

POVSOD SE MI NOV SVET ODPRE

A. M.

Vojna mornarica nekdanj in sedaj

V sedanji vojni se borita za nadvlado letalstvo — kraljica neba — in mornarica — vladarica morja. V strašnem spopadu treh imperijev na življenje in smrt so se pojavili apokaliptični jezdec iz skrivnega razodetja sv. Janeza in sejejo grozo in razdejanje po središčih sedanjega napredka in omike. Dan za dnem padajo junaki zraka iz vrto-glavih višin na zemljo — neprenehoma se glase SOS klici na pomoč z morske gladine, kjer se potapljajo žrtve letalskih in podmornških napadov.

Kdo bi se pri tem ne pozanimal za oba nasprotnika in bi ne skušal vsaj nekoliko prodreti v tajne letalstva in pomorstva.

O letalstvu smo že razpravljali v tem listu. Danes vam hočem povedati nekoliko o kraljici morja, o mornarici.

Kdo bo zmagal v tem dvoboju, bo pokazala bližnja bodočnost, ki bo tudi končno odločila, ali se izplača še graditi pomorske orjake, ki danes obvladujejo oceane.

V svetovni vojni leta 1914—1918 je vojna mornarica mnogo pripomogla k zmagi zaveznikov nad Avstrijo in Nemčijo. Toda končna odločitev je padla na kopnem po štirih letih strašnih bojov na raznih frontah. Letalstvo, ki je bilo tedaj še v povojih v primeri z današnjim razvojem, ni resno ogrožalo nikogar.

Danes je slika drugačna. Letalstvo je tako razvito, da je postalo odločujoč činitelj v vojni in je zato angleški premoči na morju najnevarnejši nasprotnik. Kljub temu je mornarica še vedno temelj svetovne nadvlade! Brez svobode morja ni življenja, brez mornarice ni lepše bodočnosti. Še vedno velja izrek bivšega nemškega cesarja Viljema II., da leži bodočnost Nemčije na morju. Velja pa ta rek tudi za nas in za vsako državo, ki leži na obrežju morja.

Kdaj se je človek prvič spustil na morje, ne vemo. Toda že mostiščar v kameni dobi, t. j. davno pred pravo zgodovinsko dobo, je plul po vodi. Saj smo dobili na Ljubljanskem barju kakor drugod po svetu, kjer so stale stavbe na koleh, ostanke njegovih preprostih čolnov. Seveda si ne moremo misliti, da je bil to že mornar v današnjem pomenu besede. V čolnih so se vozili le od naselbin do obrežja jezer in nazaj. Prevažali so blago mogoče čez reke in nič več.

Kakor je že tedaj človek strmel v sinje višave in zavidal pticam njih svobodni polet, tako je gotovo strmel tudi na bregu morja in si želel, da bi mogel čezenj v daljine, na neznane obale.

Tako pridemo v zgodovinsko dobo, v kateri se pojavi vrsta narodov, ki so bili že drzni mornarji in dobri graditelji vsakovrstnih

ladij. Ohranjeno nam je ustno izročilo in nebroj pisanih in v kamen vklesanih dokazov o njihovih trgovinskih in vojnih pohodih po morju. Žal, da je zob časa uničil skoraj povsem njihove izdelke ladjedelstva. Le nekaj risb in slik na vazah in drugod nam vsaj nekoliko ponazoruje tedanje pomorsko življenje.

Iz tega razvidimo, da ni bilo bistvenih razlik med vojnimi in trgovinskimi ladjami. Oboje so bile neokretne, v primeri z današnjimi pomorskimi orjaki prav neznatni pritlikavci. Zgrajene iz lesa so plule po vodni gladini s pomočjo vesel in jader.

Ker so bile prve ladje zelo majhne in počasne, zato niso plule daleč po morju. Ves promet se je vršil ob obalah ali pa od otoka do otoka. Središče vse trgovine in pomorskega prometa tedanje dobe je bilo Sredozemsko morje, na čigar obrežjih so živeli prvi pomorski narodi. Dolga stoletja so si delili oblast nad tem morjem Feničani in Grki. Končno po zmagi nad Kartagino, najvažnejšo feničansko kolonijo, so postali njih nasledniki Rimljani.

