

SVETOVNA VOJSKA

Na morju.

VSEBINA: Anglija pred vojsko. — Anglija in Rusija. — Angleška, francoska in ruska mornarica. — Nemška in avstrijska mornarica. — Nemčija, Avstrija — Anglija, Francija, Rusija, Japonska. — Kako je rastle moč angleške mornarice. — Morski strah. — Pomorski podkopi (mine). — V Vzhodnem morju. — Plenjenje ladij. — V Severnem morju. — V Adriji. — O nalogi nemške mornarice. — Črtice. — Skrb za ranjence v vojski.

**Cena 60 vinarjev, četrletna naročnina
(6 sešitkov) 3 krone.**

Urejuje Ivan Podlesnik  **Založila Katoliška Bukvarna**

Anglija pred vojsko.



er sta se Rusija in Francija zanašali na angleško moč na morju, ne bo odveč, ako si ogledamo najprvo nekoliko natančneje, kako je bila Anglija na svetovno vojsko pripravljena in kakšne so bile razmere pred vojsko vnjeni evropski državi.

O tem, da je Anglija že leta sem za vidno gledala vsestranski napredek Nemčije in smatrala v nji sebi nevarnega konkurenta, katerega uničiti ji ne kaže drugače, nego z veliko svetovno vojsko — o tem ni nobenega dvoma več.

Vprašanje pa se vsiljuje, ali ni Nemčija to angleško zavist tudi gojila, ali ni njena nejasna svetovna politika tudi mnogo pripomogla, da se je obroč njenih sovražnikov vedno tesneje oklepal krog nje. Nemčija je poizkušala nekaj let gibati se komodno med Peterburgom in Londonom. Na eni strani je čutila Nemčija, da bi bilo za njo ugodno, ako se nasloni na Anglijo, na drugi strani pa je z vedno večjim in pogostejšim pomnoževanjem svojega brodogradstva dražila Angleže, ki so videli v tem nevarnost za njih trgovino in njih kolonije. K nasprotjem med tema dvema german-skima narodom pa je mnogo pripomoglo tudi časopisje, ki je smatralo za svojo nalogo, hujskati državo proti državi. Ako pomislimo, da je veliko svetovno časopisje zavisno od mogočnih bank in velekapitalistov, katerim je vse samo kupčija, potem nam bo takoj jasno, da je Anglež kot svetovni kramar si uslužil časopisje za svoje namene proti od Nemčije ogroženi angleški kupčiji.

Mnogo, mnogo je pojavov, ki nam pričajo, da angleška javnost ni bila posebno navdušena za vojsko in da je tako kot v Rusiji zmagala tudi v Angliji samo bojevželjna klika. Za to domnevanje značilni so razni letaki, ki so bili pred izbruhom voj-ske razdeljeni med angleško ljudstvo.

En tak letak se je glasil: Angleži, storite svojo dolžnost in obvarujte deželo pred sramotno in nepremišljeno vojsko. Majhna, toda močna klika vas hoče spraviti v tako vojsko. To zaroto pa morate ugonobiti, da ne bo prepozno. Vprašajte se: zakaj naj gremo v vojsko? Bojevželjna stranka pravi: mi moramo ohraniti ravnotežje med evropskimi državami, ker ako si Nemčija osvoji Holandsko ali Belgijo, bo postala tako močna, da bo nevarna tudi za nas. — Toda ta stranka vam ne pove resnice. Resnica je, da ako se spustimo v boj na strani Francije ali Rusije, bo ravnotežje tako oslajeno kot še nikdar. S tem bomo pripomogli, da bo postala Rusija največja vojaška moč v Evropi, in vi veste, kakšna moč je Rusija. Dolžnost vaša je, da obvarujete Anglijo pred pogibeljo. Delajte, da ne bo prepozno! —

Ta oklic je podpisalo mnogo odličnih Angležev in Angležinj.

Neki drugi oklic se je glasil: Zakaj naj se vojskujemo za Rusijo? Ako se poda Anglija v vojsko, bomo Rusiji pomagali osvojiti si evropsko ozemlje. Rusija je dežela, za katere ugonobitev smo v krimski vojski žrtvovali 50.000 milijonov. Rusija je dežela, ki ogrožuje naše indijsko kraljestvo. Rusija je dežela, ki je pustila v svojih mestih, da so še v zadnjih tednih streljali na ulicah na mirne meščane. Rusija je dežela, ki je nasprotna vsem naprednim idejam in nasprotna angleškim željam po pravičnosti in častnosti. (?) Kaj je večja nevarnost za Anglijo: 65 milijonov Nemcev, ki so naše krvi in z nami enakih čustev in ki mirno delajo pri svojih obrtih, ali 170 milijonov Rusov, sužnjev propale avtokracije, ki se dajo porabiti samo za povzdigo moči te avtokracije? Boj za Rusijo je boj proti civilizaciji. —

Kakor razvidno iz tega, so v Angliji trpeli, da so jim s takimi letaki vzbujali vest. Iz letakov samih se pa vidi napuh Angleža, ki obenem, ko govori resnico o ruski avtokraciji, napada z manjvrednimi

sužnji 170 milijonov poštenih Rusov, ki ne morejo prav nič za to, da imajo carja, o katerem se vé, da je bil prav tako malo vnet za vojsko kot ruski mužik, preslab pa, da bi se zoperstavil prav taki ruski avtokraciji, kot je angleška, ki je hotela vojsko.

Klike v državah so vzbudile že mnogo krvoprelitij. In tudi sedanja svetovna vojska je delo takih klik.

Anglija in Rusija.

Kakor že iz prejšnega razvidno, je bila beseda »Rusija« Angležem nekaj, kar jim je vzbujalo slabo vest. Znani pisatelj Artur Hollitscher je bil začetkom meseca avgusta v Londonu in je pisal: Francoske, belgijske, italijanske zastave; zastave Holandske, Švice in Portugalske sem videl razobešene v vseh ulicah, samo ene zastave je manjkalo. V čast angleškemu ljudstvu in v sramoto angleškemu močnejšem pišem to: v celem Londonu ni vihrala niti ena ruska zastava, in s katerimkoli Angležem sem govoril, je povsili oči pri besedi »Rusija«. —

Angleška spodnja zbornica je imela dne 3. avgusta sejo. Značilno je, da lord Grey, ki je vodil angleško politiko, v svojem govoru ni niti z eno besedo omenil Rusije.

Trezno mirno je na govor Greya odgovoril poslanec Ramsay Macdonald, ki je dejal: Grey je govoril o tem, kar zahteva »angleška čast«. Še nobene vojske, tudi najbolj krivične, ni bilo, da se ne bi državniški sklicevali na narodovo čast. Tako je bilo ob krimski vojski, tako ob burski vojski in tako je tudi sedaj. Kakšnega pomena je govoriti, da moramo pomagati Belgiji, ako se pa pri tem zapletemo v vojsko, ki bo zemljevid Evrope izpremenila? Grey ni znil niti besedice o Rusiji, mi bi pa vendar tudi o tem radi kaj slišali. Naše prijateljstvo s Francijo ne more biti posledica, da bi mi morali v vojski pomagati. Misel, da pride lahko Francija v nevarnost, da se izbriše iz Evrope, da ne bo mogla več igrati vloge v svetovni civilizaciji, ta misel je neumna; saj je Grey tudi dejal, da je Francija zmožna, da se sama brani. Vem, da je večina zbornice proti nam, tako je

bilo tudi za časa burske vojske, toda potem je l. 1906. nastal preobrat. Pripravljamo se, da bomo morali isto prestopiti kot takrat. Naj se zgodi karkoli in katerikoli napadom bomo izpostavljeni, vedno bomo rekli, da bi morala Anglija ostati nevtralna, ker smo iz dna src prepričani, da bi bilo edino to prav in v skladu s častjo naroda in tradicijami sedanje vladne stranke. —

Angleški trgovski minister Burns je odložil svoj portfelj dne 6. avgusta. Nato je na javnem zborovanju sledeče ožigosal politiko Anglije: Volilec in političnim prijateljem sem dolžan, da obrazložim svoje stališče napram politiki sir Greya. Zdelo se mi je potrebno, da izstopim iz ministrstva, ki je po mojem mnenju zelo oddaljeno od tega, da bi služilo kulturi. To ministrstvo se je podalo na pot, ki vodi do okrepitve naših naravnih sovražnikov in do drobitve naših notranjih gospodarskih in političnih moči. Naša naravna naloga bi bila, da ohranimo strogo nevtralnost. To pa ne vsled našega ljudskega sorodstva z Nemčijo in ne vsled prijateljskih vezi, ktere okrepiti smo se trudili napram pridnemu nemškemu ljudstvu, temveč radi nas samih. Z vsemi našimi živci, z vsem našim življenjskim interesom smo navezani na mirno Evropo. Samo nevtralnost bi nam tudi pomagala našo državo gospodarsko dvigniti in si pridobiti iz homatij prednosti za nas.

To hočem dokazati. Velikost Anglije se kaže v miru, njena slabost pa v vojski. Nikdar ne bomo, kot tudi prej nismo bili, v stanu brez tuje pomoči prodreti z našim vplivom v evropskih in izvenevropskih političnih vprašanjih. Uničili smo Napoleonovo mornarico pri Trafalgaru, toda malo dni potem je zmagal Napoleon pri Austerlitzu in vršel Evropo predse na kolena. Kaj je pomenil Napoleonov poraz na morju proti njegovim sijajnim zmagam na suhem! Naša zmaga mu je bila kot zbodljaj z buciko; navzlic naši zmagi si je podjarmil Evropo. Za naše sovraštvo se je maščeval s tem, da je zaprl dovozne poti k nam in s tem angleško trgovino tako udaril, da se desetletja ni mogla povzpeti vsled teže tega udarca. Poraz naše trgovine je omogočil francoski trgovini do moči. Oči sveta so se od Londona obrnile na Pariz.

V vojski 1814/15 smo poslali proti Franciji en ekspedicijski zbor. Poginile bi te čete pri Waterloo, če bi ne bilo Prusov.

Mi nismo vojaško ljudstvo. Mi imamo v svetu višje naloge, v naših rokah je prav-nost Evrope. Mi smo poklicani, da kažemo napredku pot, in če se spustimo sedaj v vojsko, pomeni to, da smo zgrešili našo naravno nalogo. V vojski leta 1870/71 smo ostali nevtralni. Kakšen neizmeren dobiček smo s tem napravili! Obdržali smo si trgovino z Nemčijo in Francijo. Obe državi sta bili med vojsko dobro plačujoča odjem-alca. Francoska industrija in trgovina sta dosegli višek za časa pariške svetovne razstave leta 1867. Takrat je žugal na živ-ljenje in smrt konkurenčni boj med Ang-lijo in Francijo. To so dokazovale tudi angleške razstave, ki niso bile niti v pri-meri s francoskimi. Kazalo je tedaj, da bo postal Pariz svetovni trg. Leta 1870/71 pa se je preobrnilo. Francoske moči so bile med vojsko zvezane in za mnogo let uni-čene. Med tem časom pa je Anglija fran-coskega konkurenta tako prehitela, da se ji za mnogo let ni bilo treba prav nič bati. Pravtako je bilo z Nemčijo. Ne samo da je bil nemški napredek zlomljen, temveč Nemčija je bila odslej navezana na angleške izdelke, katere je pred vojsko dobi-vala iz Francije. Če bi ostali tudi sedaj nevtralni, bi si Nemčijo in Francijo ohrani-li kot naša odjemalca. Vojska z evrop-skimi državami je za Anglijo nemogoča stvar. Angleška tekstilna in strojna indu-strija brez odjemalcev v evropskih drža-vah ne more shajati.

Anglija je stavila vse na francosko-rusko zmago. Kaj pa, če bodo angleške čete s francoskimi vred tepene? Če bo poročilo o angleškem porazu in angleški slabosti prodrlo v naše kolonije, ki nimajo skoraj nič skupnega z materinsko zemljo? Ali ne čakajo te kolonije samo pripravne prilike, da odpadejo od nas? Kaj, če Fran-cija ne zmagaja? Neizmerne vrednosti bodo izgubljene in naš vpliv na kontinentalno politiko bo tudi izgubljen. Vpliv Nemčije v družbi z Avstrijo bo tako velik, da se ti dve državi ne bosta pustili od nobene države v Evropi omejevat pri povečevanju njih brodogradnje. Nemška industrija je močna in se tudi po izgubljeni bitki ne bo dala oslabiti. Tako močan in svoje vrednosti se

zavedajoč narod, kot je nemški, se ne bo pustil vkovati v verige. Z brezprimerno požrtvovalnostjo bodo Nemci, ako tudi uničimo njih brodogradnje, zgradili dvakrat ali pa trikrat močnejše. Tako bodo storili kot leta 1808., ko so iz tal priklicali armado proti njih zatiralcu Napoleonu. Kot so si tedaj odtrgovati zadnji kosček od ust za domovino in veliko idejo osvobodjenja, tako tudi potem ne bodo prej mirovali, dokler ne bo strta angleška premoč.

Kaj pa dosežemo, ako bo Nemčija po-ražena? V tistem trenutku bo ruska moč narastla in Francija, ki bo zadovoljna, da se je nad Nemčijo maščevala, bo smatrala Anglijo za zamorca, ki je svojo dolžnost storil in sedaj lahko gre. Prijateljstvo s Francijo je prelahko, da bi moglo doseči srčne globine. Francija se je z nami zve-zala samo zato, da bi uničila Nemčijo. Niti trenutek pa se ne bo pomišljala spustiti se z nami v gospodarski boj, potem ko nas ne bo več rabila.

Morda bomo čez par let primorani iz istega vzroka nastopiti proti Franciji, iz katerega nastopamo sedaj proti Nemčiji — vsled surovega konkurenčnega boja.

Ne pozabimo še nekaj. Nemški cesar Viljem je dejal, ko je bil v Tangerju, da je prišel kot prijatelj mohamedancev, 250 milijonov mohamedancev je verovalo v to prijateljstvo. Sedanji vojskin položaj sili Turčijo na stran Nemčije. Če smo imeli prej na Vzhodu kaj vpliva, je ta zdaj uni-čen. To pa vpliva tudi na našo moč, ki jo imamo čez mohamedance v naših koloni-jah. Kot vihar se bodo dvignili, ako bo razvil sultan kalifovo zastavo in klical vse moslemane na sveto vojsko. Carigrad jim je svetišče, v njem prebiva sultan, nasled-nik Mohamedov. 250 milijonov mohame-dancev bo trepetalo za nemško zmago, in če Nemčija zmagaja, bodo kot igrače pahnili od sebe njih verige. V angleških kolonijah prebiva nad 100 milijonov mohamedancev. Mohamedova zastava se bo nosila pred četami in kot plamen se bo dvigal upor v Indiji. Sveto preprogo iz Kaabe bodo po-iskali in jo polagali predenj, ako vstane drugi Mahdi, ki bo nosil čez trupa angleških vojakov misel o vstaji mohamedan-skega ljudstva proti Egiptu.

Anglija se igra za njen obstoj. To igro mirno gledati in ne opozoriti na mogoče

njene posledice, to bi značilo izdajstvo nad angleškim ljudstvom.

Ta govor angleškega ministra kaže hladnen trgovski razum.

Silno je pa precenil angleško ljudstvo ta mož, ko je rekel, da je Anglija poklicana nositi pravno v svet. Anglija — kramar — pa pravno!

Res pa je, da je zveza med Anglijo in Rusijo zelo nenravna in zato hladnemu Angležu ta zveza ni bila posebno pri srcu, zato so treznejši Angleži nagibali na nemško stran. Čez krvno zvezo pa je zmagal obzir na kupčijo. Kupčija pa je Angležu prvo in vse!

Angleška, francoska in ruska mornarica.

Angleška mornarica šteje 59 linijskih ladij, 43 oklopnih križark, 58 navadnih križark, 256 rušilcev, 33 torpednih čolnov, mnogo posebnih ladij in 46 brzoparnikov.

Dve najnovejši linijski ladji sta oboroženi z 8 topovi po 38·1 cm kalibra, 16 topovi z 15·2 cm, 12 topovi z 7·6 cm, 4 z 4·7 cm, 5 strojnimi puškami in 8 podmorskimi torpednimi lancirnimi cevmi z 53 cm kalibra.

Nove oklopne križarke so po velikosti enake linijskim ladjam, oborožene pa so s topovi 34·3 cm kalibra, kakor v letih 1909 in 1912 zgrajene linijske ladje. Še starejše linijske ladje in leta 1905. zgrajene oklopne križarke imajo topove 30·5 cm kalibra.

Mornarica se deli v tri dele. Prva mornarica obstoji iz štirih brodovij po 3×8 in 1×7 linijskih ladij, ravno toliko brodovij križark in enega ali dveh brodovij lahkih križark. To brodovje je polno zasedeno z mornarji in vedno pripravljeno. Druga mornarica obstoji iz dveh brodovij linijskih ladij z najmanj po 6 ladij in iz dveh brodovij križark; na tem brodovju se nahaja polovica določenega moštva, druga polovica pa je na suhem po šolah. Tudi to brodovje se more v nekaterih urah pripraviti v mobilno stanje. Tretja mornarica obstoji iz dveh linijskih in dveh brodovij križark; njeno moštvo se izpopolnjuje z rezervami.

Glavni vojni pristanišči Plymouth in Portsmouth sta vsled zveze s Francijo izgubili na pomenu; pristanišče Dover ima prostora za največ 15 velikih ladij in 14 torpednih čolnov. Ker leži tudi pristanišče Sheernen-Chatham zelo neugodno, so začeli preurejati pristanišče Rosyth ob Firth of Forthu v pristanišče prve vrste. Delo pa je samo toliko dogotovljeno, da more to pristanišče služiti samo za silo. Cromarty ob šotski obali je namenjen kot opiralna točka za rušilce, pa tudi še ne popolnoma dograjen. Zamlash na otoku Arran ob šotski zahodni obali je postaja za podmorske čolne. Tudi Immingham pri Grimsbighu ob Humble služi kot opiralnišče proti Helgolandu.

Štirje zrakoplovi armade so bili s službenim moštvom začetkom letošnjega leta prideleni mornarici.

Poleg tega šteje mornarica še 62 morskih letalnih strojev in 41 navadnih letalnih strojev z 140 diplomiranimi častnikiletalci. Opiralnišča, v katerih stoji po 12 letalnih strojev, so v Isle of Grain (tam je tudi glavni stan mornariškega letalnega oddelka in šola za letalce), v Calshotu (Southampton), Felixstowe, Yarmouth, Fort George (Inverum) in Dundee. Ob celi angleški obali so postavljeni tudi zrakoplovni obrambeni topovi.

Angleško sredozemsko brodovje obstoji iz treh vojnih križark, štirih starejših oklopnih križark, štirih manjših križark, 16 rušilcev, 6 manjših torpednih čolnov in 3 podmorskih čolnov. Opiralnišče ima to brodovje ob Malti.

Brodovje v Kini je slabo, pristanišče Hongkong pa dobro utrjeno.

Francoska mornarica šteje, ako ne vpoštevamo zastarele ladje, 21 linijskih ladij, 19 oklopnih križark, 8 navadnih križark, 84 torpednih ladij s topovi 45 cm kalibra, 150 manjših in 55 podmorskih čolnov in nekaj posebnih ladij. Dalje je na razpolago 13 brzoparnikov.

