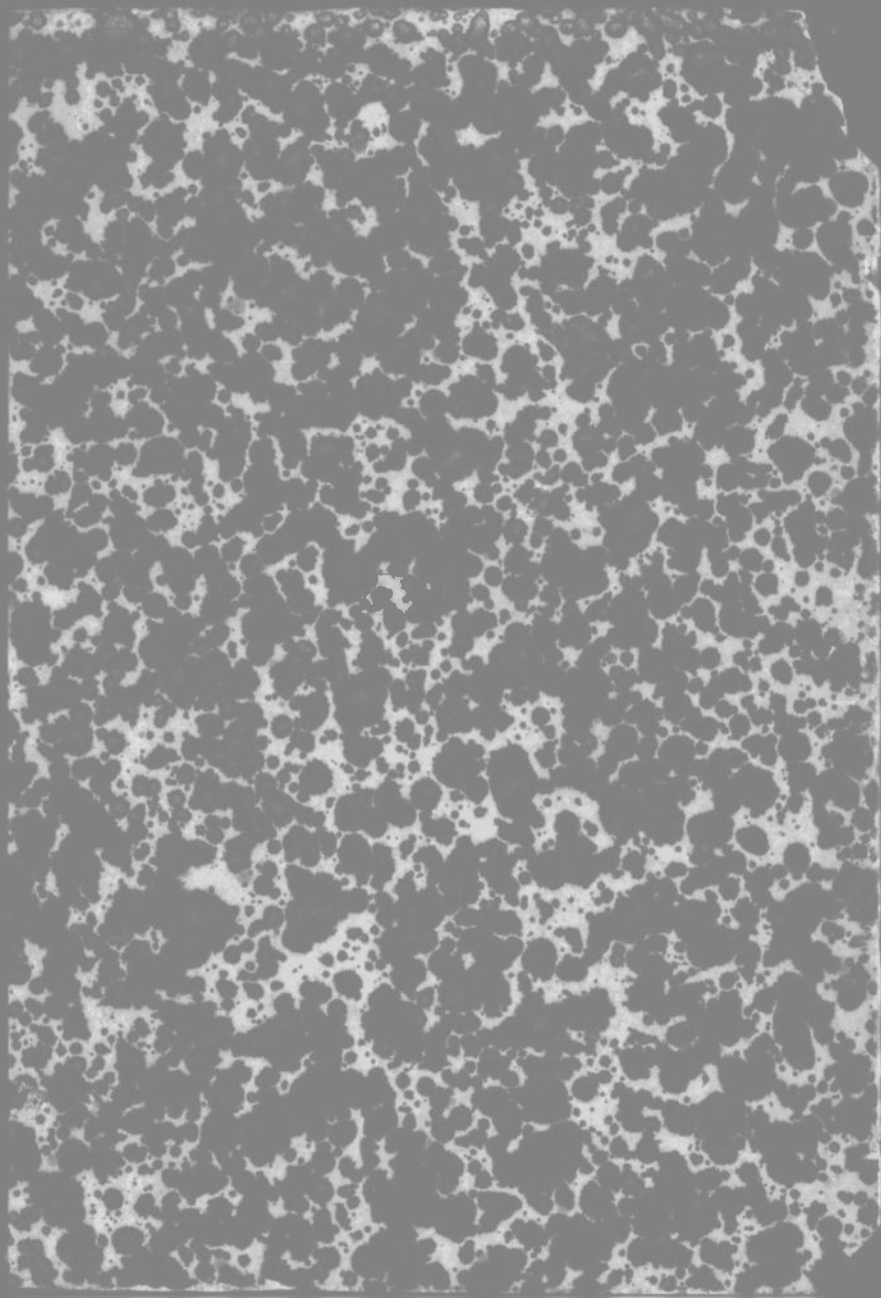




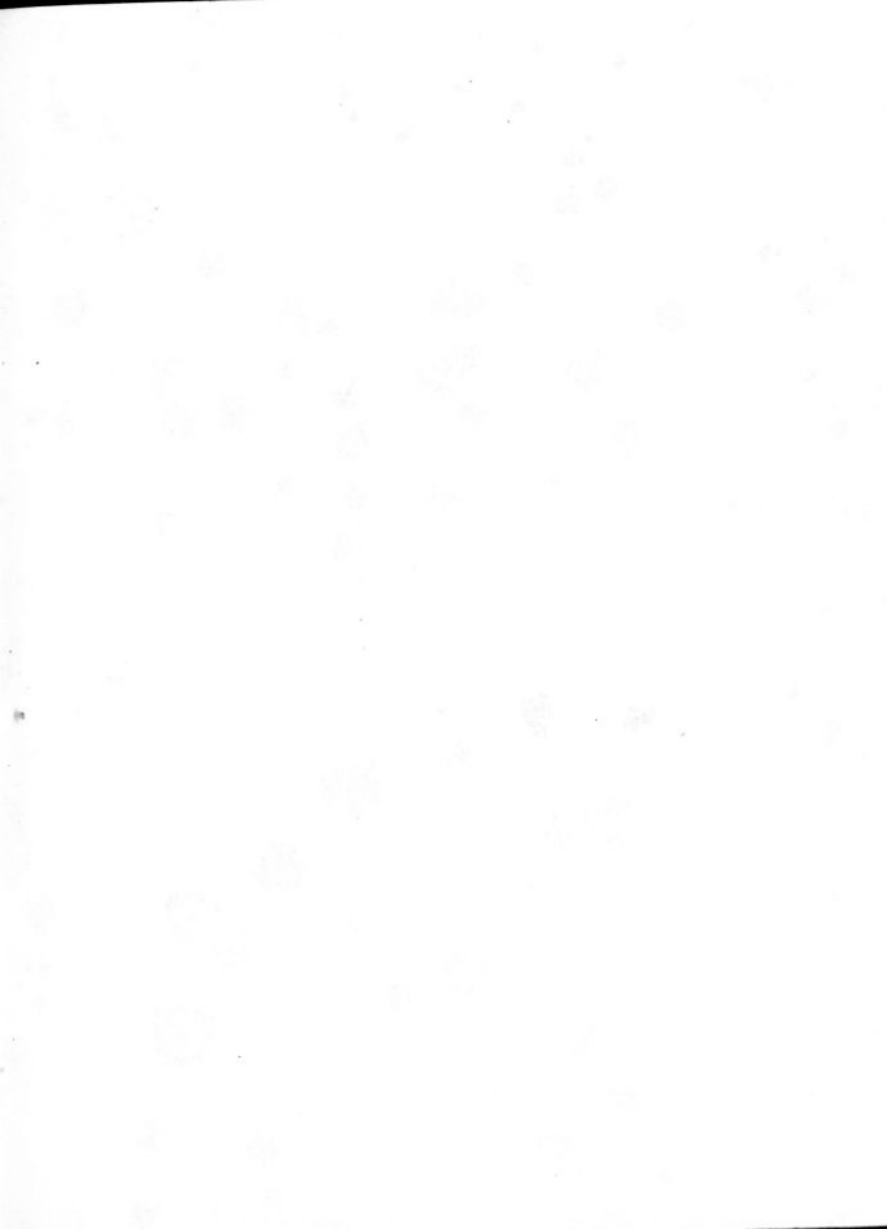
SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310112066









Archivévoda Ferdinand Max.

17042

Památné události J. V. válečného námořnictva.

Vydáno redakcí časopisu :

„Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

(Zprávy z oboru námořního.)



I. Svazek.

V PULJI 1910.

Tiskem knihtiskárny Jos. Krmpotić, Piazza Carli 1.

