

19

Č2

**GODIN  
SVEZAK**

# NAŠE M

**GLASNIK  
JUGOSLOVANSKE  
POMOĆI  
MATICE**



**SVEZAK ZA FEBRUAR 1920.  
U DUBROVNIKU 1. FEBRUARA 1920.**

VELETRGOVINA

MANJE

DOMAC

UVOZNA

TVR

BR

ČU

SVAKOG  
SECU  
MATICI

# MORE

ke Pomorske Matice“, društva jugo-  
ora.

prikaze i studije te kraće beletrističke  
u pomorstvo, kao pitanje brodarstva,  
radnja i uredaba itd.

staleškim pitanjima naših pomoraca,  
svakom pogledu njihove interese te  
eve.

naša K 48. Na pol i četvrt godine

a naručbe, predplata i oglasi na  
nik.

ol strane K 150, četvrt strane K 75,  
pusta; od 4—6 puta 10% ; od 7—12

## Čestitke za februar 1920.

ić: Moderna mornarica — Juraj Carić: Za  
: Važnost mora za saobraćaj — D. D. V.:  
— Naredba za regrutovanje pomoraca —  
esti.

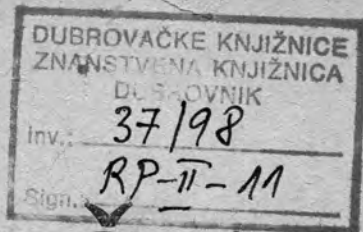
## Ispravave.

no. Predplata se plaća unaprijed. —  
—, polugodišuje K 24.—, a za tro-  
poslali smo samo na ogled. Tko ne  
t će mu obustavljeno šiljanje lista.  
i.

UPRAVA „NAŠEG MORA“.

1920

1925



# NAŠE MORE

## GLASNIK JUGOSLOVENSKE POMORSKE MATICE

DRUŠTVA JUGOSLOVENSkih POMORACA I PRIJATELJA MORA

God. II.

U Dubrovniku, 1. Februara 1920.

Sv. 2.

### „MARE NOSTRUM“

Ma dissì: O Iddio che vagli e rinnovelli  
nel Mar le stirpi, o Iddio che le cancelli,  
i viventi i viventi saran quelli  
che sopra il Mare

ti magnificheranno, sopra il Mare  
ti glorificheranno, sopra il Mare  
l' offriran mirra e sangue dall' altare  
che porta vostro.

Fa di tutti gli Ocèani il Mare Nostrò!"

„O piloto, e i ladri slavi  
tengono il mare“.

D' ANNUNZIO: La Nave.

Talijanski imperijalizam došao je u sukob sa principom o slobodi mora koji je tražio svoju afirmaciju na mirovnoj konferenciji u društvu sa ostalim pokopanim načelima Wilsonovih mirovnih predloga. Princip nacionaliteta i onaj slobode mora osnovice su trajnoga mira. Povrijeđa ovih načela imaće za neizbježnu posljedicu nove ratove, ako se naknadno ne poprave zlokobni kompromisi do kojih su u mirovnim pregovorima došli delegati sa imperijalističkim instrukcijama od strane svojih staromodnih vladajućih stranaka. Samo velike političke promjene u granicama pojedinih država mogu da otklone strahotne katastrofe na kopnu i moru.

Italija, usuprot pokretima masa koje ugrožavaju današnji poredak u idržavi i u društvu, ustraje i dalje na zahtjevima koji vrijeđaju i etnički princip i onaj o slobodi mora, na našu štetu. Preko 400.000 Jugoslavena biće opasani granicom proširenog talijanskog kraljevstva, dok će sav Jadran, a preko njega i cio Balkan, pasti pod uticajnu sferu talijanskog imperija.

U našoj borbi s Italijom, mi smo bili doduše već na početku u inferiornom položaju, ali je, po našem mišljenju, bilo pogriješno ograničiti

se samo na obranu naših etničkih granica i dopustiti tako Italiji da skine sa dnevnog reda diskusiju o pitanjima koja su ne manje za nas važna od onih koja su sada najakutnija pri rješavanju u Parizu.\*)

Italija je maskiranom ofenzivom na Rijeku, koja nije uključena u *london-skom ugovoru*, htjela da skrene našu pažnju sa onih tačaka koje je već ona obuhvatila tim ugovorom, znajući dobro da je pitanje Rijeke za nas od kapitalne važnosti i da će joj eventualnim kompromisom ipak uspjeti da se dočepa po kojeg otoka, a u sretnom slučaju, i obale dalmatinske. I napokon, ona je vješto računala da će se uslijed žestoke diskusije o Rijeci i Dalmaciji, i zbog kriza na mirovnoj konferenciji koje će zbog toga nastati, potpuno zaboraviti na ono pitanje koje Italiju naročito interesuje, a to je — Otranto.

I zaista, sva je pozornost svih mirovnih delegata pri rješavanju Jadranskog pitanja usredsređena na Rijeci i Dalmaciji — dok se je Italija nesmetano učvrstila u Valoni i na njenom zalegju. Sada, talijanski delegati traže samo da im se *de iure* potvrdi ono što su oni već proveli *de facto*.

Trst je izvan diskusije, Pelagruža je osigurana, Vis će tražiti uporno i neće ga puštati iz svojih grabežljivih ruku, dok joj — Valonu nitko i ne otimlje. I tako će Italija, bude li prisiljena okolnostima, velikodušno napustiti Rijeku i svu Dalmaciju (osim malog Visa ?!) — da zadobije prijateljstvo Jugoslavena i da se pred cijelim svijetom pokaže do krajnosti popustljiva i miroljubiva. Evropa će joj aplaudirati. Amerika će biti ponosna da je zaštitila Jugoslaviju.

Megjutim, Italija će se mefistofelski smijati, svijesna da je postigla *maksimum* svojih imperijalističkih aspiracija.

Pelagruža Vis i Lošinj znače za Italiju, u stratezičkom pogledu, *glavu mosta* za defenzivu svojih „izloženih“ obala i za ofenzivu na istočne obale Jadranskog mora, a u ekonomskom pogledu, ova tri otoka, osim bogastva u ribolovu na širokom moru i u njihovoj neposrednoj blizini, ona su most iz Italije na balkanske obale, za veliku ekonomsku invaziju na koju se ona sprema sa mnogobrojnom trgovačkom mornaricom, ratnim plijenom i oštetom koja joj pada u nezasluzeni dio, a koje će ona povećati tobože u ime kompenzacija za popuštanje prema Jugoslavenima.

Valona sa zalegjem, Bari, Brindisi i Taranto za Italiju imaju vrijednost željeznih vrata koja će ona otvarati i zatvarati, po svojoj volji i uviđajnosti, trgovačkim i ratnim flotama bilo koje države; jer, u onom uskom prostoru, Italija može da drži, sa svojom ratnom eskadrom, a naročito flotiljom podmornica, svaku drugu i sve druge flote u šahu.

Italija je dakle suverena na Jadranskom moru. To je njeno jezero.

Ova istina treba da nam bude vazdan pred očima. Nema smisla da ju sami sebi tajimo i da ju omalovažujemo. Naprotiv, mi treba da shvatimo tu imperijalističku opasnost od strane Italije i da se protiv nje borimo

\*) Ovaj je članak bio već u štampi kad je stigla vijest o ultimatumu vrhovnog vijeća našoj mirovnoj delegaciji. (Op. Ur.)

sistematski i ustrajno doklegod ne vratimo talijanske napadače na drugu obalu i doklegod naša zastava ne zaleprša na — Pelagruži.

Svaka stopa talijanska na otocima istočne obale Jadranskog mora znači — ofenzivu na Balkan.

Mi smo nemoćni da radikalno razračunamo danas, a i u buduće teško ćemo moći sami da riješavamo, s Italijom, dobro oružanom, bolje snabdjevenom i stratezijski zavidno situiranom, pitanje mora i otoka, bez svoje ratne flote. Ali, saveznika ćemo imati dosta u prvom sukobu s njom. Provedemo li uspješno nutarnju organizaciju naše države, povedemo li trijeznu politiku sa našim bližnjim i daljim susjedima, mi možemo da u skoroj budućnosti prisilimo Italiju da poštuje prema nama princip nacionaliteta, t. j. da povрати majci Jugoslaviji 400.000 zarobljene naše braće sa zemljištem natopljenim našim znojem, našim suzama i našom krvlju, a da prema cijelom civilizovanom svijetu i ona poštuje nepovrijedivi princip slobode mora, t. j. da rastvori lagjama svih država otrantska vrata pred našom slobodnom otadžbinom.

„Inferiorni“ gusari neretvanski, uskoci senjski, dubrovačke, bokeške i pelješke flote, znali su da nagju načina u vjekovnoj borbi s Venecijom, da čuvaju svoje obale i otoke, da osiguraju slobodu kretanja na burnom Jadranu, a znaće i moderna Jugoslavija sa svojim „morskim vukovima“ da oživotvori konačno veliki i lijepi san mnogobrojnih sinova ovih divnih naših obala koji su našli kolijevku i grob u sinjem Jadranskom moru.

Doklegod se budu na ovim obalama sretni ragjali, kao kremen tvrdi na golom kamenu, neustrašivi mornari željeznih mišica, plamenog oka i lavskoga srca, ni jedan narod osim Jugoslovenskog neće Jadran nazvati „*mare nostrum*“.

L.

## MODERNA MORNARICA

U pomorskoj povijesti biti će prošli vijek zabilježen krupnim slovima, jer je u njemu mornarica doživjela najsjajniju periodu svoga razvoja.

Nagla brzina, kojom se je mornarica razvijala posljednih 50 godina, učinila je skoro neopažen prelaz od običnog jedrenjaka do današnjih oceanskih kolosa sa njihovim usavršenim strojevima i svim ostalim pomoćnim aparatima i instrumentima, tako da slika današnje mornarice prisposobljena sa onom prošloga vijeka pobuđuje u nama čustvo udivljenja nad mogućnošću čovječjeg uma i energije.

Jedrenjak, koji je vjekovima vladao neograničenom vlašću širokim morem, nosioc starih običaja i tradicija, koje su s njime prelazile iz stoljeća u stoljeće od generacije na generaciju, danas je, može se reći, još samo jedna uspomena. Slikovita njegova pojava od dana u dan sve rjeđe se viđa na pučini morskoj a bjelilo njegovih jedara zamjenio je crni dim, koji se pobjednički diže k' nebu.