Od 21 linijskih ladij so štiri velike bojne ladje, ki imajo 12 topov z 30·5 cm kalibra, 22 topov z 13·8 cm in 4 z 4·7 cm kalibra. Dve izmed teh ladij še nista dokončali preizkušnje vožnje.

Na severni obali Francije stojijo samo dve diviziji križark, ki štejeta po tri ladje, tri brodovja rušilcev po šest čolnov, dve

brodovji podmorskih čolnov; eno od teh ima tri rušilce in enajst podmorskih čolnov, drugo pa dva rušilca in sedem podmorskih čolnov, dalje dve ladji za mine in rezervne ladje.

Glavni del francoskega brodovja je nastanjen v Sredozemskem morju. To brodovje šteje: dve brodovji linijskih ladij, od katerih ima eno osem, drugo pa pet ladij, dalje eno nadomestno divizijo s petimi ladjami, dve diviziji križark, katerih vsaka ima tri ladje; poleg tega še šest brodovjev rušilcev po šest čolnov; dve brodovji podmorskih čolnov po dva rušilca in sedem ali devet čolnov in končno še dve ladji z minami. K temu se prišteva še divizija šolskih ladij s tremi ladjami in dvema rezervnima ladjama.

Glavno francosko pristanišče je Toulon.

Toulon je tudi pristanišče za morsko zrakoplovno flotilo, kateri so posvetili Francozi mnogo paznosti.

Rusko brodovje, ki je bilo v rusko-japonski vojski uničeno, se je začelo po končani vojski nanovo graditi, delo pa ni še končano.

Baltiško brodovje obstoji iz štirih linijskih ladij, katerih vsaka ima štiri težke topove z 30.5 cm kalibra, 12 ali 14 srednjih topov z 15.2 ali 20.3 cm kalibra, en ali tri lahke topove, strojne puške in torpedne cevi.

Od štirih velikih bojnih ladij, katere se grade, bi bila ena pridružena baltiškemu brodovju. Ta ladja bi imela 12 topov 30.5 cm kalibra, 16 topov 12 cm kalibra, 4 topove za strele proti zrakoplovom z 6.3 cm kalibra, 4 topove z 4.7 cm kalibra,

8 strojnih pušk in 4 pod vodo ležeče torpedne lancirske cevi z 45 cm kalibra.

Poleg teh ladij je na razpolago še 1 oklopni topovni čoln, 6 oklopnih križark, 4 navadne križarke, 57 torpednih čolnov, 13 manjših čolnov, 12 podmorskih čolnov, potem nekaj posebnih ladij in trije brzo-paniki.

Rusija je polagala v zadnjem času posebno važnost na zrakoplovstvo. V Peterburgu je ojačila ondoto poizkusno postajo za zrakoplove in v Libavu zgradila postajališče za morske zrakoplove. Rusija ima nov, velikanski zrakoplov »Ilja Manoprec«, ki tehta 2457 kg in ima noseče površine 182 m; gonijo ta zrakoplov štirje motorji, nosi pa lahko 1277 kg teže.

Črnomorsko brodovje šteje štiri linijske ladje, dve križarki, tri stare topovne čolne, 26 velikih in 9 manjših torpednih čolnov in 8 podmorskih čolnov.

Sibirsko brodovje šteje samo dve križarki, en star topovni čoln, deset velikih torpednih čolnov in osem podmorskih čolnov.

Nemška in avstrijska mornarica.

(Stanje 15. maja 1914.)

Brodovje	Nemčija	Avstrija
Linijske ladje	35	14
Oklopne križarke	13	3
Obrežne oklopne ladje	8	—
Navadne križarke	41	12
Veliki torpedni čolni	149	24
Mali torpedni čolni	70	55
Podmorski čolni	28	6

Nemčija, Avstrija — Anglija, Francija, Rusija, Japonska.

Brodovje	Nemčija	Avstrija	Anglija	Francija	Rusija	Japonska
Linijske ladje	35	14 = 49	60	24	12	16 = 112
Oklopne križarke	13	3 = 16	43	22	6	15 = 86
Obrežne oklopne ladje	8	— = 8	—	—	—	2 = 2
Navadne križarke	41	12 = 53	73	12	8	18 = 111
Veliki torpedni čolni	149	24 = 173	256	84	103	49 = 492
Mali torpedni čolni	70	55 = 125	33	150	22	30 = 235
Podmorski čolni	28	6 = 34	77	55	28	20 = 180
	344	114 = 458	542	347	179	150 = 1218

Kako je rastla moč angleške mornarice.

Ako pregledamo številke prejšnjega odstavka, vidimo, da je angleška mornarica na višku in pred vsemi drugimi mornaricami. Po končani krimski vojski se je zbralo pred angleško kraljico Viktorijo vse angleško brodovje. 240 bojnih ladij je bilo zbranih. Toda vse te bojne ladje so bile proti sedanjim samo nedolžni čolnički. Gonilna moč teh ladij je znašala komaj 30 tisoč konjskih sil. Danes pa znaša gonilna moč parnih strojev enega samega drednota 40 do 55 tisoč konjskih sil. To je napredek tekom šestinpetdesetih let. Seveda je ta napredek jako draga stvar, ako pomislimo, da stane en sam drednot do 140 milijonov kron. Torej stane ena sama taka bojna ladja dvakrat toliko kot je stalo celo angleško brodovje, s katerim je Nelson leta 1805. pri Trafalgaru zmagal. Bržkone je vreden tudi en sam drednot dvakrat toliko, kolikor so stale vse ladje, s katerimi je Tegetthoff pri Visu leta 1866. premagal italijansko brodovje.

Leta 1905. je začela Anglija graditi prvi drednot. To je dalo povod vsem državam, da so začele graditi popolnoma nove bojne ladje. Angleška vlada je izdala v dvajsetih letih od leta 1884. do 1904. za mornarico 10.800 milijonov kron. L. 1905. pa je priznal vrhovni angleški admiral, da spadajo vse ladje, ki so se zgradile s tolikimi stroški, več ali manj med staro železo. Zato so pričeli graditi novo bojno mornarico. 115 ladij so zavrgli, ker so jih smatrali za boj nerabne.

Sorazmerno z angleško so izpopolnjevale tudi druge države svoje bojne ladje. Ruski državni zbor je dovolil leta 1912. vladi za čas od 1912. do 1917. kredita v znesku 3098 milijonov kron za zgradbo nove bojne mornarice, ki naj bi bila v nadomestilo za ono, katero so Japonci leta 1905. pri Cušimi uničili.

Kako hitro postane bojna ladja vsled vedno novih iznajdb nerabna, kaže, da so bojne ladje, ki so stale pri reviji po kronanju Edvarda VII. (l. 1902.) kot največji in najmočnejši tipi v prvi vrsti, stale devet let kasneje, pri reviji njegovega sina Jurija V. (l. 1911.) v zadnji vrsti.

Kako so se kopičili izdatki v zadnjih desetih letih v raznih državah samo za mornarico, kažejo naslednje številke:

	1902	1912
	milijonov kron	
Anglija	324	1056
Francija	72	384
Nemčija	300	528
Rusija	96	312
Japonska	86	192

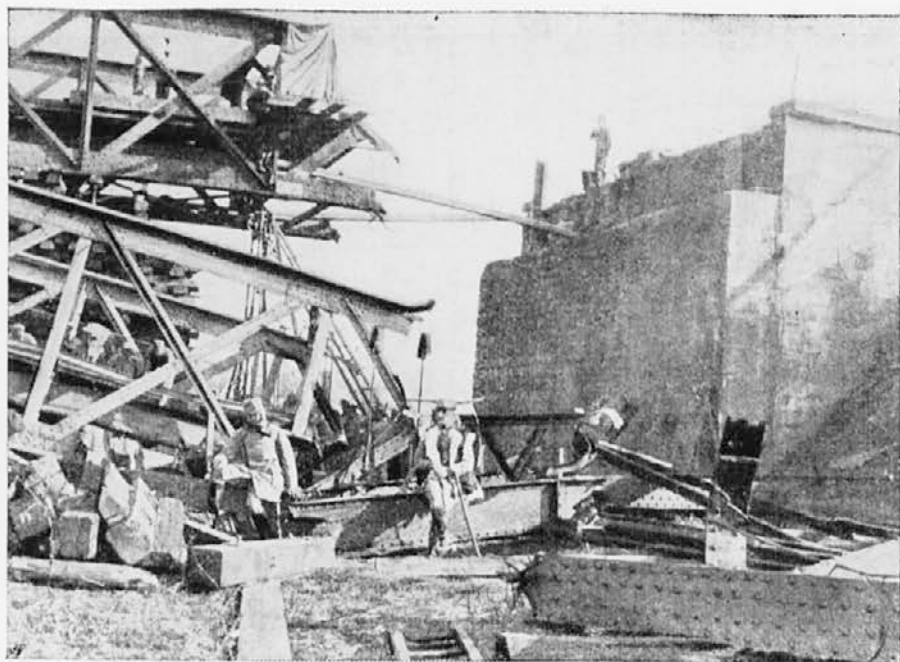
Morski strah.

Kakor so nemške 42 cm havbice in avstrijske motorne baterije strah trdnjavam na suhem, tako so podmorski čolni strah morskim velikanom: križarkam in drugim bojnim ladjam. In to po pravici! Pozneje bomo videli, kakšne in koliko ogromnih križark je ugonobil že en sam podmorski čoln.

Misel o podmorskih čolnih, s katerimi bi bilo mogoče ugonabljeni velike bojne ladje, ta misel je stara že stoletja. Najprvo seveda je bila samo predrzna misel to, s katero so se pečali pesniki in pisatelji pri opisovanju izmišljenih pomorskih bitk. Tako n. pr. naletimo v neki nemški pesmi iz 12. stoletja že na pravljico o nekem zvitem Marklofu, ki si je dal zgraditi podmorski čoln, v katerem je vzdržal štirinajst dni pod morsko površino ter se s tem odtegnil zasledovanju kralja Saloma. Znani škof Oldus magnus iz Upsale tudi poroča o morskih roparjih, ki so imeli usnjene čolne, s katerimi so se vozili pod morsko površino in prizadevali trgovskim ladjam rane v podobah velikih lukenj, ki so bile za te ladje smrtonosne. Nizozemec Kornelij Drebel je v 17. stoletju napravil uspešne poizkuse s podmorskimi čolni. Te poizkuse sta pred 70 in 80 leti nadaljevala Bauer in Fulton. Toda za vojno ti čolni niso bili sposobni, kakor tudi prvi francoski ne.

Z iznajdbo premičnega torpeda je bila rešena ena izmed glavnih težkoč.

Prvotni podmorski čolni so imeli obliko smotke. Njih delokrog je bil močno omejen. Mogli so služiti samo v obrambo pristanišč ali dotokov rek. To pa zato, ker je bilo treba za elektromotorje, ki so služili za podmorsko vožnjo, prepogosto njih



Železniški most, ki so ga Rusi pri umikanju razstrelili, avstrijski pionirji pa tekom dveh dni zopet popravili.

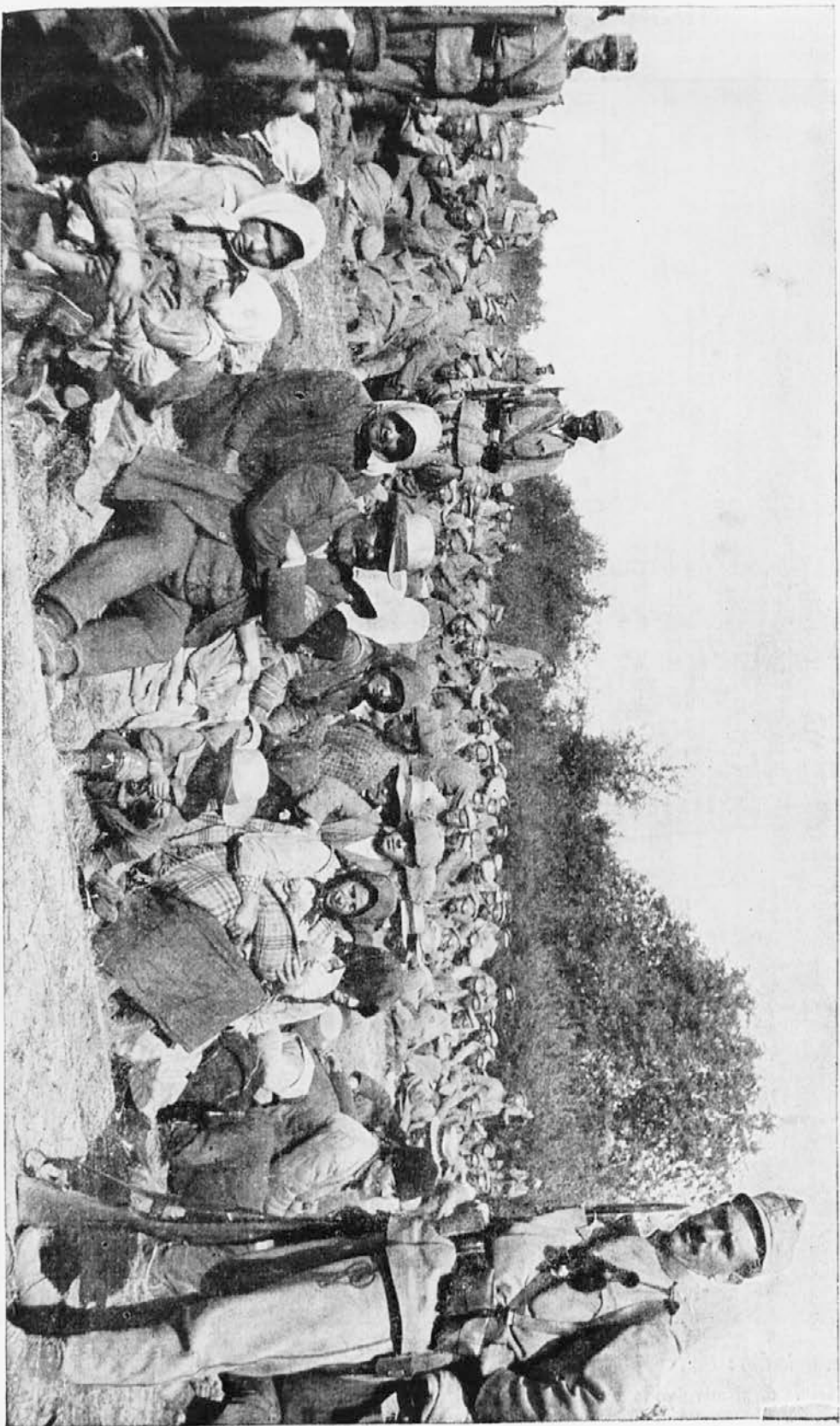


Avstrijski top obstreljuje v utrjenih postojankah se nahajajoče Ruse pri Rzeszowu.



Za boj pripravljene avstrijske vojne ladje:

1. „Viribus unitis“. 2. „Princ Evgen“. 3. „St. Istvan“. 4. „Nadvojvoda Franc Ferdinand“. 5. „Nadvojvoda Karl“. 6. „Nadvojvoda Ferdinand Maks“. 7. „Sv. Jurij“. Spredaj tri torpedovke.



Ujeti ruski vojaki in špijoni čakajo na nekem polju v Galiciji, da bodo odpeljani.

Kakor znano, je bilo v Galiciji špijonstvo zelo razširjeno, zato so oblasti proti sumljivim osebam zelo strogo postopale.

akumulatorje polniti, kar pa se je moglo zgoditi samo na suhem ali pa na spremeljajoči ga ladji.

Francosko mornariško ministrstvo je razpisalo visoko nagrado za podmorski čoln, ki bi bil raben tudi na visokem morju. To nagrado je dobil inženir Laubeuf leta 1899., ki je zgradil podmorski čoln »Narval«. Bil je to 34 m dolg in 3,7 m širok potapljaški čoln, ki je bil po obliki podoben drugim ladjam. Od navadnih podmorskih čolnov se je razlikoval v tem, da je zunanja, kitu podobna plast obdajala notranje, okroglo ladjino telo. V to zunanjo plast so bili vdeleni veliki zajemalci za vodo, v katere je bilo možno s premičnimi ventili napolniti veliko množino vode. Teža te zajete vode je omogočila, da se je mogel čoln potopiti. Pri novejših podmorskih čolnih so napravljeni poleg teh zajemalcev še celice, v katerih je shranjen petrolej ali druge gorljive tekočine, ki se rabijo za prehranitev stroja pri nadmorski plovi. Laubeufov podmorski čoln je imel navaden ladijski parni stroj z brzino 10 morskih milj. Vsled tega je rabil najmanj pol ure, da je bil pripravljen za potopitev. Treba je bilo namreč najprvo ugasiti strojni ogenj, potegniti v čoln dimnik in čoln sam tako zapreti, da ni mogla voda vanj uhajati.

Imel pa je to prednost, da so se akumulatorji elektromotorjev mogli napolnjevati že med nadmorsko vožnjo. Pri podmorski vožnji je gonil elektromotor strojni vijak pri štirinajsturni vožnji z brzino petih morskih milj.

Iz tega podmorskega čolna se je razvil moderni potapljaški čoln. L. 1906. so napravili Francozi temeljite poizkuse s podmorskimi čolni ter se odločili za razmerje dolžosti proti širokosti pri podmorskih čolnih 10 : 1; prej je znašalo to razmerje 5 : 1. Tudi njih velikost se je zdatno povečala, tako da so sedanji podmorski čolni podobni glede velikosti majhnim križarkam.

Pomanjkljivo pri podmorskih čolnih je še to, da se eninisti motor ne more rabiti za vožnjo nad in pod morsko površino. Za vožnjo nad morsko površino služijo plinovni motorji, ki se kurijo s petrolejem ali drugimi gorljivimi tekočinami. Za podmorsko vožnjo služijo elektromotorji z akumulatorji.

Ako pogledamo prerez francoskega podmorskega čolna, zapazimo najprvo v razdeljenem notranjem prostoru na desni množico akumulatorjev, na levi pa petrolejski motor. V sredini se nahajajo priprave za potapljanje. Da se podmorski čoln potopi, je treba napolniti za to določene posode z vodo. Da pa se spravi zopet hitro na površje, se v te posode pritiskne stisnjeni zrak, ki odstrani vodo in tako pride čoln zopet na površje. Iz vnanejšega dela podmorskega čolna gleda samo poveljnikov stolp z dvema periskopoma, katera je možno 7 m kvišku potegniti. Periskop je podoben fotografičnemu aparatu, v čigar notranjosti se pokaže slika tega, kar se godi na morskem površju. Tak periskop je poln steklenih leč in zrcal, ki mečejo sliko površine, da more kapitan pod morsko globino natančno videti, kaj se na morju godi. Ako je podmorski čoln pod morsko površino, ni videti od njega drugega na morju nego kos periskopa. Zato tudi ladja, kateri grozi nevarnost podmorskega čolna, nameri top samo na periskop. Ako se ji posreči uničiti periskop, oslepi s tem podmorski čoln in slep podmorski čoln je zapisan pogubi.

