će naći ono, što čovjek nalazi samo u blagome krilu svoje mile majke.

Iseljenici, dignite gordo glavu i veselo gledajte u svijet, jer vi ste djeca svoje dobre majke, naše mile Jugoslavije, koja na svakoga gleda jednako, koja svakoga ljubi jednakom ljubavi, bez razlike plemena i imena.

J. R.

### PROGLAS NA JUGOSLOVENE U MAGALLANES-U

Odbor za Magallanes radi osnivanja podružnice Jadranske straže i Jugoslovenske matice, uputio je apel na Jugoslovane u Magallanesu, koji odiše silnim patriotizmom i ljubavi za svu braću Jugoslovane, a osobito za one, koji trpe u svome vlastitome domu. Između ostaloga tu se kaže: »Grozne strahote i žrtve velikog rata, u kojem je naš narod pretrpio kao nijedan drugi, donijele su mu toliko žudenu Slobodu. Obistinile su se težnje i želje koje se za toliko stoljeća nije moglo da postigne. Jugosloven postao je svoj na svojem, kako Pravda i Istina traži.

Ali u toj velikoj sreći sudbina je našem narodu ipak ranā ostavila. Jedan njegov dio morao je ostati izvan granica naše domovine, pa govoreći dalje o Jadranskoj straži i Jugoslovenskoj matici i njihovim ulogama u radu za Jugoslaviju i Jugoslovane, sjećaju se onih vremena, kada je naše iseljeničtvo sve davalo da se ostvari sloboda Jugoslavije, te završuje: »Iseljenici, pogotovo mi u Magallanesu, prednjačili smo i primjerom služili kad je trebalo da se Jugoslavija oslobodi i ostvari. Sjetimo se dana, kad smo onim bezprimjernim entuzi-

jazmom sve davali za plemeniti cilj, za Slobodu.

I danas se sa ponosom onog vremena spominjemo, srce nam jače u grudima zakuca i krv brže u žilama zastruji kad se onih dana sjetimo, u kojima je neopisivo oduševljenje rodoljublja bilo u nama sve granice prešlo. Zadovoljstvo nas obuzima, kad promislimo da smo uspeli, da su i naše žrtve dale najbolji plod: oslobođenje i ujedinjenje Jugoslovena u Velikoj Jugoslaviji, i ako se sutra našoj rođenoj grudi povratimo, znamo da smo svoji u svojoj zemlji.

Došao je čas da se opet pokažemo. Došlo je vrijeme da dokažemo kako mi ne spavamo, kako mi na Domovinu mislimo, i kako smo oni isti koji smo za vrijeme rata bili. Jest, u nama i sada rodoljublje kipi, i mi osjećamo u srcu plač naše braće, i mi hoćemo da ih pomognemo kolikogod nam je moguće, hoćemo da opet prednjačimo u našem zanosu za Slobodu.

Organizirajmo dakle i mi ovdje Jadransku stražu i Jugoslovensku maticu, dajmo kolikogod možemo za utjehu potlačene braće. Brišimo suze uciviljenih majka, olakšajmo patnje naše raje, kojima je čak i materinska riječ za-

branjena i koji su bez naše pomoći osuđeni na propast. Dajmo im nade u bolju budućnost, jer oni su naša braća.

Sastanimo se svi u subotu 22 novembra 1930 u 9 i po sati večer u prostorijama Jugoslovenskog Doma gdje ćemo najprije dignuti protest proti tiraniji i imperijalizmu, a onda svi stupiti u redove »Jadranske straže« i »Jugoslovenske matice«.

*Sokolimo nespasenu braću! Čuvajmo naše more!*

Za priređivački odbor: Juraj Jordan, Luka Bonačić D., Petar Marangunić, Dr. Mate Domić, Antun Marušić, Josip Kovačević, Ivan Violić, Milivoj Paravić, Petar Goić K., Ivan Sapunar, Juraj Martinić, Vicko Visković, Stjepan Šimini, Ante J. Mimica, Petar Mihovilić, Antun Kalafatović«.

Donoseći ovaj plemeniti i rodoljubivi apel, pozivamo sve iseljenike koji osjećaju za majku Jugoslaviju da se povedu za ovim primjerom, jer ljubav prema domovini vezana je uz bit čovjeka. Vjerujemo da se naši iseljenici nisu promijenili. Dapače, osjećajući da je Jugoslavija slobodna i u napretku kao nikada do sada pokročila, osjećaju se i oni vedrijima, što imaju tako lijepu, naprednu i veliku domovinu. Zato naprijed za Jugoslaviju!

## NAŠA MIGRACIJA U III TROMJESEČJU 1930 GOD.

Prema statistici sastavljenoj u Iseljeničkom komesarijatu u Zagrebu iselilo je iz naše Kraljevine u III tromjesečju 1930 godine:

1) za prekomorske zemlje 3210 lica. Ukupni je broj iseljenika (11.106) za razdoblje od 1 januara do konca septembra 1930 god. za 2494, ili za 18% manji, nego u istom razdoblju prošle godine.

U ovom tromjesečju iselilo je najviše iz Savske banovine, i to 1027 lica, pa Dunavske 638, Dravske 626, Primorske 389, Vardarske 200, Zetske 176, Vrbaske 43, Drinske 37, Moravske 13 i s teritorija grada Beograda 61.

Po zanimanju bilo je 1293 (odnosno 50% od oraslih) zemljoradnika, 636 kvalifikovanih

264, Austriju 115, Čehoslovačku 75, Belgiju 67, Holandiju 45, Njemačku 32, Luksenburg 25, Švicarsku 12, itd.

Od 1 januara do konca septembra o. g. otišlo je u evropske zemlje svega 20.080, od toga za Francusku 11.096 (posredstvom francuskog generalnog društva za imigraciju 8812), Njemačku 2370 (posredstvom »Arbeiter Zentrale« 2114), Belgiju 1572, Rumunjsku 825, Austriju 524, Čehoslovačku 473, Holandiju 363, Švicarsku 159, Luksenburg 57 itd.

Uzrok opadanju broja prekomorskih iseljenika leži u današnjem sve jačem zatvaranju Kanade, koja je prošle godine u tom tromjesečju apsorbirala za 1101 više naših iseljenika, dok sada zbog silnog napretka racionalizacije ne samo u industriji, nego i u poljoprivredi,

nost, traže radničke organizacije i čitava javnost da se zabrani čak sezonsko doseljavanje poljoprivrednih radnika, jer da bi bio grijeh da se kod 3 milijuna domaćih nezaposlenih radnika pušta makar samo jedan strani. Broj naših iseljenika za druge evropske zemlje vrlo je neznatan, pošto su se iste raznim mjerama gotovo sasvim zatvorile pred stranim radnicima zbog nezaposlenosti vlastitog radništva koja sve više raste.

## AKCIJA ZA ISELJENIČKI KONGRES U ZAGREBU

Pripreme za održavanje iseljeničkog kongresa u Zagrebu privode se kraju. Već lanjske godine iseljenička konferencija u Splitu zaključila je, da se održi jedan veći iseljenički kongres u Zagrebu, kao centru zemalja iz kojih se najviše naš svijet seli. U vezi s ovom namjerom »Novi iseljenik«, koji izlazi u Zagrebu, donosi poziv organizacije iseljenika u inostranstvu, da što prije zakluče, što bi trebalo na kongresu raspravljati. Kongres bi se održao već iduće godine, a na njem bi, osim predstavnik iseljenika, sudjelovale državne zainteresovane vlasti i razne domaće ustanove.

## UKIDANJE GLAVARINE ISELJENICIMA

Gospodin Ministar socijalne politike i narodnog zdravlja Nikola Preka stavio je u cijelosti van snage naplaćivanje t. zv. povratničke glavarine (3 dolara), koja se je ubirala na granici od iseljenika, koji su se vraćali u domovinu iz tuđine. Radi naplaćivanja ove glavarine bilo je često pritužbi sa strane iseljenika-povratnika, koji su dolazili u domovinu, pa im se je činilo krivo, što moraju vraćajući se na svoje rođeno ognjište plaćati tu glavarinu, kao nekakvu taksu za dozvolu ulaska u domovinu.

Ova će odluka g. Ministra izdana u cilju favorizovanja povratka naših iseljenika sigurno obradovati sve one, koji se misle vratiti kući, pošto su njihove uštedevine danas zbog loših prilika u Americi i drugdje vrlo slabe.