Od kako je željezo zamijenilo drvo a para jedro, gradnja brodova, uporedo sa općim napretkom čovječanstva na polju tehnike, dobila je svoj slobodni i veličanstveni zamah.

Prvi brod iz željeza „Great-Western“ sagradio je Brunel polovicom prošlog vijeka, a iza njega je Scott Russel 1858 god. sagradio prvi kolos i čudovište onog vremena „Great Eastern“ sa primjenom dvostrukog dna. — Od tog doba sve tekovine moderne tehnike dobile su svoju primjenu na moru i brodogradnja je iz okvira tradicionalne prakse dobila karakter znanstveni i dovela nas do ove današnje raznolikosti brodova po formi, veličini, i brzini, prama svrsi kojoj su namijenjeni.

Ratni brodovi, koji su se u eri jedrenjaka samo po topovima razlikovali od ostalih, danas su se svojom naročitom konstrukcijom i novim ofenzivnim svojstvima posve odijelili od trgovačkih, pokoravajući se uz nautičke, i vojničkim zahtjevima. Oni predstavljaju jednu posve odijeljenu grupu mornarice, koje se ovdje nećemo ni doticati.

Trgovačka mornarica u svojem razvoju podređena je općim zakonima, koji upravljaju svjetskom trgovinom i prometom, a osnova im je: I. udovoljenje zahtjeva klijenata i II. prosperitet brodovlasnika.

Prema svrsi kojoj služe brodovi trgovačke mornarice, dijele se u tri grupe: teretni parobrodi, putnički i mješoviti.

Teretni parobrodi razlikuju se od ostalih svojstvom skrajnje ekonomije, koja je uzeta za osnovu kod izgradnje i upotrebe njihove. Strojevi su im vrlo jednostavni i relativno slabi, a zauzimaju istom  $\frac{1}{10}$  brodskog prostora. Obična brzina ovih brodova je od 8-10 milja na sat. U pogledu nautičkom i u pogledu sigurnosti plovidbe, oni imaju često velike nedostatke, no za to se najbolje isplaćuju i najbrže povećavaju kapitale svojim vlasnicima. Teretni su parobrodi naročitom konstrukcijom specializirani za naročite vrste tereta. Najjednostavnije su građeni oni za prevoz ugljena, ruda itd., naročite uređaje imaju oni za prevoz žita, riže itd, a najkompliciraniji su t. zv. cisterne za prevažanje tekućina: petroleuma, ulja itd.

Putnički parobrodi, nasuprot teretnima, žrtvuju ekonomiju brzini, sigurnosti putovanja i udobnosti putnika. Uz finiju i solidniju izgradnju brodskog tijela, unutrašnjost je izgrađena izključivo za uporabu putnika. Stanovi za putnika nalaze se u glavnom iznad prve palube i idu često više katova u vis. „Mauritania“ imala je 6 katova. Prostor ispod prve palube određen je za strojeve. Strojevi i ugalj zauzimaju  $\frac{9}{10}$  brodskog prostora, tako da ovi parobrodi ne mogu utovariti nikakvog tereta, osim možda nešto malo dragocjenih artikla i prtljage putnika.

U pogledu ekonomskom, čisto putnički parobrodi ne predstavljaju vrelo dobitka za brodovlasnika. U najviše slučajeva služeći ponosu i interesima države, ovakvi brodovi uzdržavani su državnim subvencijama. Tako je n. pr. Engleski admiralitet za „Lusitanu“ i „Mauritanu“ plaćao godišnju subvenciju od 3,750.000 franaka. Ako se uzme ukupno prevaljeni put što su ga ovi parobrodi činili na godinu, izlazi subvencija po 20 franaka po milji. Ova

moćna subvencija nije nipošto prevelika, kada se uoči, da je „Mauritania“ trošila 6000 tona ugljena u  $4\frac{1}{2}$  dana putovanja i imala 812 ljudi posade, dok je mogla da ukrca najviše 2335 putnika.

Mješoviti parobrodi su jedna zgodna sredina između čisto putničkih i čisto teretnih parobroda. Oni žrtvuju ponešto na brzini naspram prvima, a posjeduju sva ostala svojstva, koja ih čine rentabilnima kao teretne parobrode. Uz izvjestan broj putnika mogu oni da utovare stanoviti teret, prama brzini koju imaju.

Evo u kakvom odnošaju stoji deplasman i kapacitet krcanja prama brzini broda: Od deplasmana jednog čisto putničkog parobroda, 50% pripada težini broskog tijela, 40% pripada težini strojeva i ugljena, a samo 10% procenata preostaje za ukrcavanje putnika, njihove prtljage, namirnice i možda nešto robe. Jedan mješoviti parobrod iste veličine sa brzinom od  $\frac{1}{5}$  manjom, posvećuje samo 20% deplasmana strojevima i ugljenu, a preostaje čitavih 30% za teret i putnike. Drugi mješoviti parobrod iste veličine sa brzinom za  $\frac{2}{5}$  manjom, posvećuje samo 10% svoga deplasmana strojevima i ugljenu, a čitavih 40% ostaje za teret i putnike. Napokon čisto teretni parobrodi, kod kojih težina broskog tijela uslijed jednostavnosti konstrukcije predstavlja istom oko 40% deplasmana, mogu da posvete teretu 50% pa i više od svoga deplasmana.

Putnički parobrodi sa brzinom od preko 20 milja ne mogu da nose nikakvog tereta, a između ove klase i klase čisto teretnih parobroda sa brzinom do 10 milja, niže se serija tipova, koji relativno prama brzini, koju imaju, mogu da utovare manje ili više robe, mogu da nose više ili manje putnika i mogu pružiti putnicima veću ili manju udobnost.

Trgovačka mornarica razvijala se pod pritiskom opće konkurencije, koja je na moru stvorila ovu alternativu: 1. parobrodi sa velikom brzinom se ne isplaćuju, a 2. parobrodi sa premalom brzinom nemaju clijenata.

Konkurencija na moru započela je sa konkurencijom u brzini na liniji Liverpool — New-York, između američkog društva Collin i društva Cunard. Od 1862 god. ušla je u ovo ponatjecanje i francuska Compagnie-Transatlantique i uspješno je konkurirala sa Cunard, Imann i White-Star društvom sa svojim parobrodima tipa „Labrador“ od  $14\frac{1}{2}$  milja, tipa „Champagne“ od 18 milja. — Društvo Cunard do 1880 god. ograničilo se je na brzinu od 14-15 milja, a onda postepeno počelo povećavati do  $19\frac{1}{2}$  sa „Ertruiom“ i „Umbriom“. God 1888 prvenstvo je opet dobila Amerika sa svojim „Paris“. Ovo prvenstvo trajalo je punih 5 godina, dok 1893 Cunard ne spusti svoju „Campaniu“ i „Lucaniu“ sa 20 milja. No i ove je brzo potukao njemački „Fürst Bismark“ i „Kaiser Wilhelm“ sa  $22\frac{1}{2}$  milje. Ovo prvenstvo zadržala je Njemačka punih 10 godina i došla sa „Deutschland“ do  $23\frac{1}{2}$  milje, god. 1909 „Mauritanja“ sa  $25\frac{1}{2}$  i „Lusitania“ sa 24·8 milje izvukli su do sada još nepobijeni rekord, i time završile konkurenciju u brzini.

Nastala je nova još žešća konkurencija u pogledu veličine (dimenzija) parobroda. Godine 1912, društvo „White Star“, porinulo je „Olympic“ i

„Titanic“ od 66.000 tona deplasmana i 260 metara dužine; Hamburg-Amerika društvo dalo je „Imperatora“ od 57.000 tona i 268 m. dužine, iza kojeg je slijedio „Vaterland“ od 60.000 tona i 276 m. dužine. White-Star sagradilo je na to „Britanic“ od 70.000 tona deplasmana.

Ova konkurencija, koja se je bila pretvorila u nacionalno suparništvo između Njemačke i Engleske, bila je prekinuta ratom.

U pogledu nautičkom i u pogledu sigurnosti putovanja, moderna mornarica daleko je odmakla od nekadašnjih jedrenjaka. Primjena dvostrukog dna i neprobojnih preboja\*), novi i točniji instrumenti plovidbe te viša i opsežnija naobrazba modernih pomoraca, sveli su opasnost plovidbe na minimum.

Pogibelji od nevremena, koje su nekada bile strašilo putnika pa i samih pomoraca, i koje su pjesnicima inspirirale tolike lijepe stranice poezije, danas su, možemo reći, posve nestale. Oceanske oluje nemaju drugog efekta na današnje putničke parobrode osim neznatnog smanjenja brzine. Već mnogo godina nije se zabilježila ni jedna veća šteta prouzročena olujom kojem putničkom brodu.

Velike brzine, koje današnji parobrodi imaju, paraliziraju upliv morskih struja na smjer broda i time odstranjuju opasnost nasukanja. U tjesnacima, kanalima i na opasnim mjestima, obala je providjena jakim, u novije doba električnim svjetionicima, koji pomorcu na znatnu udaljenost najavljuju prisutnost kopna ili pogibeljnog mjesta. — Za vrijeme magle djeluju na svjetionicima naročiti aparati, koji izdavaju signale akustične ili mikrofonске.

Kao najozbiljnija opasnost, ostaje još opasnost sudara, koja je u posljednje vrijeme u velike smanjena primjenom bezžične telegrafije.

Osim sigurnosti za život, moderna mornarica pruža putnicima i veliku udobnost. Dok su nekadašnji brodovlasnici bili ponosni, ako su mogli putniku da dadu zasebnu kabinu ili barem krevet, putnici I. i II. razreda na današnjim putničkim parobrodima razmeću se po raznim luksuriozno uređenim odajama kao: sala za razgovor, sala za igru, muziku, pušiona itd.

Dimenzije današnjih parobroda umanjuju učinak morskih valova, pa je i morska bolest, taj najstrašnji bič putnika na moru, dosta smanjen te se može reći: današnji putnički parobrodi su pravi ploveći hoteli.

Čak i putnicima III. razreda osiguran je relativan konfort, te često pored kabina imaju i zajedničke sale za razgovor, a putnici III razreda imaju često i glasovir na raspolaganje.

Tonaža parobroda trgovačke mornarice glavnijih pomorskih država 1914 godina bila je:

1. Engleska sa kolonijama . . . .	20.8	miliona	tona
2. Njemačka . . . . .	4.4	„	„
3. Savezne države američke . . .	2.5	„	„
4. Norveška . . . . .	1.9	„	„
5. Francuska . . . . .	1.8	„	„

\*) Paratic stagne.