Glavno orožje podmorskega čolna je torpedo, čigar strelna daljava znaša do 3000 m. Navadni podmorski čolni imajo 4 do 7 torpednih lancirnih cevi, ki služijo v to, v kar topovi na ladjah.

Anglija ima največ podmorskih čolnov. L. 1911. jih je imela 68 gotovih, 17 v delu in za naslednji dve leti ji je bilo samo za podmorske čolne dovoljenega eno milijardo 700 milijonov kredita.

Glede kakovosti pa presegajo nemški torpedni čolni vse druge. Nemčija jih je namreč pričela graditi šele, ko sta Anglija in Francija napravili z njimi preizkušnje in si je Nemčija na ta način prihranila stroške preizkušenj ter od preizkušenega izbrala lahko najboljše.

Pomorski podkopi (mine).

Med najuspešnejše orožje, s katerim se branijo obmorska obrežja, spadajo pomorski podkopi (mine). Podkop se nahaja pod vodo; ko zadene ladja nanj, se razpoči in preluknja ladjo, ki se nato navadno potopi.

Razločujemo: opazovalne pomorske podkope, podkope, ki se pogojno zažigajo in takozvane kontaktne podkope.

Opazovalni podkopi so bolj redki. Z njimi so zaznamovana francoska pristanišča. Približno pred enim letom je razpočil tak podkop neposredno pred nekim nemškim parnikom. Opazovalni podkopi so podobni krogli; premer znaša 2 metra, nabite so s 300 do 500 kg dinamita. Podkop je tako glocko položen, da lahko čezenj vozijo največje ladje brez nevarnosti. Podkop, ki tehta nad 1000 kg, se zasidra z velikim sidrom, ki se uravnava v morju in se obreže zato ne more kar tebi nič meni nič čez noč zapreti s takimi minami. Opazovalni podkopi se zažgo s postaje na kopnem, ki mora imeti natančne načrte o njih razpostavnosti. S pomočjo merila za oddaljenost se podkop zažge v tistem trenutku, ko sovražnikova ladja čez podkop vozi. Pritisk na električen gumb, električna iskra zažge podkop in ladja se potopi.

Opazovalni podkop ima to slabo stran, ker se izgubi za polaganje veliko časa; lahko se poškoduje tudi žica, po kateri je zvezana opazovalna postaja, neuspeh pa povzroči največkrat odvisnost od obrežja. Podkop mora biti tako globoko podložen, da lastne ladje čezenj brez nevarnosti vozijo. Zato se polagajo do 12 metrov globoko; razdalja od ladjine stene znaša 3 do 4 metre, kar pa oslabi učinek. Težavno je tudi natančno poznati kraj, kjer se podkop nahaja, ker ga valovanje morja premika. Težko se določi tudi natančno trenutek, ko se vozi ladja čezenj. Zgodi se lahko in se je že tudi zgodilo, da se je razpočil podkop nekaj metrov pred ali za ladjo in je zato ni čisto nič ali jo je pa le neznatno poškodoval. Za opazovalne podkope pa govori to, da lastne ladje brez skrbi vozijo čeznje.

Podkope s pogojnim zažiganjem zasidrajo približno 4 metre pod vodno gladino. Podkop se vžge v trenutku, ko se ga ladja dotakne. Lahko se pa tudi ta razstrelitev s kopnega prepreči, zlasti takrat, kadar se vozijo lastne ladje. Teh podkopov je več vrst. Najobičajnejši so tisti, ki so preskrbljeni z malo baterijo, ki se izproži, ko zadene ladja nanje.

Tudi ti podkopi niso popolni, ker vpliva lahko na žice vreme in pa tudi sovražnik; boljši so pa kakor opazovalni.

Najbolj moderen je kontakten podkop. Zasidra se 4 metre pod vodo, razstreliti tudi male ladje in ni odvisen od zunanjih učinkov. Kontaktni podkop ne potrebuje toliko razstrelilne snovi kakor drugi podkopi. Kontaktni podkopi se zelo hitro raztresejo in se tudi z izurjenim moštvom lahko hitro zopet odstranijo.

Kako vplivajo podkopi, nam pojasnjuje zgodovina. Rusi so izgubili ob japonsko-ruski vojni eno vojno ladjo, en podkopni parnik, dve mali križarici in eno topničarko, ki so zadele na podkope. Japonci pa dve vojni ladji, dve obrežni oklopnici, dve mali križarki, eno topničarko in dva torpedna rušilca. Nevarno poškodovali, in sicer tako, da so bile ladje več mesecev za boj nesposobne, so pa podkopi Rusom dve vojni ladji, eno oklopno križarko in eno topničarko, Japoncem pa eno vojno ladjo, eno oklopno križarko in dve mali križarki.

Proti podkopom se nekatere države poslužujejo vrvi, ki se napne med ladje in tako odstrani podkope, da morejo velike ladje naprej voziti. Najboljša obramba je pa, da se spodnji deli ladij razdele v več oddelkov, tako da ladja še plava, četudi je en oddelek razrušen. Kljub temu uničita še danes dva podkopa tudi najmočnejši naddrednot.

V Vzhodnem morju.

31. julija.

Parnik »Princ Eitel Friderik« je bil zjutraj na potu iz Peterburga proti Stettinu od ruskih vojnih ladij zaplenjen. Ta zaplenitev pomeni kršitev ljudskega prava, ker se je zgodila pred vojno napovedjo, v času, ko so bila pogajanja med nemškim cesarjem in ruskim carjem še v teku.

1. avgusta.

Rusi so v finskem pristanišču Hangö potopili en velik parnik in vsa pristaniška dvigala. Razstrelili so železniške delavnice in pristaniške morske mole; trideset skladišč so zažgali, razdrli železniške tire in zaprli pot proti Peterburgu z minami. Uvoz so zastražili s torpedno flotilo. Povzročena škoda znaša več kot 20 milijonov rubljev.

To škodo so napravili Rusi, ker se jim je napačno poročalo, da je 40.000 Nemcev



Boj »Zente« in »Ulana« s francoskimi ladjami.

pripravljenih, da se izkrcajo v pristanišču. Poveljnik je imel samo naročilo, da naj obloži mole z minami, da se bodo v potrebi lahko hitro razgnali. Pravijo, da je bil tedaj, ko je prejel napačno poročilo, pijan, kar opravičuje njegovo brezmiselno postopanje. Ko se je zavedel in videl, kaj je storil, se je obesil.

Tako so poročali časopisi. Dejstvo je, da se je res napravila tu strašna škoda. Če je bil poveljnik res pijan ali ne, to bodo preiskovali drugi. Če je bil in se potem obesil, se je obsodil sam.

Grozno delo se je pričelo s tem, da so potopili najprvo 5600 ton obsegajoč blagovni holandski parnik »Alea«. Kako brezmiselno so postopali, je popisal neki potnik, ki se je nahajal na parniku, takole: Mlad mornariški častnik je priletel na krov h kapitanu »Ale-a« in zahteval, da morajo tekom pol ure vsi ljudje parnik zapustiti. Svojo last smejo vzeti seboj, v kolikor bo to čas pripuščal. Čeprav je kapitan proti temu protestiral in se skliceval na nevtralnost svojega parnika, ni to nič pomagalo. Častnik je ukazal mornarjem, da naj gredo na zadnji del ladje. Sedem mornarjev je nosilo sedem velikih bomb, eden pa zažigalno vrv. Ko je kapitan še enkrat protestiral, mu je zaklical častnik: »Napravite, kar vam zapovem, Rusija bo vse plačala.« Posadka parnika je delala z vsemi silami, da bi spravila v kratkem času kar največ zasebne lastnine na suho. Medtem pa se je podal častnik z mornarji v spodnji del ladje k strojem in zapodil strojnika. Častnik je bil zelo razburjen, bled kot smrt, venomer je bil v roke in klical: »Zadnji čas, zadnji čas!« Moštvo in potniki parnika so se podali v čolne, ki naj bi jih pripeljali do obrežja. Zadnji je zapustil parnik kapitan s holandsko zastavo v roki. Ko je šel mimo ruskega častnika, je ta zastavi salutiral. Čolni so se odpeljali, na parniku je ostal ruski častnik z zažigalno vrvico v rokah. Čez četrto ure je tudi njega odpeljal nek motorni čoln in čez deset minut pozneje se je izvršila prva razstrelba v prostoru, kjer je bil parni kotel. Ogromen oblak pare se je dvignil v zrak, ladja pa se je pogreznila za dva metra. Čez tričetrt ure sta se izvršili dve drugi razstrelbi, nakar se je parnik nagnil in z veliko brzino izginil v valovih.

To je bil začetek razdejanja pristanišča Hangö.

Osobje in potniki parnika »Alea« so bili prepeljani na policijo, pozneje pa v nek hotel. Na potu na policijo so videli, kako je bilo z dinamitom razdejano veliko dvigalo v pristanišču. Iz hotelov, kjer so bili nastanjeni, pa so mogli opazovati, kako sistematično so potem dalje Rusi razdevali pristanišče Hangö.

2. avgusta.

Brezžični brzojav male nemške križarke »Augsburg« je ob 9. uri zvečer poročal: Bombardiram vojno pristanišče Libav. V boju sem s sovražno križarko. Položil sem mine. Vojno pristanišče Libav gori. —

Očividec je o tem drznem činu male križarice poročal: V soboto zvečer med 8. in 9. uro se je prikazala nemška križarka »Augsburg« v pristanišču Libav in pričela obstreljevati četrto ure od mesta oddaljeno pristanišče, katero loči od mesta mal gozdič. Na mesto samo se ni streljalo. Ko je križarka obstrelila in porušila forte in svetilnik pri vhodu v pristanišče, se je zopet odpeljala. —

Nad tem drznim činom male križarke je bil nemški cesar zelo vzradošen.

2. avgusta.

Nekaj podobnega nesreči v pristanišču Hangö se je zgodilo tudi v drugem največjem pristanišču Rusije, v kurlandskem pristanišču Windau. V noči med 1. in 2. avgustom se je prikazal pred tem pristaniščem parnik, katerega je smatral pristaniški poveljnik za nek nemški parnik. Bil je to, kakor se je pozneje izkazalo, parnik »Amanda«, ki je pripeljal premož iz Anglije. Nepremišljeno je ukazal poveljnik pristanišča, da naj se pri vhodu v pristanišče potopita dva velika ruska parnika »General Kosserow« in »Triton«. Ker bi predolgo trajalo, da bi bila parnika napolnjena z vodo, je bil dan ukaz, da naj zapelje »General Kosserow« v »Tritona«, kar se je tudi zgodilo in parnik »Triton« se je začel potapljati. Parnik »General Kosserow« pa je bil poškodovan. Ko se je pozneje izkazalo, da je parnik »Amanda« miren trgovski parnik, se še ni strah polegla. Tudi ta angleški parnik so potopili in z njim vred še en ruski parnik »Rusija«.

Ako prečitamo to poročilo in pa prejšnje o dogodkih v pristanišču Hangö, moramo reči, da sta bila poveljnika obeh pristanišč res ali pijana, ali pa strahopetna. Morda pa le ni bilo oboje, temveč samo previdnost pred vpadi nemških ladij, kar bo najbolj verjetno.

20. avgusta.

Vsi finski mornarji so bili nadomeščeni z mornarji iz Črnega morja, ker Rusi Fincem niso zaupali. Švedski časopisi poročajo o mnogih nesrečah, ki so zadele ruske ladje. Admiralna ladja »Rurik« je baje zadela ob peči. Dva torpedna lovca sta skupaj trčila in bila le s težavo rešena od nekega parnika. Nek drug torpedni lovec je že prej nasedel, eden pa zadel ob rusko mino.

In zopet: Poveljnik bojne luke Swearborg se je vsled teh nesreč ustrelil. —

To je bilo že tretje poročilo o samoumorih poveljnikov pristanišč. Ta poročila o samoumorih, ki jih niso objavili samo nemški, temveč tudi listi drugih držav, beležimo samo, pristavljamo pa, da se nam zde precej neverjetna.

Plenjenje ladij.

Po morskem vojnem pravu sme sovražnik zapleniti tudi zasebne ladje državljanov, s katerimi se vojskuje. To pravo velja na odprtem morju, v lastnih in v obrežnih morjih. Sovražnikove ladje kakor tudi blago na takih ladjah sovražnikova vojna ladja lahko zarubi. Po načelu, da zastava blago krije, se sovražnikovo blago na ladji nevtralne države kakor tudi blago nevtralne države na sovražnikovi ladji ne sme zarubiti. Nevtralne države se namreč kolikor mogoče malo k vojski pritegnejo. A tudi nevtralna zastava ne krije blaga, če gre za tihotapsko blago. Pojem tihotapskega blaga se je avtentično določil na londonski mornariški konferenci.

Deklaracija razločuje absolutno tihotapsko blago, nadalje relativno konterbando in pa proste predmete. Absolutno konterbando tvori vojni material. Po konferenci določen seznam lahko vojujoča se stranka razširi, če gre za predmete, ki se izključno za vojsko potrebujejo. Ti predmeti se zarubijo, če so namenjeni v so-

vražnikovo ozemlje. Relativno tihotapsko blago se zapleni, če se dokaže, da je namenjeno za uporabo vojujoče se države ali za njene upravne oblasti. Ne zarubijo se industrijske surovine in fabrikati, ki se v vojski ne rabijo. Ladja, ki vozi konterbando, se zarubi, če presega konterbando po vrednosti, teži ali množini več kot polovico naloženega blaga in se v tem slučaju za kaznen vse blago zarubi. Nevtralna ladja in njeno blago se lahko zarubi, če ladja potuje, da vozi sovražnikove čete ali da mu posreduje poročila.

Vojne ladje smejo na bojnem pozorišču vsako trgovsko ladjo preiskati. Trgovski ladji dá vojna ladja znamenje, da naj obstoji; če ne uboga, ustrelji nanjo slepo. Če ladja obstane, se poda oddelek na ladjo, da dožene njeno narodnost in kakovost blaga. Preiskava izostane, če spremlja trgovsko ladjo vojna ladja pod isto zastavo. Če se hoče trgovska ladja, ki je ne spremlja vojna ladja, izogniti preiskavi in pobegne, se sme s silo ustaviti in celo razstreliti. Če se nevtralna ladja preiskavi s silo upre, se postopa ž njo kakor s sovražnikom.

Zarubljena ladja se odvede v pristanišče države, ki jo je zarubila. Sodišče nato razsodi, ali naj se ladja oprosti ali zarubi. Proti razsodbi je dopustna pritožba na mednarodno razsodišče v Haagu.

V Severnem morju.

2. avgusta.

Prebivalci otoka Helgoland so morali otok zapustiti. Nemška parnika »Rugia« in »Cobra« sta prepeljala vse prebivalce otoka v Nemčijo, kjer so bili začasno porazdeljeni po krajih krog Altone.

Prej živahni otok, poln nemških kopaliških gostov, je postal naenkrat podoben vojašnici. Poročila o izpraznitvi otoka so se glasila: Ne samo kopališki gostje, temveč tudi domačini so morali z vsemi svojci zapustiti otok, da ne bi prišli ob morebitnem obstreljevanju v nevarnost. Sedaj so na otoku samo branilci trdnjave, častniki, mornarji, morski vojaki in pionirji. Vsi delajo od jutra do večera pri utrdbah. Samo malo civilnih oseb se vidi, nekaj tehnikov in delavcev, vse drugo je v uni-

formah. Dve bolniški strežnici sta edini ženski osebi na otoku. V zapuščenih vrtovih se igrajo psi in mačke in zbirajo kokoši; za zaprtimi okni poje kanarček, med vratmi hiše pa se ne prikaže noben človek. Zapuščeno mesto. Hiše in imovino so morali prebivalci pustiti, samo malo stvari so mogli pri naglem odhodu vzeti seboj. Vse, kar so pustili, je izročeno v varstvo poveljniku, ki je prevzel celo skrb za prehrano teh živali, da ne bi poginile.

Tako je izgledalo začetkom vojske veselo nemško kopališče na otoku Helgolandu.

Helgoland

je otok v Severnem morju, oddaljen 44,5 kilometrov od schleswig-holsteinske obale, približno 100 km od ustja kielskega kanala. Površina tega otoka znaša približno pol štirijakega kilometra. Prebivalstva šteje okoli 4000 Frizov. Otok slovi po svojih morskimi kopališčih in ima pristanišče za torpedovke. Do leta 1714. so bili gospodarji tega otoka vojvode schleswig-holsteinski, dokler se niso Helgolanda polastili Danci. Leta 1807. je otok zavzela Anglija, kar se je odobrilo v miru l. 1814. Angleži so otok leta 1890. odstopili Nemčiji. Iz zgodovine Helgolanda more zlasti nas zanimati dejstvo, da se je tam 9. maja l. 1864. vršila pomorska bitka med našim brodovjem, ki mu je poveljeval Tegetthoff, in med danskim. To je bilo za časa vojne za Schleswig-Holstein. Tegetthoff je sijajno zmagal. Na otoku se je do nedavna nahajal spomenik nemškega pesnika Friderika Hoffmanna von Fallersleben, avtorja znane bojne pesmi »Deutschland, Deutschland über alles!« (Nemčija nad vse!) Spomenik so viharji razdrli.

3. avgusta.

Četudi je plovba po Elbi zatvorjena, vendar promet med Cuxhavenom in Hamburgom ne počiva popolnoma. Angleške, danske in norveške ladje se vračajo pod vodstvom vojnih mornarjev v domovino. Od časa do časa pride tudi kak nemški inozemski parnik. Ribiške ladje so obvestili nemški torpedni čolni o izbruhu vojske, zato se te ladje vračajo v Hamburg in Altona.

6. avgusta.

Kopališki parnik »Kraljica Luisa«, katerega je nemška mornarica prevzela, je polagal mine pred angleško vojno luko ob izlivu Themse. Približala se mu je pa angleška torpedna flotila pod vodstvom male križarke »Amphion« in ga potopila. Križarka »Amphion« je pozneje naletela na mino, ki jo je prej položil parnik »Kraljica Luisa«, in se potopila. Od angleških mornarjev jih je utonilo 130, 150 pa se jih je rešilo. Od šestih častnikov in 130 mornarjev, ki so bili na parniku »Kraljice Luisa«, je mnogo potopljenih. —

Tako se je glasilo nemško poročilo.

Angleško mornariško ministrstvo pa je o tem poročalo sledeče: Poveljnik torpednih čolnov poroča, da so križarka »Amphion« in tretja flotila torpednih lovcev v noči 5. avgusta nemško ladjo »Kraljica Luisa«, ki je polagala mine, pogreznili. Ko je »Amphion« nadaljevala poizvedovanja ob izlivu Themse, je nasedla na mino in bila razdejana. Prednji del ladje je bil vsled eksplozije raztrgan na kosce in vse na njem se nahajajoče moštvo ali ubito ali pa vrženo čez krov. Vsi, kar jih je ostalo živih, so bili rešeni od nekega torpednega lovca. Plačilni mojster in 130 mož je mrtvih. Kapitan, 16 častnikov in 135 mož pa je rešenih. Dvajset nemških ujetnikov z ladje »Kraljica Luisa«, ki so bili zaprti v prednjem delu »Amphiona«, je tudi mrtvih. —

»Kraljica Luisa« — »Amphion«.