## OBUSTAVLJENO USELJAVANJE U ARGENTINU

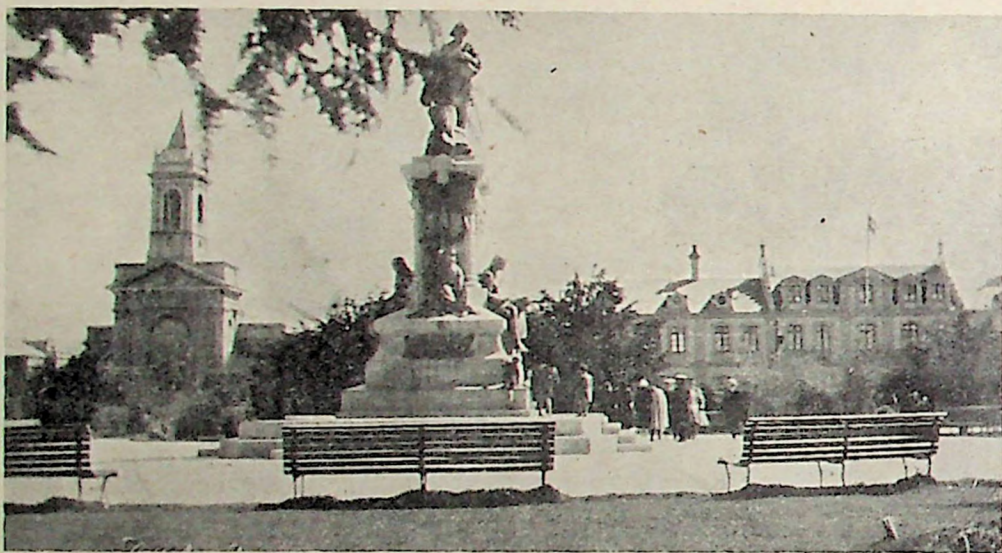
Poslanstvo Republike Argentine u Parizu objavljuje: »Kao što je poznato, sve poljoprivredne zemlje trpe krizu zbog teškoća oko izvoza poljoprivrednih proizvoda kao i zbog vrlo niskih cijena, koje dostižu ti proizvodi, cijena čisto nižih od proizvodničkih troškova. Ova kriza koja se može nazvati i svjetskom, osjeća se i u republici Argentini, koja u izvozu poljoprivrednih proizvoda zauzima važno mjesto. I, predviđajući posljedice sadašnje krize, a i u želji, da iseljenicima uštedi teškoće, koje bi uslijedile uslijed nemanja posla, argentinska vlada je riješila da obustavi useljavanje.«

## OGRANIČAVANJE USELJIVANJA U AUSTRALIJU

Australska vlada je odlučila, da ograniči imigraciju stranaca, dok se ekonomska situacija u zemlji dovoljno ne popravi. Ona traži saradnju svih zainteresovanih vlada, te je obavijestila plovidbena društva, da nije poželjno, da daju olakšice imigrantima. Osim toga britski useljenici mogu ući u zemlju samo ako imaju dozvolu vlade, a turistima i poslovnim ljudima neće se praviti nikakve neprilike kod ulaza u zemlju. Oni mogu ući bez ikakvih dozvola.

## OPĆA ZABRANA USELJAVANJA U UDRUŽENE DRŽAVE SJEVERNE AMERIKE

Iseljenički odbor američkog reprezentacionog doma primio je predlog senatora Reeda da se zabrani useljavanje u Sjedinjene države za dvije godine.



MAGALLANES (BIVŠI PUNTA ARENAS)

Glavni trg pod snijegom, na kome se vidi spomenik Hernanda de Magallanes; u pozadini desno namjesništvena palača, lijevo stolna crkva. U gradu je brojna naseobina Jugoslovena

i 502 nekvalifikovanih radnika, 176 pripadnika slobodne profesije i 603 člana obitelji, koji ne privreduju.

Najviše je otišlo u U.S.A., i to 1671 lice, (većinom oni, koji dodoše na dužu ili kraću posjetu, pa se opet vraćaju u Ameriku), zatim Argentinu 822, Kanadu 397, Urugvaj 123, Brazil 55, Australiju 49, Čile 35, Novu Zelandiju 34 i ostale zemlje 44.

Od 1 januara do konca septembra o. g. otišlo je u U.S.A. 3391 lice (prema 3577 u istom razdoblju prošle godine), u Argentinu 3689 (4051), u Kanadu 2564 (3652), u Urugvaj 757 (797), u Brazil 251 (462), u Australiju 135 (137), u Čile 133 (184), u Novu Zelandiju 77 (53) itd.

Prema tome spao je do konca septembra o. g. broj naših iseljenika u glavnom za Kanadu (za 1088 lica), Argentinu (za 812), Brazil (za 211), U.S.A. (za 186), Čile (za 51), Urugvaj (za 40) itd.

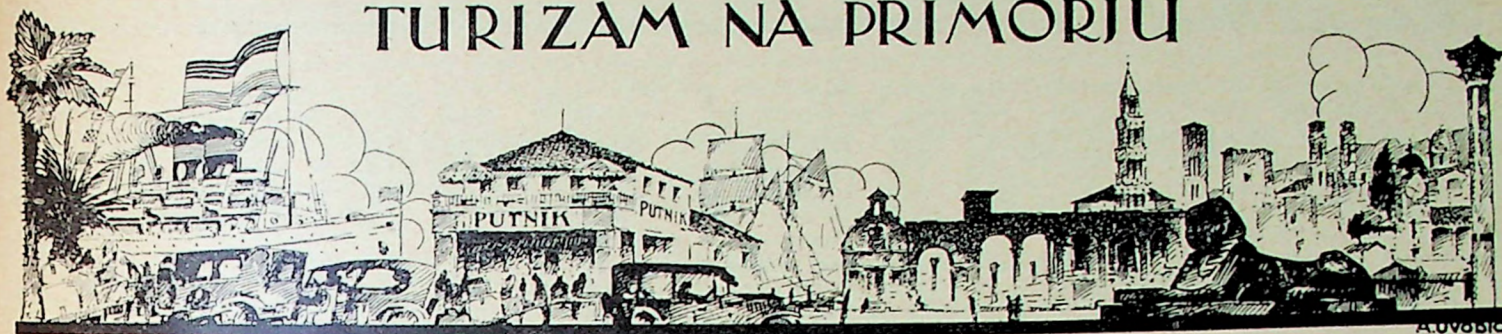
S unapred pretplaćenom kartom (»prepaid ticket«) otputovalo je u III tromjesečju 1581 lice, a od 1 januara do konca septembra kr. g. 3454 lica.

Svega se vratilo iz prekomorskih zemalja u III tromjesečju, trajno ili na posjetu 2100 lica, prema 1660 u istom tromjesečju prošle godine, pa je i ukupni broj povratnika za razdoblje od 1 januara do konca septembra o. g. porasao na 5040, prema 4401 u istom razdoblju prošle godine.

2) U evropske zemlje pošlo je na zaradu u ovom tromjesečju 5456 lica, od toga za Francusku 3630 (posredstvom Francuskog generalnog društva za imigraciju: 2523), Rumunjsku

u kojoj su osobito t.zv. »combine« — mašine, t.j. strojevi, kojima se podjedno žanje i vrši, istisle velik broj radnika. Najjasnije ilustrira teški položaj nezaposlenosti u Kanadi, koji je pogodio i naše iseljenike to, što naši konzulati u Kanadi moraju sve više naših iseljenika da repatriiraju, te možemo reći, da se jedna trećina naših povratnika iz Kanade repatriira. Broj iseljenika za Argentinu i Australiju mnogo se snizio zbog jake gospodarske krize u tim zemljama. Kriza u prodi kafe u Braziliji odvrća stalno od useljavanja u tu zemlju. Opadanje broja iseljenika za U.S.A. leži u velikoj nezaposlenosti, koja sve više postaje trajnom, a jednako u strožem administrativnom primjenjivanju propisa o useljavanju, od kojih treba osobito istaknuti ovah dana postavljeni zahtjev, da se svaki doseljenik iskaže posjedom od 1000 dolara. Karakteristično je da »The American Federation of Labor« traži, da se za vrijeme sadašnje nezaposlenosti ne samo najstrože upravljaju dosadašnji propisi o useljavanju, već da se ti propisi još i pooštire. Broj evropskih iseljenika prevazilazi broj prekomorskih iseljenika u ovom tromjesečju za 2246 lica. Prema tome evropske zemlje apsorbiraju gotovo za 50% više iseljenika, nego prekomorske zemlje, koji nas rezultat mora zadovoljiti, dok nismo u stanju da pretičak naše radne snage zaposlimo kod kuće, i to tim više, što je većina iseljenika za Francusku otišla na dobro osigurana zaposlenja i besplatno, što svakako znači jednu veliku prednost prema useljavanju u ostale zemlje svijeta. U Njemačku, kamo je godišnje odilazilo do 2000 naših poljoprivrednih radnika, obzirom na sve veću nezaposle-

# TURIZAM NA PRIMORJU



PUTNIK JE CENTRALNA ORGANIZACIJA ZA UNAPREĐENJE TURIZMA U JUGOSLAVIJI

## NA PRAGU SEZONE 1931 GODINE

Na Hvaru, u Dubrovniku i Hercegovom promet stranaca ne prestaje ni u kojem godišnjem doba potpuno, kao što, u tim blagoslovljenim krajevima ni flora nikada ne izumire, no t. zv. »zimski sezona« je i u ovim najpovoljnijim stanicama posve nerazvijena i, što je fatalnije, ne nailazi kod pozvanih faktora na potrebno shvaćanje i potporu. Koliko ima za sada pregleda o zimskoj posjeti, to treba konstatovati, da je bila slabija nego lani, a uzrok tome je svakako bilo i neobično loše vrijeme od novembra mjeseca do sredine januara. Početkom marta se može, kao i prošlih godina, očekivati početak sezone, a pogotovo obzirom na rani Uskrs, koji je kod sjevernih naroda najomiljeniji rok za putovanja u južne krajeve. Još se ne vide jasne konture, kako će se ova sezona razvijati, jer i u turističkim masama i kod turističkih poduzeća vlada izvjesna rezerviranost i iščekivalački stav, ne bi li se gospodarska kriza nekako razbistrila, dok je s druge strane, već sada raspisano mnogo društvenih putovanja iz inostranstva na naše Primorje. Među ovim agilnim prijateljima naše zemlje prednjači i ove godine g. R. Fiebiger, vlasnik firme »Ilf« u Dresdenu, koji sprema ništa manje nego 40 ekskurzija na naše Primorje. Može se očekivati, da će ova putovanja biti realizovana do zadnjega, jer taj biro nije nikad morao da otkáže nijedno projektovano putovanje. Nadalje se spremaju društvena putovanja članova »Rotary-Cluba« u našu zemlju, nakon njegovog svjetskog kongresa u Beču; slično se očekuje i sa strane Međun. pedagoške federacije, koja će ove godine imati svoj sastanak u Pragu. To su najmarkantniji povoljni predznaci za iduću sezonu, koji već sada daju lijepu nade u dobar razvitak, pored izvjesnog interesovanja i u drugim krugovima. Nema sumnje, da će i luksuzni turistički parobrod »Kraljica Marija« privući na stotine stranih turista, koji inače, možda, uopće ne bi došli u naše krajeve.