6. Japan . . . . .	1.8	miliona tona
7. Italija . . . . .	1'5	" "
8. Holandija . . . . .	1'4	" "
9. Austro-Ugarska oko . . . . .	1	" "

Rat je zadao teški udarac daljnjem razvoju trgovačke mornarice. Podmornice, mine i druge ratne nezgode, uništile su veliki dio brodovlja sviju naroda, a naročito savezničkih država. Izgradnja novih brodova za vrijeme rata nije mogla da nadomjesti gubitke, tako da nas je konac rata našao sa manjom tonažom od one pred 5 godina. No za to je ovaj rat i opet jednom uvjerio sve narode o ogromnoj važnosti trgovačke mornarice, i može se sa sigurnošću očekivati da će ona, poslije ovog strašnog uništjućeg požara, razvijati se još jačim pravcem!

Mi, Jugosloveni stupamo, iza dugog robovanja, opet na more kao nezavisan narod, i problem trgovačke mornarice mora da bude za nas jedan od najvažnijih problema naše opće narodne obnove. Mi imademo dugačku i savršeno razvijenu obalu; no mornarica ne postoji sama po sebi kao fatalna posljedica položaja na moru; nju treba stvoriti, a za to je potrebna volja i suradnja čitavog naroda.

Jaka trgovačka mornarica je zalog ekenomskog blagostanja, industrijalnog i trgovačkog razvoja pa i političkog položaja prama vani.

„Narod bez mornarice — ptica bez krila“!

Kap. F. STOJČIĆ.

## ZA NAŠE RIBARSTVO

Uz članak „Ribarstvo“ g. S. Pavlina, koji je počeo da iznosi rane, koje tamane ovu našu industriju, koja bi sada, u slobodnoj zemlji, mogla, da procvate i da se snažno razvije, dolazi u „Društvenim vijestima“ broja II „Našeg Mora“ kratka notica za ništa utješiva. Tu je naime rečeno, da se je J. P. M. bila obratila Ministarstvu Poljoprivrede u pogledu stipendija i uvjeta za djake, koji bi htjeli da u Francuskoj izuče koju višu ribarsku školu, ali da molba nije ove godine mogla biti uvažena radi budžetske nemogućnosti.

Dakle za naše ribarstvo još jedna godina izgubljena.

A ipak, mi se ne možemo nadati ni u ovome pravcu brzom napretku, ako ne idemo u školu drugih naroda. Onu izgubljenu godinu moramo pripisati ukočenosti naših budžetskih stavaka. Pomorska Oblast nije valjda ovu stavku poblize precizirala a ministarstvu su valjda sasvim vezane ruke, da krene u koju drugu. Pravo je, da samo narodno predstavništvo odredjuje u što se troši, ali opeta mislim, da bi u sličnim slučajevima, gdje se ne radi o bogzna kako velikom izdatku, a radi se o važnoj grani privrede, ministar sam mogao, da što odredi.

Učitelji ribarstva ne dadu se tako brzo stvoriti, pak od boga šteta za onu izgublenu godinu. Ako govorim o učiteljima ribarstva, ne mislim na posebne škole za ribare, koje za naše prilike ne bi odgovarale. Opće je mnijenje, da bi za naše prilike najbolje odgovarali putujući učitelji ribarstva.

Koji mladići ili već zreli ljudi da se pošalju u inozemstvo, naime s kojom spremom, koliko njih, kamo i za koliko vremena, tu bi morala biti mjerodavna riječ kojega stručnjaka, kao što je bivši nadzornik ribarstva g. Lorini, koji bi bio dužan da se sada oglasi u „Našem Moru“ i da reče svoju oblo i konkretno. Bio bi dužan, da se javi i njegov bivši pomoćnik g. Ivan Paštrović. Stvar je važna, te bi valjalo da se o njoj i raspravlja.

Ja ću ovdje, da debelim potezima iznesem ono, što mislim da je važno da se odmah iznese.

Naše je ribarstvo još skoro uvijek na onome istom stepenu, na kojemu je bilo za Dandolova doba; napredovalo je samo u toliko, u koliko su se ribari sami znali da okoriste svojim iskustvom. Austrija, može se reći, nije učinila ništa. Za ono, što su naši ljudi predlagali, za ono što bi bili učinili, nije nikad bilo novaca; ali je za to bilo anketa, koje su uvijek ostavile vrijeme, koje su i našle.

Naši ribari trebaju u prvom redu poduke i naputaka u nekim granama ribarstva, kako bi proširili svoju djelatnost i usavršili se u svojem zanatu. Ta im poduka može doći jedino od ljudi, koji su upućeni u naše ribarske prilike i koji im mogu pripovijedati i kazivati kako je, što kod drugih naroda.

Oni trebaju i pomoći u nekim još ili sasvim novim ili slabo istraženim granama ribarstva.

Lov tuna je kod nas, može se reći nikakav, prema onomu, što bi mogao da bude. Tunovi dolaze, prolaze, vraćaju se, a samo neznatan dio njih dodje katkad na naše ribarnice. Njihov je prolaz poznat samo po prilici. Dodju na ribarnicu samo oni, koji su se dobrovoljno uvalili u koju nepomičnu tunaru. Pomičnih tunara ima veoma malo, a i te su razmjerno kratke za veće zaokruženje na otvorenom moru ili da mogu, kad riba navali, zatvoriti dragu ili zaton. Tako ribari gledaju kako tunovi idu naprijed svojim putem, da se pak navratu onamo, odakle su i došli.

Cipoli nam prolaze gdjekad u ogromnom jat, a ma pokraj pod nas; mnogi se vježbaju da u njih gadjaju puškom kad glavaju izvan mora, a naše ih ribarnice gotovo nikad ne vidu, ako nije koji ulovljen ostima ili udicom. I za ovakav lov treba podesnih mreža, koje sam jedan ribar ne može da nabavi, jer mu fali i uputa i iskustvo i jamstvo, da će uspjeti. Jedino bi subvencionirano udruženje, bar u početku, moglo da pomogne.

Negda su dalmatinske kamenice bile tako poznate, da su dolazile i do trpeze rimskih careva, a sada ih na ribarnicama skoro i ne vidimo. Jedini je izuzetak Dubrovnik s Pandurovim kamenicama iz Stona. A ipak imamo toliko draga i zaliva, u kojima se more miješa s vodom, i gdje b se mogle gojiti. Ima dosta mjesta gdje se pomiču, a ima ih i takovih

gdje ih često beru, a da ih niko ne goji, kao što u zalivu Kotorskomu i u Solinu.

Naši ribari nemaju pojma o posebnim vršama za *sipe*, s kojima se hrane ljudi na hiljade na istočnoj talijanskoj obali. Kod nas je zato još uvijek u porabi samo takozvani *sipac*, za kojim se *sipa* zaleti, a tad je ribar uhvati *sačem*. Govorilo se, da bi se ovakove vrše moralo nabaviti i dati ih ribarima uz obavljenu cijenu, ali zaludu. Austrija nije ni zato imala novaca, pak naši ribari nijesu za ovakove vrše ni čuli.

Trebalo je da otrag godina dodju Talijani u Kotor, da Bokelji vide kako se dadu gojiti mušulje i kako se na kvintale mogu isvoziti u Italiju. Onom bi se podukom valjalo okoristiti. Zaliv kotorski kao da je stvoren za ovu gojodbu, a vjerojatno i za gojenje kamenica. Ne će biti više one prezirne nemarnosti prema kotorskim ribarima, kao što je bilo za austrijsko doba, kod su parobrodi navaljivali zaliv pepelom, uza svu tužbu i prosvjede ribara.

Mi u Dalmaciji nemamo pojma o prenašanju sjemena, o ribnjacima za odgajanje stanovitih vrsta riba u zatvorenim dragama, a podesnih draga i zatona imamo na pretek. U Rijeci dubrovačkoj, u Stonu i u Trogiru stalno da su zaboravili, koji su se ribe ondje nekoč odgajale i kako.

Mi ne znamo ništa o gajenju spužava; mi još ne znamo što se sve može vaditi iz većih dubina Jadranskoga mora. Bilo je pregleda, da bi se u onomu pravcu izveli pokušaji s velikim palangalima i motornim pategačima zaludu. Sam ribar, koji se s dneva na dan hrani svojim trudom, nije se nikad mogao dati na slično istraživanje mora, a u Austrije nije nikad bilo novaca, ma niti za koji pokušaj.

O tamanjenju proždrljivih riba, veoma škodljivih ribarstvu bilo je samo govora; akcije nikad nikakove.

More je bilo tako slabo proučavano i istraživano, da mi, na primjer, ni u pogledu same srdjele nijesmo još načisto. Jer dok neki hoće, da je ona srdjelica, što je lovu u Trpnju, ona ista srdjela, što se pak lovi u Makarskoj, na Hvaru i na Visu, drugi tvrde da nije.

Da spomenem još *piću*, koja se gdjekad prodaje na pune košare na našim ribarnicama, a *pića* nije drugo već nebroj malešnih, sićušnih ribica, koje su samo koji dan prije ispale iz sjemena. Čovjek može da razumije ribara, koji se brani i govori, da *pića* nije nikakova riba, koja naraste, ali ne može da razumije oblast, koje takova šta trpi i ne kažnjava.

Ovo sve govori, kako je ova naša privredna grana užasno zapuštena, i kako bi trebalo, da što prije dodjemo do iskusnih ljudi, koji će moći da prouče sve prilike i da je podignu.

Ne mogu da ovdje nabrojim što sve ne rade drugi narodi, za razvitak ribarske industrije, kako imadu posebnih institucija, koje upravljaju i bdiju nad svim onim, što može da je racionalno unapredi: istraživanje mora i njegovih prilika, biološke studije korisnih riba, karte o položajima njihova mriještenja, kretanja i sakupljanja, usavršivanje alata, nagrade itd.

Jadransko je more bogato ribom, i mi svakako trebamo jednu ili dvije biološke stanice za njegovo proučavanje i u znanstvenom i u ekonomskom pravcu. Te će stanice s jedne strane proširiti polje znanstvene djelatnosti naših visokih škola, a s druge biti vrelom praktičnih uspjeha i tim doprinositi usavršenju naših učitelja ribarstva. Red je ovdje spomenuti, da Nijemcima nije bilo dosta ono, što su na ovome polju radili kod kuće; Berlinska ja universa podržavala jednu zoološku stanicu u Rovinju.