Po razpadu rimskega cesarstva so se pojavili novi pomorski narodi.

Na severu Evrope v Skandinaviji nastopijo Normani, v Sredozemlju pa začno cveteti italijanska mesta. Benetke in Genova sta med njimi najbolj znani.

A tudi na naši obali se dvigneta Dubrovnik in Boka Kotorska do velikega blagostanja. Vse zgradbe druge polovice srednjega in prvih stoletij novega veka, ki jih še danes občudujemo, so zgrajene iz sredstev, ki jih je dajalo morje oziroma prekomorska trgovina.

Prišlo je odkritje Amerike — iz Sredozemskega morja so zaplule ladje na odprte oceane. Koliko narodov srečamo v zgodovini pomorstva! Težišče pomorskega prometa se preseli na obale Atlantskega oceana. Portugalci, Španci, Nizozemci, Angleži in Francozi se bore za prvenstvo. Nemška mesta pošiljajo svoje ladje na vse strani sveta. Njihova zveza Hansa je črpala s pomorskim prometom ogromna bogastva.

Namesto prvotnih preprostih in neokretnih ladij plujejo po morjih mogočne jadrnice. Za nadvlado na morjih se bore cela ladjevja.

Kako se tedanji ljudje zavedajo pomena morja, nam dokazuje vsakoletno praznovanje poroke z morjem, ki so jo v Benetkah praznovali vsako leto na vnebohod z veliko slovesnostjo.

Tega dne se je vkrcal beneški dož s sijajnim spremstvom na posebno, v ta namen zgrajeno ladjo, ki se je imenovala Bucintoro (pravilno buzzino d'oro = zlata ladja). Ž njo so odpluli na odprto morje — pred pristaniščem. Tam so se ustavili. Med zvonjenjem zvonov in grmenjem topov je vrgel dož s primernim nagovorom zlat prstan v morje — znak zaroke in poroke z njim. Ta obred so opravljali od leta 1311—1789 in s tem poudarjali, da se imajo le morju zahvaliti za svoje blagostanje. S tem obredom so poudarjali svojo nadvlado nad morjem. Francoska revolucija je ukinila to proslavo. Francozi so razbili zadnjega Bucintora, zgrajenega v letu 1722—1729. Bil je poln zlatih okraskov, dolg 30 m, širok 6 m, na krovu je imel 168 veslačev.

Tudi Peter Veliki, mogočni reformator Rusije, se je zavedal pomena morja. Zato je naredil »okno v svet«, kakor je imenoval novo prestolnico Petrograd (danes Leningrad). Skušal je svoji domovini odpreti pot v svet in to po morju. Še danes zasleduje Rusija isti smoter, ker se zaveda, da leži njena bodočnost na morju.

Kdo je priboril Angliji njen svet obvladujoči položaj? Morje in postojanke ob njem in na njem širom po svetu.

Ti zgodovinski podatki so potrebni za razumevanje pomena mornarice. Danes so pomorske velesile: Anglija, USA, Nemčija, Francija, Italija in Japonska. Pomembne pomorske države so pa tudi Nizozemska, Norveška, Danska, Grška, Švedska in še nekatere.

Kaj pa mi? Ne pozabimo, da smo star pomorski narod, in da nam naša preteklost kakor naša bodočnost kažete na morje. »Čuvajmo naše morje« — to geslo Jadranske straže bodi geslo vseh Jugoslovancev, ker le ob morju in na morju je naša bodočnost.

»Buči morje Adrijansko — — bilo nekdaj si slovansko,« poje naš pesnik. Poskrbimo, da bo to morje še slovansko in naše.

S tem prehajam k opisu mornarice.

Omejiti se pa hočem pri tem na vojno mornarico. Trgovinsko brodogradnjo in kar je še v zvezi z morjem, bom mogoče podal kdaj pozneje. Danes nas zanimajo le vojni pomorski velikani in njihov spremljevalci. Točne slike razvoja ni mogoče podati za ves stari vek. Tudi podatki iz srednjega veka so zelo pomanjkljivi. Šele z začetkom novega veka nastopi tudi tu preobrat in si je mogoče iz podatkov in opisov raznih letopiscev in drugih sodobnikov ustvariti pravilno sliko vseh ladij in brodogradnje do danes.