170420012

1) 120729095

2

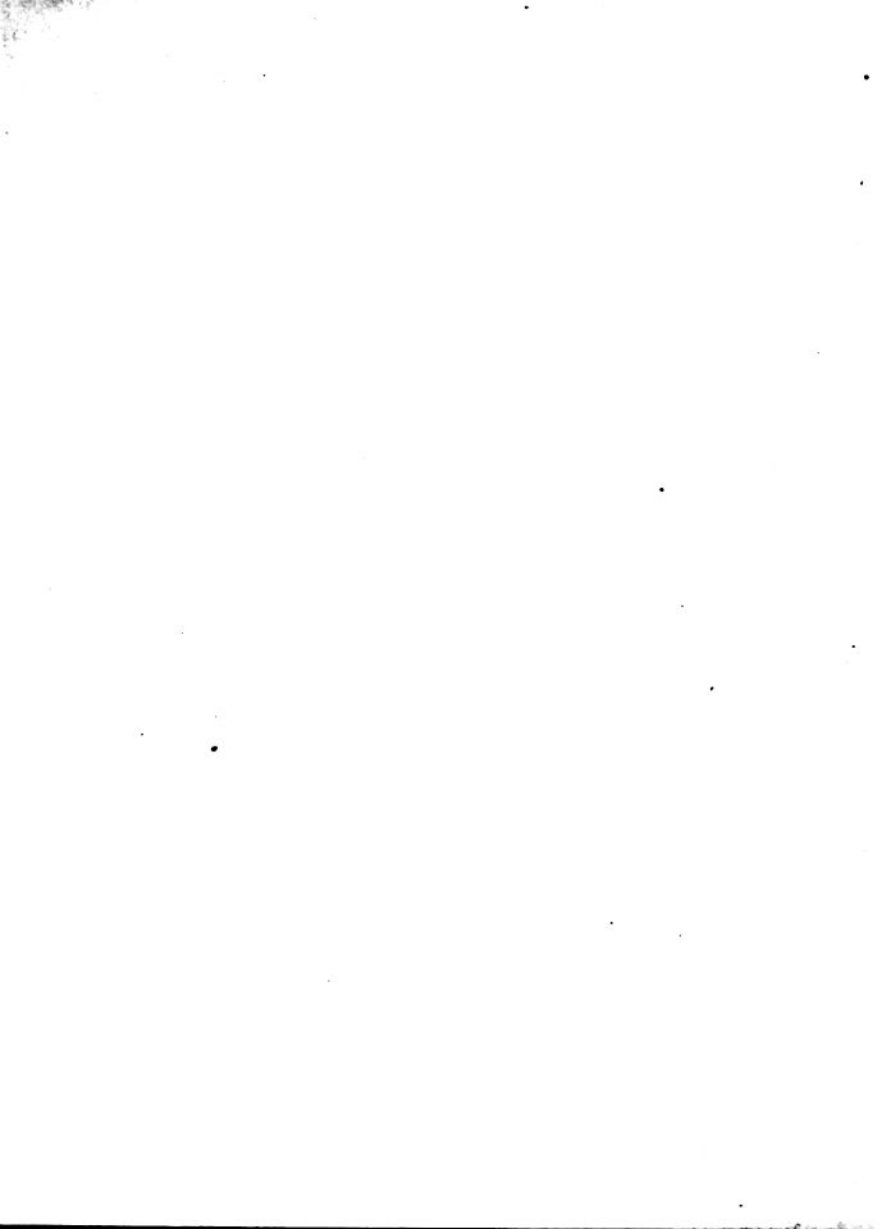
Obsah.

	Stránka.
Předmluva	VII
Arcivévoda Ferdinand Max. Náčrtek jeho života. Od vládního rady Ferdinanda rytíře z Attlmayrů	I
1829, 3. června. El Araiš. Od kapitána řadové lodi Julia Heinze	22
1840, 4. listopadu. St. Jean d'Acre. Od vládního rady Ferdinanda rytíře z Attlmayrů	32
1848, 2. a 13. června. Odražení útoků na Caorle. Od kapitána řadové lodi Jerolima svobodného pána Benko z Boiniků	40
1852, 4. března. Záhuba J. V. kolového parníku „Maria Anna“. Od poručíka řadové lodi Artura Lengnicka	50
1854, 4. a 5. února. Vyproštění dvou na mělčině uvázlých lodí	58
1859, 10. června. Červená čestná vlajka kapitána Celestýna Ivanciche. Od Arnošta Bechera, presidenta námořního úřadu (Seebehörde)	61

1866, 3. května. Požár na J. V. fregatě „Novaře“. Od poručíka řadové lodi Dušana z Preradovičů	68
1866, 20. července. Ukořistění nepřátelské vlajky. Od poručíka řadové lodi na odp. Jos. Fleischera	79
1869. Cesta Jeho Veličenstva císaře a krále do východních zemí. Od poručíka řadové lodi m. s. Eduarda z Normann-Friedenfelsů	82
1886, 3. února. Nehoda člunu J. V. korvety „Donau“ v New-Yorském přístavě. Od námořního učitele Josefa Freibergera	90
Pomník arcivévody Ferdinanda Maxe u Vodnjanu. Od námořního učitele Josefa Freibergera	99

Seznam obrazů.