Ladja »Kraljica Luisa« ni bila bojna ladja, temveč kopališki parnik, katerega je nemška mornarica najela od Severonemškega Lloydja. Na ladji je bilo 6 častnikov in 114 mož. Vsak izmed njih je vedel, da pomeni njih naloga, ob Themsi polagati mine, gotovo pogibelj. Ne več skrb za življenje, ki je bilo zapisano smrti, temveč skrb, da ne bi bila ladja pred izvršeno nalogo uničena, je navdajala moštvo, ko so se odpravljali na pot v hladni grob. Namen položitve min ob izlivu Themse je bil, da bi bila s tem zaprta vojna luka in otežkočen uvoz v London.

S pogašenimi lučmi je povzela ladja drzni pohod v Severno morje, v katerem je bilo vse polno angleških torpednih čol-

nov. Oblačno nebo je viselo nad morjem in s tem drznost povečevalo. Kdor izmed posadke ni imel opraviti pri strojih in krmilu, je gledal po morju. Vsak je skušal prodreti temo. Bila je to vznemirljiva vožnja. Sedaj se je tu, sedaj tam pokazal metalec svetlobe ali pa sovražna ladja. Že se je kazal zaželjeni cilj, sovražna obala, že je pa tudi od minute do minute rastla nevarnost. Pesti mornarjev so se krčile vsled nestrpnega pričakovanja, dokler ni prišel zaželjeni trenutek. Ladja je začela počasi voziti, da je moglo moštvo polagati mine. Tedaj pa se je vzvalovilo morje. Mala križarka se je parniku približala. Spremljalo jo je več torpednih rušilcev. En strel je padel in otvoril ogenj. Nemški parnik je bil izgubljen, nagnil se je.

Še en »hura« in ladja se je potopila. Samo 30 mornarjev so vzeli angleški mornarji na svoje ladje, vsi drugi so našli v morju mrzel grob.

Angleški časopisi so poročali še naslednje podrobnosti: »Kraljico Luiso« je križarka »Amphion« ujela po lovu 30 morskimi milji. Prvi strel iz »Amphiona« je razdril poveljnikov mostič in ubil kapitana. Torpedni lovci »Limet«, »Lack« in »Lance« so tudi streljali in parkrat zadeli. »Lance« je oddal nazadnje smrtonosni strel. Po divjem bombardiranju je razobesila »Kraljica Luisa« belo zastavo. Spustili smo čolne v morje, ki naj bi nam pripeljali pri življenju ostale mornarje. En nemški mornariški častnik se je ustavljal odložiti sabljo. Nato mu je angleški častnik prestrelil roko. Kmalu nato se je »Kraljica Luisa« pogreznila. Križarka »Amphion« se je z ujetimi in ranjenimi vrnila nato v Harwich. Dvajset nemških ujetnikov pa so pridržali na »Amphionu«, da bi prvi našli smrt, ako bi »Amphion« naletel na mino.

Druge jutro je križarka »Amphion« nadaljevala poizvedovalno vožnjo. Imela pa je nesrečo, da se je dotaknila kabla, ki je vezal dve mini, ki sta bili brezdvomno položeni v morje od nemške ladje. Prednji del »Amphiona« je bil vsled tega razrušen. Spustili so se čolni v morje in začel se je lov za v morje padlimi. Razen onih angleških mornarjev, ki so bili ubiti vsled eksplozije, so se vsi rešili. »Amphion« se je držal še približno dvajset minut nad vodo, potem pa se je pogreznil.

Papirnata vojska.

Ko je angleški mornariški minister Churchill dne 7. avgusta v angleški spodnji zbornici poročal o izgubi »Amphiona«, je ostro grajal razsipanje kontaktnih min po onih morskimi vodah, v katerih se gibljejo tudi nevtralne trgovske ladje. Pozornost vseh narodov sveta se mora obrniti na tak način vojevanja. Vsa zbornica je pritrdjevala izvajanjem Churchilla in tudi vsa angleška javnost. Zavarovalnice so namreč od časa, ko se je zvedelo za nemške mine, izredno povišale zavarovalnino za ladje in blago.

Dne 12. avgusta je poslal sir Edvard Grey angleškemu poslaniku v Haag naslednjo brzojavko: Nemci polagajo povsod v Severnem morju kontaktne mine in se prav nič ne ozirajo na nevarnost, ki preti s tem trgovskim ladjam. Severnomorska pot se mora smatrati vsled tega za zelo nevarna trgovskim ladjam vseh narodov. Vsled tega, od nemške strani vpeljanega postopanja, se mora tudi angleška admiraliteta posluževati enakih sredstev, kar bo nevarnost za morsko vožnjo še bolj povečalo. Preden pa se angleška admiraliteta posluži takih sredstev, se nam zdi potrebno objaviti svarilo, da se bodo ladje, ki plovejo v Severnem morju pod nevtralno zastavo, v prihodnje ogibale bližine teh nevarnih mest. —

Nemška vlada je nato pojasnjevala, da ni bilo v Severnem morju položenih prav nič kontaktnih min, ki bi bile nevarne nevtralni trgovini, temveč da so se take mine položile samo ob angleški obali. Tozadevna uradna izjava pravi: Nobeno pristanišče ni blokirano in prav nič ne ovira ladjinega prometa nevtralnih držav z Nemčijo. Angleško poročilo, da so povsod v Severnem morju raztresene mine, ne odgovarja resnici. Nevtralne ladje, ki so namenjene v nemška pristanišča, naj pristajajo 10 morskimi milji pred Helgolandom. Tamkaj so nemški mornarji, ki bodo spremljali ladje v nemška pristanišča. V Vzhodnem morju pa peljejo nevtralne ladje lahko naravnost v pristanišča. —

12. avgusta.

Uradno se je poročalo: Nemški podmorski čolni so vozili zadnje dni na vzhod-

nem obrežju Anglije in Šotlandske do Šetlanskih otokov. Vzroki in uspehi teh voženj se ne morejo objaviti. Podmorski čoln U. 15 se ni vrnil. Kakor poročajo angleški časopisi, je bil U. 15 uničen v boju z angleškimi močmi. —

Pozneje se je zvedelo, da so podmorski čolni ob prej označenih obalah polagali mine.

U. 15.

Ko so na nedeljo, 9. avgusta, angleške ladje križarile po odkazanem jim ozemlju v Severnem morju, so zagledale brodovje podmorskih čolnov, ki se jim je bližalo. Čolni so vozili pod vodo, nad vodo so bili videti le njihovi periskopi (morski daljnogledi). Ko so se podmorski čolni dovolj približali, je angleška križarka »Birmingham« oddala strel, ki je zadel oči (periskop) najbližjega nemškega podmorskega čolna. Drugi podmorski čolni so se nato hitro oddaljili. Oslepljeni podmorski čoln je moral priti na površje. V tem trenutku pa je drugi strel iz angleške križarke zadel poveljniški stolp tega čolna, ki se je tako hitro potopil, da so angleški mornarji komaj mogli zaznamovati njegovo številko: U. 15.

Dvajset nemških mornarjev je žrtvalo v čolnu U. 15 življenje.

16. avgusta.

Angleški torpedni lovec »Bullfinch« je v Severnem morju vsled napačnega manevriranja zadel ob holandski parnik »Kinderdyk«. »Bullfinch« se je potopil in z njim en del moštva.

20. avgusta.

Nemški križarki »Strassburg« in »Stralsund« sta se zadnje dni približali južni strani angleške obali. Pri tem je križarka »Strassburg« naletela na dva sovražna čolna, od katerih je enega na večjo daljavo s par streli potopila. Križarka »Stralsund« pa je prišla v ogenj z več sovražnimi torpednimi rušilci. Dva teh rušilcev je precej poškodovala. Pri tej priliki se je dognalo, da je nemško obrežje prosto sovražnih ladij in da se morejo na tej črti nevtralne ladje prosto gibati.

To dejstvo je potrdil tudi dopisnik italijanskega časopisa »Tribuna« iz Lon-

dona. Pisal je, da ne namerava sedaj angleška admiraliteta poiskati sovražnega brodovja in ga prisiliti k boju, temveč da se hoče omejiti samo na to, da bo preobvladovala severno morje in branila francosko obal pred nemškimi ladjami. Dalje bo skrbela za to, da bo uničena nemška pomorska trgovina. Blokiral bo tudi sovražne obale, da bo ob dalje časa trajajoči vojski preskrba Nemčije z živežem na ta način uničena. Potem bo nemško brodovje primorano stopiti v ofenzivo in se spustiti v zelo neugodnih razmerah v odločilni boj.

Tako londonski poročevalci.

»Stralsund« — »Strassburg«.

Neki mornar, ki je bil priča bojev teh dveh križark, je poročal: Dne 18. avgusta zjutraj je prestala naša mala križarka »Stralsund« prvi boj v Severnem morju. Vozili smo po kanalu do Themse. O polnoči smo neopaženi prodrli skozi predstraže angleškega brodovja. Zjutraj smo se vrnili. Ob 1/2 6. uri smo zagledali krog naše ladje na desni in levi po šest angleških rušilcev in eno majhno angleško križarko. Angleži so bili osupnjeni nad tem, da smo prišli od zahoda in so zahtevali od nas, da naj jim pokažemo znamenje. Mi smo razobesili zastavo in otvorili ogenj, nakar so začeli Angleži odgovarjati. Angleška križarka se je kmalu umaknila in se odstranila, rušilci pa so nas pričeli napadati. Pokazali smo Angležem, da znamo streljati; trije izmed rušilcev so bili kmalu nesposobni za boj. Enemu smo razstrelili poveljnikov mostič. Boj je trajal poldruugo uro. Angleški rušilci so spustili proti nam štiri torpede, ki so pa leteli mimo nas. Tudi sovražne 8-8 cm krogle so padale najmanj 20 m od naše ladje v morje. Naša križarka je ostala nepoškodovana. Angleži so bili vsled naše neustrašenosti očitno osupnjeni. Brez nadaljnjih bojev smo lahko odpeljali.

V Adriji.

9. avgusta.

Časopisi so poročali: Neka avstrijska križarka je prišla pred Villa in naznanila brezžični brzojavni postaji, da bo čez 20 minut pričela obstreljevati Bar. Po preteku tega roka se je pričelo z obstre-

ljevanjem, ki je bilo namerjeno na poslovanje trgovske družbe in na postajo za brezžično brzojavljenje.

10. avgusta.

Uradno poročilo javlja, da je proglasil kapitan Anton Casa, ki poveljuje avstro-ogrskim morskimi bojnim močmi v črnogorskih vodah, blokado črnogorskega obrežja, ki se je pričela 10. avgusta ob 12. uri popoldne.

Blokada črnogorskega obrežja.

»Slovenec« je o tem poročal:

Kakor se je že uradno sporočilo, je pričelo avstrijsko brodogradništvo z blokado črnogorskega obrežja.

Čeprav je črnogorsko obrežje čisto majhno in ima samo eno pomembno luko, Bar, vendar utegne biti za Črno goro ta blokada usodepolna. S tem je namreč od morske strani dežela popolnoma zaprta. Kakor znano, vlada tako v Srbiji kakor v Črni gori veliko pomanjkanje streliva in živil in skoro gotovo bosta obe državi pozkušali, kakor leta 1912, temu pomanjkanju odpomoči z ruskimi in drugimi ladjami, ki bi v Baru izkrcale blago.

Blokirano ozemlje je razdeljeno v cone in vsako teh prevzame poseben oddelek brodogradništva. Brodogradništvo mora biti toliko, da je popolnoma izključen vsak promet z blokiranim obrežjem. Samoobsebi umevno se mora blokada oficijelno sporočiti vsem nevtralnimi državami in natančno označiti začetek blokade in pa ozemlje, nad katerim je blokada proglašena. Tako se dá možnost nevtralnimi državami, da pravčasno ukredujejo vse potrebno, da varujejo svoje interese.

Ko se je blokada pričela, je dolžnost brodogradništva, ki blokira, skrbeti, da je obrežje nepretrgoma zaprto za vsak promet. Če se pa blokada dejansko ne izvršuje, n. pr. če ni zadostnega števila ladij, preneha biti obvezna. Če se iz katerega koli vzroka pretrga, se mora potem to iznova sporočiti nevtralnimi državami. To se zgodi diplomatičnim putem. Poveljnik brodogradništva, ki blokira, pa o tem obvesti konzule nevtrálnih držav in pa tiste trgovske ladje, ki še niso mogle dobiti obvestila o blokadi.

Vsaka ladja, ki poizkuša prodreti črto ladij, ki blokirajo, je kriva prestopka

motenja blokade. Tega pa ne zakrivijo tiste ladje, ki so bile prisiljene pripluti v blokirano vodovje, n. pr. vsled viharja itd., nadalje tiste ladje nevtrálnih držav, ki plovejo iz blokiranih pristanišč s tovorom, katerega so naložile še pred razglasitvijo blokade.

Vsaka ladja, ki se pregreši proti določbam blokade, se ustavi in z naloženim blagom vred zapleni. Če se pa ladja na dano znamenje ne ustavi, jo razstrelijo.

Ker ima Črna gora samo dve pristanišči, zadene blokado pravzaprav samo Bar in Ulčinj.

Bar.

Pristanišče mesta Bar, takozvani Pristan, leži ob majhnem zalivu in ima le malo hiš. Bar sam pa leži za malim gozdom približno 5 km od morja in šteje okoli 1200 prebivalcev. Del prebivalstva tvorijo Albanci. Južno od pristanišča je na neki višini stara trdnjava. V bližini pristanišča na vrhu Volovice je brezžična postaja. (Ta je bila že od naših ladij razstreljena.)

Novo pristanišče je sezidala neka italijanska družba. Prometu je bilo izročeno leta 1909. Iz Bara vozi prav tako z laškim denarjem sezidana železnica do Virpazarja. Dolga je 42 km in je ozkotirna.

Uvoz v Bar je znašal leta 1911. četrtilijona stotov. Glavna uvozna država je Avstro-Ogrska, za njo pride Italija. Promet ladij je znašal imenovanega leta, ne glede na ladje, ki redno pristanejo, 9 parnikov s 7874 tonami in 135 jadernic s 7269 tonami. Pristanišče je srednje, vendar pa lahko pristanejo tudi ladje, ki imajo nad 1000 ton.

Bar je pripadal v srednjem veku Benečanom, leta 1573. je padel v roke Turčiji. Leta 1649. in leta 1717. so ga Benečani zopet napadli in oblegali, pa brezuspešno. Leta 1877. so si ga prisvojili po daljšem obleganju, med katerim je bil velik del mesta popolnoma razrušen, Črnogorci pod sedanjim kraljem Nikito in leta 1878. so ga vzele na berlinskem kongresu priznale Črni gori.

Ulčinj.

Približno 22 km južno od Bara leži drugo črnogorsko pristanišče Ulčinj. Prebivalstvo je skoro izključno albansko in šteje okoli 5000 duš. Trgovina je malo razvita, posebno odkar je Bojana regulirana

in se vrši skoro ves promet s Skadrom po tej poti. V pristanišču pristanejo vsak teden dvakrat ladje avstrijskega Lloydja.

Ulčinj je pripadal do konca 12. stoletja bizantinski državi; nato je prešel na Srbe. Leta 1421, so ga vzeli Benečani, leta 1571. pa Turki. Januarja leta 1878. so ga vzeli Črnogorci. Berolinski kongres ga je prvotno priznal Turčiji, pozneje pa Črnogorcem namesto ozemlja Gusinje in Plava.

16. avgusta.

Jadransko morje je postalo bojno pozorišče. Francosko brodovje, obstoječe iz 16 bojnih ladij in več velikih križark, je napadlo avstrijsko križarko »Zenta« ter jo potopilo. Obstreljevalo je tudi torpednega rušilca »Ulana«, ki je spremljal »Zento«, toda ga ni zadelo, tako da se je mogel nepoškodovan vrniti. »Zenta« je imela nalogo obstreljevati postajo za brezžično brzojavljanje v Baru, kar je tudi izpeljala.

Kakor se iz Cetinjskega uradno poročila, se je rešila polovica posadke »Zente« na črnogorsko obrežje, kjer so bili avstrijski mornarji ujeti. Francoske ladje niso rešile nobenega avstrijskega mornarja.

»Zenta«.

Oklopna križarka »Zenta« je bila spuščena v morje leta 1897. Obsegala je 2350 ton, stroji so imeli 7200 konjskih sil; dolga je bila 92 m, široka 12 m in je vozila 4:3 m globoko. Njen oklop je bil 50 mm debel. Oborožena je bila z 18 brzostrelnimi topovi, strojnimi puškami in s cevmi za spuščanje torpedov. Posadka je štela 305 mož.

Kako se je »Zenta« potopila.

O boju in potopu »Zente« je poročal neki mornar v dunajskem časopisu sledeče:

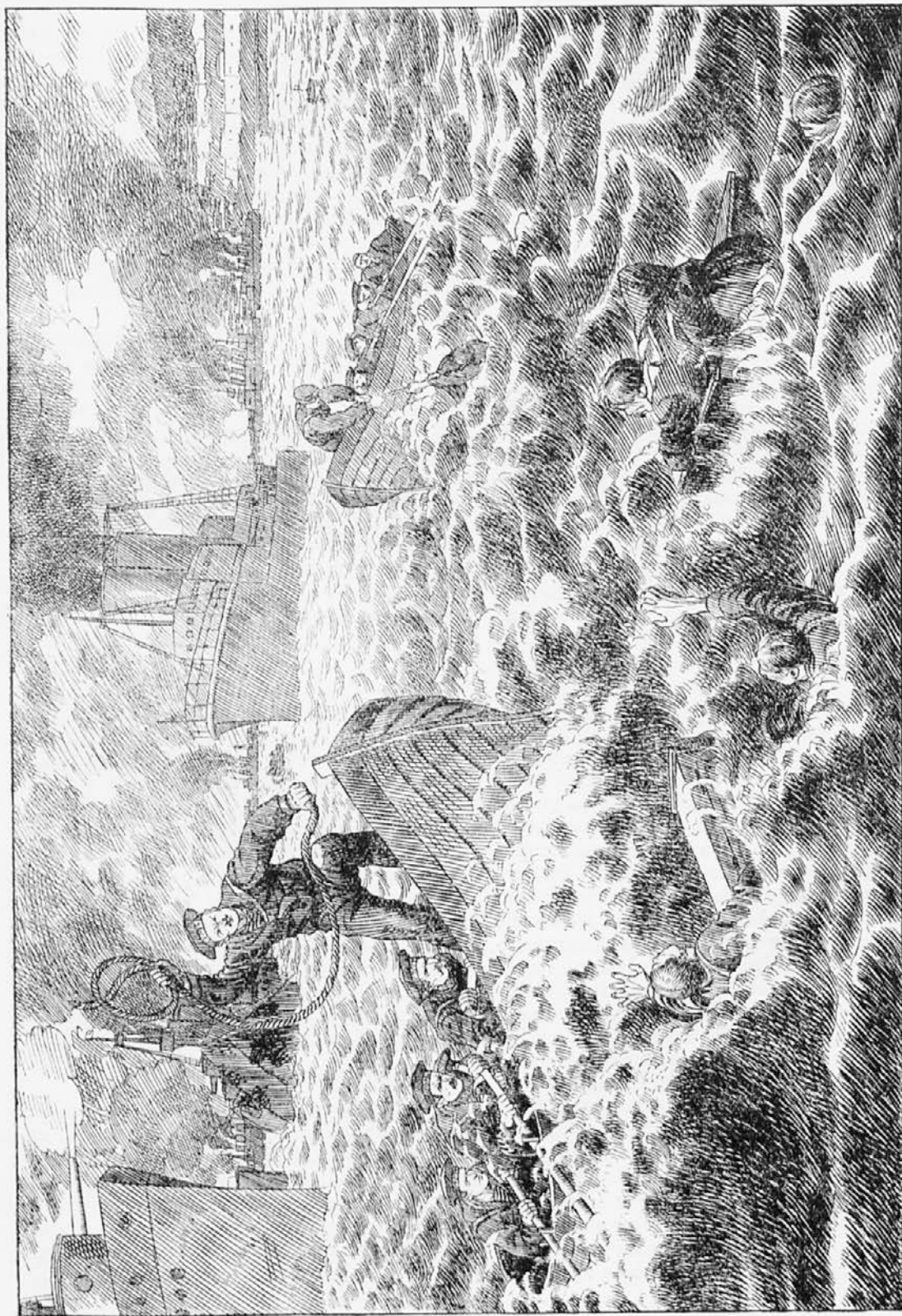
Brezkončno se razširja modra Adrija, na katero gleda z vročimi žarki solnce. Podoba miru predstavlja! Le neka križarka križari s pripravljenimi topovi ob črnogorski meji in pazi, da nobena ladja ne prekorači pasu, ki ga straži. Le-ta nam nemo kaže, da je mir na vodovju le navidezen, v resnici gospodari tudi na morju krvava vojska.