Primerjajoč današnje orjake, ki tvorijo jedro vojne mornarice, z ladjicami, s katerimi so branili stari narodi svojo obalo pred sovražniki, šele jasno spoznamo pogum in drznost naših prednikov. Z ladjami,

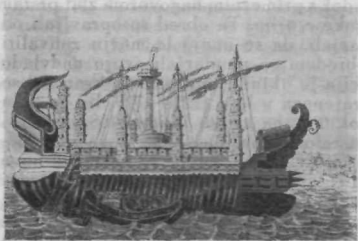
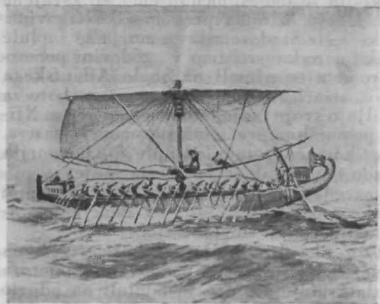
ki so bile največ do 35 m dolge in po 4—5 m široke, so jadrili po tedaj znanih morjih in kljubovali vsem vremenskim neprilikam.

S temi, v primeri z današnjimi pomorskimi velikani, ki so po 200 in več metrov dolgi in široki do 30 in več metrov, neznatnimi orehovimi lupinami so vladali nad morji in kopicili v domačih pristaniščih neizmerne prekmorske zaklade ter gospodovali morjem.

Med tedanjimi vojnimi in trgovinskimi ladjami ni bistvene razlike. Oboje so bile odvisne od vetrov in veslanja. Trgovinske ladje so bolj neokretne in široke, vojne daljše in vitkejše.

Današnja vojna ladja je polna topov in drugega orožja in jo že od daleč ločimo od trgovinske ladje. Že njena vnanja oblika ima na sebi nekaj grozotnega.

Popolnoma drugačna je slika vojne ladje, ki nam jo kaže slika 1. To je egipčanska vojna ladja in take so



Slika 1 in 2

bile tudi njene posestrime drugih tedanjih pomorskih narodov.

Lahno so drsele po vodni gladini, gnane od ugodnega vetra, ali pa so jih poganjale po valovih mišičaste roke veslačev.

Prevladovala so vesla, ker se niso upali razpenjati prevelikih jader. Ladje so bile za tak pogon premalo trdne. V viharju so zajemale vodo in so jih sunki vetra prevračali.

Zanimiva je slika 2, ki nam kaže veliko luksuzno ladjo sirakuškega tirana Hierona. To ni bila prava vojna ladja. Bila je namenjena zabavi in uporabi mogočnemu vladarju. Toda na krovu je imela tudi vojaško posadko.

Slika 3 nam podaja prednji del rimske trireme. Jasno vidimo, kako so sedeli veslači na njej. Obenem nam pa pojasnjuje tudi način bojevanja. S koničastim okovanim kljunom so se ladje zaletavale druga drugi v bok in s tem potapljale nasprotnike. Odločilno vlogo so pri tem imeli veslači, ki so morali dajati ladji dovolj hitrosti in okretnosti v nevarnosti.

Še leta 1866 v bitki pri Visu, kjer so se prvič spopadle predhodnice današnjih oklopnice, je ta način boja odločil zmago.

Avstrijski admiral Tegethoff (doma iz Maribora) je v silnem zaletu s sunkom v bok potopil italijansko poveljniško ladjo *Re d'Italia*. V tej bitki se je avstrijska ladja *Kaiser* v zadnjem trenutku s spretnim obratom rešila, da je ni potopil na isti način italijanski železni orjak »*Alfonso*«. Zmagalo je okretnejše in drznejše — dasi manjše avstrijsko brodogradništvo.

Vojne ladje starega veka so bile povprečno po 30 m dolge. Izjemno so gradili tudi do 50 m dolge velikane. O Feničanih poročajo, da so gradili do 100 m dolge ladje. Te ladje se niso obnesle. Bile so za tedanjo dobo predolge in premalo trdne. V viharjih so postale plen razburkanih valov, ker niso vzdržale silnega vodnega pritiska.