Mi možemo, dakle, računati da će i iduća sezona vjerojatno imati svoju dobru zvijezdu, s druge strane je prosto očajno, kad se zna da naše hotelstvo opet nije napredovalo i da — u trošni-

jem stanju nego ikada — očekuje novu sezonu. O pravoj hotelskoj mizeriji može se govoriti u Splitu, Hvaru i Sušaku, gdje nije učinjen nijedan korak naprijed ni u pogledu proširivanja kapaciteta a još manje u pogledu komfora. Kako je na ovom mjestu već nekoliko puta dokazivano, nije krivnja naših hoteljera, što smo zapali u takvo loše stanje, nego potpun desinteresman imućnih i drugih faktora na tome pitanju. Ni u jednom mjestu našeg Primorja hotelstvo nije na savremenoj visini. Najveća građevna djelatnost opaža se u Dubrovniku, gdje će se, u kratko vrijeme, otvoriti dva moderna, srednja hotela, a nestor dalmatinskih hotela, »Imperial« potpuno se obnavlja.

Najveći napredak ove sezone biće u pomorskom saobraćaju, puštanjem u promet dvaju luksuznih parobroda »Jadranske plovidbe« i obnovom junačkog »Karađorđa«.

Kopneni saobraćaj ne predviđa jačih promjena; novoj sretnijoj eri pak, bio bi udaren temelj, kad bi se pristupilo izgradnji željezničkog spoja Kočevje—Srpske Moravice, koja bi pruga, za turizam i druge gospodarske grane, bila vrlo važna.

Nažalost, izgleda, da ni u pogledu ukidanja vizuma na pasoše nećemo početi naprijed. Kad bi se, barem u saobraćaju sa Austrijom ili Poljskom pokušao aranžman u tome pogledu, koji bi se, naročito s Austrijom, postigao odmah, u velike bismo — i bez ikakvih žrtava — pomogli našem turizmu. Takvih dragocjenih uspjeha neće se postići novim propisima za prijavljivanje stranaca. Za svakog inostranog gosta ima hoteljer da uzme po dvije prijave i odjave, koje stoje 4 dinara (mjesto svega 1 dinar prije), a pošto hoteljer iz svoga džepa ovaj namet ne može da snosi, svaljuje ga na gosta.

Bilo bi neophodno nužno, da se ovo na štetu turizma obustavi do početka sezone i da se povedu pregovori sa susjednim zemljama glede ukidanja vizuma na pasoše; to bi bio najljepši i najkorisniji dar našem prometu stranaca!

### »KRALJICA MARIJA« U SPLIT-SKOJ LUCI

U Split je stigla naša najveća lađa koju je nedavno nabavilo parobrodarsko društvo »Jugoslavenski Lloyd«, a koja će na krštenju dobiti časno ime »Kraljica Marija«.

Susretljivošću gg. časnika imali smo prilike da je pregledamo, pa smo tako mogli da konstatujemo kako nabavka ove lađe znači uistinu jedan veliki korak u razvitku naše trgovačke mornarice.

»Kraljica Marija« dolazila je već u našu luku pod imenom »Araguaya«, a pripadala je engleskom parobrodarskom društvu »Royal Mail«. Vozila je tada veliki broj stranih turista. Građena je bila godine 1907 i »Jugoslavenski Lloyd« ju je prekupio pred par mje-

seci, a dne 12 novembra prošle godine podignuta je na njoj jugoslavenska zastava. Pod tom zastavom krenula je lađa iz Southamptona za Rotterdam, pak za Dubrovnik i Split, gdje se uređuje za svoja putovanja.

Lađa je velikih dimenzija. Dužina joj je 158 m, širina 21 m, pod morem je 7 m, a iznad mora 22 m. Ima 17.560 tona deplasmana, dok naše dosadašnje najveće lađe (»Triglava« i »Avala«) imaju tek 10.800 tona.

Na lađi je pet dekova, vrlo prostranih i još jedan maleni na vrhu za eventualno sunčanje i gombanje. Ako se promenadni dek obide uokolo četiri puta, iznosi to čitav kilometar. Osim šetališta su vrlo lijepo uređene razne velike dvorane. U blagovaonici može da istodobno sjedi 200 osoba. Druge su dvorane vrlo lijepo uređene za ples, za muziku, za pušenje

itd. Kabina za putnike sa raznim uređajem ima veliki broj, tako da je predviđeno da će se primiti 400 putnika, dok će posada brojiti oko 180 ljudi. Kabina ima običnih i luksuznih. Više ih je sa pridruženim kupatilima kojih ima na čitavom brodu oko 40.

Velike su, naravno, i prostorije za kuhinju, razna spremišta itd. Interesantne su naročito prostorije za pranje rublja, udešene nanovo po najmodernijem sistemu. Tu će se dnevno prati te odmah električno sušiti, glačati i urediti velike količine rublja koje je potrebno za ovako ogromnu lađu.

Na palubi se baš sada udešava jedan veći bazen, dubok 3 m, gdje će moći putnici da se za vrijeme putovanja kupaju u morskoj vodi koja će se neprestano mijenjati. Radio aparat moći će ne samo da prima nego i da dava vi-

jesti i privatne depeše. Malena štamparija moći će da izdaje brodski listić za informaciju putnika.

Uokolo palube postavljeno je 16 velikih lađica za spasavanje koje mogu da prime sve putnike i posadu, ukupno do 750 osoba.

Mašineriju broda tjeraju dva velika stroja, svaki sa 4 cilindra. Osim toga na brodu je mnogo drugih raznih strojeva za pojedine potrebe. Naročito je dobro uređen komandantski most i providen svim potrebitim modernim spravama.

Lađom zapovijeda komandant g. kap. Vicko Šimunković, a časnici su gg. Ivo Radelja, Mario Petrić, Jakov Mardešić i Frano Topolšek. Usve je predviđeno 8 oficira. Komesar broda je kap. Cvijeto Jakšić, a njegovi pomoćnici gg. Josip Pavlović i Ivo Šapro. Upravitelj stroja je g. Josip Ahel, a strojari gg. Ivan Vrh i Srećko Knezović, usve njih 8. Telegrafista na brodu je Rudolf Arh. Sva posada je jugoslovenske narodnosti, pa je divno pogledati disciplinovanost i ozbiljnost njihovu.

Lađa je dosad vršila preookeansku službu i vozila po raznim morima. U zadnje doba bila je u raspremi, pa se uslijed toga mora na njoj mnogo toga da uredi, naročito da bojadiše, očisti itd. To će se sve izvršiti u našoj luci, gdje će uz 72 čovjeka sadašnje privremene posade raditi na tome i lijepi broj drugih radnika. Rad će potrajati oko pola mjeseca i onda će lađa biti potpuno dorjerana i sposobna da primi izletničku publiku. Kad sve bude svršeno, moći će da svak slobodno pregleda taj naš najveći parobrod.

U martu će početi putovanja prema voznom redu koji smo već javili. Svako putovanje počinjaće u Sušaku, a završavati u Splitu. Trajaće 12 dana, a cijena je doisto tako umjerena da se može da računa na veliki odaziv i naše i strane publike. Na brodu je sve jedan razred, tako da će svi putnici imati slobodu kretanja po svim dijelovima, samo što su razne cijene prema uređaju kabine. Te cijene za put i čitavu opskrbu za 12 dana kretaće se po prilici između 3600 i 7000 dinara.

Na lađi je podružnica »Putnika«, koja će organizovati izlete u svakom mjestu gdje će parobrod pristati.

Nabavkom ove lađe »Jugoslovenski Lloyd« je uistinu doprinio mnogo napretku naše trgovačke mornarice, a uvelike će koristiti još jačem razvitku našeg turizma. Dužnost je sva-

kog pojedinca da pomogne ovu akciju »Jugoslovenskog Lloyda«, jer time pomaže ugledu naše zemlje i upoznavanju njenih ljepota.

## ФРАНЦУСКИ КАПИТАЛ И НАШИ ТУРИЗАМ

Jedna француска bankarska grupa pokazuje jako interesovanje za naš turizam, pa je u tome smeru podnela i potrebne ponude merodavnim faktorima za dobivanje koncesije za sprovođenje svoga projekta i planova. Ona namerala da podigne moderne hotele sa potpunim komforom u našim turističkim centrima: u Jajcu, Kotoru, Ulcinju, Ohridu i još nekim mestima Jужне Србије. Kapital ovog француског konzorcija sastavljen je od velikih finansijera iz Француске.

Г. Леон Реј, француски археолог, који се последњих година бави истраживањима у Албанији, лети сваке године сврати се на неколико дана у Будву. Како је тај крај познат по својој романтичној природи, бистрини мора, јачим сунцем и врло лепим плажама, г. Реј се је свим овим лепотама олушевио и одлучио помоћи, према својој могућности, овом сиромашном крају. На његов упит, општина му је уступила бесплатно око 900 м² земљишта уз саму плажу, за градњу хотела. Г. Реј послао је већ и нацрт хотела израђен од париског архитекта А. Гран-а. Хотел ће бити грађен у модерном стилу, са терасима и балконима, на три спрата са приземљем. Око хотела уредиће се парк за одмор гостињу а пред хотелом протеже се дивна природна, песковита и сунчана плажа. Чим се изврши предрачун, имало би се приступити градњи. Хотел ће се изградити из армираног бетона, а носиће назив »Хотел на добром сунцу«, на француском језику.