Mi i mreže kupujemo kod drugih. Ako ih sami ne naučimo plesti, a mogli bi, ovaj ćemo harač mi i nadalje plaćati njemačkoj industriji.

JURAJ CARIĆ.

## VAŽNOST MORA ZA SAOBRAČAJ

Savremeni socijalni život sastoji se od besprekidnog razvoja političkih, intelektualnih i ekonomskih odnošaja između ljudi raznih krajeva na zemlji.

Ovaj razvoj pospješuju saobraćajna sredstva, kojima je svrha, da svladaju zapreke udaljenosti između raznih krajeva i da olakšaju prenos robe, putnika i vijesti. Dok su ova sredstva bila skromna i skupa, čovječiji se život razvijao u sasvim uskim granicama. Produciralo se samo ono što se je moglo na mjesta potrošiti, a trošilo samo ono, što se je na mjesta moglo producirati.

Danas je ekonomski život naroda kudkamo razvijeniji. Produkti iz svih krajeva traže se po svim svjetskim tržištima. Pored izmjene trgovine vrši se ne manje važna izmjena misli i osjećaji raznih naroda. Ovo kretanje trgovine, putnika i vijesti, koje ima toliku važnost u današnjem društvu, traži veći i razvijeniji mehanizam. Sva prevozna sredstva dobivaju od ova tri dementa svoj osobiti značaj.

Najprimitivniji put, cesta, obični drum, gradi se bez velikih izdataka, pa i u krajevima gdje nema osobitog prometa. Po ovom putu, gdje je najviše trenja, ne može se koristno upotrebiti mehanična snaga. Vozovi ne mogu doseći velikih dimenzija. Da se uzmogne mehanična snaga što uspješnije upotrebiti, a da se u isto vrijeme smanji trenje, grade se željezni putevi. Ovi su doista ubrzili promet. On je postao redovitiji, udobniji i sigurniji. Ali se ni željeznice ne mogu graditi u svakom kraju, kad nema izgleda, da bi se mogao isplatiti. uloženi kapital za gradnju i održavanje prometa.

Mnogo su podesniji vodeni putevi, koliko riječni toliko morski, jer se mogu upotrebiti za velike prevoze, koji mogu podnijeti toliko težine, koliko teži od njih istisnuta voda, a mogu se pokrećati s najmanjim troškom, olakšavajući tako prevoz u velikim masama uz mnogo povoljnije uslove.

I ako su riječni putevi manje pogibeljni, premda su i oni spriječavani poplavama, presušivanjem i ledom, ipak one ne dosižu nikada proporciju pomorske plovidbe, ni u koliko se to odnosi na mehaničku snagu ni obzirom

na veličinu pvoza, i s tim u vezi količinu prometa i jeftinoću u troškovima. More je veličanstveni put, od prirode podesan za prometne svrhe dok sve vodene putove u unutrašnjosti morao je čovjek umjetno regulisati i razvijati.

Da more zaprema u istinu nenadmašivi položaj u svjetskom prometu proizlazi iz dosta razloga. More se pruža kao velika poljana kojom križaju internacionalni putevi, iz kojih svak ima slobodu i pravo da crpi korist.

Svaka tačka obale, pa bilo i u najmanjem moru, vezana je sa oceanima koji spajaju cijeli svijet. Ako promatramo razvitak naroda, koji su se naselili oko basena sredozemnoga mora oni su se od prastarih vremena između sebe borili za dominaciju nad morem, ali su njihovim neprestanim međusobnim odnošajima doprinijeli da stvore jedinstvenu civilizaciju.

Saobraćaj između pojedinih krajeva svijeta, kao n. pr. Amerike i Australije, oslanja se isključivo na morsko puteve, koji se ne treba da boje utakmice, je uživaju apsolutni monopol. I uslučajevima gdje nema takvog monopola, ipak more ima prednost nad ostalim prometnim putevima, pošto su morski putevi neopredijeljeni, ne treba za njih izdatke za gradnju i za popravke, slobodno je svakome, a u isto vrijeme mogu ga više njih upotrebljavati.

Posljedica je toga, da su napredniji narodi koji se nalaze na zgodnom položaju na moru, u stanju da razviju svoju trgovačku mornaricu i da o njome zađu u u najzabitnija mjesta i da crpe bogatstvo iz najdaljih krajeva. Veliku Britaniju, otočje sa široko razvijenim obalama, obilujući potrebnim materijalom sa brodogradnju, razvila je svoju trgovačku mornaricu, koja je prije rata predstavljala polovinu svjetske tonaže. U tome je i razlog, da engleska zastava ima premoć na svim morima, u svim prolazima i lukama, da udovoljava ne samo svojim potrebama, nego preuzimlje na se veći dio internacionalnog prometa.

Nazad dva vijeka, dok su kopneni putevi bili rijetki i rđavi za vrijeme čestih ratova, promet je na moru usprkos gusara bio uvijek najsigurniji, pa i dandanas, kad je kopneni saobraćaj toliko napredovao, prvenstvo mora raste usavršavanjem brodova i razvijanjem navigacija, čime je omogućena kontrola nad nepouzdanim istražnim vodenim elementom.

Nema izgleda da bi se mogla umanjiti važnost pomorske trgovine, jer se ona tiče najnužnijih surovina, čija je nestašica n. pr. bila jedan od glavnih uzroka kapitulaciji centralne vlasti, i u čemu je glavni uzrok krizama koje tište ove narode koji nijesu spojeni s morem ni snabdjeveni trgovačkom mornaricom.

Prevoz velikih masa po slobodnom i uvijek jednoličnom putu može se vršiti vrlo jeftino. Vidi se iz toga da je prije rata jedna tona tereta mogla prevaliti 1000 morskih milja uz cijenu od 3 šilinga ili za trideseti dio troška željeznicom.

Prirodno je dakle, da trgovina traži prevoz po moru koje pruža nenedmašive pogodnosti. Pomorski promet obuhvaća saobraćaj u velikim

udaljenostima i poglavito je upućen na internacionalnu trgovinu, dok je kopneni samo za kratke udaljenosti i skoro redovno za unutrašnje potrebe pojedinih država.

Istina i kopneni putevi vode preko političkih granica ali su uvijek pod jurisdikcijom pojedinih država, dočim na moru nijedna država ne može da proširi svoja prava nego samo na tri morske milje od obale.\* Iza ove granice ne može vršiti nikakovu kontrolu, zabraniti pruge ili propisivati osobite tarife.

Velika Britanija, čija je cijela izvanjska trgovina na moru i Sjedinjenih Država Amerike, koje 95% svog mora i izvoza obavljaju preko mora, i sve druge države koje imaju izlaz na more, oslanjaju naročito na pomorski saobraćaj veći dio svoje izvanjske trgovine, smatrajući more kao izvoz svoga blagostanja i napreka. More je nastavak željeznih puteva za izvoz, a za uvoz opet su željeznice nastavak mnogobrojnih pomorskih pruga.

Kako je zastao pomorski promet u sadašnjim godinama prije rata, vidi se jasno iz porasta tonaže parobroda preko 100 tona svih naprednijih država koji je prema publikacijama Lloyds Registra.

slijedeći:	1890—91		1902—3		1912—3	
	brodova	tona	brodova	tona	brodova	tona
Velika Britanija	5574	7,774.644	7358	12,897.592	8524	17,730.940
Britske kolonije	829	461.210	994	754.863	1490	1,471.830
Sjedinjene države Am.	416	517.394	1041	1,954.168	1836	4,107.849
Njemačka	741	928.911	1365	2,636.338	1908	4,276.191
Norveška	395	246.669	905	866.754	1459	1,695.321
Francuska	526	809.598	690	1,104.893	932	1,638.501
Japan	165	138.431	535	555.230	960	1,344.991
Italija	212	300.625	361	691.841	536	1,119.121
Nizozemska	162	217.022	320	555.047	602	1,104.220
Austro-Ugarska	130	151.166	259	529.319	392	902.704
Švedska	471	181.781	719	464.705	1006	866,853
Španjolska	389	414.817	464	736.209	526	756.136
Rusija	236	156.070	544	556.102	690	754.627

S ovim porastom umnožila se je i izmjena produkata, a s time podiglo i bogastvo svih naroda.

Pomorski promet ne donosi samo ekonomsku korist. On razvija u narodu poduzetni duh i ljubav za neodvisnost i slobodu. Neprestana borba s elementom odgaja ljude u odvažnosti, navikava ih na dobrovoljnu disciplinu i osobitu energiju u svladanju poteškoća. Pomorac koji plovi po cijelom svijetu ne postaje politički kosmopolita. Zastava koja se vije brodu ulijeva mu nacionalnu svijest.

Brodovi sami dokazuju najbolje ekonomsku moć jedne države u inostranim lukama i prevoze ime naroda iz zemlje koje predstavljaju. Ako se i cijeli pomorski promet osniva na dobitku, ipak korist na koju smjeraju pojedinci nije nikada u opreci sa socialnom koristi, jer se u razvitku trgovačke mornarice podiže u isto vrijeme prestiž države u inozemstvu, i umnožava se njeno blagostanje.

Kap. IVO BRONZAN.

Po drugoj teoriji: do dohvata obalnih topova, op. ur.

## NOVO GRAGJENJE BRODOVA U BETONU

U tek minulim godinama opaža se sve to veći interes šire javnosti, a napose tehničkih i pomorskih krugova, za novu vrstu gragjenja brodova u betonu. Možda će za neke i biti po prvi put da čuju o ovoj govoriti, barem kao opstojećem faktu, a ne samo praznom projektu. No ipak se ova novotarija ne bi mogla nazvati sasvim novim pronolaskom u tehnici. Ovo datira još iz minulog stoljeća; a zadnje vrijeme skreće na sebe sve veću pažnju, jer to diktuje golema potreba: osjetljiva nestašica brodskeg prostora.

