

**GODINA II.**  
**SVEZAK V.**

# **NAŠE MORE**

**GLASNIK  
JUGOSLOVENSKE  
POMORSKE  
MATICE**



**SVEZAK ZA MAJ 1920.**  
**U DUBROVNIKU 1. MAJA 1920.**



# NAŠE IZLAZI SVAKOG 1. U MJESECU NA 24 STRANICE MORE

„**Naše More**“ je glasilo „Jugoslavenske Pomorske Matice“, društva jugoslavenskih pomoraca i prijatelja mora.

„**Naše More**“ donosi članke, kritične prikaze i studije te kraće beletrističke radove iz svih grana, te zasijecaju u pomorstvo, kao pitanje brodarstva, ribarstva, pomorskih škola, lučkih radnja i uredaba itd.

„**Naše More**“ će se intenzivno baviti staleškim pitanjima naših pomoraca, riječnih brodara i ribara i štiti u svakom pogledu njihove interese te zagovarati njihove opravdane zahtjeve.

Godišnja predplata „**Našeg mora**“ iznaša K 48. Na pol i četvrt godine srazmjerno. Pojedini svezak K 4.

Svi rukopisi šalju se na Uredništvo, a naručbe, predplata i oglasi na Upravu „**Našeg mora**“ - Dubrovnik.

Cijene oglasa: Cijela strana K 300, pol strane K 150, četvrt strane K 75, osmina K 40; do 3 puta nikakova popusta; od 4—6 puta 10 %; od 7—12 puta 25 % popusta.

## Svezak za maj 1920.

*Sadržaj:* Duga Godina Dana — Prof. Ivo Juras: O budućnosti grške luke — Dorbić Vicko, stručni učitelj obrtnih škola: Naš pomorski prometni saobraćaj u svezi sa brodogradjevnim stanjem — M. Sardelić: Dve, tri o brodu — L. grmar: Sastav Svemira (K. Flammarion: „Pučka Astronomija“) — Obavezna Organizacija Ribara — Smotra-Bilješke-Društvene vijesti.

## Iz uprave.

„**NAŠE MORE**“ izlazi jedanput mjesečno. Predplata se plaća unaprijed. — Predplata iznosi godišnje K 48.—, polugodišnje K 24.—, a za tromjesec K 12.— Prva dva broja poslali smo samo na ogled. Tko ne podmiri predplatu unaprijed bit će mu obustavljeno šiljanje lista. Toliko vladanja i ravnanja radi.

UPRAVA „**NAŠEG MORA**“.



# NAŠE MORE

## GLASNIK JUGOSLOVENSKE POMORSKE MATICE

DRUŠTVA JUGOSLOVENSКИH POMORACA I PRIJATELJA MORA

God. II.

*U Dubrovniku, 1. maja 1920.*

Sv. 5.

### DUGA GODINA DANA

Jugoslovenska Pomorska Matica navršuje 18. o. m. prvu godinu svoga mučnog opstanka, a da još nije doživjela onaj sveti željno očekivani dan da naše jugoslovenske lagje, pod svojom novom i čistom državnom zastavom, iz svojih sigurnih nezavisnih luka zaplove slobodnim širokim morem. — U neprekidnim trzavicama prošla je ova duga godina. U Jadranskom pitanju, i u svim onim koja su s tim vezana, leže bitni uslovi ne samo uspjehu naše organizacije nego i opstanku naših pomoraca. Opetovana razočaranja zbog odlaganja konačnog zaključka na mirovnim konferencijama i uvijek nove varave nade u sretan svršetak kronične krize, ispunile su prvi niz proljetnih dana ove naše mlade organizacije. Zbog toga, i razumljivo je da J. P. M. nije mogla da razvije svoju punu djelatnost, u onom opsegu kako su predvidjela njena pravila, i sa onoliko snage koliko su od nje očekivali i željeli svi naši pomorci i prijatelji mora, koji su ovu ustanovu sa bezgraničnim oduševljenjem pozdravili već u njenom začetku.

Ali ipak, usuprot svih prepreka koje su nadilazile naše udružene sile, Jugoslovenska Pomorska Matica ne samo da je produžila zdravo svoj život, nego je, u krutoj borbi za opstanak, i ojačala, da bujno procvate i obilne plodove donese kad prvi veseli zvižduk najavi pobjednički odlazak prve jugoslovenske ladje u daleki svijet. Kao što naš primorski bor na krševitim obalama jadranskim, prkoseći suši i oluji, ustrajno dube pećinu, grčevito obuhvata liticu i tvrdim žilama prodire k srcu zemlje, da onda trijumfalno razvije svoju krošnju pozlaćenu suncem — tako je i naša J. P. M., u ovim teškim životnim krizama, usred stradanja, besposlice i oskudice svojih članova, ugrožavana odasvuda, imperijalističkim napadajem prekomorskog neprijatelja izvana, a strančarskim neredom i neradom iznutra, snažno obuhvatila u svoj zagrljaj neslomive i nesavladive naše „vukove morske“, vične borbi i oluji, tvrde kao hridi naših obala, da prodre u njihova nepokolebljiva srca, da



snažna i gorda dočeka dan našega preporoda i obnove, da zavitla ponosno svojim neokaljanim stijegom na drugarski pozdrav ljubavi i vjernosti prvim argonautima pobjedonosne Jugoslavije.

Mnogo, kudikamo silnija i žilavija biće naša organizacija, nakon ovih porogjajnih muka, nego li bi ona bila da je u mirno i blago doba nikla na mekom i tustom zemljištu.

Naš pomorac, koji je gorko iskusio, naročito u ovoj posljednoj godini, što znači biti neorganizovan, osamljen i sebi prepušten, neugledan i nemoćan, svima zapostavljen i od svih zanemaren, naš budni i borbeni pomorac, znaće najbolje da ocijeni i najupornije da čuva ovu svoju organizaciju, da mu ona bude n svim budućim životnim olujama moćna zaštitnica i prava njegova Matica.

A i svi prijatelji mora i pomorstva, koji su vidjeli kako i narod i država skromno životare bez svoje mornarice, i oni će uvidjeti pravu vrijednost i neophodnu nuždu ove ustanove, bez koje se ne može da zamisli pun i bogat razvitak pomorstva, kao što je opet bez ovoga nemoguć nezavisan ekonomski život, svestrani i brzi napredak u civilizaciji i kulturi.

Ova svijest o potrebi ovakove ustanove i ova ljubav okušana u nevolji, misli i osjećaji koji su osvojili mozak i srce svih pomoraca i svih prijatelja mora kroz ovu prvu godinu J. P. M., biće najsnažnijom osnovicom rada za budućnost i najsigurnijom garancijom za uspjeh u našem nastojanju.

Uporedo s Jugoslovenskom Pomorskom Maticom, jamačno potaknuti i istim razlozima, jednakim mislima i osjećajima, djeluju danas, u istom pravcu, još dvije organizacije u Jugoslaviji: Savez Jugoslovenskih Pomoraca u Bakru i Pomorska Matica („Galeb“) u Beogradu, od kojih je potonja osnovana tek pred jedan-dva mjeseca. Onaj više posvećuje pažnju strukovnoj organizaciji, ova opet u svoj široki radni program obuhvata i ratnu mornaricu. Sve tri organizacije imaju tendenciju da se prošire na sav naš državni teritorij i da obuhvate i specialne strukovne organizacije u svoj djelokrug.

Koliko nas veseli ovaj živi interes za pomorce i pomorstvo — toliko nas opet zabrinjuje bojazan da se i na ovo još djevičanski nedirnuto polje ne prenese ona razorna bolest strančarske podvojenosti, koja je već kompromitovala naš mladi državni organizam, a koja bi bez sumnje uništila klicu organizacije našeg pomorstva, kad nas ne bi dobra volja i zdrava uvigjavnost dovela do nužnog i spasonosnog sporazuma. Sa Savezom Jugoslovenskih Pomoraca naša je organizacija već započela pregovore, a malo zatim došla nam je i prijateljska poruka „Galeba“ s istim predlogom. Posljedna glavna skupština J. P. M. ne samo da je ovlastila novi upravni odbor za rad u tom pravcu, nego mu i zadala kao glavni zadatak da djeluje na ujedinjenju i konsolidovanju organizacija pomoraca i ribara. Upravni Odbor J. P. M. upraviće sve svoje sile u tom smjeru, u nepokolebljivom uvjerenju da će naići na bratski prijem i drugarsko razumijevanje kod svih članova pomenutih organizacija.

Ta odluka Uprave, praćena vrućim željama svih članova da ona bude i ostvarena, označuje prvi korak J. P. M. u drugu godinu njena života.



## O BUDUĆNOSTI GRUŠKE LUKE\*

Preveć je smiono govoriti ili pisati o izgradnji jedne velike luke kao što je Marseille ili Hamburg na istočnoj obali Jadrana.

Naše primorje nema kako ono južne Francuske, gdje je smještena Marseille, kao zaleđe veliku državu od preko po milijona četvornih kilometara, a u kojoj živi preko 40 milijona stanovnika; naše luke k tome nemaju pred sobom s onu stranu mora, drugi veliki dio naše države kao što Marseille ima s druge strane Sredozemnog mora drugu Francusku, francuske kolonije Tunisiju, Alžiriju i Maroko. Razvoj je marseillske luke uvjetovan u prvom redu njezinim zemljopisnim položajem, na skrajnom jugu Francuske a nedaleko zapadne Afrike, gdje su veoma važne francuske kolonije.

Hamburg veže sa zaleđem mu uz velik broj željeznica i veoma lijepi prirodni put, rijeka Laba; uz to Hamburg ima veliko područje upliva u zaleđu, koje je jako bogato industrijom i koje svoje proizvode razošilje svijetom ponajviše preko Hamburga, a opet preko Hamburga dobavlja većinom potrebite sirovine.

Ne samo da u doglednoj budućnosti ne možemo ni sanjati o lukama à la Marseille ili Hamburg, već moramo znati da uza svu dobru volju za dugo i dugo vremena ne ćemo imati ni luku kao što je Trst ili Rijeka.

Trst je bio postao jednom od najvažnijih luka u Sredozemnom moru a najvažnija luka Jadrana, jer bijaše emporijem vevlasti, koja je po teritoriju bila druga u redu evropskih država, a po broju pučanstva zauzimala treće mjesto. Rijeka ima da zahvali za svoj razvoj i gospodarskim potrebama svog zaleđa, koje je dopiralo u glavnome do vanjskog ruba Karpata, ali također u nemaloj mjeri i mađarskim imperijalističkim težnjama, koje su preko Rijeke afirmirale na moru mađarstvo ugarske države. Što je pak bogato i prostrano zaleđe za razvitak luke očitjet će veoma brzo i Trst i Rijeka. Već prije rata Česka, a djelomice i Moravska više se je služila Hamburgom nego li Trstom. Takove su veze bile između sjeverozapadnih zemalja bivše Austro-ugarske i Hamburga, da je sveukupni promet riječnih luka gornje Labe, među kojima zauzima najvažnije mjesto Usti (Aussig), daleko nadvisivao promet tršćanske luke (luke gornje Labe imale su 1903. prometa 4.30 mil. tona, a Trst 1913. 3.40 mil. tona). Sfera upliva tršćanske i hamburške luke i u buduće će se križati na teritoriju Čehoslovačke, no sigurno je, da će upliv Hamburga znatno jačati na štetu Trsta. Ne će bez upliva na razvoj ili bolje rekuć na zastoj prometa i Trsta i

\* Jedan član-prijatelj J. P. M. darovao je 2000 kruna da se raspiše nagrada za najbolju raspravu „o budućnosti gruške luke“. Uredništvo „Našeg Mora“ primilo je do 10. jan. o. g. tri radnje: g. ing. Ilije Musladina, iz Dubrovnika, g. prof. Iva Jurasu, iz Splita, i „Labora“. Upravni odbor J. P. M. podijelio je nagradu g. Musladinu. — Da je svota bila veća, podijelila bi se nagrada i ostalaj dvojici natjecatelja. Namjeravali smo donijeti sva tri sastava u istom broju „Našeg Mora“, ali pošto do danas nijesmo primili naručeni „klišej“ nacrtu g. Musladina, objavljujemo sada samo raspravu g. prof. Iva Jurasu, a ostale ćemo u narednim brojevima. Ur.



Rijeke biti pripojenje Galicije republici Poljskoj, koja ima svoj izlaz na Baltičko more, kao što i pripojenje Erdelja, Bukovine i istočne Ugarske kraljevini Rumunjskoj, koja ima svoje luke na dunavskom ušću, i na Crnom moru.