Naenkrat pokrije obnebje črn dim, ki se vedno bolj zgostuje. Daleč na obzorju se vidijo obrisi mogočnih parnikov, ki tvorijo dolgo črto z velikanskimi topovi oboroženih ladij. Ponoči so pripluli blizu ob italijanski obali v varstvu teme na Adrijo. Vozili so blizu svetilnika Monte Angelo, od tu so zavile francoske oklopnice in križarke proti severovzhodu, nato proti vzhodu tako, da so bili približno eno morskotmiljo oddaljeni od vhoda v Kotorsko boko, kjer so zopet krenili proti južni smeri.

Brodovje se vedno bolj približuje »Zenti«; devet velikih križark in sedem vojnih ladij, med njimi dve najnovejši ladij velikanki francoske republike, za njima sedem drugih ladij. Mali križarki »Zenti« zapro pot v zavetje domače utrdbe. Če se ne vda, ji preti pogibelj. Poveljnik »Zente«, doma iz Maribora, v katerem se je porodil naš veliki pomorski junak Tegetthoff, se ne vda. Drzno obrne ladjo proti sovražniku, ki je že iz daljave treh morskotmil sil sipal svoje granate proti mali ladji. Ko se približajo Francozi »Zenti« na 1800 do 1900 metrov, prično naši pomorščaki s Francozi govoriti. Otvorili so ogenj. Vsak strel je zadel visoke stavbe francoske oklopnice »Edgar Quinet« in še tri francoske ladje. Na »Zenti« opazujejo, kako opustošujejo njih krogle sovražnikove ladje. Krov bližnjega Francoza izgleda kakor sito; jekleni oklopi padajo v vodo, ki visoko pljuska in francoska križarka izgleda kakor bi bila obrita. A tudi naši mali križarki je odbila ura. Po petnajstminutnem boju jo pretrgajo krogle iz 19 cm topov. Z razvitim praporjem in s klici: »Živio cesar Franc Jožef!« izgine ladja v morju. Potop hrabre naše posadke pozdravljajo francoski sovražniki z bobnanjem; v znak žalosti izpuste nato zastavo na pol jadrnika.

Izgubili smo eno križarko in z njo polovico njenega moštva, druga polovica je plavaje ušla v Črno goro; a boj naše »Zente«, ki je tolikokrat zastopala čast Avstro-Ogrske v inozemstvu, katere posadka se je tudi udeležila junaške obrambe Pekina, ni ostal brezuspešen.

Hrabri poveljnik »Zente« in njeno moštvo je zopet potrdilo, kar je v svoji vlogi za podelitev reda Marije Terezije



Boj med nemškimi in angleškimi ladjami v Severnem morju.

leta 1866. zapisal Viljem pl. Tegetthoff: »Dokazal sem, da v avstrijski Adriji ni prostora za roparske želje tujih držav.«

**Poročilo slovenskega mornarja o boju
»Zento«.**

V Kotskemu zalivu, 18. avgusta 1914.

Ljuba mama! Vaše pismo sem z velikim veseljem prejel. Gre mi še vedno po navadi, samo glavo sem imel že zastavljeno pri francoskih bombah. Dne 16. avgusta, ravno na nedeljo zjutraj, smo zapustili Kotsko boko ter šli zopet špionirat in gledat, kje da bi bil sovražnik. Na morju ob Črni gori sta plula križarka »Zenta« in torpedni rušilec »Ulan«. Blokirala sta črnogorsko mejo. Mi vozimo nekako do 8. ure 20 minut. Nekako ob tem času smo zagledali svoji dve ladji »Zento« in »Ulan« — ob obali proti zapadu na prostem morju — v daljavi kakih 40 morskih milj in pa strašen dim. Kmalu nato pa smo že videli jarbole in dimnike francoskih in angleških ladij. Mi smo vozili še nekoliko bliže, da se prepričamo z gotovostjo. Trajalo ni dolgo, ko se začuje strašen pok, nato pa se usuje proti »Zenti« in »Ulanu« dež bomb in granat. Drugič pa na nas. Merili so strašno slabo. Mi smo bili oddaljeni 5000 metrov in nas ni zadela niti ena krogla. Seveda smo se takoj obrnili in s hitrostjo 28 morskih milj na uro odkurili nazaj proti kotskemu zalivu. Slabeje pa se je godilo »Zenti« in »Ulanu«. Na »Ulanu« so streljali celo uro, zadela ga ni niti ena krogla. Bil je oddaljen od sovražnika 3000 metrov in je dobro odgovarjal na sovražni ogenj ter napravil dokaj škode na prvi francoski ladji. Tudi on je hitro ušel. Zahvaliti se ima svojemu stroju, ki je delal na vse pretege, da so se oteli iz nevarnosti. Najslabeje pa je šlo »Zenti«. Revica je imela preslabe stroje in bila je predaleč, da bi jim mogla uteči. Streljali so nanjo čez eno uro z največjimi topovi. Ona jim je odgovarjala, dokler je mogla. Posledica je bila, da je streljanje utihnilo in da so Francozi pobegnili. Kaj je s »Zento«, se še ne vé. Bržkone se je potopila s posadko 200 mož, ali pa je zapeljala na suho, kjer se pa tudi ne more rešiti. (Pismo je bilo pisano 18. avgusta in kaže, da tisti dan tudi naša mornarica še ni vedela, kaj se je zgodilo s

»Zento«. Razumljivo je torej, da so naši časopisi tiste dni poročali o teh bojih, da so se vršili in da se »Zenta« pogrša. Op. ured.) Mi smo še videli, kako je ogenj izbruhnil iz nje. Ni je več! Sedaj pa pomislite: 22 francoskih in 6 angleških največjih ladij je napadlo to malo ladjico, ki je bila brez vsake pomoči! Ti vragi so menda odpluli proti Pulju. Tam se jim bode pokazalo, kaj da je Avstrija! Naše brodovje jih pričakuje od ene strani, od druge jim bo pa dal Pulj. Iz Jadranskega morja ne odidejo več.

Na »Zenti« sem imel več znancev, med drugimi tudi nekega Ogrina iz Šiške. Sedaj so bržkone vsi pokopani med valovi. Mi smo pa zaenkrat ušli. Kako bomo drugič — Bog vé? Na vsak način pa moramo zmagati!

V Črni gori naši jako dobro napredujejo. Stoji samo še Lovčen. Črnogorci trpe silno vsled lakote. Pisal bi Vam lahko mnogo smešnic o Črnogorcih, pa bi potreboval preveč časa. Če pridem zdrav nazaj, jih bom pa povedal. Z našo pošto je pa sedaj križ. Parniki ne vozijo več, ker se bojijo Francozov in Angležev, da bi jih ne oropali. Ne vem, kako dobivamo in pošiljamo pošto. Pred kratkim je zavozil neki Lloydov parnik na mino pri Pulju (»Baron Gautsch«, o katerem poročamo pozneje. Op. ured.). Seveda je šel v zrak ter z njim nekako 200 oseb. Tudi pošta je šla pod vodo.

Denarja, ki ste mi ga poslali, še nisem dobil. Zahvalim se Vam prav srčno zanj. Zakaj si pa vendar toliko škodujete, saj ne potrebujem. Pa če bi prav imel denar, saj kupiti tako ne morem nič, ker se nič ne dobi. Tobak ravno komaj da še dobim.

Pišite zopet kmalu kaj!

Srčne pozdrave pošilja vsem, prav posebno pa Vam, ljuba mama, Vaš hvalni in vdani sin L. Erjavec.

Sedaj pa še nekaj!

Ljuba mama! Spomnil sem se na one čase, ko sem bil na dopustu in ste mi enkrat omenili, kaj bi bilo, ko bi moral iti v vojsko? Takrat sem videl, kako se je zmračilo Vaše lice. Gotovo ste sedaj žalostni in skrbite, kako je z menoj. Prosim Vas, ljuba mama, nikar si ne grenite s tem ur. Saj to je vendar določeno. Bog hoče

tako! Ako bode on hotel, povrnil se bode zdrav in vesel. Ako pa ne bode njegova volja, tedaj se bode žrtvoval za domovino. Saj je to moja naloga, saj sem si ta stan izbral. Potolažite se in upajte vedno, da se še vrnem. Z Bogom! Na svidenje!

To pismo, ki še ni bilo nikjer objavljeno, je pisal Ludovik Erjavec iz Št. Vida pri Ljubljani, ki služi pri mornarici že 6 let.

Francoz o junaštvu »Zente«.

Neki francoski častnik oklopne križarice »Edgar Quinet«, ki je ležala v neki ladjedelnici, kjer so jo popravljali, je nekemu francoskemu časnikarju bojs »Zento« takole opisal: »Francozi občudujejo nepopisno junaštvo avstrijskih mornarjev, ki se ne boje smrti; nimam dovolj besedi za njihovo srčnost. Ko sta nemški križarki »Goeben« in »Breslau« prodrli našo črto, smo nekaj časa križarili okoli Sicilije, potem smo se pa odpeljali na Malto, da se s premožom založimo. Ukazano nam je bilo, da na jugu Jadranskega morja poizvedujemo, če se tam nahajajo avstrijske ladje, ki bi morebiti skupno z obema nemškima križaricama operirale. Konstatirali smo hoteli, če je črta Bizerta—Toulon ogrožena ali ne. Malto smo 15. t. m. zapustili in smo počasi prodirali ob italijanski obali proti severo-vzhodu. Pri rtu Manfredonia smo se obrnili proti vzhodu. Kmalu smo zagledali rt Punto d' Ostro na avstrijski strani. Od tu smo jadrili proti jugu štiri do pet morskih milj od obrežja oddaljeni, kar zagledamo avstrijske ladje. Takoj pričnemo streljati na nekega malega rušilca in na neko malo križarko, ki je v naše veliko začudenje hitro proti nam jadrila. Rušilec nam je ušel, mala križarka je pa bila drzna dovolj, da je pričela z vsemi našimi ladjami boj in se je z vsemi svojimi topovi branila. Kakor dež so padale njene granate na krov, dasi so jo zadevale krogle iz naših topov. Našo ladjo je kmalu pokrival gost dim, kosi in drobci krogel, plin in para; v to mešanico so neprestano padale »Zentine« krogle. Ko je trajal boj četrte ure, je neka naša krogla raztrgala sovražnikovo ladjo. Sovražnik je z živio-klici in z razvito zastavo izginil v morskih valovih.

Tisti trenutek se je naša ladja strašno stresla, veliko mornarjev je padlo po tleh, morje je zašumelo in naša ladja se je nagnila. Smo li zadeli na kako mino ali nas je pa zadel kak torpedo »Zente«? Saj ste videli luknjo v ladji, ki se zdaj popravlja.

13. avgusta.

Trst. (Koresp. urad.) Lloydov parnik »Baron Gautsch«, ki je plul danes iz Velikega Lošinja proti Trstu, se je potopil. Dosedaj so rešili 130 oseb, potnikov in moštva, 20 trupel so potegnili iz morja.

14. avgusta.

Trst. (Koresp. urad.) Na krovu ponesrečenega parnika je bilo s posadko vred 300 ljudi. Rešilo se jih je nekaj nad 150, ki čakajo v Pulju, da jih pripeljejo v Trst.

Tako na kratko so se glasila uradna poročila o strašni nesreči, ki se je dogodila v prvem mesecu svetovne vojske v Jadranskem morju, po katerem so že križarile tudi angleške in francoske bojne ladje.

»Baron Gautsch«

je bil zgrajen v Dundee na Škotskem in ga je prevzel avstrijski Lloyd meseca maja 1908. Dolg je bil 82,3 m, 11,9 m širok in je obsegal 2250 tonelat. Vreden je bil 2 do 3 milijone kron.

V Trstu.

Tržaški listi so poročali:

V srce pretresujoči so bili prizori, ki so se 14. t. m. dogajali v Lloydovi palači v Trstu. Med približno 100 uslužbenci je bila večina Tržičanov. Njih domači so se zbrali pred Lloydovim uradom in so čakali poročil. Ko je uradnik bral imena rešenih oseb, je tu in tam kdo veselo vzkliknil in tekel obvestit doma ostale, da se njihov oče, brat ali sin nahaja med rešenimi. Ko pa je uradnik prebral celo listo, so oni, ki njim dragih imen niso našli na listi, začeli obupno jokati, vpiti in viti roke; mnogo žensk je omedlelo. Na vseh obrazih se je izražal neizrekljiv trepet in obup. Med rešenimi se nahajajo tudi kapitan Pavel Winter, prvi častnik Josip Lupis, drugi častnik Karl Leva, prvi mašinist Ivan Cosulich in tretji mašinist Josip

Jaklič; drugi strojnik Franc Battagel in četrti strojnik Grmek sta utonila.

Na parniku je bilo 310 ljudi. Od teh se jih je rešilo, v kolikor je dosedaj znano, 179, med njimi veliko žensk. Lloydovo ravnateljstvo je naročilo parniku »Grof Wurmbrand«, ki je na poti iz Dalmacije, da vkrca rešene v Pulju in jih pripelje v Trst. Obenem je pooblastilo poveljnika, da sme vsem tistim, ki so brez sredstev, dati predujeme, da si lahko nabavijo najpotrebnejše.

Lloydovemu ravnateljstvu je došlo veliko sožalnih pisem in brzojavk, med drugimi tudi od namestnika Hohenlohe, škofa dr. Karlina, od bivšega ministrskega predsednika barona Gautscha itd.

Graški listi so pisali tiste dni: Do zdaj še ni znano, zakaj da je »Gautsch« pone srečil. Izključeno ni, da ni parnik zavozil na kako podmorsko mino.

Na ponesrečenem parniku »Gautschu« je bil tudi uslužbenec vevške papirnice g. Fink, ki se je peljal domov. Gosp. Fink je požrtvovalno pomagal pri reševalnih delih.

Kdo je prvi opazil nesrečo?

»Piccolo« je poročal: Prvi očitvidci »Gautschevega« brodoloma so bili trije dečki, sinovi pomorskega uslužbenca, ki so vedno ob morju in natančno poznajo vse parnike, ki redno vozijo ondi mimo. Tudi 14. t. m. so bili dečki zunaj in gledali po morju, da-li se ne bliža kaka ladja. Malo po tretji uri popoldne so daleč na horizontu opazili silhueto očitvidno enega Llyodovih parnikov z dvema dimnikoma, ki so ga takoj spoznali za brzoparnik, ki vozi v Dalmacijo. Za zabavo so parnik zasledovali z daljnogledi. Čez kake pol ure so opazili, kako se je nenadoma dvignila voda v zrak, ki ji je sledil kratek oblachek dima; prednji del parnika se je globoko nagnil, krmilo se je dvignilo kvišku in ladja se je nagnila na stran. Na dečkove klice je pritekel oče in videl, kako se ladja vedno bolj nagiba, videl mrzlično vrvenje ljudi v morju, čolne, in hip nato se je parnik pogreznil v vodni vrtnec. Čez malo trenutkov nato so na mesto nesreče s polno paro prihiteli avstrijske torpedovke in začele reševalno delo. Nesreča se je pripetila točno ob 3:30 popol-

dne. — Na drugem mestu je poročal »Piccolo«, da je dobil 14. t. m. ob pol štirih popoldne pristaniški načelnik v *** telefonično obvestilo, da se neka ladja, po vsej priliki »Gautsch«, ki je z Velikega Lošinja plula v Trst, potaplja na tem in tem mestu. Pristaniški kapitan je takoj velel vse storiti za rešilno delo. Ob pomolu je bil zasidran parnik »Istria« istrsko-tržaške družbe. S tem je hotel na mesto nesreče, toda parnik ni imel dovolj pare ter so morali šele podkuriti ognje. Medtem je priplul v luko parnik »Hrvat« Ungarocroate, čigar kapitan in moštvo pa niso ničesar opazili o »Gautschevi« nesreči, dasi so prišli iz iste smeri. Malo hipov nato pribrzi v luko skoroda s polno močjo avstrijska torpedovka, na kateri istotako niso nič vedeli o nesreči na morju. V tem je »Istria« dobila dovolj parne sile, pristaniški kapitan je vzel s seboj na krov nekaj mož in odpluli so v smeri proti ***, kjer jih je došla torpedovka. S krova »Istrije« se je sedaj že lepo razločilo vrvenje torpedovk in plavov, ki so se po širni vodni gladini trudili z reševalnim delom. Kapitan je dal povelje pluti na mesto nesreče; spredaj je morala pluti torpedovka. Ko se je »Istria« približala mestu nesreče, je bilo rešilno delo že končano; torpedovke so s polno paro plule proč. Daleč po morski površini so bili raztreseni ladijski stoli, kosi lesa, orodja itd. Od parnika so moleli iznad vode še kosi jamborov, pa tudi ti so kmalu izginili pod vodo, in lepi parnik se je pogreznil na dno — 40 metrov globoko. Krogi in krogi se je na vodnem površju vedno bolj širila črna lisa nafte, sredi katere je morje še vedno vrel v vrtincu. — Eden izmed rešenih uslužbencev »Barona Gautscha« je »Piccolovemu« poročevalcu o nesreči pripovedoval takole: »Baron Gautsch« je opoldne odplul z Velikega Lošinja in ob najlepšem, tistem in solnčnem vremenu nadaljeval svojo pot v Trst. Na krovu je bilo nad 300 potnikov, ki so se večinoma ukrcali v Splitu, Zadru in Vel. Lošnju. Bilo je posebno mnogo žensk in otrok, ki so se vračali z letovišč. (Tu je državni pravdnik zaplenil mesto, ki govori, kako se je zgodila nesreča.) Ko sem med splošnim vrvežem prihitel na krov, je bil ta zavrt v zadušljivo atmosfero, voda ga je zalivala, ljudje pa so le-

tali blazni od strahu. Nekdo je zaklical: »Mir, mir, saj bo samo kaka razpoka!« Toda takoj smo čutili, kako se parnik potaplja. Bil je čas treh minut: strašnih in groznih. Krov je bil okrvavljen s krvjo ranjencev, ki so hropeli v zadnjih izdihih. Od štirih rešilnih čolnov sta bila dva razbita na kose, eden se je prevrnil z vsemi, ki so se nahajali v njem, nas, ki nas je bilo 40 stisnjenih v četrtem čolnu, v katerem je bilo prostora komaj za 20, je vrgel vrtnec, v katerega se je pogrezal parnik, v stran, in to nas je rešilo. Videli smo za hip morje, čigar valovi so bili počrneli od nafte, krog in krog kosi lesa, orodja itd. ter nešteto rok, ki so se borile med sabo, se dvigale proseč pomoči... Videli smo od obali prihiteti torpedovke in reševati ljudi. Potem se je vrtnec stisnil in sklenil. Uspelo nam je rešiti eno žensko. Nato smo veslali dve uri in dospeli na suho, kjer so že čakale nosilnice za težko ranjene.