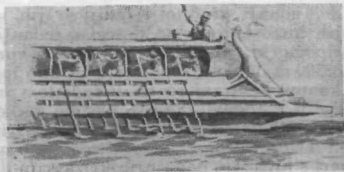
Sl. 4

Na feničanskih ladjah je bilo po 50 veslačev, ki so sedeli v dveh do treh vrstah na obeh straneh ladje. Kako so sedeli pri veslanju, kaže slika 4. Posadke tedanjih ladij so tvorili tedaj že omenjeni veslači in vojniki v bojni opremljeni.

Ladje z dvema vrstama veslačev na vsaki strani so se imenovale bireme, s tremi trireme.

Grške ladje so imele

po 15 veslačev na vsaki strani, skupaj 30 veslačev. To so bile trinkontere. Večje ladje s 25 veslači na vsaki strani so bile pente-kontere (50 veslačev).



Sl. 3

Tedanji graditelji ladij so jih skušali izpopolniti in povečati njih hitrost. Kako to doseči s tedanjimi pomanjkljivimi tehničnimi pripomočki, je bilo za vse težko vprašanje. Danes grade že ladje do 300 m dolžine, toda tedaj ni bilo mogoče graditi dovolj trdnih velikanov. Feničani so rešili tudi to vprašanje in postali učitelji vseh ostalih narodov. Tako so nastale grške diere (rimске bireme) in hitrejšje in okretnejše triere (rimске trireme) s tremi vrstami veslačev.

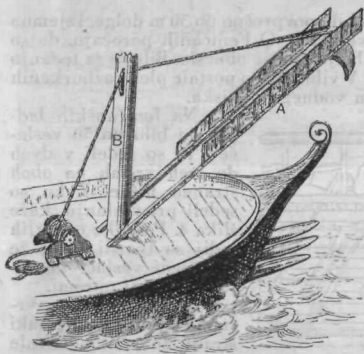
Triere so dosegle že hitrost 4—6 milj (7·4—11 km) na uro. V primeri s hitrostjo današnjih križark in drugih ladij je to prava polževa brzina. V boju je bil nevaren že prej omenjeni prvotno z bronom, pozneje z železom okovani kljun. V bitki sta se sovražni brodovji približali in skušali z zaleti v boke nasprotniku potapljati posamezne ladje. Pri tem načinu boja so bili dobri veslači neobhodno potrebni, da so z vesli poganjali ladje hitro in spretno med nasprotnike. To je bil dvoboj posameznih ladij med seboj in kdor je imel hitrejšje in okretnejše ladje, je zmagal.

Na sprednjem krovu so stali tudi lokostrelci, ki so skušali s puščicami pobijati posadke in delati zmedo med nasprotniki. Toda veslači niso mogli bežati, se niso mogli skrivati smrtonosnim strelom. Prikovani na veslaške klopi s kratkimi verigami so izginjali pod vodo z ladjami, ne da bi si mogli rešiti vsaj golo življenje.

Res žalostna je bila njih usoda. Poročila o bitkah te dobe so največkrat silno pretirana.

Največja pomorska bitka, o kateri imamo dokaj zanesljive podatke, je bila leta 256 pr. Kr. pri Eknomu med Rimljani in Kartaginci. V tem spopadu se je borilo 330 rimskih ladij s 140.000 možmi posadke s približno enakim kartaginskim brodovjem. Tako se je borilo nad eno četrtno milijona mož na valovih Sredozemskega morja za nadvlado na njem.

Herodot poroča, da se je borilo v bitki pri Salaminii leta 480 pr. Kr.



Sl. 5

270 grških ladij s 1200 perzijskimi trierami in 3000 pomožnimi ladjami. Toda to število je silno pretirano. S tem ne omalovažujemo te zmage, ki je odločila usodo Evrope in jo obvarovala azijske kulturne in gospodarske nadvlade. Zgodovinsko dejstvo je, da so zmagali Grki, ker so bili boljši mornarji in so imeli manjše in okretnejše ladje (primerjaj z napadom španske nepremagljive armade na Anglijo leta 1588, o čemer bomo še govorili).