### Budućnost i veze naših luka.

Premda se ne može predvidjeti, da će se tako brzo na našoj obali moći razviti jedna velika luka i to u prvom redu stoga, jer joj fali veliko političko zaleđe, koje nije bez upliva i na gospodarsko zaleđe jedne luke, ipak naše luke ne će u buduću biti u svjetskoj trgovini bez ikakve važnosti kao što su do sada bile. Do sada su naše luke imale ponajviše samo neku lokalnu važnost za najbližu im okolicu; one u pravom smislu i nijesu bile prave trgovačke luke, jer im je falio jedan od najvažnijih atributa trgovačke luke, a to su dobre veze sa zaleđem. Do sada su one bile više dobro uređena sidrišta nego prave luke. Gospodarsko-prometnoj politici negdašnjih nam gospodara nije išlo u račun željeznički spoj naših luka sa zaleđem. Jedan od najvažnijih gospodarskih problema, što će morati čim prije da riješi naša narodna država, jest željeznička veza naših luka s mrežom državnih željeznica.

Naša se država prostire od sjeverozapada k jugoistoku, a donekle paralelno s dužinskom osi naše države stoji i jadranska obala. Obzirom na to trebat će čim više luka našeg primorja spojiti željeznicom s njihovim zaleđem. Spoj naše obale sa zaleđem mora u glavnom da sličí spoju palestinsko-sirske obale s njezinim zaleđem, gdje preko Libanona i zapadnoga jordanskog visočja vodi nekoliko željeznica.

Prilagođujući se terenskim prilikama naš se je promet od obale k zaleđu i u starini služio ne jednim nego s više puteva, koji su imali svoja ishodišta u našim lukama.

Uz put, što je vodio iz Rijeke k Zagrebu i Ljubljani, bio je veoma važan put, što je vodio iz Senja na ličko visočje i u zapadnu Bosnu. Iz Zadra, Šibenika i Splita, koji je po svom položaju zvan da postane emporijem Jugoslavije, vodili su putevi preko Velebita i Dinare u Hrvatsku, zapadnu i srednju Bosnu. Dolinom Neretve vijugao se je put u Hercegovinu i istočnu Bosnu sve do Posavine, a Bojanom i Drinom išli su trgovci s mora na Kosovo i u poriječje Morave. Neretvanskim i drinskim putem služili su se veoma mnogo stari Dubrovčani u srednjem vijeku, a ova će dva puta biti od velike važnosti i za buduću vezu srednjeg Balkana s Jadranskim morem.

Držeći uvijek na umu, da su stari trgovački putevi u mnogim i mnogim slučajevima odabirali najzgodnija mjesta za prolaz, kako nam najbolje dokazuju stare rimske ceste u Alpama, kroz koje su provedene dobro samo one željeznice što idu tragovima starih rimskih cesta, naša se prometna politika u izgradnji raznih veza mora obazirati i na one prirodne puteve, što su još u staro doba naše trgovine vezala naša malena trgovačka središta s njihovim zaleđem.



Obzirom na potrebu našeg prometa u primorju sigurno je danas potrebnije upotpuniti onaj dio željezničke mreže, što bi vezao naše luke sa zaleđem (Senj-Bihać, Knin-Gospić, Split (Sinj)-Bugojno, Zadar-Knin, Tuzla-Loznica, Vardište-Užice) negoli izgrađivati nove velike luke. Sposobnost je naših luka nešto veća od predratne im potrebe. Upotpunjenjem željezničke mreže promet bi se razdijelio na sve važnije luke našeg primorja. One pak luke, na koje se svrne promet u nešto većoj mjeri, trebat će postepeno proširivati, odnosno u njihovoj neposrednoj blizini izgraditi do potrebe i novu veću luku. Upotpunjenje željezničke mreže omogućit će našim primorskim gradovima neku lijepu međusobnu utakmicu na gospodarsko-prometnom polju. Trgovina će iz naše nutarnosti silaziti k moru, odnosno od mora ulaziti u nutarnost po mogućnosti najkraćim, ali svakako nastojat će da odabere najzgodniji put. Zgodnost puta ovisit će o raznim faktorima, među kojima ne će biti bez utjecaja solidnost i sigurnost opreme. Država je svakako u prvom redu zvana da i najenergičnijim mjerama osigura sigurnost prometa i putnika i robe. Oni će naši primorski gradovi, kojih žiteljstvo uz poduzetnost duha bude znalo čim prije svoje trgovačke kuće, svoje spediterske poslovnice te uopće svoj ambijenat očistili od pošasti ratne lihve i ratne pljačke, svratiti preko svojih luka našu pomorsku trgovinu.

U ovoj utakmici sigurno učestovat će i naš Dubrovnik sa svojom gruškom lukom.

#### Opis luke.

Gruška se je luka smjestila u zalivu, što ga čini poluotočić Lapad s dalmatinskim kopnom. Ovaj je zaliv nastao, kao što i mnogi drugi na dalmatinskoj obali uslijed laganog poniranja dalmatinske obale. Od mjesta, gdje cesta, što vodi iz Dubrovnika u Gruž, dopire do mora, pruža se gruška luka u smjeru sjeverozapadnom. Dužina joj je ca. 1.600 m, dok joj širina varira od 160 do 550 m. Kod ulaza luka je široka 390 m. Dubine su u luci veoma povoljne; ni preveć duboke ni preveć plitke, kako dobra luka traži. Kod ulaza ima dubina i preko 30 m, dok u srednjem dijelu ima još dubina i preko 16 m.

Kod ulaza u luku s lijeve strane široko je ušće Rijeke, za koju nije isključeno, da će vremenom doći u ozbiljni pretres, kad se bude raspravljalo o proširenju gruške luke. Rijeka je veoma kratka tijekom (ca. 5 km.), no veoma široka korita (ca. 300 m. u srednjem i donjem tijeku), a ima u donjem tijeku dubina i preko 30 m.

Nepovoljno djeluje na razvitak gruške luke okolnost, što brda toga kraja imaju veoma jaki slaz k moru, pa onemogućuju razvoj ovećeg naselja i izgradnju potrebitih lučkih naprava. Tu nepovoljnu okolnost donekle paralizira razmjerno velika dužina obale i na strani Gruža i na strani Lapada.

U nautičkom je pogledu gruška luka dobro zaštićena od svih glavnih vjetara, a osobito od južine (jugoistočnog vjetra), od koje je štiti poluotok Lapad.



Današnja Gruška luka ima na strani gruškoj uporabive obale (quai) ca. 1.5 km, što je otprilike koliko polovica glavne riječke luke. Doduše ta obala nije svugdje dobro izgrađena no bez velikih trošaka dala bi se izgradnja veoma dobro upotpuniti.

Obzirom na njezine dimensije, i na dosadanju izgradnju, sposobnost je gruške luke nešto veća nego je tražio predratni promet, s toga će valjda uz malene dopunje sadašnja luka moći da udovolji prometu prvo doba mira.

Na razvitak gruške luke od ne malog je utjecaja obilje pitke vode, kojom se ističe gruška okolica, što je za razvitak luke i većeg naselja uz luku od kapitalne važnosti. Regulacija odtoka vode sa Popova polja kao što razvoj velike industrije u neposrednoj blizini Gruža, svakako djelovat će najpovoljnije na porast gospodarske važnosti gruške luke.

### Zemljopisni položaj Gruža.

Od veoma je velike važnosti po razvitak luke njezin zemljopisni položaj. Gruž se nalazi na veoma važnoj točki zapadne obale Balkanskog poluostrva, obalu kojega od Rijeke prama jugoistoku prati dugi niz brojnih većih i manjih otoka i otočića. Baš kod Gruža niz tih otoka prestaje i počinje otvoreno more. Prema tome je gruška luka jedina od svih većih dalmatinskih luka, do koje se može doći izravno s otvorenog mora. Od Splita pa sve do Otrantskih vrata nema na jadranskoj obali zgodnijeg mjesta, gdje se uz veće naselje i uz zgodnu morską dragu može da razvije oveća trgovačka luka.

Od ne male je važnosti za budućnost gruške luke, kao što je u prošlosti bilo za razvitak Dubrovnika, da sjeverozapadno nedaleko od nje izlazi na more kod nezdravog i malaričnog ušća Neretve važan prirodni put, što vodi u Hercegovinu, istočnu Bosnu pa dalje u Podunavlje. Ovim putem vodi danas željeznica, koja spaja Gruž s bosanskom željezničkom mrežom. Na jugu je Gruža drugi važni put starih dubrovačkih trgovaca, Bojana-Drim-Prizren-Kosovo polje. Osim navedenog treba imati na umu, da je gruška luka od svih većih luka najbliža državnoj nam prijestolnici, Beogradu.

Željeznica iz Gruža vodi danas prama Zelenici (u Boki), prama bližem zaleđu do Trebinja, dok najvažnija pruga vodi k Mostaru pa preko Sarajeva k Posavini.

Kao što je u prošlosti Dubrovnik prama svome zemljopisnom položaju, između industrijskog zapada i zemljoradničkog i stočarskog istoka Evrope bio izvozna luka za proizvode poljodjelstva i stočarstva, a uvozna luka za proizvode industrije, tako je i danas Gruž izvozna luka za razne prvotne proizvode, a u prvom redu za drvo, dok je donekle uvozna luka za industrijske proizvode i za raznu prekomorsku robu.

### Faktori budućnosti.

Razni čimbenici djelovat će na razvoj prometa u gruškoj luci, a prema tome i na porast njezine gospodarske važnosti. Ona se od svih dalmatinskih



luka razlikuje u prvom redu time, što je već danas *željeznica istog kolosjeka* spaja s dosta prostranim zaleđem i što je lako pristupna s otvorena mora, te najbliža Otrantskim vratima.

Kako je u prošlosti Dubrovnik, tako je u sadašnjosti, a bit će i u skoroj budućnosti gruška luka, izvozna luka za proizvode poljodjelstva, stočarstva, a još u većoj mjeri za proizvode šumarstva. Mi ćemo morati svakako ubrzati naš izvoz drva, da time u prvom redu pokrijemo naše dugove za industrijalnu robu, što nam dolazi iz inozemstva. Za izvoz drva dolaze u obzir u prvom redu od naših luka baš one, koje imaju dobre veze sa zaleđem, a među tima vidno mjesto zauzima Gruž. I za izvoz proizvoda našeg stočarstva, osobito u Italiju, dolazi u osobiti obzir gruška luka.

Politički je odnošaj naše države, prema velikim zapadnim državama, veoma prijateljski. Veze između nas i velikih zapadnih naroda nijesu samo veze osjećaja već i gospodarske naravi. Oni trebaju naših sirovina, a mi njihovih fabrikata. Putevi, koji nas vežu ne vode samo kopnom već dobrim dijelom i morem. Najkraći pak put, koji nas direktno veže sa Francuskom i Engleskom, vodi iz Gruža preko Otrantskih vrata u njihove luke. Preko gruške luke ići će velik dio našeg eksporta, a preko te luke dolaziti će nam i velik dio našeg importa. Iz velikih zapadnih država uvažati ćemo u prvom redu one artikle, što najprije traži obnova od ratnih operacija opustošenih krajeva i od austrijskog ratnog sistema isisavanja opljačkanih zemalja. Proizvodi industrije, koji nam budu dolazili iz zapadne Evrope lako će moći da dođu na svoje odredište, u istočnu Bosnu i sjevernu Srbiju, baš preko Gruža.

Uplivno je područje gruške luke dosta prostrano, no ono bi se dalo s razmjerno malim troškovima uvelike proširiti, što bi za naše gospodarske prilike bila velika blagodanost. Za proširenje uplivnog područja gruške luke od velike bi koristi bilo, kad bi se izgradnjom željezničkog spoja Tuzla-Loznica (ca. 35 km) i Vardište-Užice (ca. 40 km) željeznice istočne Bosne spojile sa željeznicama sjeverne Srbije. Ovaj spoj ne odgovara samo potrebama gruške luke, već u opće narodnom i političkom i gospodarskom interesu.

Za export i import gruške luke ovi bi spojevi bili od veoma velike zamašitosti. Gruž bi time bio direktno spojen željeznicom istog kolosjeka sa sjevernom Srbijom. Rad oko ovog spoja za razvoj je gruške luke kudikamo preči od ikakva rada u samoj luci.

Uz željezničku vezu sa zaleđem od veoma su velikog utjecaja za budući razvoj gruške luke *parobrodarske veze* sa bližim i daljnjim lukama Jadranskog i Jonskog mora te s lukama Francuske i Engleske. Praktično oko Dubrovčana, tih naših ponajboljih armatura, odabrat će najpotrebitije i najpodesnije pruge, koje će vezati Gruž s domaćim i inozemnim lukama. Za dobar razvoj gruške luke u budućnosti govori i okolnost, što Dubrovčani posjeduju *velik broj* većih i manjih *trgovačkih parobroda*. U tome su i dosad Dubrovčani prednjačili drugim gradovima našeg primorja. Već je uvedena



(od Lloyda) pruga Split-Korčula-Gruž-Kotor-Drač-Brindisi-Valona-Krf, a tom je prugom Gruž dobio dobar spoj s lukama naše kraljevine, pa s lukama Albanije te s najvažnijom transitnom lukom južne Italije. Sigurno, netom se naša vanjska pitanja urede, Dubrovčani će uvesti više zgodnih pruga, koje će spajati naše luke s Gružom i koji će Gruž spajati s inozemstvom. Za spoj s inozemstvom dolazi u obzir u prvom redu slobodna plovitba.