Podobizna Jeho Cís. Výsosti, arcivévody Ferdinanda Maxe	Úvodní obraz
	Stránka
Náčrtek k podniku u El-Araiše	24
J. V. kolový parník „Maria Anna“	54
Nalodění J. V. císaře a krále Františka Josefa I. v Jaffě 14. listopadu 1869	84
Pomník arcivévody Ferdinanda Maxe u Vodnjanu	100



Předmluva.



Památné události c. a k. námořnictva, jež vydáváme na rozkaz námořního oddělení ministerstva války, mají udržeti v paměti námořní podání, aby i pozdější pokolení měla z nich prospěch.

Hlavně ale se má jimi buditi a udržovati mezi mužstvem pravý námořnický a vojenský duch a smysl pro bedlivé konání povinnosti, nejúčinnější to pohnutky jednotlivce.

Budeme je vydávati po sešitech obsahujících životopisy, líčení vynikajících události a příběhů, při kterých se vyznamenaly zvláštní chrbosti a následování hodným konáním povinnosti, buď celé posádky lodní nebo člunové i jednotlivci, příběhy, jež zasluhují býti uváděny potomkům jako následování hodné příklady ze

života čackých a vzorných mužů. Vše bude se ličiti podle úředních listin i zpráv a podle spolehlivých jiných popisů a pramenů; misty přidáme na lepší vysvětlení i obrazy.

Žádáme každého, kdo jest s to přispěti našemu podniku, aby, dbaje jeho za dobrem vlasti se nesoucího účele, tak učinil a podporoval naše „Památné události J. V. válečného námořnictva“.

V P u l j i, 18. srpna 1898.

Redakce

„Zpráv z oboru námořního“.

Arcivévoda Ferdinand Max.

Náčrtek jeho života.

Arcivévoda Ferdinand Max, druhý syn arcivévody Františka Karla a paní arcivévodkyně Žofie, rodem kněžny bavorské, narodil se v letohrádku Schönbrunském u Vídně 6. července l. P. 1832.

Jako hoch vyvíjel se velmi rychle a záhy jevil kromobyčejné nadání duševní. Vyučován jsa výbornými učiteli, osvojil si v krátkém čase důkladné vědomosti; hlavně ale vynikal jeho smysl pro básnictví a umění. Četba o chrabrých činech středověkých pokolení vzbudila v něm touhu po slavných skutcích, krásy přírodní podněcovaly jeho obrazotvornost a budily v něm žádost cestovati, která jej pudila na moře. Prání toto vyplnilo se mu poprvé roku 1850 cestou na kolové lodi VULKANU, jejíž cílem bylo Řecko

a Smyrna. Bezprostředním následkem této cesty bylo, že arcivévoda poddávaje se svému popudu, zvolil si námořní službu za povolání.

Už příštího roku nalodil se na plachetní fregatu¹ NOVARU, na které konal své první stráž jako námořní důstojník; NOVARA navštívila všechny velké přístavy na západním pobřeží italském a v jižních Španělech.

Roku 1852 konal zase na parníku VOLTA cesty po moři, jichž cílem byl tentokráte Lissabon, Madeira a Alžír. Obdržev zprávu o — na štěstí Rakouska — nepodařeném útoku na Jeho posvěcené Veličenstvo, nastoupil 18. února spěšně zpáteční cestu do Vídně. Jeho hluboké pobožnosti, vřelé lásce bratrské a smyslu pro umění děkuje sídelní město vídeňské za jednu ze svých nejkrásnějších staveb — votivní chrám.

V dubnu t. r. byl arcivévoda povýšen na korvetního kapitána², a svěřeno mu po té velení na korvetě³ MINERVĚ, která křižila na dalmatském a albánském pobřeží.

10. září, byv Jeho Veličenstvem na kontreadmirála⁴ povýšen a námořním velitelem jmenován, ujal

se arcivévoda vrchní správy námořnictva, kterému nastala tím doba rozvoje.