## HOTELSKI KATASTAR I IZDANJE HOTELSKOG VODICA

Иницијативом Јадранског хотелијског савеза у Splitu започело се је прије извјесног времена састављањем катастра за све хотеле на Јадрану. Тај катастар је већ довршен и садржи савим тачне податке за све хотеле на Јадрану од Сушакa па све до Будве. Такав је хотелски катастар био потребан за редовно функционирање кредитног завода за хотелијере, који би имао

да се оснује у најкраће вријеме. Код састављања катастра Јадранског хотелијског савеза највише се је трудио власник хотела »Velebit« у Башки г. Ante Tudor. Код тога посла pomagao му је закупник хотела »Sava« у Splitu и вршилац дужности тajника савеза хотелијера г. Baumann. Конференција у Rabu одлучила је да се прикупљени подаци отступе »Putniku« у Beogradu да му послуже као подлога за даљњи рад око састављања катастра за сва hotelska предузећа у Jugoslaviji. — »Putnik« се је обвезао да ће довршити тај посао.

## PODIZANJE NOVIH HOTELA U DUBROVNIKU I NA LOKRUMU

Završeni su pregovori za građenje jednog velikog hotela u Dubrovniku koji će se početi graditi ove godine. Hotel će biti pri samom moru i imaće preko 200 soba i najmoderniji uređaj sa posljednjim komforom. Isto tako se vode pregovori, da se na Lokrumu podigne jedan moderni sanatorijum sa preko 150 soba i najmodernijim uređajem. Ovi su pregovori na najboljem putu da se povoljno završe. Radovi bi također počeli ove godine u proljeću.

## TURISTIČKA IZLOŽBA U DÜSSELDORFU I JUGOSLAVIJA

Poznati putnički biro »Mittag« у Düsseldorfu priredio је је ове године туристичку изложбу зимског спорта, на којој је између осталих држава учествовала и наша. Зauzimanjem и marljivim nastojanjem нашег kraljevskog konzulata у Düsseldorfu riješeno је питање spomenute изложбе са potpunim uspjehom, а fotografije које је poslalo društvo »Putnik« из Beograda vrlo су lijepe и čine divan utisak на posjetioce изложбе. Interesovanje posjetilaca за нашу земљу, као и traženje prospektnog materijala, najbolji су dokaz, да се kod нас vodi sistematska и dobro organizovana turistička propaganda. Potrebno је и valjalo би željeti да и у buduće kod ovakvih и sličnih prilika, које nam daju mogućnosti за туристичку propagandu у inostranstvu, kraljevska poslanstva на strani и туристичке организације у zemlji ulože sav svoj trud на propagandu и unapređenje нашег turizma, од koga Jugoslavija са puno prava može očekivati još mnogo veći moralni и materijalni uspjeh.

## STATISTIKA PROMETA STRANACA U SPLITU G. 1930

U g. 1930 doputovalo је у Split ukupno 42.157 stranaca koji су у gradu proboravili barem jedan dan. Od tih је bilo 24.852 из raznih mjesta у našoj državi, а од inostranaca bilo је 3423 из Čehoslovačke, 4748 из Njemačke, 4118 из Austrije, 1166 из Poljske, 497 из Amerike, 930 из Italije, 318 из Francuske, 578 из Engleske, 298 из Švajcarske, 536 из Madžarske, 177 из Danske, 131 из Rumunjske и 69 из Belgije. Manji broj stranaca bio је из slijedećih država: 58 из Švedske, 56 из Holandije, 40 из Albanije, 90 из Rusije, 18 из Turske, 10 из Španije, 8 из Japana, jedan из Kine и 25 из raznih drugih država. U ovoj statistici nisu uzete у obzir razne skupine stranih đaka, skauta и sličnih organizacija, које nisu у gradu proboravile barem jedan dan.

## ЗА ХОТЕЛЕ У ЗЕТСКОЈ БАНОВИНИ

За унапређење и одржавање хотела и хотелијерства у Зетској бановини, бан г. Крста Смиљанић, одредио је суму од милион динара, која је долеђена већ постојећим хотелима, рали оправака и других сличних потреба.

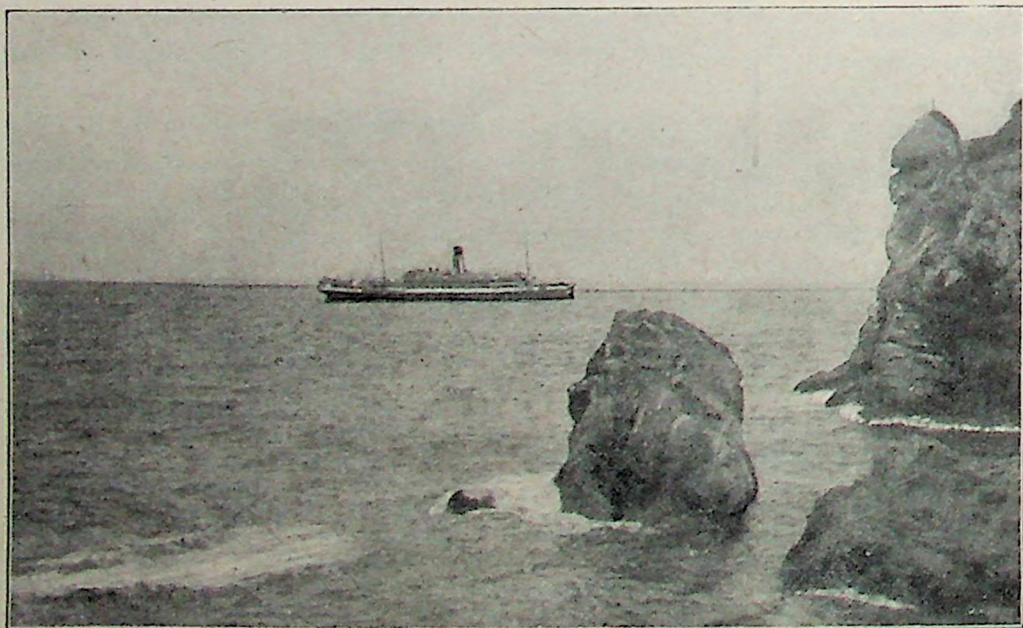


Foto: Berner - Dubrovnik

TURISTIČKI PAROBROD »KRALJICA MARIJA« NA PRVOM DOLASKU U DOMOVINU, PROLAZI MIMO DUBROVNIK

# UNION DE CINQ CHANTIERS FRANÇAIS DE CONSTRUCTIONS NAVALES

SUR LA MER DU NORD, LA MANCHE, L'ATLANTIQUE, LA MÉDITERRANÉE  
6<sup>bis</sup>, rue Auber, Paris

CHANTIER DE FRANCE  
à DUNKERQUE

Société des Ateliers et Chantiers  
de France.

CHANTIER DE NORMANDIE  
à ROUEN

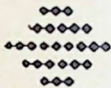
Société des Chantiers et Ateliers  
de Saint-Nazaire.

CHANTIER DE GRAVILLE  
au HAVRE

Société des Forges et Chantiers  
de la Méditerranée.

CHANTIER DE LA SEYNE  
à TOULON

Société des Forges et Chantiers  
de la Méditerranée.



CHANTIER DE PENHOET  
à SAINT-NAZAIRE

Société des Chantiers et Ateliers  
de Saint-Nazaire.



Sve ratne i trgovačke brodove, oklopjače, torpiljere, podmornice, luksuzne brodove, brodove za prevoz petroulja, teretne na parni i motor.

1148

## Gradjevno Poduzetništvo Braća D. E. Žagar i Drug

Ing. Arhitekt i Graditelj

Telefon br. 180. Split Telefon br. 180.

Poslovnica u Kliškoj ul. br. 3 prizemno

(iza Isusovaca)



Preuzima sve vrste gradnja,  
a specijalno visokogradnje.  
Projektira i daje tehnička mnijenja



Ing. Danilo Žagar  
Ovlašteni civilni Arhitekt

Eduard Žagar  
Ovlašteni Graditelj

1248

BOSANSKO  
dioničko društvo za elektrinu

U JAJCU

PROIZVODI

KALCIJEV KARBID,

FEROSILICIJ,

TRIHLORETIEN

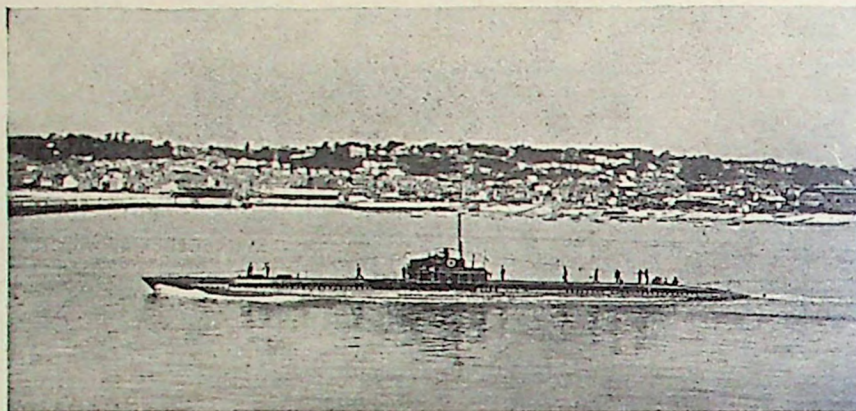
I OSTALE DERIVATE

HLORA, HLORNI KREČ, KAUSTIČKU SODU

I KREČ OBIČAN.