U *organizaciji kapitala* za pomorska poduzeća nijesu čekali Dubrovčani potpis mirovnog ugovora već su dosad osnovali *Pomorsku Banku* svrhom, da finansira u prvom redu poslove naših pomoraca. Uz *Pomorsku Banku* već su zasnovali i jedno novo parobrodarsko poduzeće, *Jadransku Plovidbu*, parobrodarsko društvo na dionice. Pravila su ovog društva već podastrta vladi na odobrenje.

Kad se uza sve ovo uzme još u obzir, da Dubrovnik ima priličan broj solidnih *trgovaca* i *mešetara*, koji će znati i htjeti, da dolično služe kao posrednici između naših agrarnih producenata i industrijalaca zapadne Evrope, onda nam je jasno, da će u skoroj budućnosti velik dio naše morske trgovine i našeg morskog prometa prolaziti preko gruške luke.

Kako razni faktori budu djelovali na podizanje prometa u gruškoj luci, to će vremenom trebati upotpuniti izgradnju same luke, ili je eventualno i proširiti. Obzirom na sami rad u luci mora se računati s time, da je sposobnost gruške luke nešto veća od onoga što je tražio predratni promet, pa da će za prvo vrijeme sadašnja luka dostajati. Nikako se ne bi smjelo početi s proširivanjem luke prije nego bude jasno, da je na luku sveden toliki promet za koji je njezina sposobnost premalena. Pri ovome treba držati na umu, da veličina luke ne privlači promet već količina prometa traži primjerenu sposobnost luke.

U prosuđivanju raznih faktora, koji će djelovati povoljno ili nepovoljno na razvitak gruške luke ne smije se izgubiti s vida buduće veze drugih dalmatinskih luka s unutrašnjim djelovima našeg kraljestva. Te će veze bez sumnje svesti vremenom jedan dio prometa, što će prvih godina prolaziti preko Gruža na druge izlaze. Gruž je u prednosti pred drugim lukama, što već danas ima povoljnu vezu sa zaleđem i što će baš u prvo doba, kad započne trgovački saobraćaj između naše države i inozemstva, veliki dio trgovine prolaziti preko njegove luke. Kako je promet kolanje ili bolje rekuć gibanje robe i osoba, a kako u prirodi postoji kod svakog gibanja „sila ustrajnosti“, to ova sila ustrajnosti neće dati da odmah promet skrene na druge izlaze. Lagano popuštanje ove sile rekompesirat će prirodni porast prometa od Gruža k njegovom užem zaleđu.

### Predlozi.

Kako je za razvoj prometa u gruškoj luci danas najpotrebitija dobra veza sa zaleđem i s raznim lukama bližih i daljnjih zemalja, to bi morali pozvani faktori poduzeti *odmah* shodno u tom smislu.



Željeznička veza Vardište-Užice u prvom redu, pa eventualno i Tuzla-Loznica od prijekē su potrebe za procvat prometa u gruškoj luci. Trgovačko-obrtnička komora u Dubrovniku, dubrovačka općina, razne trgovačke i gospodarske institucije, pa i politički ljudi moraju da upozore našu vladu o važnosti tih spojeva i da traže čim bržu izgradnju tih pruga, koje baš ne će mnogo teretiti našu državnu blagajnu. Ovi željeznički spojevi imaju veliku važnost i za vezu Bosne sa Srbijom, pa će svako nastojanje u tom pravcu naći potpore i kod mjerodavnih čimbenika u Bosni kao i u Srbiji, kojoj će baš izgradnja ovog kratkog željezničkog spoja (tek nešto preko 35 i 40 km) znatno olakotiti obnovu sjevernih krajeva. Pozvani čimbenici ne smiju zainteresovati vladu za ove željezničke spojeve samo pismeno, birokratskim putem, već koliko je god moguće direktno, osobnom intervencijom.

Dubrovačkim je parobrodarskim društvima dužnost, čim bude to moguće, uvesti dobre parobrodarske veze između Gruža i drugih naših i arbanaških luka, pa između Gruža te slobodnih luka talijanskih i luka daljnjeg inozemstva.

Razne trgovačke kuće Dubrovnika i Gruža moraju nastojati, da čim prije dođu u neposrednu vezu s trgovcima inozemstva. Doduše na našu trgovinu s inozemstvom znatno utječe pitanje uređenja naše valute, no i prije uređenja valutnog pitanja mogu da nastanu potrebite veze između naših i inozemnih trgovaca. U ovome osobito vrijedi ona: vrijeme je novac.

Obzirom na to, što će se već u najbližoj budućnosti svraćati u grušku luku i oveci transatlantski parobrodi, bilo bi od potrebe izgraditi im udobno pristanište u koliko sadašnje stanje luke ne dostaje.

Raznim faktorima, koji su u Gružu direktno zainteresirani, u prilog su povoljne kombinacije sadašnjosti: do njih je u prvom redu, da li će na povoljnim uvjetima sadašnjosti znati izgraditi dobru budućnost gruške luke.

Prof. IVO JURAS.

## NAŠ POMORSKI PROMETNI SAOBRAĆAJ

U SVEZI SA BRODOGRADJEVNIM STANJEM.

Piše Dorbić Vicko, stručni učitelj obrtnih škola.

Nagli razvoj moderne prometne tehnike, pomogao je međunarodnom osobnom i trgovačkom saobraćaju, da je ovaj silno i nevjerovatno napredovao, dovodeći čovječanstvo do blagostanja i lagljeg poslovanja, do promicanja prosvjete i znanstvenih istraživanja, do upoznavanja i najudaljenih krajeva i najnepoznatijih naroda i do ukinuća opće gladi i oskudice pa je bez velikih poteškoća (barem je tako bilo do pred sami evropski rat) trgovina cijele zemaljske kruglje zaista u jednom zajedničkom saobraćaju bila.

Kako se je pak naglo razvijao promet, proširili su se i umnožali uz trgovinu takodjer i obrtni proizvodi, pak su ljudi strukovnjaci raznim pronalascima usavršili i današnja novovjeka prometala.



Medju organizacije medjunarodnog saobraćaja spada bez sumnje u prvi red brodarstvo, pa je s toga i pitanje naše trgovačke mornarice, a s time u svezi naše brodogradjevno stanje i stručna izobrazba brodogradara, svakako od zamašite važnosti.

Dokončanjem svjetskog rata, našoj državi pripada skoro čitava istočna obala Jadranskoga mora, a pripada joj takodjer i jedan dio Dunava, koji je plovani bez da napominjemo i ono malo unutarnjih rijeka djelomično plovni. Da su rijeke a osobito more, najvažniji i najjeftiniji putevi saobraćaja, od vjkada se držalo a znamenitost toga ponukala je i susjednu Italiju, da je upravo radi trgovačke premoći na Jadranu, došla u sukob sa našim kraljevstvom. Koja zemlja posjeduje more, plovne rijeke i uredjene medju-riječne kanale, ima i bogatstva napretka i blagostanja.

I ako je naš narod bio rascijepan, medjusobno zavadjan i omražen, ipak je od pamtivijeka znao cijeniti važnost pomorstva, pa su naši primorci i otočani bili na glasu pomorci i brodogradnja je još u minulim vjekovima, po raznim primorskim mjestima, znatno cvala. Stanovništvo primorskog i otočkog dijela naše domovine, davalo je uz vrsne pomorce, takodjer i veoma vrijedne brodograditelje, tako da je i danas na stotine naših ljudi po Americi, Rusiji, Turskoj i Egiptu zaposleno brodogradnjom.

Jedrenjače, a zatim parobrodi, koji su na izvanredan način podigli prometni saobraćaj na moru, bili su kuća, podvornica i izdašno vrelo dobiti i prištednje našeg pomorca. Naše jedrenjače, sa svojim odvažnim kapetanima i kršnom momčadi, bijahu poznate po svim znamenitijim lukama svijeta, a kad je nadolaskom parobroda, jedrenjači odzvonilo, naši su pomorci opet bili oni, koji su se ili udružili u osnivanje parobrodarskih društava (razna dubrovačka, bokeška i splitska društva, pa „Dalmatija“, „Ugarsko-Hrvatsko“, „Austro-Hrvatsko“, „Hrvatsko primorsko“, Bijelić i mnoga manja udruženja) ili se zaposlili kao kapetani, časnici i momčad kod tuđjih i vanjskih parobrodarskih društava, a nekoji su i dalje nastavili plovidbu sa svojim jedrenjačama uza svu konkurenciju parobroda. Opasna za naše ondašnje prilike utakmica parobroda nad jedrenjačom, nije ovu samo istisla iz saobraćajnog prometa, nego je uništila i brodogradjevnu industriju, koja je cvala po istočnim obalama Jadrana, jer nadolaskom parobroda, znatno je spala gradnja drvenih brodova i poskočila ona željeznih, a naši škverovi bili su samo za gradnju brodova iz drva. Radnju dakle željeznih ladja mogla su da izvode samo brodogradilišta u Trstu-Tržiću (Monfalcone) i na Rijeci, a oba su bila u tuđjinskim rukama, dočim brodogradilišta, koja su cvala uzduž istarske, primorske i dalmatinske obale i po otocima, po malo prekinuše svaki rad, tako, da ih je pred početak samog rata bilo dvadesetak, od kojih ni jedno, već za dugi niz godina, nije izradilo kakovu veću jedrenjaču, a većina ih je u tolikoj mjeri kuburilo, da nijesu svako popriječno niti 50 tona novo-sagradjene ili 100 tona popravljene radnje godišnje izveli. Tekom rata pak, kako je svaki saobraćaj po moru bio sasvim obustavljen, nijesu se naši škverovi u opće niti otvarali. Kroz par godina, ono još malo brodogradilišta



što smo imali, bilo bi već otišlo u zaborav, jer pred poznatim nemarom, kojeg je za taj naš obrt bivša monarhija pokazivala, pred disorganizacijom, koja je vladala i vlada medju našim brodograditeljima, pred pomanjkanjem prave njihove stručne izobrazbe, pred neupotrebom modernih sprava i strojeva i pred utakmicom velikih brodogradilišta, poimence Trsta i Rijeke, nebi mogla da se održe, da nije svjetski rat, koji je naš narod ujedinio i svakog tudjinskog tutorstva oslobodio, takodjer i znatan broj tonelaže trgovačke mornarice svijeta, velikom većinom parobroda, uništio, tako, da će se bar za dosta vremena, jedrenjača ponovno u prometnom saobraćaju pojaviti.

Razdiobom trgovačke mornarice bivše monarhije i mi ćemo dobiti dio tonelaže, koja nam pripada obzirom na kapital naših ljudi u parobrodarska poduzeća uložen, obzirom na naš trgovački i industrijalni položaj, na proizvode zemlje i njezin izvoz i uvoz, na izlazne luke i puteve i na duljinu obale, koja će nam pripasti. Ali taj broj parobroda, neće biti niti iz daleka dostatan, da nesmetano udovoljimo potrebama zemlje.<sup>1</sup> K tomu je pridodati i pomanjkanje materijala, strojeva i kovina za gradnju novih ladja, ne samo kod nas već i kod drugih država, pa je i Engleska, a osobito Njemačka, primorana da gradi jedrenjače. Skupoćom ugljena i uopće oskudicom goriva, te totalnim pomanjkanjem priredjenih kovina i gotovih strojeva, upotreba će parobroda u trgovačkom saobraćaju postati znatno skuplja, nego li ona jedrenjače, pak će se općenito na cijelom svijetu u prevozu trgovine (osim one od koje je velika i žurna potražba ili koja je podložna brzom i lасnom kvaru, te mora da bude brzo prevezena s vrela proizvođače do mjesta raspačavanja), upotrebljavati jedrenjače osobito one koje će biti opskrbljene pomoćnim motorom, jer će, sve i ako nešto kasnije, ali svakako mnogo jeftinije, sigurnijom i manje oštećenom robom na opredijeljeno stovarište stizati.