Kobne posljedice pretrpjelog rata osjećaju se najjače u brodarstvu. Nepromišljeni podmornički rat nemilostivo je rušio ne samo rad više generacije na polju brodogradnje, nego je istovremeno posijao po morskome dnu neprocjenjivi kvantum gragjevnog materijala, koji najedanput nije moguće nadomjestiti za brzu i nužnu restauraciju propalih mornarica. Industrija brodskeg gragjevnog čelika nije mogla, zbog rata, da u svom razvitku napreduje, štoviše, njena je proizvodnja, osobito kod nas na evropskom kontinentu, znatno opala. Tokom rata, koliko u Engleskoj toliko u Americi, nastojalo se je iz petnih žila, da se brzom gradnjom brodova popune praznine, koje su nastajale uslijed neprekidnog potapljanja brodova. Tako je stvoren shvatljivo maran produkt, propisno čvrst i dobro opremljen. Samo englesko-američke tvornice imaju sada poslije rata, sve uvjete, da još brže nastave ovaj, dandanas, veoma isplaćiv posao. Ali da se što prije uspostavi potrebna tonaža mogu mnogo pomoći i brodogradilišta Njemačke, Francuske, Italije, Rusije, kao i ona našeg jugoslovenskeg primorja te ostalih država.

Unatoč svemu rečenomu, ipak će teško biti za više godina, da se povisi svjetsku tonažu do niveau-a, kad će biti dovoljna, da pokrije potrebe saobraćaja i prevoza robe, ako u tome ne pripomogne gragjenje brodova u betonu. Rekosmo da će trebati više godina za izvedbu potrebite tonaže a bog zna baš koliko. Mnogo zavisi do jevtine produkcije željeza, koja bi morala da što prije nastupi, pa do hiljadu drugih razloga koji se međusobno vežu, a u ove ide ponajglavniji: neozbiljna razuzdanost radničkog svijeta po Evropi.

Prema rečenom proizlazi, da je restauracija trgovačkog brodovlja izvrnuta teškim zaprekama i dugom čekanju, dok potrebe prekomorske trgovine rastu i iz dana u dan bivaju sve to veće. Nije dakle čudo, što napredan svijet danas skreće pogled gut najavljenog čuda: *kamenog broda*. Mnogi ga danas gledaju sa nešto nepovjerenja, no dok do jučer nijesu na nj obraćali ni zeru pažnje, koliko ni na slamku, koja slučajno pade na morskú površinu, danas su prinugjeni, da pruže ruke prema toj slamci nade poput utopljenika. Hoće li zbilja moći ova slamka, da nas poput grede iznese opet na površinu, pokazat će skora budućnost.

Ova nova brodogradnja iz željeznog betona opstoji već preko 20 godina, uvijek u nekom sladiju eksperimenta. Čas obasipaše svoje izumitelje

nadom, čas strahom i očajem. Danas, kad pobugjuje sveopći interes, ona je već bogata velikim iskustvom i lijepim uspjesima. Razvile su se, do sada, tri metode betoniranja i mnogo sistema konstrukcije. Možemo kazati, da ove vrste gragjeina brodova, o čijem ćemo razvitku u kratko prozboriti, kao takovo već danas postoji, i kad nijedan uspjeh ne bi više polučilo, kad bi se, recimo, od takova gragjenja brodova posve odustalo, u historiji bi brodogradnje ono ipak ostalo ubilježeno pod erom betona, kao jedna uspjeta brodogradnja. Nego sadašnje tehničke krugove interesuje, da li će se betonska brodogradnja moći održati kao takmac željeznoj i da li će ovu s vremenom potpuno istisnuti, kao što je ono uradilo sa svojom starodrevnom drvenom sestrom. To će zavistiti od svih onih ekonomskih razloga, koji će stalno dati onoj prednost, koja im bude bolje odgovarala.

Uostalom, nek se nikome ne pričini, da je beton samo jedan njemački „Ersatzbaustoff“, kojim su Nijemci, dok im je gorilo pod nogama, u svojoj „nenatkriljivoj genijalnosti“ u pronalaženju nadoknadaka htjeli, da nadomjeste Siemens-Martin-ov čelik. Oni su doduše u ratu bili digli golemu graju za ovu vrst brodogradnje i odobravali je, ali ona nije ovdje niti nikla niti se mnogo razvijala.

Prvi pokušaj uspio je francuzu Lambotu 1854,\* koji je sagradio od željeznog betona jedan maleni čamac i izložio ga iste godine na pariškoj svjetskoj izložbi, a kasnije je silu godina služio za uporabu u jednom parku. Zatim god. 1887 pokuša neka tvornica željeznog cementa u Holandskoj da sagradi takogjer jedan čamac, što je posve uspjelo. Ali istom od godine 1896 datira začetak prave betonske brodogradnje. Osnivalac joj je Karlo Gabellini iz Rima. On je zasnivač jedne posebne metode betoniranja i posebnog sistema gradnje. Ovaj metod, koji se sastoji u oblijepljivanju sa betonom pripravljene željezne armature, nosi inače ime talijanskog metoda. Druga dva metoda jesu holandski i nordijski. Tehnički krugovi opet dijele ovaj rad na razne sisteme konstrukcije i nazivaju ih imenima inžinira predlagaa. Metodom u Holandiji, brod se upravo slije u pripravljeni kalup i armaturu. Do sada je sagragjeno, po ovim dvjema metodama, veliko mnoštvo raznih nauma, riječnih catara, plivajućih mostova, motornih brodića, pontona, kupališnih pontona i sličnih brodova većinom sa najboljim uspjehom. Čvrstoća se je pokazala najboljom, no teretna sposobnost nešto je manja od one željezne konstrukcije, radi malo veće vlastite težine.

Važno je spomenuti u Njemačkoj sagragjeni betonski brod od 200 tona teretne sposobnosti i to g. 1909, a bio je projektovan od inž. B. Nast-a u Frankfurtu na Majni. Dug je 42 m., a prostor mu je sa tri tranzersalna zida podijeljen u četiri dijela. Danas je na velikom glasu sistem-gradnje M. Rüdiger-a u Hamburgu. Ne ćemo se upuštati u potanko opisivanje raznih vrsta gradnje, samo ćemo ih imenovati i osvrnuti se onoliko na njih sa par riječi, u koliko je to potrebno, da se dobije bar u nekoliko tačan pregled. Rüdiger je izišao na glas, jer je prvi upotrebio u gradnji

\*) Le béton armé 1902 Br. 55.



jedan lakši beton sa specifičnom težinom od 1' 4. Iza ovog primjera sagradila je hamburška firma „Eisenbetonschiffbaugesellschaft“ više teretnih mauna i šalana do 700 tona teretne sposobnosti i to sa jednom lakšom vrstom betona od jedva 1' 1 spec. težine. Kompozicija ovog lakog betona drži firma u tajnosti. Nije vjerojatno, da će ovaj laki beton imati svu onu izdržljivu sposobnost, a osobito ne trajanje, što ima teški beton.

Francuskoj doista pripada čast otkrića i prvog uspjeha sa Lambot-ovim čamcem u betonskoj brodogradnji, no ona, pošto je ukazala put drugima, sama je dugo ostala pasivna. Tek pred nekoliko godina, firma Grancheret Singlair sagradi jednu cataru, čije su značajke  $15 \times 4 \times 1$  m. Kad se u ratu poče primjetno osjećati pomanjkanje gragjevnog materijala t. j. gvoždja i drva, obratiše se Francuzi betonskoj brodogradnji i u vrlo kratko vrijeme unaprediše je zamjernih uspjesima. Tako zvani gragjevni sistem ing. M. Lortona predstavlja jedan genijalni pronalazak u gradnji. Njegova je tvrdnja, da i mnogo tanje betonsko vanjsko popelo\*) broda može da bude izdržljivije, ako se jednostavni ravni zid sastavi od nekoliko redova užih ploča, koje su naduvene naprama vani, pa ih se osloni na longitudinalne odnosno i tranoversalne spone\*\*) broda, da tako direktno uzmognu na ove prenašati pritisak, koji na njih djeluje. Oslanjajući se na ovu teoriju, sagradi Lorton, samo kao probu, oktobra 1916. godine, jedan brod od 400 tona. Popelo mu je bilo samo 3 cm. debelo i pošto je pokazalo najbolje rezultate glede čvrstoće, slijedeće godine sagradilo se je više brodova takove konstrukcije, a mnogo većih dimenzija. Ovi su nosili 700 tona, vanjski im je oblog bio 4 cm. debeo, rebra su postavljena u razmaku od 1 m, a longitudinalne spone, na kojima se opiru ploče obloga, stoje u razmaku od samih 80 cm. Rebra su po sredini dimenzionirana sa 55 cm puta 5 cm, a prosjek longitudinalnih spona je 40 cm puta 4 cm. Osobito je važno, što je kod ove Lortonove vrsti gradnje veoma mali potrošak željeza za aramaturu.

Osim ovog spomenutog, nastala su u Francuskoj još tri sistema betonske brodogradnje i to upravo za prekomorske brodove. Prvi je sistem Šarla Roux-a Charle-Auguste, Roux-Paris koga u Francuskoj nazivaju tvorcem prvog betonskog kargobota. Njegov projekt jednog kargobota, od 450 tona teretne sposobnosti, pošto je bio prethodno odobren od francuskog „Bureau Veritas“ bio je sagragjen na Seini blizu Pariza, i imat će čitav niz blizanaca. Isto društvo bavi se mišlju, da na obalama Sredozemnog mora osnuje slično poduzeće, ali u većem stilu. Drugi gragjevni sistem, Hennebique-ov, ne razlikuje se mnogo od spomenutog. Bio je u gradnji prošle godine jedan brod od 2120 tona deplasmana po ovom sistemu. Njegove su značajke  $55.5 \text{ m.} \times 10 \text{ m.} \times 5.6 \text{ m.}$  a teretna sposobnost 1000 tona. Predvigijene su 400 H. P. lake mašine, koje će ga tjerati brzinom od 3.5 uzlova na sat.

\*) Izvanjski brodski oblog (fasciame esterno, — Aussenhaut).

\*\*) Legamenti. Transversalne spone jesu rebra i bilje, a long. spone jesu sva ona pojačanja konstrukcije, koja za cijelu brodsku duljinu ili barem  $3/4$  njene neprekinuto vežu konstrukciju, n. pr. kobilica, svi paramezali, svi stringoni i t. d.

Treći sistem za pomorske brodove, zasnovan u zadnje vrijeme u Marseille-i od ing. Marelle, zahtijeva da željezna armatura bude megjusobno spojena, naime skovana skupa ili zalivena na mjestima gdje su tranzversalne spone sa longitudinalnim. Osim toga Marelle daje prednost armaturi, koja je sastavljena od jačih šipaka, makar ih bilo i manje. On svoj sistem opravdava time, da betonski brod neće nikad moći odoliti svim onim raznovrsnim tenzijama povijanja i izvijanja, kojima je brod podložan, makar i časovito, u olujnom moru, jer da im beton jednostavno armiran nije dorastao za sve zahtjeve. Pokušaj je izveden sa jednim jedrenjakom, ali je ovakova vrst gradnje ispala odveć teška.