1552

CHANTIERS ET ATELIERS  
**AUGUSTIN-NORMAND**



„L'ARAINNE„

*jedna od podmornica 600 tona izgrađena za francusku mornaricu od Chantiers et Ateliers Augustin-Normand*

**KONSTRUKTOR BRODOVA RATNIH i TRGOVAČKIH**

— Specijalne podmornice — Ovlašten za postavljanje mina —  
— Dobavljač Mornarica Francuske, Poljske, Letonije i t. d. —

— **MOTOR DIESEL VICKERS-NORMAND** —

1189

**REMEC - C<sup>o</sup>**

*tvornica pokućstva iz savijenog drva, industrija drva*

*Ljubljana, Kersnikova ul. 7*

*Telefon: int. 2266.*

*Teleg.: ing. REMEC.*



**Hotelijeri pozor!**

*Opremite vaše prostorije za novu seziju. Obratite se pouzdano na gornju tvtku.*

**Pretplatnicima**

**na znanje!**

Pregledavajući račune pretplatnika opažamo, da mnogi nisu još podmirili pretplatu za prošlu godinu. Ovim ih stoga po posljednji put pozivamo, da nam doznače dugujuću pretplatu, jer ćemo u protivnom slučaju bez daljnega obustaviti list i tražiti podmiru duga.

Pretplata se plaća unapred. Novac molimo slati preko Poštanske Štedionice, filijale u Sarajevu na čekovni račun broj 4228.

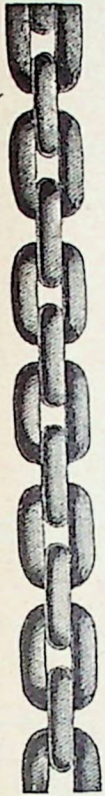






# TOVARNA VERIG d.d. u Lescu kod Bleda

Lesce, Slovenija



**LANCI** za hvataljke, elevatore, brodove, ispitani i kalibrirani.

**LANCI** parobrodarski specijalne izradbe.

**LANCI** za poljoprivredu, električki spajani i kalibrirani.

**LANCI** za snijeg za automobile.

**IZVOZ** u: Bugarsku, Zemlje Sredozemnog mora, Prekomorske zemlje i. t. d.

1219

# The Antwerp Engineering C<sup>o</sup>

Glavnica: 55.000.000 franaka.

Utemeljeno 1897.

**Konstruktori i popravljajući brodova.**

**Vlasnici suhih dokova.**

**Inžiniri-Konstrukteri, Kotlari, Električari, Brodarski drvodjelci**

Kotlari u bakru, Limari, Spajajući na elektriku i aceten.

**Konstruktori automobilskih čamaca „AQUAMOBILE“.**

Telefon:

Rue des Indes: 359, 90 (4 pruge)

Odjeljenje „Aquamobile“: 252, 54

Brodogradilište Hoboken: 522, 14

Radione i suhi dokovi, Zwiindrecht: 7

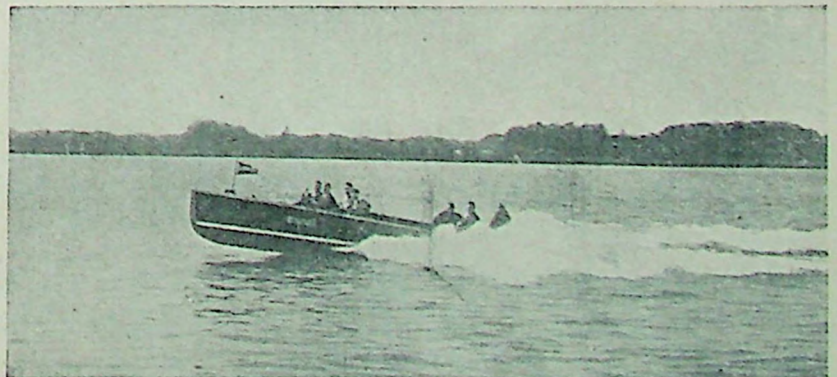
Brzajavna adresa „Engineering“

Glavne kancelarije:

10, RUE DES INDES, 10 — ANVERS

Pošanski pretinac: 503

Pošanski čekovni račun: 76803



„AQUAMOBILE“ u punoj brzini na Eskotu u Anversu.

14 9

TEHNIČKA POSLOVNICA  
**Ing. PETAR BRADANOVIĆ**

Brz. 1 „IZRADA“

**SPLIT**  
MARMONTOVA UL. 3

Telefon broj 386.

Projektira i dobavlja uređaje za sve vrste industrije i obrta:

Električne centrale, poljske željeznice, centralna grijanja, strojevi za drvodjelske i mehaničke radione, mlinski namještaji, motori na upojni plin, naftu i benzin, brodski motori, pumpe, vodovodne cijevi, armature i sav tehnički i električni materijal.

Informacije besplatno.

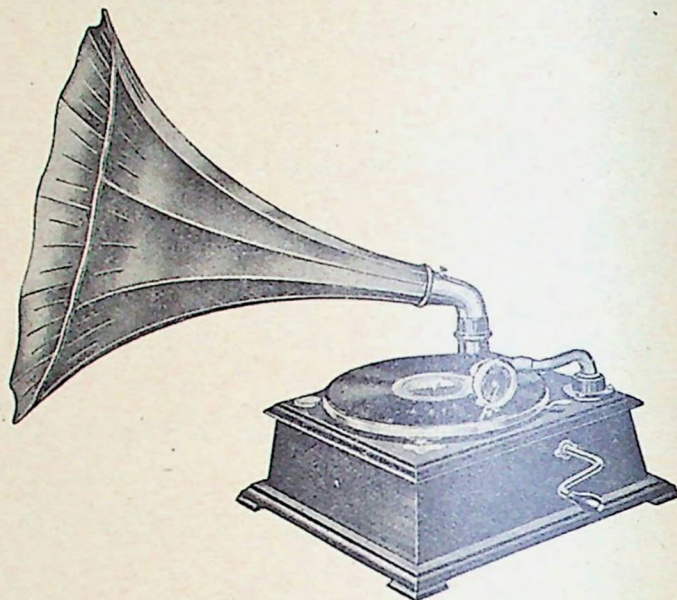
Tražite ponude.

**G. B. VALLE - SPLIT**

Zlatarska tvornica  
na električni pogon

Utemeljeno god. 1822. Ilustrovani cijenik franko.

Najzgodniji poklon  
**EDISON BELL GRAMOFON PLOČE**  
Prodaja i na dugoročno mjesečno otplaćivanje  
**EDISON BELL PENKALA Ltd. ZAGREB.**



Filijale Beograd i Skoplje, zastupstva u svim većim mjestima države.

**KUPUJTE DOMAĆE PROIZVODE**

Zahtjevajte naše ilustrovane kataloge i cijenike.

1550

**J. SAMUEL WHITE**

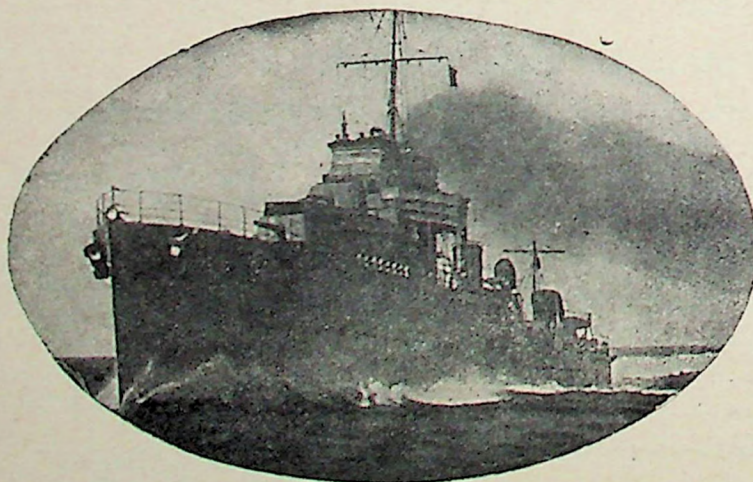
& Company, Limited.

Graditelji brodova i kotlova.

WHITE FORSTER

KOTLOVA SA

CIJEVIMA ZA VODU.



J. SAMUEL WHITE

SISTEM

INSTALACIJA ZA NAFTU.

KONSTRUKTORI TORPILJERA, RAZARAČA I VOĐA. LOVACA NA PODMORNICE, MINOSACA, RATNIH BRODICA. PRVORAZREDNIH PUTNIČKIH I TERETNIH PAROBRODA. BRODOVA ZA SPECIJALNE SLUŽBE CARINSKE I POLICIJSKE OBALNIH BRODOVA ZA SPASAVANJE.

**EAST COWES, Otok Wight ENGLESKA.**

ZASTUPNIK ZA JUGOSLAVIJU: **T. G. MAPPLEBECK**  
KNEZ MIHAJLOVA ULICA BROJ 28. III. SPRAT - BEOGRAD





# TREPČA MINES, LTD. — LONDON

AKCIJSKI KAPITAL LST. 1,125,000.—

Prema izvještaju treće redovite glavne skupštine društva Trepča Mines, Ltd., koja je bila održana polovinom decembra prošle godine, proizlazi, da je društvo u julu prošle godine povisilo svoj akcijski kapital od milijun funti šterlinga na 1,125.000 funti. Ukupna površina, kojom raspolaže društvo, iznosi oko 507 četvornih milja, ali društvo ima i opciju za susjednu površinu (prema zapadu) od nekih 4000 četvornih kilometara. Tu se nalazi i majdan Breskovo, poznat još iz najstarijeg doba. Do sada je u tom području rad bio ograničen na male rovove i na geološka istraživanja. Glavna aktivnost je u prošloj godini upotrebljena na području *Stantrg majdana* i još na nekim mjestima. U Meljenici također je iskopan dugi rov

da bi se ispitala debljina sloja rudače, a kod brega Trepče rovanjem se omogućio laki prilaz k nalazištima. Tu je izvršen spoj sa jednim starim rovom i to putem pomoćnog rova od 140 metara.

Vrlo se je jako razvio majdan Stantrg u prošloj godini. O tome je već u više navrata pisano po novinama. Rad je započeo u novembru prethodne godine, te se iz dana u dan usavršavao. Rov je iznutra izgrađen u čeliku i drvu, te su također izgrađeni kanali za odvod vode.