S mladistvým nadšením podjal se arcivévoda Ferdinand Max úkolu, opatřiti Rakousku loďstvo, které by bylo v každém ohledu sto, plně vyhověti oprávněným nárokům rázu vojenského, obchodně-politického a vědeckého; rakouské loďstvo válečné mělo si vydobýti čestného místa vedle starých a proslavených loďstev evropských.

K účelu tomu bylo nejprvé zapotřebí, vští-piti sboru námořnímu pravé námořnické smýšlení, dále povznést sbor z oněch malicherných poměrů, ve kterých jako začarovaný vězel, a probuditi v každém jednotlivci vědomí o důležitosti a obsahu námořnického povolání.

Toho mělo býti dosaženo dvojím způsobem: účelným školením v domácích stanicích námořních a dalekými cestami, na kterých měla býti dána sboru příležitost nejen poznati světové zájmy, ale i přiučiti se, jim rozuměti a pro zájmy říšské pracovati.

Už 1855 podnikl arcivévoda v čele 14 lodí delší cestu po moři Středozemním; byla to největší eskadra⁵ rakouská, která do té doby kdy

vody mořské brázdila ; patřily k ní plachetní fregaty SCHWARZENBERG, NOVARA, VENUS a parní fregata⁶ RADEZKY ; navštíveno bylo Řecko, Egypt a Neapol.

Stalo se po té pravidlem, udržovati loď v taktickém svazu a neobmezovati více jízd eskader na oblasť Jaderského moře ; tím způsobem nejen dána důstojníkům a mužstvu příležitost, vojensky a takticky se vzdělávati, nýbrž častým stykem s cizími loďstvy probuzena i ctížádost a smysl pro odborné zápolení.

Snaha arcivévodova, seznámiti sbor důstojnický pracemi vědeckými a obchodně politickými s těmito odbory a objasniti i za časů míru otčinně důležitost námořnictva jeho výkony vědeckými a obchodně politickými, přiměla jej, uspořádati výpravu NOVARY a cestu korvety CAROLINY do jižní Ameriky a západní Afriky.

Plachetní fregata NOVARA pod velením komodora⁷ svob. pána z Wüllerstorffů byla první rakouskou válečnou lodí, která obeplula zeměkouli ; vědecká kořisť této cesty světem byla uveřejněna v nádherně vypraveném díle o několika svazcích

Touto výpravou zasloužilo si mladé císařské námořnictvo čestného místa vedle loďstev, jichž jména jsou spojena s rozvojem zeměpisu a přírodopisu, kdežto arcivévoda Ferdinand Max jejím uspořádáním ukázal, jak si vážil vědeckého bádání.

Jinou, pro organizaci a technický rozvoj námořnictva důležitou cestu vykonala šroubová fregata RADEZKY; byl na ní naloděn tehdejší přednosta technického odboru vrchní správy námořní, kapitán řadové lodi⁸ Preu, aby seznal, jak v Anglii, Francii a Holandsku jsou zařízeny rozmanité námořní ústavy a závody, a shlédl technické novoty, aby tím bylo získáno podkladu pro další rozvoj ve vlastních přístavech.

Co se tkne rozvoje organizace námořního personálu, třeba především uvést změnu odborného vzdělávání.

Jsa přesvědčen, že loď má býti důstojníku domovem, a že tedy nutno, námořní aspiranty co nejdříve navyknouti na život lodní, arcivévoda nařídil, že na zemi mají býti konány jenom předběžné matematické studie, nautice (nauka o plavbě) ale a službě lodivodské že má býti vyučováno

na cvičné lodi. Podle toho rozkazu byl už 1858 naloděn nejvyšší ročník námořní akademie.

Po válce roku 1859 byla námořní akademie nově upravena; chovanci naloděni jsou jako námořní elévové 2. tř. na fregatu VENUS, která byla zařizena za školní loď; praktickým námořním a vojenským předmětům vyučovali námořní důstojníci, teoretickým úředníci hydrografického ústavu.

Poněvadž množství dorostu z námořní akademie nedostačovalo potřebě, byli přijímáni mladíci přiměřeného vzdělání a věku jako námořní elévové 1. třídy, kteří byli potom školeni a cvičeni ve svém povolání na lodích.