Engleska do sada ne prednjači svijetu i u ovoj modernoj brodogradnji. Koju godinu pred ratom u Engleskoj je bilo samo par osamljenih pukušaja ove vrste, a pri tome se je ostalo čak i tijekom cijeloga rata. U zadnje vrijeme ipak zasnovano je više projekata za velike brodove. Ova je obazrivost simptomatična i moje je skromno mišljenje, da Englezi ne će ni na ovom polju izostati, ako se uvjere, da je praktično i dobro.

Izgleda da u Americi betonska brodogradnja stoji najpovoljnije. Ovdje je Danilo Banks još 1892 izveo prvi pokušaj sa jednom škunom ovih značajka:  $19.5 \times 4.9 \times 43$  m. Ispala je malo poteška no čvrste konstrukcije. Čudno bi izgledalo, da u Americi, zemlji čudesa, ne bi i ova moderna tehnika našla odmah primjene.

Poslije prvog uspjeha gradilo se je i u Americi kao obično najprije mnoštvo mauna i velikih catara za prevoz robe.

Kad je Amerika stupila u rat, u svom prvom programu za gradnju brodovlja, predvigjeno je 25 betonskih brodova. Ovaj poduzetni i važni korak Amerike opravdava nade mnogobrojnih zagovaralaca betonske brodogradnje u njen uspjeh. Jedan od ovih 25 projektovanih brodova od betona bio je porinut u more sa jednog brodogradilišta u San Francisku marta prošle godine i kažu da je pokazao na prvom putovanju odlična nautička svojstva. Ovaj brod pravljen je po planu konstruktora Alan Mac Donald i Kahna. Deplasman\*) mu iznosi 7900 tona, a teret na sposobnost oko 5000 tona uz fribord\*\*) od 1.20 m.

D. D. V. (Nastavak slijedi)

## OCEANSKA PLOVIDBA U XV. VIJEKU

Osvitkom XV. v. — vijeka velikih pomorskih otkrića — oceanska je plovidba mnogo više nego dandanas bila izložena poteškoćama i pogiblima. Prvi koraci astronomske plovidbe u pojasu promjenljivih vjetrova u visini Azora bez sumnje su tadašnje pomorce stavili u pretešku kušnju, jer su upravo ovi predjeli bili uvijek smatrani kao najopasniji u Oceanu. S ovim se spajahu i umišljene bajke o pretjeranim opasnostima, o pličinama,

\*) Težina vodenog istiska. (Dselocamento, — Wasserverdrängung).

\*\*) Visina sa strane broda od vode do palube kad je brod krcat (franco bordo freeboard).

grebenima, strujama, što sve dakako činjaše nemogućom plovidbu uzduž afrikanke obale. Sve su se ove bajke širile očitom namjerom, da se odvratu ostale pomorce i narode od nauma, da traže nepoznato u onim predjelima, tako da su Španjolci i Portugizi, ljubomorni radi svojih otkrića, naređivali svojim kapetanima, da ne odavaju ništa od prevaljena puta. Španjolci su dapače u svom nezasićenom egoizmu išli tako daleko, da su naumice izdavali pogrešne geografske karte, da tim zavedu u skoro sigurnu propast francuske, engleske i holandeske lađe, koje bi se odvažile da zaplove put „mirodijskih otoka“.

Morao je uistinu biti vrlo različit od dandanas i tok plovidbe i higijene na onim karavelama, koje su se sa tako ograničenim sredstvima, sa oskudnom opskrbom živeža i pokvarenom vodom morale za duge i duge mjesece boriti sa pogiblima svake vrste na tim istraživalačkim putovanjima na debelom oceanu. — Golema je razlika među dužnostima kapetana pri zapovijedi jedne moderne jedrenjače (ne spominjem moderne parobrode) i brigama, tjeskobama i patnjama, što su morali iskusiti i pilot i kapetan jedne karavele. Danas astronomi, hidrografi, meteorolozi čine sve moguće, da olakšaju trud pomorcima sa tačnim nautičkim kartama, brodskim dnevnicima, hronometrima, kartama za vjetrove i struje, sa raznim vijestima za pomorce, predviđanjem oluja, portolanima za sve i najzabitnije zakutke zemaljske kugle, sa vrlo dotjeranim kartama brodarenja, sa već označenim lukovima astronomske navigacije, te najzgodnijim tačkama za presjecanje ekvatora u svrhu, da se izbjegne ekvatorijalnim tišinama prama raznim godišnjim dobama.

Zakoni o elizejskim vjetrovima, o istim tako pogibeljnim uraganima o antilskim tornadosima, o kineskim tajfunima, sada su matematično proučeni, tako da ih pomorci lasno predviđaju i izbjegavaju udaljujuć se od paraboličnog puta njihova užasna središta, koje budni pomorci brižno ispituju, pomoću tačnih opažanja barometra i promjene vjetara. Semafori i svjetionici na svakom rtu, pri ulazu svake luke, plutače-svjetionici ili plutače sa zvonom, rogovi na paru (za vrijeme magle), lađe-svjetionici pokazuju pogibeljne položaje, pličine i grebene, kojima se treba ukloniti.

Vođa, tako potrebna za život na brodu, čuva se danas na brodovima u željeznim sanducima ili izvrsnim higijenskim bunarima, pak se znatno razlikuje od one vode, koju su bili primorani da piju ondašnji pomorci i koja se je čuvala u bačvama, te bi se vrlo lako usmrnila uslijed tropične vrućine. To isto vrijedi i za živež.

Ukratko sve ide za tim, da život i tegobe mornara učini manje nesnosnim, da odgovornost modernog kapetana bude lakša, nego li je bila odgovornost n. pr. Bartula Diaz-a, Vasco de Gama, Corte-Real, Cabota, Cabrala, a nadasve Kristofora Kolumba. Svi ovi pomorci uzevši u obzir vrijeme, još nesavršenu astronomsku i geografsku znanost, pogibli svake vrsti, kojima se izlagahu, da rastrgnu onu zavjesu neznanja, kojom bijahu zastrti krajevi i granice oceana, svi oni pomorci bijahu muževi snažna tijela

i željezne nepokolebive volje, bijahu pomorci čija moralna snaga zapovijedaše sa svime, svladavaše sve poteškoće i čiji smo mi — današnji pomorci — tek sićušni sljedbenici.

Nad svim su morali oni bdjeti, na sve sami paziti: na smjer broda, na vjetrove, na struje, na promjenljivu deklinaciju magnetske igle, na pličine i grebene, na nove krajeve, čije otkriće, i ako je krijepilo nadom i slavom, ipak je brodovima neprestano prijetilo propašću. Morali su nadalje da paze na svrab, na zarazne i druge bolesti, sada vrlo obične za dugih putovanja. Morali su ti pomorci, u jednu riječ, da sami po sebi stvore onu tvrdu knjigu iskustva, da kroče trnovitim i tegobnim stazama, dok mi, moderni pomorci — neka nam se dopusti upoređenje — putujemo sigurnom, udobnom i tačno označenom stazom.

(Iz „Antologia marinaresca“ prof. A. RUSSO Sv. III.)

## NAREDBA ZA REGRUTOVANJE POMORACA

Ministarstvo Vojno i Mornarice. F. Dj. O. Br. 86969. — Objašnjenje.  
Na učinjena pitanja, Objašnjavam :

### I.

1). Neće se pozivati ponovo na službu u kadru oni obveznici, koji dokažu da su bilo u srpskoj bilo u austro-ugarskoj, bugarskoj ili crnogorskoj vojsci odslužili potpuno svoj rok u kadru, i to ceneći dužinu roka službe za pojedine redove oružja i struka po zakonu o ustrojstvu vojske.

2) Sve one obveznike, koji su služili u kadru manje od roka, propisanog im zakona, o ustrojstvu vojske, uputi će se u kadar na dosluženje svoga roka, ako nisu prešli 24 godine starosti; ako su prešli te godine, tretirati ih kao obveznike onog poziva kome po godinama pripadaju.

### II.

1) Svima dobrovoljcima, koji su služili kao borci ili neborci u našim jedinicama na solunskoj fronti ili u Rusiji ta dokažu vreme provedenog u tim jedinicama računat će im se rok službe u kadru.

2) Isto tako računat će se u rok službe u kadru i onima koji su služili kao dobrovoljci u jedinicama naših saveznika: Rusa, Francuza, Engleza, Amerikanaca i Talijana, kao i onima koji su služili u jedinicama Čeho-Slovačkim.

3) Onima, koji nisu imali punih 18 godina, kada su u vojsku stupili, računat će se u rok službe vreme provedeno bilo ma u kojoj vojsci od navedenih pod 1) i 2) tek od navršenih 18. godine, i to ako su bili na dužnostima i ako su bili zakleti.

Teraocima bilo svoje bilo, tuđe komore, koji su ovu službu vršili ne kao vojnici već kao građanska lica, izuzetno upotrebljena za ovu službu, neće se ovo vreme računati u rok službe, pa ma oni bili i stariji od 18 godina.

### III.

1) Mladići pomorci, zaposleni na trgovačkim brodovima i u pomorskim arsenalima, rekrutovaće se za pešadiju i artileriju prema sposobnosti. Okružne komande će spiskove ovakih vojnika dostaviti Ministarstvu Vojnom i mornarice, Odelenju za Mornaricu sa naznačenjem za svakoga: kakve poslove vrši na brodovima i u arsenalima i u koju je jedinircu upućen na odsluženje roka. Po odsluženju 6 meseci u ovim redovima oružja, Ministarstvo (Odeljenje za mornaricu) regulisa ti će, da li će se ovi rekruti uputiti ponovo na brodove i u arsenalu na službu, u kom slučaju će se takvi uputiti kao vojnici, pušteni na neodređeno odsustvo, i o njima će voditi evidenciju Odelenje za mornaricu.

2) Da se svi oni obveznici, koji dokažu, da su poslužili u kadru bivše anstro-ugarske Mornarice najmanje 2 godine smatraju, da su odslužili obavezu u kadru i neće se pozivati u kadar.

Oni koji nemaju dve godine, službe u kadru mornarice, a nemaju pune 24 godine; da se pozivu na kadrovsku službu u pešadiju, gde da dosluže do dve godine.