Iz dosadanjih bušenja proističe, da se u ovim krajevima bez sumnje nalazi velika količina rudače, te se sa sigurnošću očekuje najmanje 3,500.000 tona isplative rudače. Naravno da se ne može reći točna tonaža, te nas mora zadovoljiti poprečna kalkulacija.

Prema kraju avgusta započeo je radom koncentracioni uređaj. Lokalna radna snaga mora se naravno još izvježbati, da bi se iscrpio sav kapacitet rudnika. Ali treba istaknuti, da su se namještenici pokazali odličnim radnicima, koji se lako prilagođuju novim metodama rada, tako da je tonaža bila u neprestanom porastu. Sada je dnevni kapacitet prešao 500 tona.

Dne 10 oktobra 1930, dok je generalni direktor Trepča Mines, g. Chester Beatty posjetio Jugoslaviju, priređen je svečani otvor rudnika, te je toj svečanosti prisustvovao Nj. V. Kralj Aleksandar I i Princ Pavle, britski ministar N. Henderson, ministri Juraj Demetrović, ing. Dušan Srnc i brojni drugi odličnici.

4 SLIPA za dokiranje  
i opravak brodova.

**Splitsko Brodogradilište**

**„JUG“**

**SPLIT**

4 SLIPA za dokiranje  
i opravak brodova.

Tekući račun kod **Srpske Banke d. d.**  
podružnice, **SPLIT.**

Brzjavni: „JUG“ - Split.  
Telefon interurban br. 83.

U svojim odelenjima: brodograditeljskim,  
šuperačkim, kovačkim, mehaničarskim,  
stolarskim, električarskim i t. d.

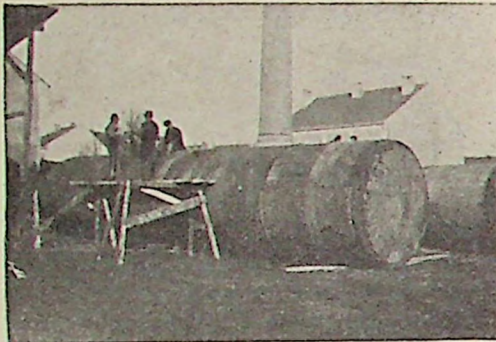
**uposljuje do 150 radnika**

**Obavlja:** gradnje i opravke željeznih i drvenih brodova. — Opravke i inštalacije kotlova, parnih strojeva i motora. — Električna i autogenska svarivanja i t. d.

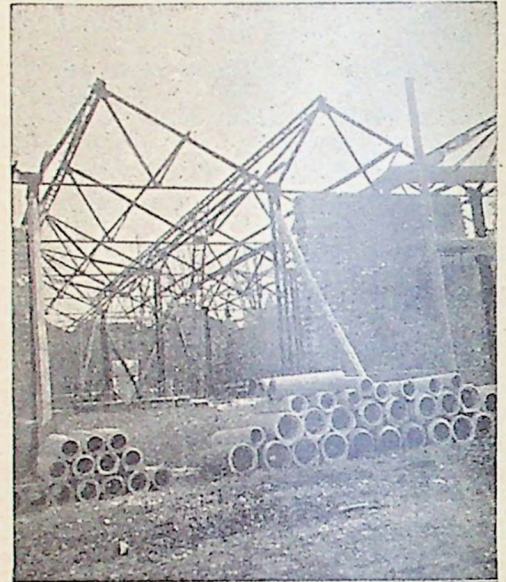
TELEFON: 50-59

# OVL. ING. ALEXANDER KLEINKIND

PRILAZ bar. FILIPOVIĆA 24-26 ZAGREB KRALJEVINA JUGOSLAVIJA



## TVORNICA ŽELJEZNIH KONSTRUKCIJA I KOTLOVA



ŽELJEZNE KONSTRUKCIJE  
KROVNE KONSTRUKCIJE  
CENTRALNO LOŽENJE  
POCINKANE I POCINČANE  
POSUDE  
SVAKOVRSNE ŽELJ. PODVLAKE  
PATENTNA OSTAKLENJA BEZ  
KITA

RESERVOIRE, CISTERNE, VODOVODI,  
BOILERI, DIMNJACI, NADSVJETLA,  
KEMIČKE NAPRAVE  
ŽELJEZNE STUBE  
UREĐAJ ZA ČIŠĆENJE  
VODE I ODSTRANJENJE  
KAMENICA I T. D.

1286

## IVAN MEDANIĆ BRODOGRADITELJ BAKAR

POSJEDUJE: vlastito brodogradilište u Bakru opremljeno sa svim napravama za izvlačenje brodova do 40 metara. — Radionice sa bogatim skladištem svakovrsnog — domaćeg i stranog — drva za brodogradevne svrhe. — IZRADJUJE: svakovrsne brodogradevne i stolarske radnje u drvu i željezu. — OBAVLJA: popravke na svim brodovima i parobrodima privatnim i državnim. — ZAPOSLUJE: isključivo domaće radnike. 1395

## THE MERCANTILE DRY DOCK Co., Ltd.

VLASNICI SUHOG DOKA, POPRAVLJAČI  
BRODOVA, STROJEVA I KOTLOVA  
JARROW - ON - TYNE.

Podružnica: TYNE DOCKS.

Poslovni direktor: M. C. JAMES.

### Tri velika privatna moderna suha doka.

Dokovi i radionice vrlo blizu mora.  
Pristaništa za popravak brodova i privatne plutače.  
Svi dokovi rade sa električnim oruđem i komprimiranim vazduhom.  
Rezanje i spajanje pomoću električnih i oksiacetilenskih naprava.  
Specijalne naprave za popravak brodova za prenos nafte.  
Popravci Diesellovih strojeva.  
Opskrba naftom pomoću privatne cijevi, koja spaja dok sa blizim depot-om nafte.  
Naprave za smještanje i premještanje nafte iz brodova za vrijeme popravka.

Željeznička pruga do dokova i radionica.

Broj telefona:  
„190 JARROW“ (4 veze) Danja i noćna služba

Brzjavli:  
Mercantile, Jarrow-on-Tyne  
1498

Čudno je da imade još uvijek ljudi koji trpe na reumatizmu, kostobolji, trganju u križima, premda je već skoro 50 godina od kada je izumljen siguran lijek, koji izliječuje i najgori reumatizam. Krivo je tomu nepovjerenje. Premda su se hiljade izliječile, ipak još uvijek neki ne vjeruju, pa niti ne pokušaju i trpe i dalje tu strašnu bolest

a da si nabave **REUMATIS** ozdravili bi. Boca stoji Din 20,—, a dobiva se u svim ljekarnama.

1352

## ZASTAVE

sa i bez grba, čisto vunene, garantirane boje, u lijepoj izradbi, izrađuje i razaslije:



**JOSIP WINKLER**  
SUBOTICA  
Mađarska ulica 9/II.

Ilustrovani cenovnik besplatno.  
**Tražim zastupnike**  
koji posećuju privatne mušterije.  
1489

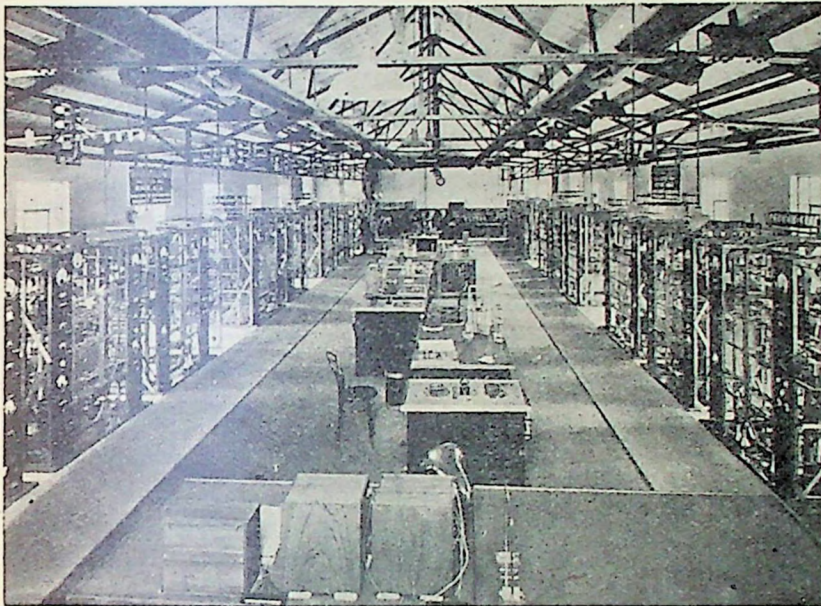
## PLATITE PRETPLATU!



# MARCONI

## UPRAVLJENIH KRATKIH TALASA SISTEM

Marconi upravljenih kratkih talasa sistem predstavlja najsavršenije sredstvo za bežični telegrafski i telefonski saobraćaj na dugim stazama, i u toku poslednje četiri godine učinio je čitav preokret u bežičnom saobraćaju u celom svetu.



Marconi upravljenih kratkih talasa predajna stanica u Dorchesteru, Engleska, koja je ovde ilustrovana, je najveća stanica svoga tipa u celom svetu. U vezi sa upravljenih talasa prijemnom stanicom u Somertonu, ova stanica obavlja visoke-brzine telegrafsku službu između Velike Britanije i Severne i Južne Amerike, Egipta, Sirije i Dalekog Istoka. Upravljenih talasa služba takođe vezuje Veliku Britaniju sa Kanadom, Južnom Afrikom, Australijom i Indijom, i uspostavljena je na svakom Kontinentu za telegrafsku i telefonsku službu na najdužim stazama.