Školám plaveckým a plavčickým byla věnována na lodích veliká péče, aby dorost vyhovoval všem nárokům a potřebám; aby získání byli pro lodní posádky mladíci co možná už moře znali, snažil se arcivévoda, aby pro odvod byla ustanovena pravidla, doplňování mužstva co možno příznivá; vzorem byl mu ve Francii zavedený způsob odvodu (*inscription maritime*).

Čistě vědecká činnost odborná měla býti podporována nově zařízeným hydrografickým ústavem; ústavu tomu přidělena byla také nově

zařízená pokračovací škola pro kadety, na které učení byli mimo matematiky a fysiky i nautice a jiným odborným předmětům.

Sboru důstojníků-stavitelů lodí vzal ráz vojenský a zorganizoval jej jako sbor inženýrů stavebních; učinil tak v přesvědčení, že nejen nutno stavitelům lodí, kteří mají velikou zodpovědnost, peněžitě více přilepšiti, nežli by bylo zejména při nižších stupních a podržení důstojnického postavení možno, ale že i nutno, nadání dopřáti více volnosti, nežli důstojnický stav povoluje.

Aby námořní sbor i uniformou povolání své vyznačoval, byl zaveden nový stejnokroj podle vzoru jiných mocí námořních.

Právem nazýván arcivévoda Ferdinand Max zakladatelem rakouské moci námořní. Z technických prací za něho podniknutých třeba napřed vypočítati stavby nových lodí.

V Tonellově loděnici v Terstu postaveny byly dle vzoru šroubové fregaty RADEZKY, která byla 1853/54 v Anglii vystavěna, šroubové fregaty ADRIA a DONAU; 1857 spuštěna na moře šroubová korveta ERZHERZOG FRIEDRICH, za níž

následovala příštího roku korveta DANDOLO; v Pulji počata stavba řadové lodi⁹ KAISER. A již 1857 cestovala mořem Středozením rakouská eskadra, sestávající jen ze šroubových lodí.

Těmito stavbami nejen že založen byl rakouský průmysl námořní, ale bylo i toho dosaženo, že Rakousko lodě i stroje lodní místo v cizině — doma stavělo. Závody a postroje potřebné buď k stavbě lodí, nebo k jich vystrojení a udržování, byly kvapem zařizovány a zdokonalovány.

V první řadě pracovalo se úsilovně o vystavení a zařizení arsenálu v Pulji; výtoň pro lodi, již tam bylo už důtklivě zapotřebí, měla se zařídit na svahu návrší ležícího v obvodu arsenálu; když se ale při vrtání a trhání skal ukázalo, že by byla stavba na tomto místě pro prameny, vinoucí se skalními trhlinami, nanejvýš nákladná a obtížná, byla vystavěna v Benátkách plovoucí výtoň a po té do Pulje dopravena; tam zařizována pro ni vedle ostrova Olivového nádržka, a ostrov sám pojat následkem toho do obvodu arsenálu.

Zdravotní poměry v Pulji byly zlepšeny stavbou vodovodu a vysušením bahnisek v okolí města.

Na cestách po Francii a Belgii roku 1856/57 poznal arcivévoda dvě osoby, které dosáhly velikého vlivu na jeho další život: Napoleona III., se kterým se sprátelil, a Charlottu, princeznu belgickou, dceru krále Leopolda I., kterou pojal za manželku.

Byv v prosinci 1856 povýšen na vice-admirála¹⁰, byl arcivévoda brzy na to ustanoven jenerálním vládařem v Lombardsku a Benátsku, při čemž podržel vrchní velitelství námořní, které mělo nadále své sídlo v Miláně.

Přes velké starosti, které nový úřad s sebou nesl, neochabovala jeho péče o námořnictvo.

Ale od západu hrozila válka a bylo nutno se na ni strojit; záměry Jeho Císařské Výsosti, nesoucí se k rozvoji jemu svěřených zemí, byly tím náhle přerušeny a válečné přípravy zarazily i rozvoj námořnictva.