Moramo dakle i mi ozbiljno i svojski uznastojati, da se bez oklijevanja spasu i na ponovni život privedu još ono malo postojećih naših brodogradilišta za jedrenjake. Pobudom, moralnom i materijalnom pomoću, subvencijama i dobavom materijala, i državne i zemaljske vlasti, mogućnici i narodni ljudi, treba da pripomognu uskrsnuću naših zamrlih brodogradilišta, e da se opet jednom započne napuštena gradnja jedrenjača. U prvom redu treba pristupiti gradnji Škune sa pomoćnim motorom, jer je iskustvom dokazano, da ova vrsta tipova, radi svoje rentabilitetnosti izvrsno odgovara obalnoj plovidbi i našim potrebama. Za veću plovidbu sa jedrenjačama, preporučiti je pak gradnju Barka i Brik-Škune, a za lokalni promet, kao i potrebe naših otočana, primoraca i ribara, ne smiju se s vida pustiti naši Trabakuli, Bracere, Leuti, Gaete i ribarske ladje. Naša domovina obiluje

<sup>1</sup> Saznajemo, da će nam po zaključku mirovne konferencije pripasti 145 parobroda sa 97.094 tona, od kojih 115 obalne plovidbe sa 22.094 tona i 30 parobroda duge plovidbe sa 75.000 tona, a imao bi nas po pravu pripasti i dio tonelaže onih parobrodarskih poduzeća bivše Monarhije u kojima ima uloženog našeg kapitala. — (Opas. pisca).



drvljem, koje je osobito za izradbu manjih jedrenjača vrlo podesan i čvrst gradjevni materijal. Treba dakle i pri sjeći i priredbi takova drvlja iz naših šuma, osobitom susretljivošću i znatnim koncesijama, i popustima u cijenama i prevozu dolaziti u susret na poseban način manjim brodogradjevnim poduzećima.

Da naši manji škverovi mogu napredovati, opstojati i udovoljavati zahtjevima i nuždi, treba ih ujediniti u brodogradarske zadruge, a da tako mogu zajednički, lakše i brže izvršavati narudžbe i jeftinije dobivati u većoj kolikoći gradjevni materijal. Te udruge moraju imati prednost, osobito u brodogradjevnim porudžbinama države i javnih institucija, ali za to odmah u temelju svome moraju biti zasnovane na zdravoj i čvrstoj zadrugarskoj osnovi, a da iz njih i vlasnici brodogradilišta i radništvo budu imali pravne koristi i pomoći.

(Nastaviće se)

## DVE, TRI O BRODU PRIKUPIO M. SARDELIĆ.

*Brod* (po ak. rečniku) u prvom značenju je ono mesto na vodi, gdje se prelazi preko nje (lat. *vadum*, tal. *guado*). Nevolja broda ne traži. Oj Cetino, vodo ponosita! ti se sinoć krivo kunijaše, da na tebe nigde broda nema. Niz Moravu vodu otidoše od jednoga broda do drugoga. U ušću Crnojevića reke koja pada u skadarsko blato imaju pet mesta, koja zovu brodovi, gde se sakuplja zimi velika množina ribe ukljeva.

Drugo značenje je sredstvo čim se može zameniti tako mesto na vodi t. j. na čemu se i bez takova mesta može preći preko vode i u opće po vodi voziti, te je brod što i lagja (lat. *navis*, tal. *nave*, *bastimento*). Brod na vesla, na dva vesla; brod pokriven; brod sa spirunom (kljunom, tal. *sperone*) *navis rostrata*; brod trgovački, brod lupeški (gusarski), brod za boj (bojni, ratni brod); olakšati brod ali plav (tal. *allibare*). Gospodar od broda (*armatore*), bolje i narodnije od današnjega brodovlasnika, a može se reći i brodnik. Izvući brod na kraj (*tirare in terra*); ukrcati (se) na (u) brod, iskrcati (se) iz broda (*imbarcarsi*, *sbarcarsi*), nakrcati brod robom, ali isprazniti brod (*caricare*, *scaricare*), natovariti, istovariti brod, brod krcat, brod prazan. Krčāše ih u peraške brodove. Da brodovom ne naudiš. Sve one brode načinjene i urešene porinuše. Porinuti, rinuti, rivati, pustiti, tisnuti, tiskati brod u more (*varare*). Kad kakav brod prvi put u more meću, tad vele „porinuti brod“. Brod je bio porinut 6 maja (*il varo ebbe luogo addi 6 maggio*). Brod opliti, *aquam e navi extrahere*, tal. *seccare*. Nameriti se s brodom u luci. Ko će komod, nek ne ide u brod. Beše jedna kuća prevelika, u kojoj se gragjahu brodovi. Ali brodovi se i prave, zgrade i sadeljaju. Pak sadelja tanku šajku lagju, koju voze trideset vesala. Bokelji kažu: vojska od broda (tal. *equipaggio*).



U nas na Primorju reč brod je dobila općenito značenje, jer njom razumevamo svaki brod u opće, veliki i mali, visoki ili niski (plitki), gvozdeni (danas i čelični) ili drveni ili mešovite gragje (*composit-vessel* što kažu Englezi), ovoga ili onoga tipa. U drugim krajevima našega naroda upotrebljava se za to općeniti naziv *lagja* (ak. rečnik) drvena (u naše doba gvozdena) zgrada (!), kojom se putuje (vozi, jedri, plovi, vesla itd.) na moru i u opće na vodi i to je starije i pravo značenje lagje, u opće svake takove zgrade. Ali u naše doba, nastavlja ak. rečnik, u svemu primorju zove se lagja samo mala lagja s jednom katarkom ili bez katarke, a najčešće kad joj je dno plitko (za voženje na reci); kad je velika zove se brod. Za lagju imamo u Čakavaca i naziv ladva. U starim rečnicima je lagja što i plav i brod, navis, navigûm; golica (od jednog komada izdubena drva); *linter*, *ponto*, *ampractum*, *barca*, *navicella*, *navicula*; *schifo*, *battello*; *alveus*, *cymba*, *hippago*, *corbita* (odatle tal. *corveta*), *lembus*; *nave*, *bastimento*, *Schiff*.

Na lošinjskim otocima imamo treći općeniti naziv, a to je *plav* (gen. plavi), koji tačno odgovara općenitom tal. nazivu *natante*. Male su naše plavi za to ribanje, okurilo (trebalo) bi većih. Gospoda lošinjska su se potalijančila, kad su došla do velikih plavi (t. j. kad su se dokopale velikih parobroda i novaca) tako mi reče plačući jedna strana Lošinjka, razgovarajući se o današnjoj tal. okupaciji Lošinja. Splav (gen. splavi) je *zattera*.

Četvrti općeniti naziv za brod bio bi *drvo* po lat. *lignum*. Ak. rečnik ima starodrevnih primera: da neki krajanin s inim nekoje drvo čini pre se što jest zde pisano. Mon. serb. 31. Kda na nji pojdu dreva zamorska i bnetčska (t. j. mletačka) na naš grad. Mon. serb. 54. Svi stariji rečnici beleže: drvo, drivo, drijevo, a govori se i danas ne samo u Dubrovniku i u Crnojgori, već i na kvarnerskim otocima i u Istri. Pokle jesu, majko, Bnetci, sragrgjene, ni takova driva nutar dojadriilo. Nar. pesm. istr. Iz Lošinja imam: velika su njihova driva (t. j. američka)! ni (nije) to drivo za naše more: naša stara driva bi svrnula u Čikat (tal. Cigale), da vidu svoje (t. j. da vojska vidi rodbinu) kad su 'šla iz Levanta u Mletke; jadro je to tvoje drivo! No izgleda, da pred općenitim nazivom brod, nazivi lagja i drvo imadu danas samo jezično-historičnu važnost.

Brod (ili lagja) stigne, izjedri, odjedri, dojedri, propane, nasedne, razbije, nasadi, nasuče se (*arenarsi*, *incagliarsi*), potopi, utopi se. Brod porinemo ili tismemo u more, ali se lagja može i natisnuti na vodu. Brod se otisne; ti otisni na dubljinu lagju; pa otište pravo u Primorje; otiskoše Lici na obalu (ovde što i okrenuše); niko ne mož' da otisne lagju. Brod pristane (*accosta*) i priveže se (*ormeggia*). Privez, *ormeggio*. Lagjom (brodom) vlada (tal. *governa*) kormilo; kormilo ne vlada više (*non governa piu*). Lagje mogu biti n. pr. ribarice, žitarice, duvanice, lončarice, vinarice (za prevoz žita, duvana, lonaca, vina) novice (nove, istom zragrgjene), vozarice, brodarice. Vozarica je i lagja, kojom se prevozi s jednog kraja na drugi. Po tome se i mesto takova prevoza zove vozarica. Tako u Karinskom moru (to je samo zalev, ali ga narod zove more, kao i Novigradsko more) ima



uske mesto što zovu Vozarica, po lagji vozarici, koja tu služi za prevoz. Rano si došao na Vozaricu. Od Vozarice dovre trebaju tri ure. Na otoku, Krku mesto najbliže hrvatskom primorju zove se Voščica, a nedaleko je Voz, pa lagje što onde za prevoz služe, zovu se vozarice. U Zadru ima mesto što bi se po prvom značenju reči imalo zvati Brod (*vadum*), ali ga zovu Brodarica, po lagji brodarici, koja tu služi za prevoz s jedne strane na drugu (sada parobrodic). Tu lagju zove narod i barkanj i odatle tal. *Barcagno* za to mesto.

Ima lagja što su dobre i loše vozarice t. j. što dobro voze i slabijom snagom vesala ili loše voze velikom snagom vesala. Za lagju što dobro jedri (jadri), čuo sam na Lošnju reći, da je dobra jadrenica i jadrilica, a za brod da je dobar jadrenik i jadrilac. Danas kažemo jedrenjak i jedrenjača u opće za brod (lagju) na jedra.

Brod tone toliko noga u vodu, ali i gazi, što dobro odgovara tal. *pescare*. Za subst. *pescaggio* može se reći uton (od utonuti) bolje nego tonuće, jer imenice na — uće zgodnije su za idealne pojmove, čeznuće, nadahnuće itd. Ali najbolje je reći gaz, a to malo smeta što gaz znači plitko mesto što se može pregaziti, kao n. pr. Gaz izmegju dalmatinskog kopna i ostrva Vira. Reče se: ugazio je u blato do članaka, ugazio je u vodu do koljena. Tako i brod ugazi (prirodnije nego li utone) u vodu.

Brod para brazde po moru. Dogagjaji bivaju, pa se opet i gube, kao one brazde, koje kakav brod po moru para. Za tal. *bordeggiare* ima Parčić brazditi i mislim, da je to vrlo zgodno rečeno. Od „brod“ imamo: brodic, brodac, brodica, brodar, brodarina (tal. *nolo* iz grčkoga, a naši pomorci kažu po tome i danas: naval); brodište i brodovište u starijim rečnicima za brodogradilište, kao i brodarka. A ne bi li bilo bolje reći brodište za *dock* s obzirom na značajni dočetak — ište? Broditelj, brodivogja; brodio, brodljiv, brodan (tal. *navigabile*); vođa brodnica (smrdljiva voda u dnu broda (*acqua di sentina*); brodina; brodidba, brodarija, brodarstvo, brodarenje, brodnja; brodogradstvo, brodograditeljstvo; brodolom, brodolomac, brodokršje, brodokršnik (tal. *naufrago*, potopljenik). Za brodsku ispravu moglo bi se reći: brodoznica. Imamo pak broditi i brodivati. Brodi sinje more s jedrom od mreže. Kud mornari broduju i putnici putuju. Brod se opremi i raspredi (tal. *armare, disarmare*). Brod je u opremi (*in armo*), u raspredi (*in disarmo*).

Za tal. *flota* udomaćilo se je: brodivlje, za *flottiglia* Parčić ima brodivština. Ono — ština (poreština, dogodovština, okolovština) nekako ne bi odgovaralo. Moglo bi se reći lagjevlje, kad i tako uzimljemo lagju kao općeniti naziv za manje brodove. Ak. rečnik donosi (nepouzdanu) Stulićevu lagjad (*cymbarum copia*) ali to bi mogao biti samo općeniti naziv za mnoštvo lagja. Naprotiv lagjevlje br. 1. lagjevlje br. 2. može se kao *flottiglia* No. 1, *flottiglia* No. 2. itd. specificirati, isto kao brodivlje severno, južno itd. Sve to, naravno, ako nećemo da primimo latinsko-germansku reč: *Flotte* i *Flottille*. Za franc. *escadre*, njem. *Geschwader*, kažemo eskadra, pa nek ostane. Kao flotilja recimo i skadrilja za franc. *escadrille*, tal. *sqadriglia*.