### MARCONI'S WIRELESS TELEGRAPH CO.

Marconi House, Strand,  
LONDON W. C. 2.



Jedini zastupnik u Kraljevini Jugoslaviji:

**J. HANNAU** PALATA RUSKI CAR, BEOGRAD

TELEFON: 12-16

Telegraf, adresa: „HANARD“

1543

### AUTO MEHANIČKA RADIONA I KONCESSIONIRANA AUTO ŠKOLA

za automobile, motorna vozila, autogensko varenje, za teretne automobile i za kovno tokarenje

## BRAĆA KRUŠNJAK

ZAGREB, Vlaška ul. 25.

Telefon br. 30-99.  
1396

Telefon br. 30-99.

## JANGONIN BOBICE

Pouzdanu djelujući lijek protiv kapavcu (Tripperu), bijelom cvijetu, bolestima mjehura i ostalim, koje nastaju od kapavca.

JANGONIN čisti mjehur, ublažuje boli i pečenje mokraće, odstranjuje gnojenje i izlječi bolest kod stroge dijete u kratko vrijeme a dostaju 3 — 4 kutije.

Cijena kutiji Din 40.—

Dobiva se u ljekarni GAYER,  
Zagreb, Ilica 79.

1349

## AUTO ŠKOLA

praktična teoretska izobrazba za samostalne upravljače motornim vozilima (šofere). Osim redovitog tečaja dajem posebne satove i u kući. — TEHNIČKA poslovica izrađuje nacрте ispitne svjedodžbe (Typenscheine) za sva motorna vozila stručnjačko kontroliranje svih motornih vozila kao i za procjenu vožnje i popravak. Narudžbe obavljaju se točno i solidno. — Automehanička radiona

### F. HARTER

ZAGREB, Kaptol 15.

Telefon 61-95.

Telefon 61-95  
1393

## ČITAJTE JADRANSKU STRAŽU

## CINKOGRAFIJA BRAĆA HOFER

ZAGREB, ILICA 65

Izrađuje u najkraćem roku klišeje  
u svim tehnikama

1382

Delniška družba  
pivovarne

**UNION**  
**LJUBLJANA**

1299

priporoča svoje izbornu  
dvomračno in hercules-pivo  
v sodčkih in stekleni ah.  
IZDELUJE tudi prvovrstni  
kvas in šprlt.

Naslov brzozavkam:  
Pivovarna UNION Ljubljana  
2310 Telefon 2311

NAJVEĆA DALMAT. ZLATARIJA

**ANT. RADIĆ**  
**SPLIT**

ILUSTROVANE CIJENIKE SALJE BADAVA

# Prva Hrvatska Štedionica u Zagrebu



Osnovana god. 1846.



Dionička glavnica . Din 75,000.000.—  
Pričuve preko . . . „ 80,000.000.—  
Ulošci „ . . . „ 1.500.000.000.—



## Mjenjačnica u Zagrebu

**Podružnice:** Bačka Palanka, Bakar, Banjaluka, Beograd, Bihać, Bjelovar, Brčko, Brod na Savi, Celje, Crikvenica, Čakovec, Daruvar, Delnice, Drenonta, Djakovo, Dubrovnik, Karlovac, Kraljevica, Križevci, Ljubljana, Maribor, Mitrovica, Mostar, Niš, Nova Gradiška, Novi Sad, Ogulin, Osijek, Pakrac, Požega, Sarajevo, Senj, Sisak, Skoplje, Split, Subotica, Sušak, Travnik, Tuzla, Varaždin, Veliki Bečkerek, Velika Gorica, Vinkovci, Virovitica, Vukovar, Zemun, Zagreb, Gornja Ilica, Zagreb, Miha-novićeva ul., Zagreb, Vlaška ul.

**Ispostave:** Podravska Slatina, Ruma.



Brzojavni naslov: „Praštediona“



**Prima uloške** na uložne knjižice i na tekući račun. - **Eskomptira** mjenice, devize i čekove. **Obavlja burzovne naloge**, te isplate na sva tuzemna i inozemna mjesta. - **Izdaje** čekove i kreditna pisma na sva tu- i inozemna mjesta. - **Financira** trgovačka, obrtna i industrijalna poduzeća. - **Obavlja** sve štedioničke i bankovne poslove najkulantnije. - **Izdaje** 4, 4<sup>1/2</sup>, 6 i 8<sup>0/0</sup>-tne založnice, te 4<sup>1/2</sup> i 6<sup>0/0</sup>-tne komunalne zadužnice.

1365

PRVA SRPSKA FABRIKA ZAPUŠAČA (ČEPOVA)

# ARSE ŽILIĆA

БЕОГРАД  
БАБА ВИНТИНА УЛ. 31



ОСНОВАНА 1906  
ТЕЛЕФОН 388.

## Градска Штедионица Општине Града Сарајева

Бави се свим  
пословима који засиједају  
у банковну струку, а нарочито прима  
уз најповољнији каматњак **улоге на  
штедњу** и тиме нарочито помаже штедише

Има своју властиту залагаоницу  
која даје зајмове на злато, сребро и остале дра-  
гоцјености у висини од 80% процјењене  
вриједности заложених предмета, а уз  
**снижени каматњак.**

Даје зајмове  
на новоградње уз хипотекарно осигурање.  
За све обавезе Градске Штедионице јамчи  
**Општина града Сарајева**

1518

# „UGAR“

## Šumska Industrija d. d.

### Turbe

(Bosna)

1259

Širite „Jadransku Stražu“!

**ПЛАН** За извлачење бројева и добитака 21. кола срећака Државне Класне Лутрије Краљевине Југославије. - Ово коло има 200.000 срећака, које су оштампане од броја 1—100.000 у дупло (по две срећке од сваког броја) са 100.000 добитака и 12 премија који се исплаћују у готовом новцу без икаквих одбитака

I. КЛАСА				V. КЛАСА				III. КЛАСА			
Вучење 3. јануара 1931. г.				Вучење од 24. априла до закључно 20. маја 1931. г.				Вучење 10. марта 1931. г.			
Цена	целе редовне срећке	Дин	100—	Цена	целе редовне срећке	Дин	100—	Цена	целе редовне срећке	Дин	100—
"	половине "	"	50—	"	половине "	"	50—	"	половине "	"	50—
"	четвртине "	"	25—	"	четвртине "	"	25—	"	четвртине "	"	25—
Највећи добитак у најсрећнијем случају Динара <b>560.000</b>				Највећи добитак у најсрећнијем случају Динара <b>4,200.000</b>				Највећи добитак у најсрећнијем случају Динара <b>660.000</b>			
Добитака	Динара у сребру			Добитака	Динара у сребру			Добитака	Динара у сребру		
2	Премије	по	200.000 400.000	2	Премије	по	1,200.000 2,400.000	2	Премије	по	250.000 500.000
2	"	"	80.000 160.000	2	"	"	500.000 1,000.000	2	"	"	80.000 160.000
2	"	"	60.000 120.000	2	"	"	400.000 800.000	2	"	"	60.000 120.000
2	"	"	40.000 80.000	2	"	"	300.000 600.000	2	"	"	40.000 80.000
2	"	"	30.000 60.000	2	"	"	200.000 400.000	2	"	"	30.000 60.000
2	"	"	20.000 40.000	2	"	"	100.000 200.000	2	"	"	20.000 40.000
4	"	"	10.000 40.000	4	"	"	80.000 160.000	4	"	"	10.000 40.000
6	"	"	7.000 42.000	6	"	"	40.000 200.000	6	"	"	7.000 42.000
10	"	"	3.000 30.000	10	"	"	20.000 100.000	10	"	"	3.000 30.000
70	"	"	500 35.000	70	"	"	1.000 5.000	70	"	"	1.000 70.000
2400	"	"	200 480.000	2400	"	"	500 43.750.000	2400	"	"	400 960.000
<b>2500</b>	Динара <b>1,487.000</b>			<b>2500</b>	Динара <b>2,102.000</b>			<b>2500</b>	Динара <b>2,102.000</b>		
II. КЛАСА				IV. КЛАСА				IV. КЛАСА			
Вучење 10. фебруара 1931. г.				Вучење 4 априла 1931. г.				Вучење 4 априла 1931. г.			
Цена	целе редовне срећке	Дин	100—	Цена	целе редовне срећке	Дин	100—	Цена	целе редовне срећке	Дин	100—
"	половине "	"	50—	"	половине "	"	50—	"	половине "	"	50—
"	четвртине "	"	25—	"	четвртине "	"	25—	"	четвртине "	"	25—
Највећи добитак у најсрећнијем случају Динара <b>560.000</b>				Највећи добитак у најсрећнијем случају Динара <b>90.000 Дин. 57,575.000</b>				Највећи добитак у најсрећнијем случају Динара <b>660.000</b>			
Добитака	Динара у сребру			Добитака	Динара у сребру			Добитака	Динара у сребру		
2	Премије	по	200.000 400.000	У	I	класи	Дин. 1,487.000	2	Премије	по	250.000 500.000
2	"	"	80.000 160.000	"	II	"	1,755.000	2	"	"	80.000 160.000
2	"	"	60.000 120.000	"	III	"	2,102.000	2	"	"	60.000 120.000
2	"	"	40.000 80.000	"	IV	"	2,406.000	2	"	"	40.000 80.000
2	"	"	30.000 60.000	"	V	"	57,575.000	2	"	"	30.000 60.000
2	"	"	20.000 40.000	<b>УКУПНИ ДОБИЦИ:</b>				2	"	"	24.000 48.000
4	"	"	10.000 40.000					4	"	"	15.000 60.000
6	"	"	7.000 42.000					6	"	"	8.000 48.000
10	"	"	3.000 30.000					10	"	"	6.000 60.000
70	"	"	900 63.000					70	"	"	1.000 70.000
2400	"	"	300 720.000					2400	"	"	500 1,200.000
<b>2500</b>	Динара <b>1,755.000</b>			<b>Свега Дин 65,325.000</b>				<b>2500</b>	Динара <b>2,406.000</b>		

Br. 1497.