3) Sve potpuno izslužene mornare, kao i one, koji nisu potpuno odslužili u mornarici, ali imaju više od 24 godine starosti, smatrati kao obveznike ratne mornarice, i spiskove njihove dostaviti Ministarstvu Vojnom i mornarice (Odeljenje za mornaricu), koje će o njima voditi evidenciju.

4) Svršene djake nautičke škole u Bakru, Dubrovniku\* uputiti na služenje roka u pešadiju ili artileriju, prema sposobnostima; tamo će oni odslužiti 6 meseca, a potom će dalje njihova obuka, da se izvodi po programu, koji će izraditi načelnik Odelenja za Mornaricu u cilju da se od ovih mladića dobiju rezervni marinski oficiri.

5) Vojni obveznici, zaposleni kod trgovačke flote u pomorskim arsenalima, neće se pozivati do daljnjeg naređenja na dvomesečnu službu u vojsci.

6) Rok služenja u ratnoj mornarici i pravilo rekrutovanja za ratnu mornaricu, propisaće se naknadno. *Omissis.*

Djeneral: HADŽIĆ s. r.

\*) U Kotoru je takogjer kr. nautička škola, mislimo da će to i za njezine učenike vrijediti (Op. J. P. Matice).



# SMOTRA — BILJEŠKE

## IZ OPORUKE VELIKE DOBROTVORKE MARIJE ud. RAČIĆ

Općim baštinikom cijele moje imovine imenujem *Pomorsko-Trgovačku Akademiju*, koja će se ustanoviti u *Dubrovniku*, i nositi će ime moga muža, Iva Račića, na njegovu uspomenu.

Akademiju će moći pohađjati i ženske.

U pogledu Akademije, njene ustanove, njenog statuta, početka djelovanja, financiranja, programa i mjesta na komu će bit smještena, čuti će se mnenje strukovnjaka, a odlučan će biti o svemu izrijek moga oporučnog izvršitelja i administratora i što on odredi.

Želim, da se Akademija smjesti u mojoj kući na Pločama.

Ako bi radi prilika moja ustanova, kako je sad zamišljam, trebala kakvu preinaku, izvršit će se prama izrijeku moga oporučnog izvršitelja i administratora, komu su najbolje poznate moje misli i želje i svrha, za koje sve činim.

Akademija će imati svoga kuratora, a njegova će zadaća biti odregjena u statutu škole.

Akademija bi se u glavnom izdržavala od dobiti kapitala uloženog u more. Kad bi bilo korisno po moju ustanovu, prodat će se karati i isto tako i kuće i zemljišta u Trstu i drugdje.

Ako dohodci budu dotjecali, odregjujem da se ustanove 4—12 stipendija za siromašne gjake iz Plata i Župe i iz Cavtata, koji će pohoditi školu moga muža.

Broj i iznos stipendija utanačivat će kurator akademije i on će ih razdavati megju natjecatelje, dvije trećine megju muške, a jednu trećinu megju ženske.

Moja je želja da pomorsko društvo, prozvano po mom mužu nosi i u bu-

duće njegovo ime i množi broj parobroda. — Neka su zato momu zetu uvijek na pameti trud i misli njegovoga tasta, moga miloga muža, neka mu budu sveti ime i uspomenu njegova.

— Donosimo izvadak iz oporuke narodne dobrotvorke pok. Marije ud. Račić, u koliko se to odnosi na sjajnu namisao da se u Dubrovniku osnuje Pomorsko-Trgovačka Akademija i da se stipendijama podupre naša omladina i dade joj se podstreka da pohagja ovu na evropskom kopnu jedinstvenu instituciju.

Velika pokojnica zadužila je za navijeke ovom ostavštinom cio naš narod; ali naročito Jadransko primorje i Dubrovnik treba da ostane vječno haran plemenitoj uspomeni Marije Račić, jer će utemeljenjem Pomorsko-Trgovačke Akademije u Dubrovniku znatno poskočiti interes za pomorsku trgovinu i za što življi saobraćaj izmegju naše razvijene obale i cijeloga svijeta.

Značenje Jugoslovenske Pomorske Matice time će silno porasti i njeno će djelovanje bez ikakve sumnje oduševljeno pozdraviti svi pomorci i prijatelji mora.

Ovo neka bude pobudom organizovanim drugovima da rade svim silama, bez prestanka i sistematski, da se naša organizacija proširi i ojača.

Jugoslovenska Pomorska Matica, njena uprava i njeni članovi, bili su svijesni velikog zadatka ove naše organizacije, za opće blagostanje našeg naroda i njegove države, već u času kad je pokrenuta ideja za osnivanje Matice, a sada će ova nova ustanova, Pomorsko-Trgovačka Akademija, probuditi još veći interes za našu organizaciju i još veću volju za rad u njenu korist. Ur.

## STAROST ZVIJEZDA

Poznata je Laplasova teorija o postanku sunca. To je u prvi čas bila nebuloza, koja je u svemiru zauzela prostor, koji sada oblijeću planeti u svom vrtoglavom lijetu oko sunca. Takih nebuloza ima još i sada u svemiru. Plinovi, koji ih sastavljaju hladni su, a vrućina se javlja, kad se oni počnu zgušćivati, te raste sve, dok gustoća ne postane tolika, da se plinovi ne mogu više lako premješati. Tađ počinje ohlađivanje, jer nebesko tijelo gubi isjajivanjem u svemiru više topline, nego se stvara.

Ova teorija, koja u novijim ispitivanjima nalazi sve više potvrde, dopušta da se ustanovi starost jedne zvijezde prama drugoj. Za to je dosta uporediti toplinu jedne zvijezde i toplinu druge. Što je veća toplina tim je zvijezda mlađa, a smrt je ono doba, kad topline svoje ne bude više nebesko tijelo imati, već mu bude suđeno, da svemirom hladan luta.

Dakako, za mjerenje topline zvijezda, treba osobitih sprava. Njihov izumilac Karlo Nordmann u Parizu, krstio ih je „zvijezdanim pirometrima“. One se temelje na ovom principu: Svaki metal, kako se žari, tako i mijenja boje: najprvo postane crveno taman, pa crvene boje crvenog voska, crvene vatrene, crvene narančaste, a napokon bijele usijane. To je stoga što božje svijetlo, kojemu se mi svaki dan divimo, nije jedinstvena boja, već nastaje mješavinom onih boja, koje mi vidimo u običnoj duzi, ili kad pustimo u sobu zraku svijetla kroz jedan kus stakla. Metali, kad im podižeš toplinu do žarenja, imaju svojstvo, da počnu spuštati te zrake i to najprvo crvene zrake, a s ovim se malo po malo miješaju modre i ljubičaste, što sve daje onu promjenu boja, koju smo spomenuli.

Za svaku tu promjenu hoće se ispočetka manje, a kasnije sve više topline. Pomoću aparata za mjerenje toga miješanja zrakâ raznih boja ili takovih pro-

mjena u nama vidljivoj boji, izmjerio je Nordmann toplinu pojedinih zvijezda. On je došao do ovih zaključaka:

β	Persej . . . . .	2870 <sup>0</sup>
	Aldebaran . . . . .	3500 <sup>0</sup>
γ	Cephe . . . . .	4260 <sup>0</sup>
	Suncé . . . . .	5320 <sup>0</sup>
γ	Lapud . . . . .	5620 <sup>0</sup>
γ	Bik . . . . .	7250 <sup>0</sup>
	Sjevernica . . . . .	8200 <sup>0</sup>
	Sirius . . . . .	12200 <sup>0</sup>
	Algol . . . . .	13300 <sup>0</sup>
ε	Lira . . . . .	14500 <sup>0</sup>
τ	Persej . . . . .	15200 <sup>0</sup>
δ	Persej . . . . .	18500 <sup>0</sup>
ε	Bik . . . . .	40000 <sup>0</sup>

Vidi se prama tomu, da naše sunce nije jedna od najtoplijih zvijezda. Ono ide prama svojoj smrti, vrije koje mu ostaje da žive prama mnijenju pomenutog astronoma, mnogo je manje nego mu je prošlo od njegova postanka. Do koji milijun godina i sve je svršilo.

## ČESI I — DUNAV.

Česi, koji su uvidjeli važnost Dunava kao srednjo-evropskog saobračajnog puta, stupaju u prve redove u brodarstvu i u trgovini na Dunavu. Dunavsko-parobrodarsko društvo, koje je osnovano još god. 1829 sa kapitalom od 60.480.000 Kruna; imalo je u posjedu 47 parobroda za putnike, 92 parobroza za terete i 859 šlepova. Glavne dionice su pokupovali Česi. Sve dionice društva, koje su bile u posjedu obitelji Habsburgovaca, nalaze se danas u njihovim rukama. Osim toga posjeduje Česka 20 parobroda, 7 teglećih lađa i 70 brodova za terete.

## ČESI ZA GRADNJU NAJVEĆE RIJEČKE LUKE U EVROPI.

Slovački ministar Škober izjavio je da će vlada u Bratislavi pristupiti osnutku najveće riječke luke u Evropi,

## ITALIJANSKA

### BRODOGRADNJA

Italija, koja je sve svoje sile uložila da nas ekonomski uništi, nalazi u svojoj jakoj trg. mornarici najjače oružje. Godišnji program njezine trg. mornarice (bez inostranstva) obuhvaća 800.000 tona, koji će se nakon godine dana povisiti na 1.000.000 tona broskog prostora. Nakon godinu dana početi će Italija sa izgradnjom četvrtog miliona broskog prostora.

## FRANCUSKA

### BRODOGRADNJA

Na 22. Novembra 1919 porinut je u more u Brestu drugi parobrod typ-a „Marie Luise“, a na njegovo mjesto stavljen je odmah u gradnju jedan novi iste kategorije. Još tri parabroda iste kategorije stoje pri zgotavljenju. U Brestu će biti skoro gotova gradnja velikog parabroda od 19.000 tona, koji će biti upotrebljen s Kinom i Japanom. Do godine 1922 biti će u pomorskim arsenalima izgradjeno 115.000 tona teretnih parabroda i 96.000 tona putničkih, ukupno 31 parobrod sa 214.600 tona.

## RATNA MORNARICA CENTRALNIH VLASTI U SVRHE TRGOVINE

Ratna mornarica koja je pripadala Njemačkoj, Austriji, Turskoj i Bugarskoj biti će uništena, ali ne kako je predlagale Amerika, da naime bude potopljena u Okeanu, kao znak pobjede pacifizma, nego će biti razrušena tako, da se njezini dijelovi budu mogli upotrijebiti za gradnju trgovačkih brodova.