Nebylo pochyby, že budou Benátky jedním z hlavních cílů nepřátelských útoků; jednalo se tedy o to, učiniti toto místo nedobytným. Ná-

mořnictvu byla při tom přidělena vynikající úloha. Lodě staniční, vesly hnané dělové lodice a lagunové parníky byly vyzbrojeny a vykázána jim důležitá místa v tamních mělkých chobotech jako stálá stanoviště.

Stávající opevnění podle břehů od Lida ke Chioggi a při ústí řek Adiže a Pádu byla zesílena novými tvrzemi, k jichž výzbroji vzata námořní děla. Pobřežním tvrzím přiděleni námořní důstojníci; úžiny zataraseny plovoucími barikádami¹¹, připraveny miny, a v přístavním vjezdu u Malamocca potopeny lodi.

Šroubové fregaty RADEZKY, ADRIA, DONAU, plachetní SCHWARZENBERG a šroubová korveta ERZHERZOG FRIEDRICH umístěny jako druhá řada obranná v lagunách¹² mezi Lidem a Benátkami, kdežto korveta DANDOLO byla zakotvena před náměstím Sv. Marka.

Řadová loď KAISER, spuštěná krátce před tím na moře, byla dovlečena — ještě bez výzbroje a strojů — na rejdu spignonskou a vše připraveno, aby v nejhorším případě mohla býti potopena.

Arcivévoda ubytoval se na jachtě¹³ FANTASII, na které vlála jeho vlajka, a zaujal místo mezi svými, poblíž fregaty SCHWARZENBERG a korvety ERZHERZOG FRIEDRICH, na které velel Tegetthoff: lodě tyto stály vedle barikády, zabraňující vstup do Malamocca.

Pro případ, že by nepřátelské loďstvo vyloďilo vojsko, byly připraveny na našich lodích oddíly námořníků, které měly podporovati c. k. pozemní vojsko; k stejnému účelů stála poblíž tvrze Alberoni baterie námořních děl, obsluhovaná plavci pod velením jednoho námořního dělostřeleckého důstojníka.

Na východním břehu jaderském poděleny opevněné přístavy plachtovními loďmi jako plovoucími bateriemi, kdežto kolové parníky měly konati podél pobřeží strážní službu.

Francouzské loďstvo, které zmocnilo se přístavu Malý Lossinj a zařídilo jej podle svých potřeb, omezilo se z počátku na pouhé pozorování svého protivníka.

Na rejdě Pelorosské, naproti vjezdu do Malamocca, zdržovalo se stále po jedné francouzské lodi řadové a jedné fregatě, kdežto jiné lodi se

jen tu a tam břehům blížily; na tyto bylo potom z tvrzí páleno.

Vážnější potyčky strhly se ale jenom na východním břehu jaderském.

Po uzavření míru svolal arcivévoda do Terstu výbor sestávající z admirálů a vyšších důstojníků, kteří se měli raditi o dalších námořních opravách a jejich pořadu; toto jevílo se arcivévodovi tím potřebnějším, poněvadž choroba jeho choti arcivévodkyně Charlotty jej nutila, pobýti přes zimu v teplých krajích, a on za své nepřítomnosti chtěl míti zajištěn další rozvoj námořnictva.

Na podzim 1859 nastoupil s chotí svou na kolovém parníku ELISABETH delší cestu, na které navštívil napřed ostrov Madeiru a potom Kanárské ostrovy; arcivévodkyně vrátila se odtud na Madeiru, kdežto arcivévoda Ferdinand Max, provázen jsa fregatním kapitánem¹⁴ Tegetthoffem, cestoval dále do Brasilie, kde se delší čas zdržel.

Návratem arcivévodovým do Terstu v dubnu 1860 nastalo období nanejvýš důležité pro další rozvoj císařského námořnictva, za kterého se rozhodl i další osud Jeho Císařské Výsosti.

V Itálii udály se posledního času veliké změny, a říše tato začala se vyvíjeti ve velmoc ; jsouc si toho vědoma, že její postavení jako velmoci závisí od síly na moři, zřizovala si kvapem mohutné loďstvo válečné.

Arcivévoda poznal nebezpečí z toho říši naši povstávající a horlivě se staral, aby si Rakousko pořídilo loďstvo, se kterým by se jako rovnocenný protivník odvážiti mohlo boje v brzku nastávajícího. V opětovných pamětních spisech podal Ferdinand Max nejen nezvratné důkazy, že říše naše má mohutného loďstva nanejvýš potřebí, ale i seč byl se staral, aby toto bylo pořízeno.