S  
H  
E  
L  
L

# SHELL

SHELL Petrolej  
SHELL Benzin  
SHELL Strojna ulja  
SHELL Cilindarska ulja  
SHELL Ulje za pogon diselatora  
SHELL Vulkansko ulje  
SHELL Ulja za loženje  
SHELL Mineralno terpentinsko ulje  
SHELL Parafin  
SHELL Asfalt  
SHELL Tovotna mast  
SHELL Vazelinsko ulje

ANGLO-JUGOSLAVENSKO PETROLEJSKO D. D.  
ZA RAFINIRANJE I PROMET PETROLEJEM I INIM BITUMENSKIM PROIZVODIMA

Glavna direkcija: Strossmayerova ul. 6. **ZAGREB** Brzozavi: **ANGLOPETROL**

FILIJALE I ZASTUPSTVA PO ČITAVOJ ZEMLJI.

S  
H  
E  
L  
L





## О г л а с

### Набавка дрва и угља за војску у Бањалуци.

Команда Врбаске Дивизиске области на дан 4. фебруара 1931. године у 11 часова одржаће Прву лицитацију за набавку и испоруку потребних огревних дрва и каменог угља и то:

1) За гарнизон Бањалука — 4.000 прост. метара дрва, кауција — 20.000 динара; каменог угљена — 700 тона, кауција — 7.500 динара.

2) За гарнизон Бихаћ, 500 простор. метара дрва, кауција — 3.000 динара; 160 тона каменог угљена, кауција — 2.000 динара.

3) За гарнизон Сисак, 1.700 просторних метара дрва, кауција — 9.000 динара; 320 тона каменог угља, кауција — 3.500 динара.

4) За гарнизон Петриња, 1.000 просторних метара дрва, кауција — 5.000 динара; 120 тона каменог угља, кауција — 1.500 динара.

5) За гарнизон Госпић, 1.000 просторних метара дрва, кауција 5.000 динара.

6) За гарнизон Оточац, 2.500 просторних метара дрва, кауција — 13.000 динара.

Укупно: ДРВА 10.700 просторних метара, УГЉА 1.300 тона.

Лицитација за све гарнизоне обавиће се у канцеларији Интендантуре Врбаске Дивизиске области у Бањалуци тачно у 11 часова у горе означено време.

Услови се могу видети у канцеларији ове Интендантуре.

Кауција за стране држављане дупло од напред предвиђене.

Кауција се полаже на Каси Команде Врбаске Дивизиске области најдаље до 10 часова дана лицитације.

Е. број 13512 из канцеларије Интендантурер Вбаске Дивизиске области у Бањалуци 30. децембра 1930. године.

Бр. 1551

## О г л а с

Према наређењу Команданта IV. Армиске Области Пов. И Бр. 1398 од 24 децембра 1930. год. у канцеларији Референта Инжињерске Команде Сав. Дивиз. Области у Загребу на дан 4 фебруара 1931. год. у 11 часова пре подне, одржаће се сходно чл. 89 Закона о Државном Рачуноводству прва офертална са пуним роком лицитација за оправку касарне »Краља Петра I. Великог Ослободиоца« у Карловцу.

Предрачунска сума за овај рад износи 48.668 и 17/100 динара.

Кауција за овај рад полаже се на каси Команде Сав. Див. Области у монети предвиђеној по чл. 88 Закона о Државном Рачуноводству најдаље до 10 часова пре подне на дан лицитације, и то:

Држављани Краљевине Југославије 5 од предрачунске суме, у износу динара 2.434.—.

Страни поданици, дупло, у износу динара 4.868.—.

Са добивеним реверсом, лицитанти се пријављују одређеној комисији на дан лицитације од 10 до 11 часова, подносећи јој своје понуде.

Понуда мора да је у затвореном коферту и снабдевена таксеном марком од 100 дин. и да је читко написана.

Понуђена сума мора бити написана и стовима. У понуди несмеју се уносити никакви услови за измену припремљених услова, нити се сме поднети већа сума, од суме предрачуном предвиђене.

Неправилно написане понуде — противне предњој тачци, као и недовољно таксиране, одбациће се.

Право на лицитацију имају само она лица и Технич. Предузећа, која поднесу прописна и уредна документа о праву рада, као и да су рад пријавили за порез и да су исти платили за текуће тромесечје.

Лица и Техничка Предузећа искључена од лицитација, ма код кога Министарства, немају права утакмице.

По свршеној лицитацији, свима лицитантима задржава се кауција до доношења решења о одобрењу лицитације.

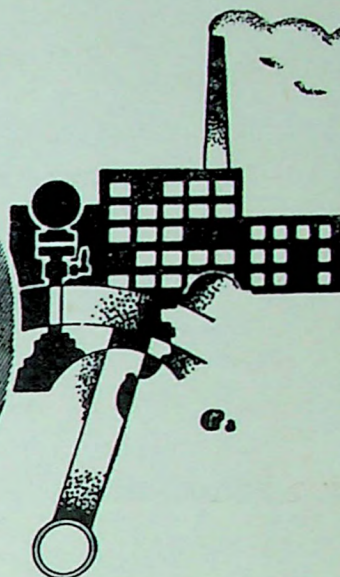
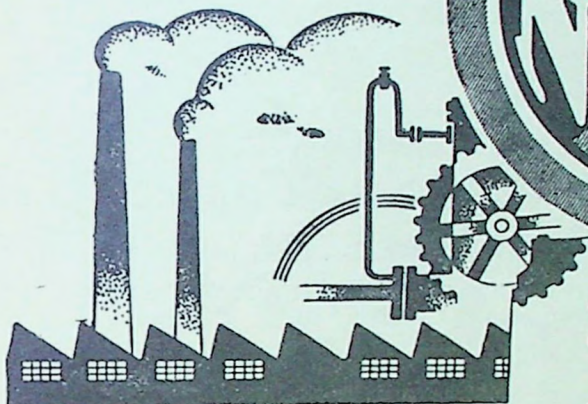
Накнадне понуде, као телеграфске, не примају се.

Услови могу се видети у канцеларији Референта Инжињерије.

Из канцеларије Референта Инжињерије Команде Савске Дивизиске Области у Загребу 30 децембра 1930. год. Пов. И. Бр. 1145.

Бр. 1552

**SOCONY**  
**MOTORNA ULJA**  
**sastavni dio**  
**svakog stroja**



**Standard Oil Company**  
**of Jugoslavia**

**Beograd**  
 Akademija nauka  
 Telefon 859, 2198, 1473

**Zagreb**  
 Kumičićeva 9  
 4651, 4652, 4518

# JUGOSLAVENSKI LLOYD a. d.

## SPLIT

DRUŠTVENA GLAVNICA Lst. 1,000.000 = DINARA 275,000.000  
 OD TOGA UPLAČENO Lst. 600.000 = DINARA 165,000.000

### UPRAVNI ODBOR:

MIHANOVIĆ MIHAJLO  
 PAŠKO BABURIZZA  
 BOŽO BANAC

FRANO PETRINOVIĆ  
 DR. MIŠE KOLIN  
 DR. NIKO MARINOVIĆ

GENERALNI UPRAVITELJ:  
 BOŽO BANAC

DRUŠTVO VRŠI REDOVAN PREKOOCEANSKI SAOBRAĆAJ SA SVOJIH  
 25 LAĐA KOJE UKUPNO NOSE  
 207.000 TONA.

REDOVNA TRGOVAČKA LINIJA IZ SUŠAKA, ŠIBENIKA, SPLITA I DUBROVNIKA  
 ZA ARGENTINU

DALJNE INFORMACIJE DAJU GLAVNE AGENCIJE:

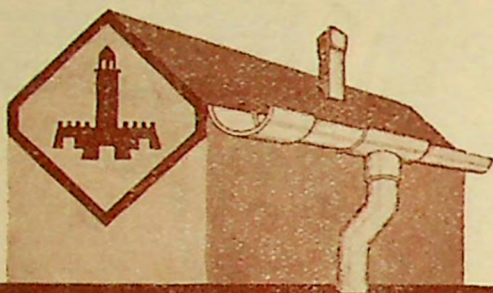
ZAGREB, 3, Gundulićeva ul. { Telefon 32-51.  
 Telegram: PLOVIDBA  
 LONDON, 54, Leadenhall St. BABURIZZA & Co. LTD.  
 Telegram: BABURIZZA.

# „SALONIT“

AZBEST

CEMENTNE

CIJEVI



KANALIZACIJE

KLOZETE I GNOJNICE

ODVODI DIMA I PARE

DRENAŽE, VENTILACIJE

ODVODI SA KROVOVA

## „S P L I T“

Anonimno Društvo za Cement Portland  
SPLIT, Dubrovačka 3/II.

Generalna zastupstva: „ALPEKO“, Zagreb Haunikova br. 10/I.  
„ALPEKO“, Ljubljana Massarykova 23.

# „SALONIT“

AZBEST

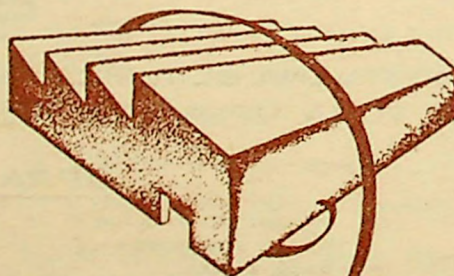
CEMENTNI

ŠKRILJEVAC

POKRIVANJE KROVOVA

OBLAGANJE ZIDOVA

ELEKTRICNE IZOLACIJE



„SALONIT“