## PREDAJA NJEMAČKIH BRODOVA

Predaja brodova zarobljenih po Nijemcima i onih koji isti imaju izručiti prema ustanovama mirovnog ugovora,

velikom se brzinom provagja. Od primirja 250 njemačkih brodova izručeno je Velikoj Britaniji, te nosi zastavu britske trgovačke mornarice. Osim toga nalazi se preko 100 njemačkih ladja u raznim stranim lukama osobito američkim. Te se lagje imaju izručiti alircima, a većina njih Velikoj Britaniji. Mnoge od njih imaju preko 10.000 tona. Tako je Engleska opet na prvom mjestu u brodarstvu, te posjeduje 5% više tonaže, nego prije rata.

## PLÖVIDBA I REGULACIJA SAVE

Plovidba po Savi je od prevelike važnosti za našu državu, naročito za robu za koju se danas mora plaćati previsoke cijene, a regulacijom Save imaćemo korist takogjer u poljodjstvu i industriji. Neka bude jedno od važnih zadataka naše države regulacija Save, koja bi kao i najjeftiniji put kao vodena cesta bila upotrebljena za plovitbu sa ladjama i do 600 tona.

## RIBARSKA ZADRUGA NA OHRIDSKOM JEZERU

Ribari u okolici Ohridskog jezera, koje je obilato ribom, osnovali su svoju zadrugu. Zadruga će izgraditi tvornicu za konzerviranje riba i radionicu za pletenje košarica i koševa. Zadruga nastoji, da vlada dade zadrugarima jezero u zakup, te su spremni plaćati vladi 20% čitavog dobitka. Na taj bi način imala država od Ohridskog jezera 600.000 dinara više nego dosada.

## AMERIKANSKE PAROBRODARSKE AGENCIJE U JUGOSLAVIJI

Parobrodarsko društvo, American Line, tražilo je od naše vlade dozvolu za podignuće parobrodarske agencije na teritoriju našeg kraljevstva.



## DRUŠTVENE VIJESTI.

**Pripomoć nezaposlenim pomorcima.** Od kraljevske pomorske oblasti u Bakru primili smo obavijesti, da je Ministarstvo za socijalnu politiku otvorilo kredit od 500.000 kruna kao pripomoć za neposlene pomorce.

Pozivaju se stoga svi pomorci članovi Matice, koji reflektiraju na pripomoć, da u najkraćem vremenu dostave: Pomorci iz Boke-Kotorske-Odboru Jugoslovenske Pomorske Matice u Kotoru, a pomorci iz ostalih krajeva potpisanoj upravi, slijedeće: 1.) osobne podatke; 2.) obiteljsko stanje; 3.) zadnje namještenje; 4.) zadnju redovitu plaću; 5.) sadašnju zaradu.

Za one pomorce, koji su odsutni; gornje podatke može dostaviti njihova obitelj.

Pomorci nečlanovi, Matice neka podnesu gornje podatke na: Upravni Odbor Jugoslovenske Pomorske Matice u Dubrovniku.

**Osnivanje mutue.** Na sjednici Upravnog Odbora pristupilo se je osnivanju *Prve Jugoslovenske Mutue* pod moralnim vodstvom našeg društva.

U tu svrhu stupilo je društvo u vezu sa Pomorskom Bankom i sa ostalim zanimanicima, da osigura jak kapital kojim bi se zajamčio razvoj i dobar uspjeh ove važne ustanove.

Matica će sudjelovati u tome svojom moralnom pomoći, a njezina premoć u zaštiti staleških interesa pomoraca, biti će virilno zajamčena statutima Mutue.

Prva zadaća Mutue biti će, da u odelenju za pomorce, koje će biti autonomno i *pod direktonm upravom Matice* osnovati mirovnu zakladu, a za ribare osjeguravanje u starosti i invalidstvu. Mutua će se baviti osjeguravanjem parobroda, brodova i tereta te svih predmeta pomorske trgovine kao i predmeta koji se mogu osigurati. Na čistoj dobiti Mutue, Matica će participirat nekim postotkom na korist premija za pomorce i ribare, što će biti odregjeno po statutima.

Zadaća odeljenja za pomorce biti će da u sporazumu sa Centralnom Vladom

u Beogradu i Zemaljskom Vladom u Splitu te Pomorskom Oblasti u Bakru, spasi kapital naših pomoraca, koji je u tu svrhu bio uplaćen u raznim tugjim poduzećima.

U upravi Mutue, kao i u ravnateljstvu biti će Matici zajamčeno statutima premoć pak i time će biti zaštićeni interesi pomorskog staleža.

Pri repartaciji akcija, članovi Matice u prvom redu, a onda u opće pomorci imati će prednost kako bi taj kapital ostao većim dijelom u rukam naših pomoraca.

**Zastupanje Jug. Pom. Matice na konferenciji državnih željeznica kralj. S. H. S. u Sarajevu.** Jug. Pom. Matice dobila je poziv od direkcije državnih željeznica kralj. S. H. S. u Sarajevu, da pošalje svoje delegate na konferenciju u Sarajevo, na kojoj će se ustanoviti glavni principi za namjerovano uregjenje prometa i proširenja lučkih uregjača u lukama Gruž, Metković i Zeleniku. U tu svrhu odputovao je naš delegat.

**Za priregjivača (festanjula)** svečanosti sv. Vlahu u Dubrovniku, izabran je član Upravnog Odbora J. P. M. pom. kap. Ivan Bronzan.

**Pregledavanje blagajničkih knjiga.** Naš blugajnik g. J. Spaventi boravio je prošlog mjeseca u Kotoru i izvršio pregledbu blagajničkih knjiga kod „Odbora Jug. Pom. Matice“ u Kotoru. Iste je pronašao u potpunom redu.

**Primilismo sa zahvalnošću: Bešković** — Kalendar Hrvatskog Prirodoslovnog Društva — za prestupnu godinu 1920.

**O trgovačkim knjigama.** Teorijska razmatranja s obzirom na naše zakonodavstvo kao i na primenu. Napisao Svetozar N. Stojanović, sudija prvost. suda — Stamparija Dim. A. Slavuja. — Valjevo — Cena 3 din. Ovu knjižicu preporučujemo ne samo trgovcima, obrtnicima i trgovačko-industrijskom osoblju naše domovine, nego i rodoljubi-

vim građanima, jer je čist prihod od ove knjižice namijenjen po pola „Udruženju ratnih invalida i „Društvu za zaštitu Jugoslovenske Djece“ naše domovine.

**U Fond „Naše More“.** U Fond „Naše More“ darovaše dobrovoljne priloge slijedeća gg. Gattin Ivan pom. kapt. K 100; Zlatar Ante potp. K 10; Marković Jerko K 20; Mitrović Milan K 10; Dicker David K 10; Šakić Ing. J. K 10; Karaman K 50; Dediol K 10; Lupis Ivo K 20; R. Vigini K 15; Kovačević K 30; Šakić Vjekoslav K 10; Čulić Andria K 10; svi iz Splita. Nadalje darovaše gg: Jakšić Cvijeto pom. poručnik K 10; Nakić-Vojnović Frano prof. K 10; Haler Albert prof. K 10; svi iz Dubrovnika. Špiro Bjelić pom. kadet iz Kotora K 10; Niko Dežulović res. podp. iz Bitolja K 26; Buhvald iz Gruža K 44; Sertić Milan željez, činovnik iz Srpske Mravice K 100; Ljubomir Maksimović, podp. dinara 20; Dr. Antun Vio-senior K 10, Sergjije Urukalo, vojni sveštenik K 20; Dušan Urukalo, učenik realke K 10; Marko Frančić, veletrgovac K 20; Oficiri Delegata ratne mornarice K 30; Stanko Mauer, por. korv. u rez. K 10; Ivan Zorić peš. kap. K 10; Karlo Hrbek, sveštenik K 10; I. Pušić, žand. potp. K 40; Ivo Golubović, lučki kapetan K 10; Nikola Bujanj, pom. kap. K 10; Dr. Jako Gjugjinović, komesar pol. K 40; Stanko Brašić, peš. poruč. K 20; Cvetko Obradović, peš. poruč. K 20; Kuzmanić i Janović veletrgovac K 100; Srećko Kovačević veletrgovac K 50; Ante Giacconi vejetrgovac K 50; Roman Prodan, pom. kapetan K 10; Dr. Narančić vojni islednik K 10; svi iz Kraljevice. Cvijeto Jakšić pom. poručnik K 20;

Spaventi Jerko pom. poručnik K 20; Ivan Skarpa K 10; svi iz Dubrovnika. Glumčić Petar K 10; Visković Vicko K 20; Vrsuljić Ivo K 10; Simović Josip K 10; Despotović Stanko K 10; Czar-nat Viktor K 10; Riboli Josip K 10; Smolčić Ivo K 10; Simunović Mate K 10; Ivančević Stjepo K 10; Regjović Ivo K 10; Reverisko Mate iz Stona K 1; Jugović Gašpar iz Janjine K 40; Rušković Josip iz Kune K 20; Obalna parobrodarska plovidba iz Dubrovnika K 100; Ilić Frano pom. kadet iz Sutivana K 2; Nedeljковиć Vladimir K 85; Bogoljub Milošević okr. protojerej K 25; Mihailo Jeftić dinara 20; Marković Pero dinara 20; Rade Radosavljević dinara 10; svi iz Valjeva. Gdjica Erma de Grisogono iz Splita K 10. Darovateljima ovim putem zahvaljujemo.

**Za počast uspomene pok Anđelka** Gina Siviloti — darovala je gospdja Miletić ud Irena K 20; za počast uspomene pok. Marije ud Račić — gosp. Batinić Jako iz Dubrovnika K 100; za počast uspomene pok. Felića Valentin — gosp. Ivo Kukuljica iz Dubrovnika K 50; za počast uspomene pok. A. Jurinović — gosp. Ivanko Ante iz Gruža K 10; za počast uspomene pok. Rismondo — gosp. kapt. Mačela Ivo K 50; gosp. Josip Jelaska K 100; oba iz Splita. Uprava se, „Našeg Mora“ ovim putem darovateljima najvećma zahvaljuje.

**Adrese.** Molimo sve članove našeg društva, kao i predplatnike „Naše More“, da nam dostavljaju svoje tačne adrese (ime, prezime, zanimanje, obitavalište, ulica, sprat, broj) kao i svaku promjenu njihovog boravišta, u svrhu odgovora i dopisivanja, kao i odašiljanja „Naše More“.