U našem narodu su poznati različiti tipovi brodovâ. Od starijih tipova imamo galiju (stara *galea*, mletačka *galera*), pa gjemiju, tipični turski (ratni) brod starijeg doba, i kaljun, stari *galeone*, holadenski tip, zvat *Galjot*, nem. *Kuff*, *Galiot* a i *Galion*, po kojemu Nemci zovu više delova na modernim brodovima (*Galionsfigur* je *polena*, *Galion* je *tagliamare*, zatim korab i korabalj (neki pišu i korablja) tipični stari ruski brod. Još stariji tipovi su sagene, kondure, dromone, galandrije, gumbarije, ali o njima nema spomena u našim narodnim pesmama ni u drugim narodnim tvorevinama. Naš narod, čim je došao na jadransko primorje, našao je pomorstvo starih Liburna, Ilira, Helena itd. već razvijeno i počeo se je, kao prije njega Rimljani, učiti tom zanatu. Ali kad je već bio valjan pomorac (kako su dokazali Neretvani, Uskoci i svi današnji njihovi potomci, otočani i primorci), pao je posle tolike krvi u mletačko i u osmalijsko ropstvo, te svom pomorstvu nije mogao dati svoj karakter, kao što bi bio mogao, da je ostao za ono devet vekova svoj u svojoj zemlji i na svom primorju. Zato se je sva naša narodna pomorska terminologija svela na ograničen broj elementarnih naziva i oni su temelj na kom mi danas moremo dalje graditi. S druge strane treba uvažiti, da su tipove brodova stvorili pomorski narodi, Feničani, Heleni, Liburni, nordički narodi i Arapi, od kojih smo mnoge nazive uzeli ne samo mi nego i latinski narodi, koji su se kasnije dali na pomorstvo i te nazive sretnije presadili u svoje jezike.

Trabakul (tal. *trabaccolo*) i brecera (tal. *brazzera*) su stari tipovi broda, koji se još i danas drže na Jadranu. Škuna (engl. *schooner*) je moderni tip. Isto tako i današnja goletta, akoprem ime proizlazi od stare galijske (franc. *goclette franche* za razliku od *goclette carrée*, tal. *goletta* ili *gargasecca*, što je engl. *topsail-schooner*). Moderni veliki tipovi su brigantin, brik, bark, nav; mali su: luger (engl. *lugger*) i kuter a i koter (engl. *cutter*).

Tipovi lagje bi bili od najmanjega dalje: čun, čunica, čam, čamac, kaik (kaic), ormanica, oršenica, dereglija, pram (pramčec). Šajka je tipična u našim rekama: dravka samo na Dravi, veći tip, murka samo na Muri, manji tip. Po tome bismo mogli imati: Savke, dunavke itd. Patrolice služe za patrolsku službu.

Ne bi bilo korisno odbiti lagjarsku terminologiju na našim rekama i škoda što do sada nije bila potanko proučena. Naše reke teku većinom kroz predele, gde se naš jezik prilično ili sasvim pravilno i dobro govori, pa, ako je i primio koju tursku reč, svakako turska reč bolje pristaje našem jeziku nego li izopačena talijanska ili unakažena nemačka. Za fino uho, priviknuto harmoniji našega jezika, manje je zlo čuti npr. *dereglia* nego li n. pr. *batel*, *trabakul* itd. Svakako je bolje i finije čuti *ibrik* nego li *koguma* (*cocoma*), finije je čarapa nego li *kalca* (tal. *calza*) ili *štrimfla*, kad već zaboravljamo na našu holjevu i bečvu.

Tipične male plavi, lagjice, na našem Primorju jesu: *guc* (tal. *guzzo* od *aguzzo*?), *pasara* (tal. *passera*), *kaic* (turski *kaik*), *batel*, *batelina* (tal. *battello*, *battellina*), *batana*, *top* (tal. *toppo*), *sandol* (tal. *sandolo*), *leut*, *gajeta*



(tal. *galea*). Svi ovi tal. nazivi nisu baš originalni talijanski. Ima tu dosta arapskoga, grčkoga, normanskoga (nordičkoga). Copul je specifični tip rapskih i paških voda (tal. *zoppolo*, u Bakarcu ga zovu *ladva*), a *bragoc* (tal. *bragozzo*) je specijalitet Čozota. Sve ove plavi su ujedno ribarice. Kaić, top, leut i copul tugji u Italiji, premda su Talijani za naše primorje napravili svoje: *caicchio*, *toppo*, *leuto*, *zoppolo*.

Tal. općenitom nazivu *imbarcazione* može odgovarati naš općeniti lagja. Tal. *barca* (iz nordičkih jezika) takogjer je općeniti naziv, a i u nas je udomaćen: barka, barčica (*barchetta*), barkača (*barcaccia*), barkanj (*barcagno*), barkun (*barcone*), barkovlje. Talijanskoj *lancia* zgodno bi odgovarala naša oršenica. Zahvali se Sokolović Ivo iz Perasta u mestu Perastu: sagradiću oršenicu tanku, pak ću poći pod Novim gradom. I *lancia* je tanka i služi više za paradu nego li za drugo. A Sokolović Ivo neće biti pošao iz Perasta u Novi u prostom kaiću ili pasari.

Moderni tipovi su: slup (engl. *sloop*, tal. *scialuppa*), jola (engl. *Yawl*, nem. *Jolle*), gig (engl. *gig*), jot (engl. *yacht*). Udomaćilo se je po nem. *Jacht*, ruski juhta, reći i kod nas jahta, osobito ako je raskošni parobrod.

Svaki brod, kao svaka posuda (Rusi zovu brod *sud*) može sadržavati, dakle imati neku sadržinu, koju možemo izmeriti. Sadržinu broda merimo bačvama stanovite veličine, koje Englezi zovu *ton*. Nemci *Tonne* i slično svi severni pomorski narodi, a po njima Talijani *tonnellata*, Francuzi *tonne*, *tonneau* pl. *tonnes*, *tonneaux*. U nas se je udomaćila reč tona, a po francuskom *tonnage* kažemo tonaža (sadržina u tonama). Merenje sadržine broda zovu Talijani *staza* i *stazza*, a francuzi *jangeage*. Mi bismo mogli prosto reći merenje broda kao Englezi (*measurement*) i Nemci (*Schiffsvermessung*), a i baždarenje broda. Baždaren brod.

Svaki brod, mali ili veliki, u opće svaki plav, mora biti upisan u jednu javnu knjigu kod oblasti nadležne za luku, iz koje taj brod redovno polazi u svet. Ta luka se zove tal. *porto d' appartenza* ili *d' armamento*, engl. *porto of registry*, nem. *Heimatshafen*. Mi bismo dobro mogli reći domovna, upisna ili matična luka. Javnu knjigu, u koju se upišu brodovi, zovu Englezi *register*, Nemci *Schiffsregister*, Talijani *registro*. Mi možemo reći registar ili matica. Englezi zovu *register* još i svedodžbu što lučka oblast izdade upisanom brodu, brodovnicu, gde su zapisani svi nužni podatci o brodu (tal. *certificato di registro* ili *patente di nazionalità*). Osim toga zove se registar (u svim jezicima) i knjiga što društva za klasifikaciju brodova (npr. *Lloyd* u Londonu i *Veritas* u Parizu) za svoje članove godišnje izdaju, a koja sadržava pojedinosti o merama, razredu (klasi), veličini itd. brodova, kao i druge važne informacije. — Tonaža broda može biti čista i nečista (*netto* i *brutto*), Baždarska ili Matična tonaža (engl. *register-tonnage*) je tonaža zapisana u brodovnici, dakle u matici. Englezi kažu *register-tonnage* i za čistu tonažu, pa je po tomu matična tonaža isto što i čista tonaža. Nečista tonaža je sadržina čitavog broda, čista tonaža je samo sadržina prostora odregjena za teret, tovar, voz (tal. *carico*, engl. *cargo*), dakle pošto



se od nečiste tonaže odbiju prostorijske za mašine, za vojsku, za putnike ugljeništa (tal. *carbonili*) itd. 1 tona (matična, *regtster-ton*) = 100 eng<sup>l</sup> kubičnih noga (stopa) = 2,832 kubična metra; 1 kubični metar = 0,353 matične tone.

Na koncu će dobro biti napomenuti, da se kod nas dobro kaže iskrmiti za tal. *poggiare*, a prihvatiti za tal. *orzare*. Vidi u Vuka. Za *poggiare* u drugom značenju možemo lepo reći skloniti, zakloniti se, a *porto di poggiate* je luka zaklonica.

## SASTAV SVEMIRA

(K. FLAMMARION: „PUČKA ASTRONOMIJA“).

Po beskonačnom su prostoru rasijane zvijezde u bezbrojnim hrpama, kao otočni arhipelagi u oceanu nebesa. Dok dopre svjetlost iz jedne zvijezde do druge, u istom arhipelagu, prođe godina i godina, a iz jednog do drugog bližeg arhipelaga treba joj tisuća godina. Svaka od ovih zvijezda jest sunce slično našem, koje bez sumnje okružuju, barem u opće, svijetovi što teže k njegovoj svjetlosti; svaki od ovih planeta ima prirodopis podoban svome sastavu i pruža, tekom vjekova i vjekova, boravak innoštvu živih bića raznih vrsta.

Vidljivi svemir, sa sto milijuna svojih sunca, ne predstavlja nego, neizmjereno sitan dio cijelog svemira; selo u pokrajini, dapače manje; s druge strane, milijuni godina također vjekova, tekom kojih kušamo razjasniti postepeni razvitak maglica, sunca i svijetova nijesu nego kratak trenutak u vječnosti. Nemožemo dakle, kad kušamo shvatiti ove veličine, nego priznati manjkavost našem polju opažanja i osvjedočiti se, da je svemir besprimjerno prostraniji, čudnovatiji i sjajniji od onoga što znanost dosiže i od svega onog što mašta može da prestavi.

Mi smo na Zemlji, kruglji koja putuje u eterskim valovima, vrti se, kreće i okreće, njišući se i talasajući se u rezultanti od deset i više neprestanih i raznosmjernih gibanja; ali smo tako sitni na ovoj kruglji i tako daleki ostalom svijetu, da nam se sve pričinja nepomično i nepromjenjivo. Međutim noć prostire svoj plašt, zvijezde svjetlucaju na dnu nebesa; večernica sjaji na zapadu, mjesec puni zračište bliskavom rosom.

Otputujmo, zaletimo se brzinom svjetlosti. U dva sekunda prolazimo vidikom mjesečeva svijeta, koji nam pokazuje svoje rastvorene kratere i odvraća svoje klisuraste i šumovite uvale. Ne zaustavljamo se. Sunce se pojavi i dozvoljava nam, da bacimo zadnji pogled na rasvijetlenu Zemlju, sitnu nagnutu krugljicu, koja se smanjuje i pada u vječnu noć. Približava se Venera, nova zemlja, jednaka našoj, napučena bićima, gibajući se brzo i ganutljivo. Ne zaustavljamo se. Prolazimo tako blizu Sunca, da razabiremo njegove strahote eksplozije; ali mi nastavljamo svoj put. Evo Marsa, sa svojim sredozemstvom na tisuće izreka, njegovih zaljeva, njegovih narodnosti, njegovih fanta stičnih gradova, njegovih djelatnih i zaposlenih ljudi. Vrijeme potiče: nema stanke.



Golema gorostasina, Jupiter se približava. Tisuću Zemalja nebi ga ujednačile. Kako su brzi njegovi dani! kakva buka na njegovoj površini! kakvi vihori, kakvi vulkani, koje oluje po njegovom neizmjernom zračištu čunnih li životinja u njegovim vodama! čovječanstvo se nije još pojavilo. Letimo, letimo uvijek. Onaj svijet jednako brz kao Jupiter, kojeg oklopljuje čudan vijenac, jest fantastični planet Saturn, oko kojeg putuje osam kruglja različitih faza, fantastično izgledaju i bića koja ga obitavaju. Prosljedujemo naše nebesko putovanje. Uran i Neptun su zadnji poznati svijetovi što susretamo pri našem prolasku. Ali letimo, letimo uvijek. Blijeda, kušljava, spora, umorna prolazi pred nama repatica, koja je zalutala u noći svoga odsunčja; ali mi uvijek razabiremo Sunce kao ogromnu zvijezdu, koja sjaje u sredini nebeskom pučanstvu.