»Gautschevo« katastrofo povzročil peklenški stroj.

Drugi kapitan na parniku »Baron Gautsch«, Josip Lupis, je izjavil, da je prepričan, da je katastrofo povzročil peklenški stroj, ki je moral biti skrit v prostoru za stroje ter je raztrgal, ko je eksplodiral, tudi posodo, v kateri se je nahajala tekoča nafta. Lupis, ki je vodil rešilni čoln z 42 rešenci, je z znamenji z zastavami priklical torpedovke, ki so rešile one ljudi, ki so pravočasno skočili v morje in se vsaj 10 m oddaljili od potaplajočega se parnika; vse druge posameznike in dva rešilna čolna, polna ljudi, je vrtnec potegnil na dno in pokopal za vedno.

Strahote o priliki »Gautscheve« nesreče.

»Piccolo« je priobčil naslednje nadaljnje podrobnosti. Nekdo izmed rešenih je pripovedoval: Po izvrstnem in veselem kosilu smo se potniki večinoma podali k popoldanskemu počitku. Radi zadušljive vročine nisem mogel zaspati. Ob 1. uri 45 minut začutim kakor lahek potres. Skočim kvišku in z nekaterimi drugimi hitim proti prostoru za stroje. Ondi so že bili zbrani ladijski uslužbenci, ki so nas pomirjevali, češ, da je na enem kotlu, ki

je bil pred kratkim popravljen, odskočila ena zatvornic, vsled česar je ušla para. Zopet nisem mogel zadremati in ob 2:45 sem pogledal na uro. Kmalu nato zaslišim tri zaporedne grozne poke: razpočiti so se morali kotli. Istočasno se je zaslišalo nepopisno treskanje in lomljenje stekla in lesa, votli padci teles, strašni, pretresujoči kriki ženâ in otrok. Vrglo me je z vso silo s postelje, a priletel sem na druge, tako da se nisem posebno pobil. Drli smo na krov; vrata so bila zaprta. Neki mlad fant — Marinković — jih je odprl in nasproti nam je butil neznosen zrak, nasičen z dimom, paro in nafto. Marinković se je onesveščen zvrnil nazaj po stopnicah in potegnil za sabo več drugih oseb. Na krovu so se odigrali nepopisni prizori: po tleh je tekla kri, krog in krog so ležali raztrgani udi človeških teles. Vse se je gnetlo in kričalo v blaznem smrtnem strahu. Otroci, ki jih je bilo posebno veliko, so se krčevito oklepali staršev ter jokali in vpili. Več potnikov se je v grozi ustrelilo. Bilo je nepopisno strašno. Parnik pa se je brzo potapljal. Kakih 20 ljudi se je polastilo nekega rešilnega čolna; hitel sem proti njim in se oprijel zanj. Tedaj so se zaslišali klici: Stoj, stoj! Obenem so padli številni revolverski streli in trije možje ob moji strani so se zgrudili zadeti. Obupan sem skočil v morje in začel plavati ter iskati kakega predmeta, ki so jih bili uslužbenci v naglici zmetali v vodo v pomoč plavajočim, da bi se ga oprijel. Medtem sem videl drugega kapitana in tri uslužbenke skočiti v morje in hiteti na pomoč potaplajočim se potnikom. 20 metrov od sebe sem videl neko mater, katere se je oklepalo šest otrok... Klicala je na pomoč, a je ni dočakala — omagala je prekmalu in z otroki vred utonila. Taki in enaki prizori so se odigrali na vseh straneh. Morje se je vedno bolj prepregalo z nafto, da ni bilo več obstati. Tedaj so dospele torpedovke in rešile, kar se je dalo. »Baron Gautsch« je legel nepovratno v hladen morski grob. Nesreča se je odigrala v 3 do 4 minutah. — Rešence so prepeljali v Pulj, kjer so jih nadvse pri srčno sprejeli in jim nudili vsakršno pomoč. Mnogi izmed njih svoje poti v Trst niso hoteli nadaljevati po morju, marveč so se raje peljali z železnico.

»Piccolo« je poročal dalje, da je mnogo več žrtev, nego se je izpočetka poročalo. V ladijskih listah, po katerih so sestavili število rešenih in žrtev, namreč niso bili vpisani ne otroci, katerih se je na ladji nahajalo po splošni sodbi krogo, ne vojaški novinci in vpoklicanci, ki so imeli prosto vožnjo in so jih sprejeli na krov samo proti izkazu z vojaško knjižico, oziroma pozivnico.

V Sredozemskem morju.

4. avgusta.

Nemški križarki »Göben« in »Breslau«, ki se nahajata v Sredozemskem morju, sta se prikazali na obali Alžira in razdejali več utrjenih mest, posebno mesta, ki so bila določena za ukrcavanje francoskih čet. Na ogenj križark se je odgovarjalo.

6. avgusta.

Oklopna križarka »Göben« in mala križarka »Breslau« sta 5. avgusta prišli v nevtrarno italijansko пристanišče Messina ter sta tamkaj dobili od nemških parnikov premo. Angleške ladje so stražile pristanišče. Navzlic temu se je zvečer 6. avgusta posrečilo križarkama prodreti iz pristanišča in se spustiti na odprto morje.

14. avgusta.

Francozi so poročali: Nemški križarki »Göben« in »Breslau« sta zasidrani za nekaj dni v Nagari. Turki so ju sprejeli z navdušenjem. Od časa do časa zapuste turški torpedni čolni morskno ožino in ko se omeje, sporoče križarkama uspehe svojih poizvedovanj. Turki pošiljajo Nemcem premo; z neizprosno strogošjo pa preiskujejo angleške, francoske in grške trgovske ladje, ki zapeljejo v Dardanele. Napravo za brezžično brzojavljanje na tovrstnem parniku »Messageries Maritimes« so Nemci s silo odstranili in grozili parniku, da ga bodo potopili, ako se bo ustavljal. Nemci so gospodarji Dardanel.

15. avgusta.

»Göben« in »Breslau« sta prevozili Dardanele in prišli pred Carigrad. Turška vlada naznanja uradno, da je kupila

ti dve križarki za 80 milijonov mark. To poročilo je vzbudilo v Angliji veliko vznemirjenje. Turčija je pa izjavila, da ne namerava poseči v vojsko, temveč da je porabila ugodno priliko si pridobiti dve ladji, da s tem zamaši vrzel, ki je nastala v njeni mornarici vsled tega, ker ji je Anglija vzela dve ladji. Z nakupom teh dveh ladij je ravnotežje turške mornarice nasproti grški mornarici zopet upostavljeno.

»Göben« — »Breslau«.

Poročila o drznem poletu teh dveh križark po Sredozemskem morju so se glasila: Popoldne dne 1. avgusta je ležala nemška sredozemska morska divizija še v mirnem Brindisiju. Ladje so bile sicer pripravljene za boj, ker je bila v Nemčiji že proglašena vojna pripravljenost in pričakovana mobilizacija mora najti vsako ladjo, ki se nahaja izven domovine, pripravljeno, ker lahko takoj naleti na sovražno brodovje. Samo malo ur pozneje nam je zvesta električna iskra naprave za brezžično brzojavljanje prinesla rešitev iz napetega pričakovanja. Ko je nastopila tema, je mogel videti skrben opazovalec malo več dima iz dimnikov naših ladij; ko pa je veter ta dim odnesel, je bila vodna površina prazna. Samo siva senca se je videla v daljavi... Prvič smo hiteli sovražniku naproti.

Obstreljevanje Philippeville je opisal neki mornar s križarke »Göben« takole: Do 300 m razdalje smo se približali pristanišču. Po prvem našem strelu se je sesul 10 m visok pomol. Pri drugem strelu sta se razleteli dve skladišči za petrolej. Ostali streli so uničili več dvigal, železniške naprave in nekaj ladij. Ko smo odpeljali, je bilo vse v ognju. Iz trdnjave so streljali na nas iz havbic, toda streli so padali v daljavi 1200 m od nas v morje. Dve veliki angleški križarki sta nam sledili, toda nista nas mogli dohiteti. Brzojavili smo jima, če ju hočemo privezati na našo ladjo in ju vleči naprej, ker drugače ne bodeta nikamor prišli.

V tistem času pa je obstreljevala križarka »Breslau« nekaj ladij, ki so se nahajale v pristanišču Bone. Potopila jih je, oziroma odpeljala; prej je oddala še nekaj strellov na grad ter razstrelila nekaj hiš v mestu.

O begu iz pristanišča Messina je poročal neki očividec: »Göben« in »Breslau« sta ležali v pristanišču. »Göben« je krasna ladja, najnovejše konstrukcije. Po mednarodnem pravu se smejo bojne ladje v nevtralnih pristaniščih muditi samo 24 ur. »Göben« in »Breslau« sta mirno naložili premož ter se pripravili za odhod. V pristanišču je bilo vse črno ljudi. Vedelo se je že, da sovražne ladje preže na nemški križarki. Poveljnik je zaukazal nemški zastavi na ladjah pritrditi. Na križarkah se je oglasila nemška narodna pesem. Moštvo je trikrat gromovito zaklicalo »hura« in počasi sta peljali ladji iz pristanišča nasproti sovražniku...

Sovražne ladje so prežale na nemški križarki pri pristaniškem izhodu. V začudenje Angležev je bilo slišati godbo s križark vedno bliže in bliže, naenkrat pa so se glasovi obrnili proti zahodu. To je bilo takole napravljeno: Ko sta se križarki odstranili iz pristanišča, je godbeno moštvo stopilo v čoln. Križarki sta plavali v severni smeri, naenkrat pa sta zaobrnila južno, čoln z godbo je pa še vedno plaval severno. Ko so Angleži opazili prevaro, sta bili križarki že tako daleč južno, da bi ju streli iz angleških topov ne mogli več zadeti.

Francosko-angleško sredozemsko brodovje.

Združeni francosko - angleški sredozemski mornarici poveljuje francoski veliki admiral Boué de Lapeyrère. Razdeljena je takole:

I. Francosko brodovje.

Admiralsko brodovje, ki mu pripadajo: admiralska ladja »Courbet«, linijska ladja »Jean Bart«, zavarovana križarica »Jurien de la Gravière«, »Courbet« in »Jean Bart« obsegata 23.500 ton, zgrajeni sta bili l. 1911.

I. brodovje. Poveljuje mu podadmiral Chochprat. Šteje 6 linijskih ladij: »Diderot«, »Verginaud«, »Danton«, »Condoreet«, »Voltaire«, »Mirabeau«.

II. brodovje. Poveljuje podadmiral Le Bris. 5 linijskih ladij: »Verité«, »Justice«, »Démocratie«, »Patrie«, »Republique«.

Izpopolnjevalna divizija. Poveljnik kontreadmiral Guépratte. 3 linijske ladje: »Suffren«, »Bouvet« in »Saint Louis«.

Lahko brodovje. 6 oklopnih križaric: »Waldeck - Rousseau«, »Ernest Renan«, »Jules Michelet«, »Victor Hugo«, »Jules Ferry« in »Leon Gambetta«.

26 torpednih rušilcev.

Podmorsko brodovje šteje 8 divizij. Vsako brodovje vodi en rušilec; vseh podmorskih čolnov je 13, torej 18 ladij.

Število torpedovk ni znano. Prideljeni sta še dve ladji za polaganje min in en torpedni rušilec.

II. Angleško brodovje.

Poveljnik admiral sir A. B. Milne pod višjim poveljstvom francoskega velikega admirala.

Brodovje vojnih ladij sestavljajo oklopne križarice: »Inflexible«, »Invincible«, »Indomitable« in »Indefatigable«.

Brodovje križaric sestavljajo oklopne križarice: »Defence«, »Warrior«, »Black Prince«, »Duke of Edinburgh«, nadalje zavarovane križarice: »Dublin«, »Chatham«, »Weymouth« in »Gloucester«. Rušilec je 16, spremlja jih ladja »Blenheim«; nadalje so še trije podmorski čolni in 8 torpedovk. Velikih vojnih ladij je torej 30.

V drugih morjih.

20. avgusta.

Angleški listi so poročali, da je nemška križarka »Dresden« prve dni vojske podila angleški parnik »Mauretania«, ki je last Cunard-linije, do pristanišča Halifax.

Kar so drugega poročali ameriški časopisi o nemškem brodovju, ni resnično.

Potrjuje pa se, da je bil pri San Francisku boj med neko nemško križarko in angleško bojno ladjo. Na morju je plavalo mnogo ladjinih kosov, ki so kazali sledove granatnega ognja. Domneva se, da so ti kosi od angleškega topovskega čolna »Shearwater« ali »Algerine«.

29. avgusta.

V Las Palmas je prišel nemški parnik »Armas«. Pred več dnevi se je nahajal z drugimi parniki v Rio d' Oro, da bi naložil brzoparniku »Cesar Viljem Veliki«.

premog. Naenkrat ga je pričela angleška križarka »High Flyer« obstreljevati. »Armas« je ušel. Kapitan je trdil pozneje, da je videl, kako se je parnik »Cesar Viljem Veliki« pogreznil.

»Cesar Viljem Veliki«.

Brzoparnik »Cesar Viljem Veliki« je dne 15. avgusta v bližini Kanarskih otokov zaplenil angleški osebni parnik »Galician«. Primoran je bil slediti mu do afrikanske obali, kjer so potniki drugo jutro parnik zapustili, ker so imeli Nemci namen, zaplenjeni angleški parnik potopiti. V zadnjem trenutku, ko so bili potniki na angleškem parniku v najhujših skrbih, pa je kapitan nemškega parnika dal naročilo, da naj se na angleškem parniku uniči samo naprava za brezžično brzojavljanje in aretira dva angleška vojaka, ki sta se nahajala na parniku.

Ko se je to zgodilo, sta se parnika »Cesar Viljem Veliki« in »Galician« ločila.

Čez par dni pa so Angleži uničili parnik »Cesar Viljem Veliki«.

O nalogi nemške mornarice.

Pomorski kapitan Persius je napisal v »Berliner Tageblattu« o vlogi nemške mornarice v sedanji vojni to-le:

Docela krivo bi bilo, če bi hotel kdo izredno težavno stališče našega brodogradstva zakrivati. Ne samo v Severnem in Vzhodnem, marveč tudi v Sredozemskem morju in v vzhodnoazijskih vodah ima naše brodogradstvo pričakovati boj z nasprotniki, ki je prekašajo, deloma tudi zelo prekašajo. Bilo bi ravnotako napačno, če bi kdo le najmanj dvomil, da je od naših pomorskih sil, čeprav se jim ne posreči, da bi nasprotnika povsod odločilno porazile, gotovo pričakovati, da mu prizadenejo vsaj znatne škode.

Kar se tiče bojišča v naših vodah, moramo predvsem odkrito priznati, da angleško brodogradstvo presega naše za polovico in več, kar se tiče obsega (ton). Mornarjev ima Anglija še enkrat toliko kakor Nemčija (v stanu miru), to je 146.414 proti 73.115 pomorščakov. Dočim pa bo imela Anglija glede moštva rešiti težko nalogo

zaradi dopolnitve, ako izgubi večje število pomorščakov, ima Nemčija bogato zalogo rezervnikov na razpolago.

Kar se tiče kakovosti nemških pomorščakov, se je zadnja leta že opetovano naglašalo, da se ne dajo primerjati s tujimi mornarji, ker se v nobeni drugi mornarici ne deluje bolj na čim višjo izvežbanost in izpopolnitev kakor v nemški.

In material? Glede števila ladij je Nemčija seveda na drugem mestu. Kar pa zadeva kakovost materiala, se sme odkrito reči, da je najmanj na obeh straneh enaka. Na nekaterih poljih bi se nemški mornarici celo morala priznati prednost. Res je, da imajo Angleži na raznih ladjah že 34,3 centimeterske topove, dočim znaša nemški najtežji kaliber samo 30,5 centimetrov. Nikakor pa nemški 30,5 centimeterski topovi, s katerimi so oboroženi najnovejši moderni drednoti, ne zaostajajo za angleškimi 34,3 centimeterskimi, kar se tiče učinkov in gotovosti v pogoditvi. Oklopje nemških ladij je splošno boljše od angleških. Hitrost nemških ladij-velikanov je celo za malenkost večja od nasprotnih. Nemške bojne križarke, katerih štiri so pridružene visokomorskemu brodogradstvu, so na celem svetu priznane kot najboljši izdelki ladjedelske umetnosti. Naše male križarke prekašajo, kar zadeva oklopje in hitrost, svoje angleške tovariše istega tipa. Artiljeristično jih pač angleške ladje, ki so oborožene s topovi 15,2 centimetrov, nekoliko prekašajo, ker imajo nemške ladje le topove s premerom 10,5 centimetrov. Nemške torpedovke uživajo najboljši sloves po celem svetu, pred vsemi »Schichau«. K temu pa dodajmo še nad vse izvrstno moštvo, ki se nahaja na teh ladjah. Vse tuje mornarice občudujejo nemške pomorščake.

Žalibog ima Nemčija le še majhno število podvodnih ladij. Toda o 30 podmorskih čolnih, s katerimi razpolaga, se splošno govori, da odgovarjajo vsem zahtevam moderne vojne tehnike in vede ter da izborna moštvo v veliki meri izpopolnjuje razmeroma nezadostno število podmorskih čolnov. Pri zadnjih manevrih se je slišal samo en glas: kako izvrstni so mornarji nemških podmorskih čolnov!

Zračno ladjo ima nemška mornarica sedaj samo eno, ki je pa popolnoma pripravljena. List »Nauticus« je svojčas nagla-

šal, da angleško zračno brodarstvo napreduje. Novejše vesti pa pravijo, da angleško zračno brodogradništvo vseeno ni tako izborna, kakor so ga slikali. Nemčija pa razpolaga z več ducatji za vojno sposobnih nadmorskih zrakoplovcev s primernim številom izkušenih letalcev.