Rimljani so Kartagince premagali z novim načinom boja. Kartaginci so imeli na svojih ladjah le malo oboroženih mož. Pač pa so imeli krepke in urne veslače, ki so poganjali ladje neverjetno hitro in spretno med sovražnike in jih potapljali.

Rimljani so pa bili izvrstni vojaki na kopnem. Na trdnih tleh je bil rimski legionar najboljši vojak tedanje dobe. Zato so Rimljani po vrsti porazov v prvi punski vojni (264—241 pr. Kr.) sklenili, da se ne bodo več vojskovali na morju. Konzul Duilij jih je pa vseeno pregovoril, da so zgradili novo brodovje. A na vsako ladjo so pritrčili ob nizek jambor po 6 m dolg pridvižni most. V bitki pri Milah so doživeli leta 260 pr. Kr. Kartaginci strašen poraz. Slika 5 kaže tak most. V tej bitki so se Rimljani približali kartaginskim ladjam in spretno spuščali nanje pridvižne mostove.

Presenečeni Kartaginci so bili primorani boriti se z Rimljani kakor na kopnem. Mostovi so tvorili trdno vez med ladjami. Rimljani so po njih vdirali na kartaginske ladje in v boju moža proti možu uničili skoraj vse sovražne ladje.

Hvaležni Rimljani so zmagovalcu postavili spomenik — visok steber z vdelanimi zajetimi kljuni kartaginskih ladij.

S padcem Kartagine ni imel Rim nobenega nasprotnika več na obalah morja.

Zato ni bilo razen bojev z morskimi roparji pod Pompejem in državljanske vojne med Antonijem in Oktavijanom leta 31 pr. Kr. nobenih pomembnejših bojev več na morju.

Rim je propadel. Preko njegovega ozemlja so se valile množice najrazličnejših narodov.

Bilo je tudi nekaj pomorskih spopadov, toda bili so le bolj neznatni in niso vplivali na zgodovinski razvoj v dobi preseljevanja narodov.

Tako zatone z Rimom vsa slava pomorskih junakov, na obzorju se zasnova nova doba srednjega veka.

Od propada Rima do uvedbe parnega pogona

Leta 476. po Kr. se je zrušilo zapadno-rimsko cesarstvo pod udarci preseljevanja narodov. Divja, barbarska ljudstva so prekoračila rimske meje in preplavila vse njeno ozemlje. Česar niso potrla kopita hunskega kralja Atila, to so porušile vojske vzhodnih in zahodnih Gotov, Vandalov i. dr. germanskih plemen, ki so si na razvalinah dotdanje kulture ustvarjala nove države. V tej silni borbi je propadla tudi mornarica. Izginile so vojne in trgovske ladje z valov Sredozemskega morja. Toda ne za dolgo. Kmalu se pojavijo novi pomorski narodi, ki začno vnovič s pohodi na daljnja obrežja.

Bizantinci, rimski dediči na vzhodu, so imeli močno mornarico. Pridružijo se jim Arabci. V Jadranskem morju se razvijajo Benetke, na naši obali vzcvete Dubrovnik, se pojavijo vrli Bokeljci iz Kotora in okolice.

Pa tudi na severu Evrope se začne živahno pomorsko življenje. Normani, severnjaki — pradedje današnjih Skandinavcev in Dancev, postanejo najdrznejši mornarji srednjega veka. Obalna nemška mesta si ustvarijo mogočno brodovje. Angleži, Francozi in Nizozemci se dolgo bore s Portugalci in Španci za prvenstvo na morju. Kolumbovo odkritje Amerike postane važen mejnik v razvoju mornaric.

Slika št. 6 nam naravno kaže, da so bili tedanji mornarji res junaki. Kako neznatna je ladja, s katero so si upali na širno morisko gladino.

Naslednja slika 7 — benečanska galera — nam dokazuje, da niso bile ladje srednjega veka bistveno drugačne od ladij prejšnjih stoletij. Še vedno so veslači glavni del posadke. To so znamenite galere, trdnjše in okretnejše naslednice grških in rimskih ladij. Veslači so sedeli v njih v 2—8 vrstah na vsaki strani ladje.