Stalnom brzinom od 75.000 lega u sekundi, dostajala su četiri sata da se prebacimo u daljinu Neptuna; ali već je nekoliko dana da letimo subočice repatičnih odsunčja, pak za nekoliko sedmica, nekoliko mjeseci nastavljamo da prevalimo samotinjje što okružuju sunčanu obitelj, a da ništa ne susretamo osim repatica što lete iz jednog sustava k drugom, krijesnica, meteora, ostatke svjetova u rasulu brisanih iz knjige života. Letimo, letimo još — tri godine i šest mjeseci! — da dostignemo najbliže sunce, orijaška pećnica, dvostruko sunce, koje pruža oko sebe jaču svjetlost i toplinu od našeg sunca. Ali mi se ne zaustavljamo: nastavimo, ovaj put deset, dvadeset, tisuću godina s istom brzinom od 300.000 km. u sekundi. Kroz tisuću godina, bez stanke i odmora, prolazimo prostore, ispitujuemo prolazeći onim mnogostrukim sustavima ona nova sunca raznih veličina, ognjišta plodonosna i moguća, zvijezde čija se svjetlost užije i utrniva, one neizbrojne obitelji planeta, različne mnogostruke daleke zemlje napučene bićima koje se ne može raspoznati, svih oblika i svake vrsti; ona raznobojna združena - kamenja i sve one neočekivane nebeske krajolike; opažamo one nebeske narode, pozdravljamo njine radnje, njihova djela, njihovu povijest, pogađamo njihove običaje, njihove naklonosti, njihove ideje, ali se ne zaustavljamo! Evo na raspolaganju druge hiljade godina da nastavimo naš put u istom pravcu, prihvatimo! upotrebimo ih da preletimo sve one hrpe sunca, one udaljene svemire, ouè plamteće maglice, onu Kumovu-slamu, koja se cjepka u komadiće, ona strahotna pokoljenja što se redaju po uvijek rastvorenoj neizmjernosti; ne plaši nas ako od sunca što se približavaju i dalekih zvijezda kiši oko nas kao vatrene suze koje padaju u vječni bezdan; prisustvujemo prolomu kruglja, razvalini trošnih zemalja, postanku novih svjetova, pratimo okom pad sistema prema konstelaciji koja ga privlači; ali se ne zaustavljamo! Još hiljadu godina, još deset hiljada godina, još sto hiljada godina ovakvog leta, a da ne usporimo, a da ne skrećemo, uvijek u istom pravcu, uvijek istom brzinom od 75.000 lega u sekundi. Zamislmo da ovako putujemo milijun godina.... Još bi doprli do granica vidljivoga svemira? Evo ogromnih crnih prostora, koje treba prevaliti! Ali tamo opet nove zvijezde sjaju na dnu nebesa. Zaletimo se prema njima,



dostignimo ih. Drugi milijun godina: nova objavljenja, novi zvijezdani sjaj, novi svemiri, novi svjetovi, nove zemlje, nova čovječanstva. Ah što! nikad kraja, nikad zatvoreno obzorje? nikad jedan svod? nikad koje nebo da nas zaustavi? uvijek prostor, uvijek praznina. Gdje smo dakle?.... Koji smo prevalili put?.... Mi smo.... .....u pridvorju svemira!... nijesmo se udaljili ma niti jedan korak / uvijek smo na jednom te istom mjestu. Svugdje je središte a opseg nigdje.....

Da, evo pred nama rastvorenog svemira, čije proučavanje nije počelo... Mi nijesmo ništa vidili, vraćamo se prestrašeni, padamo polumrtvi, nespособni da nastavimo nekorisno putovanje..... Ah! možemo padati, ravno padati u rastvoreni bezdan, padati uvijek kroz čitavu vječnost: nikad, nikad nećemo taknuti dno kao što nijesmo ni početak, ali što govorimo? nećemo mu se nikad ni približiti! Nadir postaje zenit. Ni neba, ni pakla, ni istoka ni zapada, ni gore ni dolje, ni lijevo ni desno. U koji god smjer promatrali svemir posvuda je beskonačan. U ovom beskrajju tvore samo otok velikog arhipelaga sunčani i svjetovni sustavi, što sačinjavaju naš vidljivi svemir, a prama vječnosti, nije nego san trenutka život našeg čovječanstvu, tako ohola sa svojom vjerskom i političkom poviješću, kao i život našeg planeta u opće!...

L. grmar.

## OBAVEZNA ORGANIZACIJA RIBARA

Pomorska Oblast Kraljestva Srba Hrvata i Slovenaca.

Broj: 663/20.

Predmet: Ribarske zadruge, obvezno članstvo.

Temeljni zakon za naše naše ribarstvo pridržava pravo ribolova unutar prve milje članovima općine, u čijom području se nalazi dotična obala. Ta odredba ima svoje protivnike. Ali uzevši u obzir starodrevnost te odredbe našeg ribarskog običajnog prava, uzakonjene 6. maja 1835. i ponovo 5. decembra 1884. i uzevši u obzir veliku masu općinara-ribara, koja to svoje pravo čvrsto drži, ne može se pomišljati na reformu tog zakona u smislu njegovih protivnika, i mi moramo držati tu zakonsku odredbu kao temelj za svaki rad u ribarstvu.

Općinari-ribari mogu vršiti to svoje pravo ribolova samo tako, da jedan drugomu ne smeta, t. j. da jedan drugoga ne isključi od prava ribolova, dotično od mogućnosti vršenja tog prava. Potrebit je dakle neki red (turnus) u vršenju tog prava, kako je ostvaren u „Pravilima za ljetno ribanje“ ili neko udruženje općinara-ribara, da svaki uzmogne imati svoj primjereni dio u vršenju i koristi tog prava. To udruživanje započeto je ribarskim zadrugama.

Kao svaka ustanova tako i ribarske zadruge su imale svaka svoju perijodu dječijih bolesti, neke su još u toj perijodi, neke su iz nje izašle i radile su dobro prije rata. Neke je rat utukao. Naš narod nije mogao držati isti korak u općoj civilizaciji i u ekonomskoj organizaciji sa drugim narodima. Nije dakle čudo, ako njegove ekonomske tvorevine nisu uzorne.



Ali od toga se ne smijeno uplašiti. Zadruga su bile i biti će dobre škole za narod, a bez ribarskih zadruga ne da se zamisliti razvoj našega ribarstva.

Ali pri tome se ne može zamisliti napredak ribarskih zadruga, kao n. pr. u jednoj općini ribari-općinari neže da osnuju ribarsku zadrugu ili ako u drugoj općini od 100 općinara-ribara samo 20 su članovi zadruge, a ono ostale 80 je vanjska opozicija, što samo znade da prigovara i poteškoće čini, a neće ili ne zna zadružno raditi. Logična je dakle potreba, da se uvede *obveza, da svaki ribar mora pripadati ribarskoj zadruzi općine svog stalnog boravka i da se u svakoj općini, gdje postoje pretpostavke, da se ribarstvo uputi, mora osnovati ribarska zadruga.*

*Ribarom od zanata* ima se smatrati onaj, kojemu je ribarstvo, po intesivnosti njegovog rada, količini i veličini alata i koristi od ulovljene ribe, glavni ili važni nuzgredni izvor uzdržavanja.

Ako se obazremo na postanje našega ribara, vidjeti ćemo, da je i on postao onako kako svaki drugi zanatlija: najprije je kao i dijete učio rukovati ribarskim alatom i loviti, pa bilo i samo gledajući kako drugi rade, zatim je, kao momak pomogao u težim radovima, napokon, kao čovjek, dobio je svoj alat i postao je, što se u ribarstvu zove gospodar. Nema dakle razloga, da na ribara od zanata ne primjenimo zakonske ustanove od šegrtima, pomoćnicima i gospodarima, kao što se je to učinilo u drugim naprednijim državama, koje su davno već uvidjele, da ribarska produkcija zavisi najprije o organičnom redu, pa o drugome.

Dokle se ribarstvo ne podigne tako, da može imati svoje posebne stručne organizacije, ribarske zadruga moraju preuzeti taj zadatak. Vidimo stručne organizacije svih zanata, samo ne ribare, a taj nedostatak u današnje doba ne smije postojati. Inače naše ribarstvo neće ograničiti ni ozdraviti ni okrijepiti se. Prigovor, da je kulturni stepen našeg ribara za shvaćanje takovih organizacija još nizak, ne vrijedi, jer i dijete ne shvaća važnost škola, pa ipak ga prisilimo ići u školu. Ta ribar u ribarskoj zadruzi neće učiti metafiziku.

*Športskim ribarom* ima se smatrati onaj, koji po svom ograničenom radu, ograničenoj količini i veličini alata može uloviti ribe za se i najviše za svoju familiju, ali ulovljenom ribom ne trguje, te ne može biti podvrgnut porezu.

Radi boljega napredka ribarstva mogu obe kategorije ribara (dakle ribar od zanata i športski ribar) pripadati ribarskoj zadruzi, *ali članstvo mora biti obvezno za ribare od zanata.*

Poziva se naslov, da ovo mnijenje ribarskih stručnjaka priopći podredjenim uredima, komisijama za ribolov, ribarskim zadrugama, ličnostima, osobito pravnicima, što se zanimaju za napredak ribarstva, ekonomskim korporacijama s pozivom, da ovaj predmet prouče i pretresu, te iznesu svoja obrazložena mišljenja, koja će naslov amo poslati sa svojim mišljenjem. Takogjer može se provocirati rasprava o predmetu i u javnoj štampi. Listove, koji se dotaknu ovog pitanja, priložiti će svom izvještaju.

Predsjednik: Dr. LJ. TOMAŠIĆ v. r.



# SMOTRA — BILJEŠKE

## JESTE LI ČITALI?

Raspis natječaja na četiri mjesta lučkih odaslanika, koje je raspisala Pomorska Uprava? Jeste li čitali uslove pod kojima može molbenica biti uvažena? Dvije godine plovidbe kao zapovjednici narodnih brodova (gdje su?) duge plovidbe, iziskiva se uz ostalo. Dakle 22 godine oceanske službe jednog kapetana Lloyd ili Adrije (jer prije nije mogo postati zapovjednik?), traži se, a da se Pomorska oblast smiluje, da jednog takvog kapetana primi u službi u X činovnom razredu. — —!

Pitali bi smo gospodu, koji ovakove zahtjeve stavljaju, koliko su godina oni zapovijedali oceanskim brodom, i koje sposobnosti imaju u pomorskoj struci. Kada mogu ipso facto stupiti u IV. i V. činovni razred? Jeste li čitali kakvu plaću obećavaju čovjeku, koji je pò vijeka svoga proveo na valovima okeana? 2200 Kr. godišnjih.

Jadan pomorče! Osudjen si, ako hoćeš da sačuvaš tvoj ponos, ostavi rođenu grad u zalutali među svijetom, gdje više, znadu cijeliti tvoje znanje i tvoj položaj! K.

## NESTAŠICA NAUČIČKIH KNJIGA

Naše su nautičke škole u velikoj neprilici poradi nestašice školskih knjiga. Sve što imamo u našem jeziku, to su Carićeve knjige: „*Nautika. Geodetski dio*“ i „*Uvod u nautičku astronomiju*“. Znamo, da se nadzornik dalmatinskih nautičkih škola obratio bio, ima skoro godinu dana Ministarstvu Prosvjete s predlogom, da bi bile štampane na državne troškove neke školske nautičke knjige, izmegju kojih izvrsna Gelčićeva knjiga „*Astronomia nautica*“, u prevodu profesora M. Kobasića i „*Nautičke Table*“, ali zaludu, sve do danas nema od toga ništa.

Žalosno je da naši nautičari, ne samo što ovako nemaju naših knjiga, ali nemaju, uz današnje prilike, ni tudju, što mora da veoma štetno djeluje na obuku. Naopako i za nastavnike i za učenike.

## TRGOVAČKO-POMORSKO VEĆE

U smislu Naredbe Ministarstva Saobraćaja od 6. septembra 1919. broj 15212/1919, Službene Novine br. 145. od 23. Novembra 1919, potvrdila je Pomorska Oblast sledeće članove trgovačko-pomorskog veća:

1. Duboković Fran, veletržac Reka, zamenik Ivandinko Illich, veletržac Split.
2. Malić kapetan Marko, Sisak, zamenik Radimiri kapetan Gjuro, Dobrota.
4. Mičić Dr. Miće, advokat Dubrovnik, zamenik Katić Dr. Ernest, erarski zastupnik Dubrovnik,
4. Tomljenović kapetan Metod, Kraljevica, zamenik Blažević kapetan Antun, Kraljevica.
5. Vidmar Šime ml. industrijalac, Sv. Juraj, zamenik Benzija Viktor veletržac, Senj.

## BIOLOŠKA STANICA

Českoslovački konsulat poveo je akciju za ustanovljenje jedne biološke stanice u Dubrovniku, za znanstveno istraživanje Jadranskoga Mora. U tu se je svrhu obratio na Pokrajinsku Vladu, koja je, kako doznajemo, stvar živo preporučila Ministarstvu Prosvijete, s obzirom takodjer i na razvitak naše ribarske industrije. Ovo je pitanje bilo već potaknuto u našem listu u br. 11 ove godine u članku: „*Za naše ribarstvo*“. Pokrajinska je Vlada istaknula potrebu učitelja ribarstva, koji bi morali biti dodijeljeni ovakovim stanicama, jer jedna sama nebi bila dovoljna. Ovi bi učitelji bili pozvani, da praktično iskoriste znanstvena istraživanja u pogledu korisnih riba.



Jugoslovenska Pomorska Matica bila se još prije obratila u Beograd, e bi koji mladić bio poslan u inozemstvo, da prouči ribarske prilike drugih naprednih naroda, ali na žalost bez usjeha.