V Sredozemskem morju ima Nemčija eno bojno križarko, torej ladjo prve vrste, najhitrejšo veliko bojno ladjo sveta (»Goeben«) in pa eno zavarovano križarko (»Breslau«), ki sta pa sedaj, kakor smo poročali, turška last.

V vzhodni Aziji se nahajajo sedaj dve oklopni križarki in dve zavarovani križarki kot stacijske ladje. Tretja zavarovana križarka je na potu iz srednjeameriških voda. K temu pridejo 4 kanonski čolni, več povečini topniških čolnov in dve stari torpedovki, ki pa za eventualno bitko nimajo nobenega pomena.

Težko je prerokovati, kaj bodo nemške pomorske sile v Sredozemskem morju storile, ravnotako v vzhodnoazijskih vodah. V vzhodni Aziji — tako je pričakovati — se nemško brodogradništvo zbere v Tsingtau ter bo od tam izvrševalo svoje naloge. (To se je ponesrečilo, ker so Japonci posegli vmes.) V Sredozemskem morju bo opiralistično nemškega brodogradništva Pulj, odkoder bo operiralo.

Domače nemške pomorske sile so pričele z napadi na ruska pristanišča. Pričakovati je predvsem, da bodo slabotno rusko mornarico uničile, da tako dobi nemško brodogradništvo prosto zaledje. (Se tudi ni zgodilo, ostalo je samo pri napadih na pristanišča.)

Kakšni so načrti nemškega visokomorskega brodogradništva, o tem seveda ne kaže razpravljati. Morda poizkusi, da oslabi sovražnika z napadi torpedovk in podmorskih čolnov ter pri tem čim bolj štedi svoje redno brodogradništvo, — mogoče je pa tudi, da se bo takoj spočetka poizkusil odločilen udarec proti angleškemu brodogradništvu. Pogoj je seveda ta, da se Angleži dajo zagrabiti, kar je pa zelo dvomljivo. O napadu na francosko brodogradništvo na severu ne more biti govora, kajti Francija nima v Atlantiku in Rokavu sploh nobenih znatnih pomorskih sil na morju. Tam ima le nekoliko zastarelih križark, torpedovk in podmorskih čolnov. Glavni oddelek fran-

coskega brodogradništva je v Sredozemskem morju. Opiralistično sta Toulon in Biserta. Prevoz afriških čet bo za francosko brodogradništvo pod varstvom angleške mornarice lahak. Ravno sedaj pa čujemo, kako hitro dospejo nemške križarke na prostor, kjer je treba udariti na sovražnika. Nemške križarke bombardirajo alžirska pristanišča! — Razume se, da bi tudi tukaj oddelki trozvezne mornarice naleteli na velikansko premoč. Šestnajst francoskih rednih (linijskih) ladij, 6 oklopnih križark, 4 angleške bojne križarke, 4 oklopne križarke, 4 zavarovane križarke! To je sila!

Na ostalih inozemskih postajah: v vzhodni in zapadni Afriki, v srednji Ameriki, v Južnem morju itd. ima Nemčija le nekaj zavarovanih križark in čolnov s topovi, kar bo v vojni le malega pomena. Morda se bo slišalo kaj o neznatnih praskah, kakor leta 1870, med »Meteorjem« in »Bouretom«, toda odločilnega vpliva na potek vojne ti dogodki v inozemstvu ne bodo imeli. Odločitev je v rokah nemškega visokomorskega brodogradništva. Njegova orjaška naloga je, da s svojimi 13 rednimi (linijskimi) dreadnoti, svojimi 4 križarji-velikani, s svojimi nadaljnjimi starejšimi linijskimi ladjami, oklopnimi in zavarovanimi križarkami, s svojimi mnogobrojnimi torpednimi in s podvodnimi čolni — razbije železni obroč, v katerega je angleška mornarica okovala nemško obrežje. Ali se nemškemu brodogradništvu to posreči? Tudi dokaj slabše japonsko brodogradništvo je pred devetimi leti prišlo in pri Tsuchimi uničilo velikansko rusko brodogradništvo! Res je, da se je angleška mornarica v slutnji, kaj pride, zadnji čas reorganizirala. Slišalo se je o nastopu 400 ladij in brodov na Spitheadreedi. Pa tudi nemške visokomorske ladje so pripravljene za boj! Ravno kar je imelo nemško brodogradništvo pričeti z jesenskimi vajami, ki običajno zaključujejo razdobno vežbanje, sedaj pa je stopila na njih mesto bridka resnica! Toda povsod: v Kielu, Wilhelms-hafnu, v Gdanskem in Pillavi — povsod, koderkoli so zasidrane nemške ladje, vlada veselo, samozavestno navdušenje. Pa tudi pesimisti morejo zaupljivo računati na končne uspehe nemškega brodogradništva. Čeprav razpolaga Nemčija z manjšim številom ladij, ne smemo pozabiti reka: Ne ladje, marveč močje se borijo!

Črtice.

I.

Kaj pripovedujejo rešenci s parnika »Baron Gautsch«.

Na ponesrečenem parniku »Baron Gautsch« sta se vozila tudi dva Slovenca, gospod Leon Abram, tajnik pri okrajnem glavarstvu v Novem mestu, in njegova sestra, soproga profesorja Baskovića v Splitu. Gospod Abram se je šel po težki operaciji zdraviti v Split. Član uredništva »Slovenskega Naroda« je govoril z g. Abramom, ki mu je katastrofo sledeče opisal: V sredo o polnoči se je odpeljal iz Splita. Parnik je imel dve uri zamude. Vožnja je bila zelo prijetna, ker je bilo vreme lepo in morje mirno. V četrtek popoldne ob tretji uri se je parnik kar naenkrat nekoliko dvignil, nato pa stresel ter se nagnil. Nastala je velikanska panika. Ljudje so napol oblečeni begali po krovu. Mornarji so jih mirili ter razdeljevali rešilne pasove. Parnik je imel osem rešilnih čolnov, vendar pa niso mornarji nobenega izpustili v morje. Gospod Abram je sam splezal na železni drog ter odrezal na eni strani čoln. Na drugi strani mu je neki drug potnik pomagal. Čoln je srečno padel v morje. Poskušali so spustiti še en čoln v morje, toda ta se je prevrnil. Ko je bil prvi čoln v morju, so začeli ljudje skakati v morje. Nekateri so prišli srečno v čoln, drugi so poskakali v morje ter deloma potonili. V čolnu je bilo štirideset oseb, ki so imele komaj dovolj prostora. Med temi je bil tudi drugi kapitan. Čoln je bil nekoliko poškodovan in so morali s klobuki metati vodo iz čolnov. Ko je bil čoln kakih sto korakov oddaljen od parnika, se je parnik prevrnil, nato pa je izginil v valovju. Ker strojnik ni izpustil pare, je kotel eksplodiral, mnogo ljudi je bilo raztrganih in velika množina črne nafte se je razlila po morju. Najgrozovitejše je bilo to: Osebe, ki so plavale po morju, so morale požirati to nafto in marsikdo se je potopil, ker se je zadušil z nafto. Gospod Abram in neki sopotnik sta dve uri veslala. Ko so se bližali otoku Obrenju, je privozil tender ter jih rešil. Na čoln so med potjo potegnili neko žensko ter jo s tem rešili gotove smrti. Na morju so se odigravali grozni prizori. Tako

je na primer neki gospod plaval z eno roko, z drugo pa je držal svojega otroka nad vodo. Ko je dobil kos lesa, ga je dal otroku pod brado ter otroka nato plavajoč pred seboj rinil. Rešila sta se oba. Neka gospodična, ki je plavala po morju, je zapazila svojega očeta, vpokojenega vladnega svetnika. Začela ga je klicati: »Papa, papa!« ter plavala k njemu. Rešila sta se oba. Rešila pa se je še ena hči, dočim sta soproga vladnega svetnika in otrok hčere utonila. Rešil se je tudi neki devetletni deček. Sestra gosp. Abrama, gospa Baskovičeva, je spala v svoji kabini. Vsled katastrofe se je zbudila ter hitela v sami srajci na krov, da poišče svojega brata. Toda bilo je že prepozno. K sreči je dobila rešilni pas, s katerim je skočila v morje. Zšla pa je v nafto in je bila naenkrat vsa črna. Zlezla je nato nazaj na parnik, ki je ležal postrani. V tem hipu pa se je parnik prevrnil in gospa je prišla pod parnik. K sreči pa jo je voda vrgla zopet na vrh. Dobila je kos lesa, s pomočjo katerega je priplavala do drugega reševalnega čolna, ki je bil prevrtnjen in na katerem je bilo že 13 oseb. Iz tega nevarnega položaja so jih rešili na pomoč došli mornarji ter jih prepekljali na obrežje in v Pulj, kjer so jih oblekli ter jim dali potrebnega krepčila. Nekateri so ostali v bolnici. Gospa Baskovičeva je precej poškodovana po hrbtu in rokah. — Iz vsega je pa razvidno, da ima gospod Abram največjo zaslug, da se je rešilo 40 oseb. Odrezal je čoln ter neprestano veslal, čeprav še ni popolnoma zdrav. Z eno besedo: izvršil je veliko junško delo.

II.

Kakor smo poročali, se je ob potopu Lloydovega parnika »Gautscha« rešil g. Vincenc Fink, rojen l. 1882. v Družinski Vasi, občina Bela Cerkev na Dolenjskem. Vincenc Fink dela že 14 let v vevški papirnici kot stražnik pri električnih strojih, in sicer zdaj že 4 leta v vevški elektrarni v Fužinah. Moral je ob mobilizaciji v Dalmacijo, a ker na posledicah delovršbene nezgode, ki se mu je pripetila pred dobrimi 3 leti, še trpi, so ga poslali domov. Svoje potovanje na ponesrečenem Lloydovem parniku »Gautschu« je opisal za »Slovenca« takole:

Na parnik »Gautsch« sem se vkrcal dne 12. avgusta 1914 ob tri četrti na 2 popoldne. Vozilo se je s parnikom veliko izletnikov, večinoma ženske, ki so se vračali iz Dalmacije domov. Vozilo se je 350 do 400 oseb. V četrtek 13. avgusta 1914 okoli četrte ure popoldne stojim na zadnjem delu parnika, nad vijaki, in gledam po morju nazaj, kjer se je videla suha zemlja. Pogled na morje je bil čaroben: morje mirno, krasen dan, pihljaj je le lahek veter. Kar začujem strašen, votel pok, kakršnega še nisem nikdar čul, dasi sem doslužen trdnjavski topničar. Mogočen parnik se vzdigne, pade precej nazaj in se prične potapljati. Vrglo me je v ladjino ograjo, poškodovan sem bil na desni nogi. Ostal sem čisto hladnokrven. Poskočim in pogledam, kaj da se je zgodilo. Morje okolu ladje je bilo 5 metrov na široko popolnoma črno, nad morsko gladino se je vil megli podoben črn dim kakor da se izpod morja kadi. Hitro skočim z nizkega krova pri vijakih na krov I. razreda, od tu na vrhnji krov, kjer vise rešilni čolni. Takoj po poku čujem strašno kričanje: »Jezus, Marija, kaj se je zgodilo?« in drugi podobni klici v vseh jezikih mi zvone še danes v ušesih: »Kaj je?« »Kaj se je zgodilo?« Še danes mi je vse pred očmi tako natančno, kakor da sem še zdaj tam. Hitel sem prvi k čolnom, drugi pa za menoj. Z nožmi smo prerezali blago, s katerim je bil čoln pokrit, prerežali vrvi in ga deloma izpustili, deloma vrgli v morje. Poskakali smo v čoln; z nami vred se je rešil tudi II. kapitan, 3 Lloydovi uslužbenci in drugi potniki. Iz morja smo v čoln potegnili mlado ženo nekega poročnika, več ljudi nismo mogli rešiti, ker se je v njem nahajalo 35 oseb, dasi je v njem le za 32 ljudi prostora. V čoln nam je začela vhajati voda. Odstranjevali smo jo s klobuki in s čevlji; jaz sem z drugimi veslal, ker znam veslati, kar sem se naučil že doma na Krki. Parnik se je po poku začel takoj potapljati. Ko smo mi poskakali v čoln, se je držala ladja še kaka 2 metra nad morjem. Ko smo odveslali kakih 50 m od ladje in ko sem nazaj pogledal, mogočnega parnika nisem več videl. Čuli smo obupno kričanje, videl sem, da so po morju plavali ljudje, videl sem, kako so se roke iz morja dvigale. Ko je minulo 15 do 20 minut po nesreči, zagledamo 3 torpe-

dovke, ki so vozile s polnim parom na kraj nesreče. Čul sem pozneje, da so nesrečneže naši pomorščaki zelo skrbno reševali; nisem jih mogel videti, ker smo morali veslati naprej. II. kapitan nam je z vso odločnostjo zapovedaval hitro veslati in metati vodo iz čolna. Brez njega bi se mi ne bili mogli sami rešiti. Bil je priletel a zelo prijazen gospod. Imena ne vem. Mi sami nismo mogli reševati ljudi, ker smo morali sami skrbeti, da se ni potopil čoln. Mimogrede smo metali ljudem les, da so se ga lahko oprijemali. Veslali smo približno pol ure daleč, ko se je pripeljal nam nasproti tender naše mornarice, ki nas je odpeljal v Pulj. Mene je v Pulju takoj obvezal zdravnik Čeh. Med tem ko so me obvezavali, so druge že odpeljali naprej proti beli Ljubljani in mi ni bilo potrebno, da bi se bil moral z drugimi še prej v Trst peljati.

III.

Kako se vojna ladja pripravlja za boj.

Ako se oklopnica pripravlja na spopad s sovražnikom, je prvo, kar se mora zgoditi, to, da se s krova odstranijo vse ovire, ki bi utegnile hoditi na pot ob strežbi topov, zlasti pa predmete, ki bi se, če bi bili slučajno zadeti, razdrobili in bi bili tako nevarni lastnemu moštvu. Drogoči, ki drže platneno streho, in čolni se plosko polože na krov, ali pa se pritrdijo ob strani ladje. Dalje se morajo spraviti s krova vse vrvi, ki niso neobhodno potrebne. Svetli medeni pokrovi, ki zapirajo odprtine, ki vodijo v notranje dele ladje, in steklene strehe na odprtinah se spravijo pod krov ali pa ob začetku bitke pomečejo v morje. Na njih mesto pridejo jeklene plošče, ki se imenujejo bojni pokrovi in zapro vse odprtine na krovu.

Vse lestve in stopnice, ki služijo udobnosti, se istotako ali spravijo pod krov ali pa vržejo v morje. Razen tega je zelo važno, da se vse posode z alkoholom, terpentinom in drugimi gorljivimi tekočinami, ki se hranijo na gotovem delu krova, kjer so najbolj varne pred ognjem, pomečejo v morje. Lesovje na jamborih se po dolgem pritrdi, jadra na pomožnih čolnih se pomečijo v vodo in polože spodaj krog čolnov, da se obvarujejo ognja. Razen tega je vsak čoln spodaj obdan z mrežo, ki za-

brani, da bi trske letele naokrog, če bi ga zadela kaka krogla. Signalno moštvo je pripravljeno dajati in sprejemati znamenja. Platnice signalnih knjig se obteže s kosi svinca, da se vržejo v morje in se potope, ako bi bila ladja prisiljena k predaji, kajti te knjige ne smejo na noben način priti v sovražnikove roke. Zastava se kolikor mogoče nizko spusti, da ne more biti tako lahko odstreljena. (Kapitan na »Goebnu« jo je dal zgoraj z žebli pribiti.)

Tudi spodaj se odstranijo vse lestve in stopnice, ki niso neobhodno potrebne. Omare s častniško jedilno posodo in drugim orodjem se zlože pod vodno črto ali pa tudi vržejo čez krov. Vsa vrata, ki ne propuščajo vode, se zapro, izvzemši onih, ki so neobhodno potrebna za gibanje na ladji.

Glavni zdravnik uredi na ladji dve ali tri postaje, katerih vsaka stoji pod vodstvom enega asistentnega zdravnika. Vsaka vojna ladja prvega razreda bi morala imeti vsaj tri zdravniške častnike, kar pa na ruskih ladjah v vojni proti Japonski niti v enem slučaju ni bilo. Izbira postaj se prepusti sodbi glavnega zdravnika. Miza iz častniške jedilnice se navadno uporabi kot operacijska miza; druga postaja se namesti v lazaretu, tretja pa navadno pod varnostnim krovom, da je kolikor mogoče varna pred sovražniki krogli. Na vsaki postaji se postavi operacijska miza in vsi instrumenti, raztopine, obveze, kirurški priprave in ostale potrebščine, da je vse pripravljeno za takojšnjo rabo. Lazaretni pomočniki, ki so dodeljeni strežnemu moštvu vsakega topa, prejmejo vse potrebno za prve zasilne obveze.

V vojnih mornaricah se navadno za to skrbi, da zna vsak mornar napraviti zasilno obvezo; tudi je moštvo v mirnih časih dobilo zdravniški pouk, kako je nesti ranjenca, kako je postopati z utopljenici, kako ustaviti kri itd. Včasih se del z oklopi obdanega prostora, kjer stoje topovi, porabi za kirurško zasilno postajo. Lazaretni pomočniki imajo dolžnost ranjenca spravljati k zdravniku na postaje in tem na vsak mogoč način pomagati. Ako ima zdravnik svojo postajo v notranjosti kase-mat ali v oklopnem stolpu, potem je precej varen pred krogli, v mnogo večji meri jim je pa izpostavljen v lazaretu.

IV.

Od jadrnice do drednota.

Za najstarejši tip pomorske ladje velja takojmenovano »enodrevo«. Že ljudje kamenite dobe so poznali to ladjo in jo tudi imenovali »enodrevo«, ker je bila napravljena iz debla enega samega drevesa. Pot od enodrevesa do jadrnice pa je bila razmeroma kmalu prekoračena. Stoletja so porabljali narodi jadrnice kot trgovske in bojne ladje. Šele ko se je mogla para rabiti tudi za ladje, je začelo izdelovanje jadrnic pojemati. Nekaj časa še se je pa vendar razvijal konkurenčni boj med jadrnicami in parniki. Jadrnic niso hoteli postavljati, zato so jeli graditi velike jadrnice, na katerih je bilo napravljeno veliko jader in so vozile z veliko brzino. Najstarejša jadrnica na svetu je odvozila leta 1912, zadnjič. Imenovala se je »Succes« (uspeh). Zgrajena je bila leta 1792, v Moulmainu in je bila izdelana iz zelo trpežnega teak-lesa. Ta jadrnica je imela tudi sedem topov, da se je branila z njimi proti morskim roparjem. L. 1825. je kupila »Succes« avstralska vlada ter jo porabila za ladjo-ječo. Napravili so v nji 120 celic za najhujše zločince. Temu namenu je služila ta jadrnica celih 65 let. Potem so pa napravili iz nje plavajočo lopo za razstave. Še leta 1896. je napravila »Succes« — stara 104 leta — pot iz Avstralije v London. Za to pot je rabila 5½ meseca. Sedaj počiva ta jadrnica v Ameriki in uživa zaslužen pokoj po 120letnem delu.