V Sredozemlju prevladuje ta vrsta ladij daleč preko srednjega veka in šele v 19. stoletju izginejo z gladine morja zadnje galere. Popolnoma drugačen pa je bil razvoj ladjedelstva na obalah Atlantskega oceana. Odkritje novih prekomorskih dežel povzroči tu prevrat, ki podeli zmago jadrni in potisne veslo v podrejen položaj. Že Kolumbove ladje so bile jadrnice. V poznejših stoletjih se pojavijo mogočna brodovja jadrnic, ki vežejo nove, šele odkrite dežele z Evropo.



Sl. 6



Sl. 7

Pod Filipom II. so Španci poslali nad Anglijo tako imenovano »nepremagljivo armado«, ogromno brodovje velikih in neokretnih ladij. Angleži s svojimi majhnimi, hitrejšimi in okretnejšimi ladjami so jih premagali. Strašni viharji so popolnoma uničili to brodovje. Zmagalo je jadro. Angleške ladje so s svojimi velikimi jadri izborna izrabljale moč vetra in španski admiral se je vrnil sam brez brodovja v domovino. To je bilo leta 1588.

Naslednja slika (št. 8) je podoba jadrnice te dobe.

Da si vsaj približno predstavljate velikost tedanjih ladij, naj vam primerjam n. pr. Kolumbovo največjo ladjo z današnjim prekomornikom.

Njegova ladja je bila dolga 39 m in težka okrog 270 ton (2700 kv). Takšni so danes parniki obalne plovbe, to je taki, ki vzdržujejo promet med mesti naše obale. Kaj je to v primeri z angleško »Queen Mary« ali francosko »Normandie«, ki sta skoraj 300 m dolgi ladji in imata vsaka nad 80.000 ton.

Na Kolumbovi ladji je bilo 52, po nekaterih vesteh 90 mož, vsekakor mnogo za tako orehovo lupino.

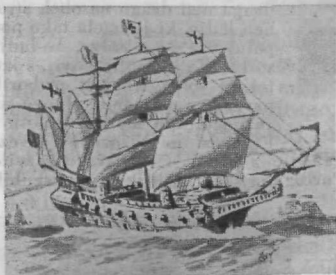
Slika 9 nam kaže to ladjo (Santa Maria ji je bilo ime).

Vojne ladje te dobe so se le malo razlikovale od ladij starega veka. Oblika je skoraj ista, le v oborožitvi nastopa posebno z uvedbo

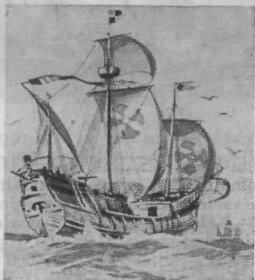
smodnika v vojevanju na kopnem in na morju velika izprememba. Oba ladijska boka sta bila v dobi veslačev popolnoma nezavarovana. Le prednji in zadnji del ladje z vzvišenim krovom sta imela v bitkah odločujoč pomen. Sprednji del se je končal v vkovan kljun, kar smo že omenjali. Na prednjem krovu so stali vojaki, zadnji krov je bil za krmilo in njegove naprave. Kolikor je bilo na ladji še oboroženih mož, so stali v sredini ladje. Ko so uvedli tudi v mornarice topove, so jih nameščali na sprednjem krovu.

Z nastopom novega orožja, zgodovinsko prvič uporabljenega v bitki leta 1346 na Francoskem, se začne preobrat v gradnji vojnih ladij, ki je dosegel najbrž svoj višek v sedanjih 35.000 in večtonskih bojnih ladjah.

Z zmago jader nad vesli dobimo nove vrste ladij. Trdnjše so, bolj vitkih trupov in lepših, elegantnejših oblik.



Sl. 8



Sl. 9

Dokaj nerodne galere preidejo v lepše in večje galease. Najprej se pojavijo v 16. stoletju v Benetkah poleg galer v njeni vojni mornarici. Dolge so bile po 50—60 m, široke po 7—8 m. Njihov krov je bil znatno višji od krova galer. Na vsaki strani so imele po 31, izjemoma po 28 vesel. Za vsako veslo je bilo potrebnih 7—8 mož. Imele so po tri jambore in bile oborožene s topovi, ki so bili razvrščeni po krovu.