Nadajmo se da će se ovo pitanje maknuti s mrtve tačke, i da će Ministarstvo Prosvijete udovoljiti ovoj potrebi, i da se barem u ovome pravcu maknemo za jedan korak napred.

Zahvalni smo Českoslovačkom konsulu g. Hermanu, koji je ovo pitanje potaknuo.

## DRUŠTVENE VIJESTI

† Špiro Bijelić, pom. poručnik, pravi i utemeljitelj član našega društva, preminuo je dne 8. marta o. g. na Muo u Boki Kotorskoj. S pokojnikom prostio se pom. por. Stjepan Simović, dirljivim govorom. Ražalošćenoj rodbini naše saučestće. Pokojnom drugu laka zemlja!

### REDOVITA GLAVNA SKUPŠTINA JUGOSLOV. POMORSKE MATICE

#### I. Sjednice Upravnog Odbora.

27. marta našli su se u Dubrovniku na okupu skoro svi članovi Privr. Upr. Odbora i dogovorno odrediše da se do glavne skupštine dnevno, prije i poslije podne, održe sjednice, na kojima će se izmijeniti misli o dosadanjem djelovanju organizacije i pretesti event. predlozi za daljni rad. Ma da te sjednice nijesu bile javne, ipak se je radi tačnijih informacija, pripustilo pouzdanike i one članove društva koji su došli iz mjesta gdje je viši broj pomoraca na okupu.

Na tim sjednicama povele su se ozbiljne i trijezne rasprave. Oštrom i razboritom kritikom pretresao se je sav dosadanji rad. Pri tom se ustanovilo da je u provagjanju organizacije, pri prvim počecima, pomanjkala ona nužna uzajamna veza izmegju Uprave i pojedinih članova njenih koji ne stanuju u Dubrovniku. Tražilo se i našlo podesan način da se ovaj saobraćaj održi i da se živom izmjenom misli nastoji pojačati djelovanje čitave organizacije.

Glavni predmet raspravljanja bila je težnja svih prisutnih da se što prije

dogje do jedinstvene organizacije svih pomoraca, u domovini i preko njenih granica. Poteškoće na koje nailazimo uslijed odlaganja rješavanju Jadranskog pitanja, pomanjkanja naših lagja i nezaposlenosti pomoraca uvažava se kao prvotni razlog sporog razvijanja naše organizacije i sdruženja sa njenim sličnim frakcijam.

Sa zadovoljstvom je primljen na znanje izvještaj o radu „Kluba Jugoslovenskih Pomoraca“ u Zagrebu i odobrilo se je njegovo nastojanje za ujedinjenje svih pomoraca i njegov rad na propagandi za naše pomorstvo.

Obzirom na to da je zajednički rad čitavog pomorskog staleža, u današnjim sudbonosnim danima, koliko za pomorce toliko i za naše pomorstvo od odsudne važnosti i prijeke nužde, povelu se je rasprava o osnovi po kojoj da se pregje na rekonstrukciju društva, kako bi rad u njemu mogao najbolje da odgovara istaknutoj svrhi i ciljevima. Osnova bi imala da zahvati jedinstvenu organizaciju pomoraca, ribara i riječnih brodarka, sa odgovarajućom mirovinskom zakladom, pripomoćnim i osiguravajućim fondom, pomoćnim uredima, te svim onim što je neophodno za brz i zdrav razvitak staleža, i napredak pojedinaca i cjeline.

Iznijeli su se i nedostaci društvenog glasnika. Tehničke neprilike, nevjerovalne visoke cijene papira i štampe, nedostatak saradnika, pomorskih, staleških revija biblioteke, slabe veze i t. d. — sve je to uzrokom da još danas „Naše More“ ne može da udovolji svom zadatku. Ipak će se glasnik postepeno dotjeravati da i on odgovara svrsi i da uporedo sa napretkom organizacije poda njenim članovima stručno štivo, polit. liter. ekonomske članke, nacрте, slike, smotra, društvene vijesti, polit. vijesti i t. d., da „Naše More“ postane obljubljenim „magazinom“ iz domovine našem pomorcu u tugjini i obratno.

#### II. Skupština.

31. marta, u pet sati po podne, pošto se je konstatovao dovoljan broj



prisutnih članova, otvorio je pom. kap. Nikša Gozze sjednicu i pozdravio prisutne.

Kratkim govorom sjetio se preminulih članova, pom. kap. Mirka Miletića, pom. por. Spira Bijelića, mornara Antuna Ferri i linijskog poručnika I. kl. Vladimira Budisavljevića. U počast njihovom pomenu prisutni ustadoše na noge i kliknuše im „slava“!

Tajnik društva, pom. kap. Hinko Bartulović, izvijestio je na to skupštinu o radu društva. Oba izvještaja primljena su na znanje s odobravanjem.

Blagajnik, pom. por. Jerko Spaventi izvijestio je o blagajničkom poslovanju društva, što je takogjer jednoglasno prihvaćeno i odobreno.

Za revizionalni odbor o pregledbi blagajničkog poslovanja izvjestio je pom. por. Miho Domijan, te je na temelju ovih izvještaja, skupština jednoglasno podijelila absolutorij Upravnom Odboru.

Predsjedatelj, pom. kap. Nikša Gozze obrazložio je potrebu rekonstrukcije društva. G. pom. kap. Ivan Gattin prikazao je slikovito osnovu na kojoj bi se provela ta rekonstrukcija. Skupština je jednoglasno prihvatila predlog da se u tu svrhu upotrebi sva društvena gotovina, i da se do potrebe sklopi zajam.

Jednodušna je želja svih članova društva, da se čim prije provede spoj sa Savezom Jugoslovenskih Pomoraca na Rijeci, i taj spoj da se provede na temelju iznesene osnove o rekonstrukciji dvištva, a na način koji bi bio na sveopće zadovoljstvo. U spoju sa ovim ima se, provesti i spoj svih ostalih manjih staleških organizacija pomorskih.

Pošto o rekonstrukciji ovisi i spoj sa „Jadranskim društvom za ribanje u Dubrovniku“, to se je odlučilo sazvati u tu svrhu naročitu skupštinu.

Prelazeći na biranje Privremenog Upravnog Odbora, koji će imati zadaću da ostvari ovu rekonstrukciju i kojemu se dava neograničeno ovlaštenje da u tu svrhu raspolaže sa društvenom imovinom i do potrebe sklopi zajam,

jednoglasno su birani: za predsjednika, pom. kap. g. Ahil Bradičić, te ovi odbornici — pom. kapetani: Stjepan Korić, predsjednik kluba Jugoslovenskih Pomoraca u Zagrebu, Nikša Gozze — Gruž, Frano Stojčić — Crikvenica, Milan Kosović — Ljuta (Boka), Antun Polić — Kraljevica, Tihomir Dabinović — Dobrota (Boka) Marko Curtini — Bakar, Metod Staničić — Tivat (Boka), Antun Sesan — Lopud, Ivan Gattin — Split, Hinko Bartulović — Spič (Boka); pomorski strojar Petar Šakić — Split, upr. m. o. pl. Atilije Alfirević — Dubrovnik, peljar Mate Barbalić — Gruž, mornar Niko Hrdalo — Dubrovnik.

Jednoglasno birala je skupština ovaj revizionalni odbor: pom. kap. Frano Ružić — Kraljevica, pom. strojar Frano Torić — Dubrovnik, pom. kad. Ante Urlič — Sarajevo, upr. m. o. pl. Augustin Žuljević — Dubrovnik, mornar Antun Schmidel.

Pom. kap. Frano Stojčić kratkim govorom prikazao je skupštini potrebu solidarnog i jednodušnog rada svih pomoraca na polju pomorstva, jer će se jedino ovakovim radom ispuniti dužnost prama našem staležu i narodu, koji nam nameće naš položaj.

Predsjedatelj, pom. kap. Nikša Gozze pročitao je i predložio da se otpreme ovi brzojavi, što je skupština jednoglasno prihvatila.

**Kraljevskom Visočanstvu Regentu Aleksandru, Beograd:** *Pomorci i prijatelji mora sakupljeni na redovitoj glavnoj skupštini Jugoslovenske Pomorske Matice u Dubrovniku, pozdravljaju Vaše Visočanstvo sa željom da stijeg naše ujedinjene države na brodovima jugoslovenske mornarice leprša slobodno po svim morima.*

**Savezu Jugoslovenskih Pomoraca — Sušak:** *Sakupljeni na redovitoj glavnoj skupštini Jugoslovenske Pomorske Matice, pozdravljamo drugove Saveza sa željom, što skorijeg zbliženja i ujedinjenja u svrhu zajedničkog rada, uvjereni da samo tako možemo doći do izvršenja postavljene nam zadaće.*



**Klubu Jugoslovenskih Pomoraca** — Zagreb: *Sakupljeni na redovitoj skupštini Jugoslovenske Pomorske Matice pozdravljamo drugove oko kluba sa željom, što skortjeg sblizenja i ujedinjenja u svrhu zajedničkog rada, uvjereni da samo tako možemo doći do izvršenja postavljene nam zadaće.*

**Odboru Jugoslovenske Pomorske Matice** — Kotor: *Sakupljeni na redovitoj glavnoj skupštini društva, pozdravljamo drugove u Boki.*

**Niko Filipović pom. kap. — Zemun:** *Sakupljeni na redovitoj glavnoj skupštini pozdravljamo drugove na Dunavu sa željom što bržeg ujedinjenja sviju pomoraca i brođara u svrhu zajedničkog rada, uvjereni da samo tako, možemo doći do izvršenja postavljene nam zadaće.*

Predsjedatelj pozdravi prisutne i preporuča im da nastave započetim radom, te zaključa u 8<sup>1/2</sup> sati skupštinu.

*Na pozdravne brzojave, odoslane sa glavne skupštine, primili smo slijedeće odgovore:*

**Od Njegovog Kraljevskog Visočanstva Regenta Aleksandra,** slijedeći odgovor: *Bradačić, predsjednik skupštine Jugoslovenske Pomorske Matice, Dubrovnik. — Iskreno blagodirim na pozdravu i želim najbolju budućnost našoj mornarici. — Aleksandar.*

**Od pom. kapetana Nika Filipovića; Zemun:** *Uvjereni uspjehu Matice, jedinom centru rada i znanja za naše pomorstvo, odvracamo pozdravima, polagajući najbolje nade blagostanju domovine, razvitkom naše mornarice — Pom. kap.: Kosović, Dabinović, Filipović.*

**Od Saveza Jugoslovenskih Pomoraca; Bakar:** *S današnje ravnateljске sjednice, radosno vam uzvracamo kolegijalne pozdrave i željno očekujemo čas oslobodjenja naših krajeva, da uzmognemo prisustvovati zajedničkom radu i sporazumu.*

Savez Jugosloven. Pomoraca Bakar.

Na sjednici Privremenog Upravnog Odbora od 1. Aprila birani su za: prvog podpredsjednika pom. kap. Fra-

no Stojčić, drugog podpredsjednika pom. kap. Nikša Gozze, tajnika pom. kap. Hinko Bartulović, blagajnika pom. por. Jerko Spaventi.

Na istoj sjednici odredilo se je sve potrebno za daljnji rad u društvu.

**Glas naših pomoraca.** Vadimo iz dopisa naših pomoraca: St. Vricent Capo Verde. — Sa zanosom pročita-smo prvi svezak „Naše More“. Iz tuđine pozdravljamo lijepi pothvat naših rodoljubnih pomoraca i prijatelja mora. Dao Bog da naša trgovačka mornarica vašim nastojanjem procvata, te donese blagostanje, našoj mladoj državi. Uvje reni smo, da nijedan naš pomorac ne će izbjeći dužnosti, da moralno i novčano potpomogne tu važnu ustanovu.

Molimo Vas, da nas uvrstite kao članove i pretplatnike „Naše More“. Novac za upisninu, pretplatu i nešto milodara, sakupljenih prigodom čitanja prvog svezka „Naše More“, megju par jugoslovena na ovom brodu, poslati ćemo čim se povratimo u jednu evropsku luku.... Kap. N. B. M. M.

**U fond dorovaše, slijedeća P. N.** g. g: Carić Juraj, nadzor. naut. šk. K 100; Antičević Ivo, ravnatelj Zadr. Saveza K 50; oba iz Splita. Časnici Del. Ratne Mornarice u Kraljevici K 58; Miloš kap. Vicko iz Gruža K 30; Novaković Robert K 16; Rusković Mato, res. peš. podpor. K 12; oba iz Bitolja. Crnčević Niko, upr. vel. obal. plov. iz Orebića K 25; Josip Kobasica K 10; Dr. Jozo Korlaet K 10; Božo Čulić rač. savjetnik K 10; Antun Krespi K 2; svi iz Sarajeva. Ivanović Frano, trgovac iz Janjine K 12; Dežulović Drago, rez. peš. potpor. — Bitolj K 12; Baule kap. Niko K 685; Marović Božidar, pom. kad. K 55; oba iz Dubrovnika; Milošević Milivoj, pom. por. iz Kamenara K 370. Derikuska Božo, pom. kap. iz Dubrovnika K 10.