Prvi ameriški parnik severoameriškega Lloydja »Bremen« se je podal na prvo potovanje 19. junija leta 1858. iz Bremena. Poleg parnega stroja 700 konjskih moči je imel še tri jambore za jadra. 571 potnikov se je lahko peljalo na njem. Prvo pot iz Bremena v Ameriko je napravil v 12½ dneh.

Prva bojna ladja nemške — tedaj še pruske — mornarice se je imenovala »Amaconka« in je bila dolga 62 metrov. Tudi ta bojna ladja je imela tri jambore. Zgrajena je bila leta 1843. in je bila prva bojna ladja, ki je kazala svojo zastavo v tujih morjih. Dne 3. novembra leta 1861. je križarila ob danski obali. Od takrat je izginila. Bila je to prva izguba nemške

mornarice. Domneva se, da se je potopila vsled velikega viharja, ki je takrat divjal ob danski obali.

Že v 16. stoletju so poznali oklopnice — seveda tistih ni mogoče primerjati s sedanji oklopnici. Res za boj in morje sposobne oklopnice so začeli graditi šele leta 1859. Red Križarjev je imel že l. 1530. oklopnico, ki se je borila pod poveljstvom cesarja Karola V. proti Mavrom. Imenovali so to oklopnico »Sv. Ana«; imela je več topov in 300 mož posadke. Za oklop proti sovražnim strelom je imela ta ladja svinčene plošče, ki so bile z močnimi žebli pritrjene na zunanji strani ladje. Te plošče so ladjo pred sovražnimi streli tako varovale, da ni trpela nikake škode.

Anglija je zgradila leta 1859. svojo prvo oklopnico. Imenovali so jo »Warrior«. To je bila prva prava bojna ladja, zgrajena iz jekla in železa. Gradili so jo dve leti in šele leta 1861. je bila sprejeta med druge ladje angleške mornarice.

Že pred tem so zgradili Francozi njih prvo oklopnico, katero so imenovali »Gloire«. Imela pa je lesen trup in bila samo na zunaj oklopljena z jeklenimi ploščami.

Angleška oklopnica »Warrior« je torej predhodnica sedanjih drednotov. »Warrior« je imela težke topove 9 col premera, s katerimi je bilo možno v daljavo 2000 m razstreliti 9 col debeli oklop. Sedanji angleški topovi za bojne ladje imajo 13½ col premera in je možno z njimi na daljavo 3000 m razstreliti 26 col debele jeklene plošče.

Ta prva angleška oklopnica »Warrior« je dobila naslednico istoimenske moderne križarke, ki je v družbi angleške sredozemske mornarice pri Messini prežala na nemški križarki »Goeben« in »Breslau«.

Ako pregleđamo razvoj bojnih ladij, vidimo, da je bila pot od jadrnice do moderne bojne ladje kratka, toda zelo bogata na uspehih modernega oroževanja. Vse, kar je izumel človeški duh na polju tehnike — od parnega kotla do elektromotorja, od velikih topov do brezžičnega brzojavljenja — je služilo tudi za moderne pomorske, plavajoče trdnjave.

S pogibeljo ene same take trdnjave pa se pogrezne na morsko dno poleg mnogih mladih življenj tudi milijonska vrednost.

Koliko teh vrednosti je požrlo morje že tekotom prvega meseca sedanje svetovne vojske!

V.

Rešenci s »Zente«.

Na avstrijski ladji »Zenta« je bilo tudi več Slovencev. »Zenta« si je po junaškem boju poiskala sama grob v hladnem morju. Po mednarodnih dogovorih morajo ladje sprejeti tiste, ki so se rešili z uničene ladje. To so vedno delali. Tako so postopali Angleži pred Helgolandom in tudi Rusi v Finskem zalivu proti nemškim mornarjem. Le Francozi so, ko se je potopila »Zenta«, ošabno proč odjadrali.

Mar so pozabili, da je poveljnik in moštvo ravno te »Zente« med boksersko vstajo rešilo francosko postajo v Pekinu na Kitajskem, kjer je umrl kapitan To-mann?

Nehvaležnost je plačilo sveta.

Mnogo častnikov in moštva s »Zente« se je rešilo na črnogorska tla. Ker je med njimi tudi več Slovencev, zato naj navedemo imena rešencev.

Poveljnik fregatni kapitan Pavel R. Pachner; ladijski poročniki Fran baron pl. Leonhardi, Albert Homayer in Karol Černej; praporščaki Maks Kramer pl. Frauberg, Ernst Dery in Ferd. Herold pl. Stola; aspiranta Ivan Siecz in Emil Barber; strojnika Friderik Stengl in Albert Raschen-dorfer; zdravnik dr. Rudolf Schummel; mornariški komisar Gustav Mikesch; ladijski poročnik Ivan Bohan (zaostal, ranjen v Budvi).

Potem Fran Pak iz Pulja, Janko Šibenik iz Postojne na Kranjskem, Anton Spanjolo iz Raba v Dalmaciji, Ivan Prođico iz Kraljevice na Hrvatskem, Ivan Kramor iz Cofe, Ivan Franc iz Solidamorte, Mitar Kovačević iz Kolic, Anton N. E. Vesloer iz Buj, Kazimir Mirković iz Zadra v Dalmaciji, Haricih Man iz Šibenika. Fran Pestendorfer iz Maribora, Pester Enjedi iz Sana Dobokmedja, Anton Polacek iz Reke, Krsti Nikaljevid iz Crblje, Vencislav Buo iz Biograda, strojni ključavničar Ernst Cernoj, mornar Jožef Križmanič, krmilar Fran Horaček, strojnik Marcel Križmanič, topničar Jožef Kajzer, telegrafist Em. Born, mornar Franjo Dunda, Marko Kamenko, Štefan Dalis, Ludvik Cubica, Roman Frank,

Leo Bardos, Milan Knivalt, strojni ključavničarji; Alfonz Domin, Lavoslav Miler, Ivic Scepan, Ladislav Briha, Pistro Jaroslav, Jožef Hora in Jož. Ezs; Jaromir Prohaska, Ivan Vojaček, Dura Car, Vaso Matl, Fran Sirotek, Jožef Sipos; elektromonterji: Jož. Stojn, Vladislav Ort, Ivan Filipovič, Adolf Kline, Dostal Rajnath in Roman Sasun; mehaniki: Aleksander Kon, Karl Kaubek, Fr. Fedjunc; strojnik Spalt Cnifrug; elektromehanik Alfred Nekel; avtomobilni mehanik Fran Knipic; elektromonter Fr. Banstjer; strojniki: Fran Koneber, Fran Kruber in Viktor Lulič; šofer Henrik Sedlmayer; strojnik Maks Vuncuger; Fran Daros; mehanik Otmar Krim; strojnik Rud. Estalic; strojnik Hugo Borecki; mehaniki: Durin Vicko, Sebastijan Hareser, Viljem Pathern; strojnik Rudolf (Ruhord) Kajsser, Anton Zila, Anton Sobotka, Ivan Gogola, Fran Vukun, Rukusik Dušan, Sandor Bolend, Anton Kucel, Jožef Turk, Jožef Klarič, Fran Šarec, Peter Tropa, Mato Kurstin; telef. del. Fr. Piton; elektrotehnik Fr. Ban; telegr. Karol Cuz; Pasle Kovalik, Iv. Scola, Jož. Vedlik, Julij Vaje, Rud. Suhlih, Marcel Kukse, Ferdinand Berger, Pavel Piristi, Rudolf Starke, Štefan Dix, Kvicer Veck, Karol Ptak; brivec Tomaž Majer; dr. Juraj Marinovič; kuharji: Lenard Bajkas, Jaroslav Vaverka, Jožef Cefert, Pavel Robič, Mihael Sivič, Dioniz Majuhard, Iv. Skrace, Božo Lazič, Avgust Karbogičič, Ludvik Fizi; mostni delavec Fran Čilak; konstrukter Jožef Vojaček; Ivan Zic, Ivan Bačič, Viktor Maratovič, Rajmund Vizar, Alfonz Pilepič, Boško Lovrič, Marko Čubrič, Friderik Kaliparos, Angelo Stubel, Nikolaj Bonifacio, Jernej Blagojič, Jožef Marcac, Jožef Marenit, Kristofor Carcala, Ivan Brcovič, Anton Vainer, Ernst Bavcer, Mihael Car, Calo Antonie, Anton Nauro, Jožef Horvat, Fran Boros, Viribold Crnekel, Djordje Jolevič, Jožef Pisbil, Vaso Koklis, Peter Krupljanin, Mijo Kirič, Nikolaj Stojnič, Ivan Naceta in Ivan Damič.

Iz tega izkaza sledi, da se je rešila približno polovica posadke.

Ker so se po boju v Adriji širile po Avstriji zelo razburljive in pretirane govorice, se je dne 23. avgusta z Dunaja uradno poročalo:

Glasom uradnih vesti s Cetinja se je z Nj. Vel. ladje »Zenta«, ki se je 16. t. m. o

priliki boja s francoskim brodovjem baje potopila, rešilo 14 štabnih oseb in 170 oseb moštva, med njimi 50 ranjenih, in sicer na črnogorska tla. Imena rešenih so obljubljena za prihodnje dni in se bodo objavila. Vsa druga v inozemskem časopisju razširjena poročila o izgubah c. in kr. vojne mornarice, ki naj bi bila v zvezi z boji na Jadranskem morju, so popolnoma izmišljena.

Dodatno k poročilu c. kr. kor. urada o junaštvu »Zente« je poročala korespondenca Viljem zasebno: Prešinjena duha Tegetthoffovega se je spustila »Zenta« v boj na odprtem morju z mogoče 50 krat močnejšim sovražnikom in je hotela na vsak način, čeprav je imela pred očmi lastno pogubo, zadati sovražniku kolikor mogoče veliko škode. To se je drzni križarici in njenemu hrabremu moštvu tudi posrečilo. Okoli 150 mož »Zente« se je rešilo na črnogorsko obrežje in so sedaj najbrže črnogorski vojni ujetniki. Tudi francoske ladje so skoro gotovo rešile del posadke. (To je bilo samo domnevanje, ki se je pa pozneje izkazalo kot napačno. Opom. ured.) Po mednarodnem sporazumu morajo imena rešenih vojakov kmalu sporočiti. Junaštvo »Zente« dokazuje, kakšen duh prešinja našo mornarico.

Zadnji brzovjav, ki ga je poslala »Zenta« v Pulj, se je glasil: »Schuß im Maschinenraum« (»strel v prostor za stroje«).

Ko se je prikazalo francosko brodovje v bližini »Zente« in je poveljnik ladje videl, da se ne more častno umakniti, je poslal potom brezžičnega brzovjava poročilo: Spustil se bom v boj s sovražnim brodovjem. To francosko brodovje je štel 16 velikih križaric in 12 manjših ladij. To je bilo zadnje poročilo s »Zente«, ki se je potopila potem, ko je v boju težko poškodovala štiri velike sovražne ladje.

Skrb za ranjence v vojski.

V sedanji vojski so za vsakega vojaka tri temeljne zapovedi najvažnejše: 1. marširati, 2. bitij se, 3. zopet marširati.

Da pa morejo vojaki te zapovedi spoštovati, za to je predvsem potrebno, da so zdravi in dobro izvežbani. Samo tista armada je zmagoslavna, ki ima najvztrajnejše vojake, kateri prenašajo vzdržno vse štrpance in neprijetnosti. Gojitev zdravja



Skrb za ranjence v vojski.

Od bojišča (1) se spravijo ranjenci najprvo do obvezovališča (2). Od tam do glavnega obvezovališča (3). Od glavnega obvezovališča prepeljejo ranjence v poljski lazaret (4). Iz poljskega lazareta, če je potreba, v vojni lazaret (5). Domov ali v večja mesta prepeljejo ranjence iz vojnega lazareta potom lazaretnih vlakov (6), ali lazaretnih avtomobilov (6a). Natančneje glej popis.

je torej ena najvažnejših reči sploh v vseh armadah.

Za boj je potrebno, da dobe ranjenci prvo pomoč že v neposredni bližini bojišča, za tem pa, da se ranjenci zberejo in odpošljejo k zdravnikom.

Potom pridejane slike nam bo mogoče natančneje se spoznati z organizacijo zdravniške pomoči na bojiščih.

Takoj ko se večje čete pripravijo za boj, se za vsakim polkom zberejo k polku pripadajoči nosilci ranjencev (navadno 16 po številu) s 4 nosili. Na naši sliki je kraj pod št. 1 označen kot bojišče. Ti nosilci napravijo za strelno črto obvezovališče (št. 2), ako le možno, za vsak polk eno. Na teh obvezovališčih se ranjenci najprvo zbirajo, semkaj jih najprvo iz bojne črte prineso, da dobe prvo pomoč. Seveda je ta pomoč možna samo za prvo silo. Operacije se izvrše na teh obvezovališčih le v najnujnejših slučajih. Ker pa v bojih ranjenim vojakom ni večkrat mogoče poiskati takoj obvezovališča in ker tudi nosilci z svojimi nosili ne morejo daleč v bojno črto, da bi mogli ranjence poiskati, zato ima vsak vojak za prvo silo pri sebi pripomočke, da si more v sili najprvo sam pomagati.

Po končanem boju gredo na bojno polje sanitetni vojaki z nosilci, ki iščejo ranjence. Pri tem jim dobro služijo za to službo izučeni sanitetni psi. V to določeni vojaki pokopavajo mrličje. Ranjence spravljajo sanitetni vojaki najprvo do obvezovališča.

Kakor hitro pa dopušča položaj, napravijo sanitetni vojaki glavno obvezovališče (št. 3). To napravijo navadno ob prometni cesti, v bližini kake vode, navadno v poslopju (šoli, hiši, ali drugem pripravnem prostoru). Na to glavno obvezovališče razobesijo cesarsko zastavo in znamenje Rdečega križa. Glavno obvezovališče naj služi četam v večjo zdravniško pomoč, kot je ta mogoča na navadnem obvezovališču. Kjer je le mogoče, se sestavi tako glavno obvezovališče iz vojakov in pripomočkov, ki služijo na navadnih obvezovališčih. V ta glavna obvezovališča vozijo ranjence od navadnih obvezovališč in z bojnega polja. Ranjenci se tu natančno preiščejo, na njih se izvrše nujno potrebne operacije, potem se pa

razdele ranjenci v take, ki so zmožni za naprej, in take, ki niso zmožni. Ranjenci, ki so zmožni za marširanje, gredo potem od tega glavnega obvezovališča, po več skupaj, do prihodnje bolnišnice za lahko ranjene, ali pa na postajo, odkoder se pošljejo v bolnišnice po mestih ali domov. Težko ranjene pa se spravi kakor hitro mogoče na vozovih v poljske lazarete (št. 4). Ti poljski lazareti so nastanjeni v krajih blizu, toda izven bojišč; navadno v šolah, tovarnah, gradovih in drugih večjih, temu pripravnih poslopjih.

V teh poljskih lazaretih se nahajajo vsi potrebni zdravniški pripomočki. Na njih visi poleg cesarske zastave Rdečega križa, ponoči pa daleč vidne rdeče svetilke. Ako pridejo ranjenci sami naravnost z bojišč ali obvezovališč v tak lazar, potem jih tamkaj najprvo osnažijo in z jedmi okrepčajo, potem pa obvežejo in jih spravijo v postelje, da si odpočijejo. Oni ranjenci, ki niso za naprej, ostanejo v teh lazaretih toliko časa, da se njih stanje zboljša v toliko, da morejo naprej.

Ti poljski lazareti ne ostanejo dolgo. Navadno prepeljejo ranjence iz njih v vojne lazarete (št. 5), katere ustanove še dalj od bojišč in se razlikujejo od poljskih lazaretov s tem, da so večji in da v njih ne strežejo vojaki, temveč prostovoljni strežniki in strežnice Rdečega križa. V te vojne lazarete prevažajo ranjence iz poljskih lazaretov potom avtomobilov (št. 6a). Ko so se ranjenci v vojnih lazaretih toliko okrepčali, da so zmožni prestat napore daljše vožnje, se odpošljejo z lazaretnimi vlaki (št. 6) v večja mesta ali pa domov. Če so še potrebni zdravniške pomoči, jih pošljejo v mesta, kjer dobe pomoč v rezervnih bolnišnicah. Tu se zdravijo toliko časa, da postanejo sposobni za nove boje.

Seveda so vse te naprave, tako kot smo tu navedli, na bojnem polju tako napravljene. Toda pot v ta obvezovališča in v te lazarete je vojaku ranjencu mnogokrat vsled vojnega meteža otežkočena, zato mora gledati, če mu je to vsled rane mogoče, da pride sam ali najprvo do obvezovališča, ali pa do lazareta, kjer dobi prvo pomoč, in odkoder ga spravijo potem v bolnišnico.

Šesti sešitek „SVETOVNE VOJSKE“, ki izide 15 januarja, bo nadaljeval poročila drugega sešitka „Avstrija-Rusija“. Zlasti bodo natančno popisani boji, ki so se vršili krog Lvova in v katerih so se odlikovali posebno slovenski vojaki. Tudi ta poročila bo pojasnjevalo več lepih, izvirnih slik.

Da ne bodo pogrešali naročniki „SVETOVNE VOJSKE“ pri zasledovanju vojnih dogodkov zemljevida evropskih bojišč, bo izdalo založništvo v slovenskem jeziku velk zelo natančen

zemljevid Europe

ki bo nudil jasen pregled čez vsa bojišča. Kljub velikanskim stroškom smo se odločili za najbolj jasen in natančen ročni zemljevid, ki je bil dosedaj na razpolago v veliki obliki. Izdeluje ga neko kartografično podjetje v Lipskem. Četudi bo morala biti prodajna cena tega krasnega zemljevida precej visoka, ga bodo prejeli naročniki „Svetovne vojske“ kot brezplačno prilogo, oziroma se bo smatral kot en navaden sešitek „Svetovne vojske“. — Opozarjamo pa, da bodo deležni te velike ugodnosti samo naročniki „Svetovne vojske“. Kdor bo zemljevid kupil posamezno ali v posameznem sešitku, bo plačal samo za zemljevid okoli K 3.—. Za naročnika „Svetovne vojske“ se vsakdo lahko še vedno prijavi, tudi če je že nekaj sešitkov posebej kupil, in se mu bodo ti sešitki odšteli od naročnine.

NAZNANILO. Da postavimo za domovino na bojnih poljih padlim slovenskim vojakom dostojen spomenik, smo se odločili, da posvetimo nekaj sešitkov „Svetovne vojske“ tem junakom. V enem sešitku, ki izide meseca februarja, priobčimo životopise mnogih slovenskih vojakov, ki so umrli na bojnih poljih. Životopisi bodo pisani zanimivo, sešitku bodo pa pridejane slike vojakov, katerih životopisi bodo v sešitku. Na ta način upamo, da bomo zbrali spomenico o vseh slovenskih vojaki, ki so in bodo še padli v tej vojski. — V enem nadaljnjih sešitkov bomo pa pričeli zbirati životopise in pise junaških činov onih slovenskih vojakov, ki so in bodo v tej vojski za njih junaštva odlikovani.