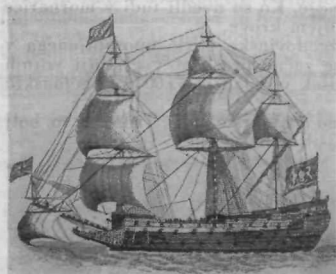
V bitki pri Lepantu leta 1571. se je borilo na kristjanski strani 207 galer in 6 galeas s Turki in jih popolnoma premagalo. Galease so bile poveljniške ladje, ki so plule vedno na čelu brodovij. Majhne, zelo hitre galere te dobe so bile galeote ali galiote. Še manjše so bile feluke. Galere z velikimi jadri so se imenovala tartane.

Topovi, ki so postajali vedno važnejše orožje v bitkah na kopnem in na morju, so vplivali zelo na gradnjo ladij. V začetku so stali samo na prednjem krovu. Toda kmalu jih začno nameščati tudi pod gornji krov v notranjosti ladij. Tako dobe ladje še po en ali po dva nadaljnja krova. Iz prejšnjih preprostih enokrovnikov se razvijejo v 16., še bolj v 17. stoletju dvo- in trikrovnne ladje. Ker pa stoje topovi na obeh straneh (bokih) ladij, na gornjem in spodnjih krovih, ni več prostora za veslače in za vesla.

Tako izginejo iz mornaric te dobe ti nesrečniki, ki so s svojimi mišicami odločali zmage in ginili ob porazih, prikovani na veslaške

klopi, v brezdanjih globinah. Strašna je bila njih usoda. V starem veku sužnji — sedaj kaznjenci in jetniki — so živeli življenje, nevredno človeškega dostojanstva.

Od tega časa pa do sredine 19. stoletja — to je polnih 300 let — delimo vojne ladje v linijske ladje, fregate in korvete. Največje med njimi so linijske ladje, najmanjše korvete.



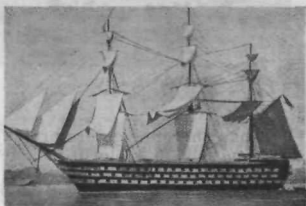
Sl. 10

Linijsko ladjo te dobe vidite na sliki 10. To je do 80 m dolga in 15 m široka ladja iz leta 1637. Do 1600 ton težka je izpodrinila toliko vode kakor moderni rušilci. Oborožena je bila s 100—130 topovi, ki so bili postavljeni v 2—4 vrstah, druga nad drugo na obeh straneh ladje, ki je imela tako pod palubo še 2—4 krove. Te ladje so tvorile jedro brodovij, s katerimi so si Angleži priborili prvenstvo na morju. Mnogo jih je pogoltnilo morje v bojih s Francozi in Nizozemci. Zveza

nemških svobodnih mest »Hansa« je z njimi ščitila svojo razvito pomorsko trgovino. Španci in Portugalci so v bojih z njimi izgubili za vselej prvenstvo na morju.

Nekoliko manjše fregate so bile oborožene z 28—60 topovi. Posadke so imele po 280—600 mož, medtem ko je bilo na linijskih ladjah po 600—1300 mož. To je toliko, kolikor štejejo zdaj posadke križark in oklopnice.

Orjaka vidite na sliki št. 11. Je to angleška linijska ladja »Duke of Wellington«.



Sl. 11

Preden zaključim to poglavje, naj omenim še korvete, najmanjše ladje te dobe. To so bile ladje, ki so spremljale trgovinske ladje in so jih uporabljali v pomorskih vojnah za zasledovanje bežečega sovražnika. Ker so bile majhne in zelo nizke, so imele topove samo na palubi (krovu).

POJASNILA. Imperij = velesila, mogočna država. — Apokaliptični jezdeci so štirje jezdeci iz 6. poglavja skrivnega razodetja sv. Janeza, ki prinašajo smrt, lakoto, kugo in vojno na svet. — SOS klici = mednarodni klic na pomoč, ki ga pošiljajo danes z brezžičnim brzojavljenjem in po radiu ladje, ki tonejo. Pomeni pa: »Rešite naše duše!«