**Za počast uspomene** pok. N. Lale darovala je obitelj Đura Miloš-a iz Zatonu K 200; da počasti uspomenu pk. Ane Antičević darovao je u fond g. Dr. Stijepo Račić iz Dubrovnika K 100. — Uprava ovim putem zahvaljuje.



# Dubrovačka obalna paroplovidba

Vozni red parobroda „NAŠ“

**PRUGA — GRUŽ — KORČULA — SPLIT**

Srijeda	sati	7— odl.	↓ Gruž	Subota	sati	14— dol.
”	”	9:30 dol.	↓	”	”	11— odl.
”	”	10— odl.	↓ Mljet	”	”	10:30 dol.
”	”	11:30 dol.	↓ Trstenik	”	”	9— odl.
”	”	12:30 odl.		”	”	8:15 dol.
”	”	13:45 dol.	↓ Orebič	”	”	7— odl.
”	”	14— odl.		”	”	6— dol.
”	”	14:20 dol.	↓ Korčula	”	”	6— odl.
Četvrtak	”	6— odl.		Petak	”	17— dol.
”	”	7:45 dol.	↓ Prigradica	”	”	15:30 odl.
”	”	8— odl.		”	”	15:15 dol.
”	”	10— dol.	↓ Rvar	”	”	13:15 odl.
”	”	10:15 odl.		”	”	13— dol. ↑
”	”	13— dol.	Split	”	”	10— odl. ↑

## VOZNI RED PAROBRODA „CAVTAT“

PRUGA — CAVTAT — DUBROVNIK:

ODLAZAK IZ CAVTATA SVAKIM DANOM u sati 7— a. m.

POLAZAK IZ DUBROVNIKA „ „ u sati 12:15 p. m.

RAVNATELJSTVO.



**PAPIRNICA  
LUJO PEŠEVIĆ**

**VELIKI IZBOR KANCELARISKIH PREDMETA I  
ŠKOLSKIH POTREBŠTINA**

**BOGATI IZBOR RAZGLADNICA DUBROVNIKA  
I RAZNIH UMJETNIČKIH  
KARATA**

**.. CIJENE UMJERENE ..**

**GRAND  
HOTEL IMPERIAL**

*SVRATIŠTE Log REDA*

*otvoren je privremeno  
bez kuhinje. — Centralno loženje. Kupke  
i fotografski Atelier.  
— Kafana u kući.*

*UPRAVA.*

**Mjenjačnica**

**Šutić, Kaldor i Grbić**

**DUBROVNIK.**

Kupuje i prodaje strane valute  
i devize te vrijednosne papire.



## SRPSKA CENTRALNA BANKA za PRIMORJE

(dioničko društvo u DUBROVNIKU)

**Potpuno uplatena glavnica K 5,000.000**

**Rezervni fondovi preko K 1,000.000**

obavlja sve bankovne poslove uz najpovoljnije uveje — Na uloške u krunama plaća 4 do 4½% kamate netto. Prima uloške u dinarima i u stranom novcu, te ih ukamaćuje najpovoljnije.

## BANČINA AGENTURA U GRUŽU

obavlja sve otpremničke i komisijske poslove najkulantnije.

Naklada i trgov. umjetnič. slika

**PETAR NIKOLIĆ**

Zagreb Ilica 36, I kat      Telefon 2-22

Preporuča svoje bogato skladište umjetničkih, narodnih, historijskih svetih (Ikona) i raznih drugih slika za ukrašivanje domova. — Osobito preporuča sliku :-:-:-:-:

Spljetski sabor — Borba za glagolicu  
od C. Medovića :-:

te slike Njeg. Veličan. kralja Petra i Njeg. Vis. Regenta Aleksandra. Tražite cijenike

Fotografsko umjet. atelier

**Josip Berner -- Gruž**

Izrađuje slike kao povećavanje u velegradskoj modernoj izradbi i prodaja fotografskih potreština na veliko i malo. :-:-:-:-:

„D R A V A“

lesna trgovska industrijska družba z.o.z.  
**V MARIBORA**

Parne pilane i export grajevnog drveta.

Scieries á vapeur et exportation de bois de construction.



# Dubrovačka Parobrodarska Plovidba

Akcionarno društvo u Dubrovniku

**Glavnica kruna 16,000.000**  
**Akcije kruna 500 nominala**

## Društveni parobrodi

Br.	I M E	Registra		Nosi tereta	Sagra-gjen
		Netto	Brutto		
1	Daksa . . . . .	2644	4140	7445	1911
2	Maria Immaculata . . . . .	2399	3786	6430	1905
3	Srgj . . . . .	2354	3644	6280	1904
4	Bosanka . . . . .	2244	3462	6080	1905
5	Leopoldina . . . . .	2070	3304	5726	1900
6	Istok . . . . .	1885	2891	4692	1895
7	Dubac . . . . .	1804	2811	4818	1901
8	Gradac . . . . .	1804	2825	4796	1900
9	Lapad . . . . .	1600	2535	4350	1899
10	Presjednik Becher . . . . .	1448	2312	3450	1900
11	Napried . . . . .	1021	1671	2325	1894
12	Lovrjenac . . . . .	574	924	280	1909
13	Petka . . . . .	309	498	300	1896
14	Zaton . . . . .	286	520	90	1892



Prometno, industrijsko i trgovačko dioničko društvo  
U DUBROVNIKU.

Potpuno uplaćena glavn. K 3,000.000

Bavi se svim prometnim, i industrijskim i trgovačkim poslovima na veliko.



IZVOZ I UVOZ



BRZOJAVI: PROMETNO DRUŠTVO — DUBROVNIK

Jedina Jugoslav. Trgovačka i Pomorska Agentura  
sa sjedištem u Port-Said

# M. BRAJAK & C<sup>o</sup>

bavi se izvozom, uvozom, osiguravanjem i tranzitiranjem svakovrstne robe na sve strane svijeta te komisionarstvom i reprezentacijom.

Obavlja svaku radnju sa najvećom brzinom i sigurnošću.

Brzovjavna adresa: „Majak“ Port-Saie.

Listov. adresa: M. Brajak & Co., „Port-Said“ 9 Constantinich Street 9



**Privilegovana Zemaljska Banka**  
ZA BOSNU I HERCEGOVINU  
CENTRALA U SARAJEVU

**Filijale:** Banjaluka, Bjeljina, Brčko, Mostar i Tuzla.

**Ispostave:** Bihać, Derventa, Doboj, Bos. Gradiška, Livno. Bos. Novi, Bos. Šamac, Travnik, Trebinje, Višegrad, Zenica i Zvornik.

**Zastupstva:** Bugojno, Gacko, Gorazda, Konjic, Nevesinje, Bos. Petrovac, Rogatica, Sanski Most, Srebrenica, Stolac i Visoko.  
— Veleprodaja duhana u svim spomenutim mjestima.

**Uplaćeni dionički kapital 20. milijuna kruna**  
Redovite rezerve i fond za sigurnost zalaznica 13. milijuna kruna

Prima kao glavno zastupstvo za Bos. i Herc. Assicurazion<sup>i</sup>  
Generali i Prvog sveopćeg društva protiv nezgoda i šteta sve  
vrsti osiguranja.

Oglašujte u



Darujte u fond



**NAŠE  
MORE**

Popis darovatelja izlaziti će u slijed. brojevima



**D. Oberster, Krile, Kuničić**

POMORSKA, OTPREMNA  
I TRGOVAČKA RADNJA  
GRUŽ.

SA PROSTRANIM SKLA-  
DIŠTIMA ZA TUZEMNU I  
INOZEMNU ROBU. IZVR-  
ŠUJU SVE POVJERENE IM  
RADNJE BEZODVLAČNO  
TAČNO I POVOLJ. CIJENE

**ANTUN DEVO**

GRUŽ DUBROVNIK

Agenturni, komisional-  
ni i otpremački posao.

Obavlja najtočnije i uz  
povoljne cijene. — Po-  
sjeduje svoje skladište  
u blizini željez. stanice.

Brzjavni: DEVO GRUŽ

## **Privilegovana zemaljska banka**

ZA BOSNU I HERCEGOVINU

**Centrala u Sarajevu**

Filijale: Banjaluka, Bjeljina, Brčko, Mostar i Tuzla. Ispostave: Bihać, Derventa, Doboj, Bos. Gradiška, Livno, Bos. Novi, Bos. Šamac, Travnik, Trebinje, Višegrad, Zenica i Zvornik. Zastupstva: Bugojno, Gacko, Goražda, Konjic, Nevesinje, Bos. Petrovac, Rogatica, Sanski Most, Srebrenica, Stolac i Visoko. Veleprodaja duhana u svim spomenutim mjestima.

**Uplaćeni dionički kapital 20 mil. kruna.**

**Redovite rezerve i fond za sigurnost založnica 13 mil. kruna.**

Prima kao glavno zastupstvo za Bos. i Herc. Assicurazioni Generali i Prvog sveopćeg društva za osiguranje protiv nezgoda i šteta sve vrsti osiguranja.



# Jadranska Banka

∴ DUBROVNIK ∴

Beč, Beograd, Kotor,  
Ljubljana, Maribor, Met  
ković, Opatija, Sarajevo  
Split, Šibenik, Trst, Za-  
dar, Zagreb. — Cavtat,

∴ Kranj. ∴

OBAVLJA SVE BANKOVNE POSLOVE UZ NAJPOVOLJNIJE UVJETE.

BANKARSKA I TRG. RADNJA

**Srbislav Jevrić i Karel Kašper**

Beograd Poenkareova 6.

Telef. 539 Brzjavci Srbislavia.

## IZVRŠUJE

kupovanje i prodaju srp-  
skih i jugoslavenskih  
hartija od vrednosti, va-  
luta i deviza, obavlja  
u komisiji kupovanje i  
prodaju svakovrs. robe.

VELETRGOVINA

**P. Teslić i dr.**

**SISAK**

kupuje i prodaje:

mješovitu robu, vino, že-  
stoka pića i žestu, žito,  
sirovine, građevni ma-  
terijal, ugljen, kemičke i  
tehničke proizvode, ma-  
nufakturnu robu i stoku.

SAMO NA VELIKO.



# Jadranska Banka - Dubrovnik

Beč, Beograd, Kotor, Ljubljana, Maribor, Metković, Opatija, Sarajevo, Split, Šibenik, Trst, Zadar, Zagreb. - Cavtat, Kranj.

Obavlja sve bankovne poslove uz najpovoljnije uvjete.

## KUNIČIĆ, DOMIĆ, VLADIĆ & Comp.

društvo s. o. j.

Brodarski, speditorski  
i komisionarni posao.

**GRUŽ - BEOGRAD**

(Karađorđeva ulica)

Megjunarodna špedicija. Osiguranje i carinjenje robe. Bavi se poglavito sa uvozom i izvozom robe. Kupuje i prodaje svakovrsnu robu na veliko za svoj i tuđ račun. - Uvjeti i posluga u svakom pogledu najkulantniji.

## MILORAD DJURENDIĆ & Komp. -- Split

Stari pazar br. 3.

Agenturna i komisionalna radnja

Glavno zastupstvo za Dalmaciju, te djelomično za Bosnu, Hercegovinu, i Crnu Goru u kremi (laštilu) za cipele tvornice „HIF“ u Zagrebu. Preporučuje se gg. trgovcima za nabavu svakovrsne robe i raznih pića. Prima zastupstva svake branche od većih ovozemnih i inozemnih solidnih trgovačkih i industrijalnih poduzeća.

Brzjavni naslov: Djurendić - Split.

Telefon inter. br. 210.

Prvi vukovarski  
električni mlin na  
valjke

**JOSIP ZOPF**  
VUKOVAR

**NARODNA BANKA D. D. ZAGREB**  
FILIJALA DUBROVNIK

Dionička glavnica K 20,000.000.— Pričuva K 1,200.000.—



Obavlja najkulantnije sve bankovne i trgovačke poslove.



VELETRGOVINA KOLONIJALNOM  
MANIFAKTURNOM I  
DOMAĆOM ROBOM

UVOZNA I IZVOZNA  
:: TVRTKA ::

BRAĆA  
ČULIĆ

AGENTURNI, KOMISIONALNI  
... I OTPREMAČKI POSAO ...

SPLIT

GIRO-KONTO kod PODRUŽNICE  
LJUBLJANSKE BANKE - SPLIT  
::: TELEFON BROJ 130. :::