Bylo urychleno vyzbrojení řadové lodi KAISER; fregaty SCHWARZENBERG a NOVARA byly vytaženy na břeh a přestavěny na šroubové fregaty ; stavělo se 7 šroubových dělových lodí¹⁵ o 900 túnách¹⁶ a tři o 350 túnách nosnosti¹⁷; z těchto byly dvě už 1860 hotovy, kdežto ony větší spuštěny byly na moře teprve 1861.

Podle návrhu Jeho Císařské Výsosti spojen byl flotilní sbor v Benátkách s válečným námořnictvem a bez váhání počata v Benátkách stavba 3 šroubových a 6 kolových dělových lodí¹⁸

(na obranu mělkých průplavů a ústí říčních), dále na jezeře Gardském 6 šroubových dělových lodí, které se za války roku 1866 nanejvýš osvědčily.

Itálie ale počala stavěti lodě obrněné¹⁹, a arcivévoda poznav, že tyto budou rozhodovati v příštích bitvách o vítězství, ponoukal, přispěšiti si se stavbou obrněnců. Jako první rakouský obrněnec spustěn byl na moře SALAMANDER roku 1861; jej následovali DRACHE, PRINZ EUGEN, KAISER MAX a DON JUAN d'AUSTRIA. Tím způsobem bylo 1864 už možno, přidělití c. k. eskadře na Severním moři dvě obrněné lodě. Obrněnci ERZHERZOG FERDINAND MAX a HABSBUK spuštěni byli na moře, až už byl arcivévoda rakouskou půdu opustil.

Moderní taktický řád pro vedení nových těch lodí sestaven byl na základě cvičení eskadry, sestávající ze šroubových dělových lodí, kteráž cvičení prováděna byla v jižní Dalmácii pod velením kommodora svobodného pána Poeckha.

Povážíme-li počet svrchu vyjmenovaných lodí a připomeneme-li si, že byly zbudovány a vyzbrojeny veskrz v domácích loděnicích, že byl

i pancíř — kromě pro SALAMANDRA — domácím výrobkem, kdežto Itálie byla ve všem všudy na cizinu odkázána, snadně z toho poznáme, jak bohatých pomůcek má naše říše, a že není jiného zapotřebí, než výrobě cesty ukázati. Dále jest z toho patrné, jakým asi pozehnáním bylo průmyslu zařízení loďstva. Právem bylo lze nejen doufati, že i v budoucnosti najde loďstvo v říši naší všechno k svému životu potřebný materiál, ale že se ku prospěchu říše časem vyvine na severním břehu Jaderského moře i značný loďařský průmysl.

Arcivévoda Ferdinand Max pochopil, jak úzce souvisí námořní moc s námořním průmyslem a ukázal, jak se tak zvané neplodné výdaje státní proměňují v plodné, a byl přesvědčen, že oběti státem přinesené ponesou v budoucnosti bohatých úroků.

Obyvatelstvo rakouských břehů mořských jistě nikdy nezapomene na arcivévodu Ferdinanda Maxe, jako jednoho z největších svých dobrodinců.

Pro válečné přípravy nezapomínal ale arcivévoda na jiné potřeby námořního sboru ; jednou

z nich bylo sepsání služebního řádu, který by, zvláštnosti služby námořní na zřeteli maje, co možná přesně vytknul povinnosti a práva jednotlivce : k tomuto účelu konaly se 1860 porady t. zv. komise služebního řádu, již se účastnil i stařícký viceadmirál ve výslužbě, Dahlerup.

Za války roku 1859 se ukázalo, že mapy benátského pobřeží nejsou spolehlivé ; započato tedy brzy po válce nové vyměřování těchto krajů, a zahájen tím pořad vodopisných prací, jež obsáhly později celé moře jaderské.

Ježto tušil, že se mu bude brzy s otčinou rozloučiti, chtěl arcivévoda ještě dříve zjednati svému zamilovanému námořnictvu a námořním zájmům Rakouska záruku pro další rozvoj v přítomnosti i budoucnosti. Dbaje při tom vnitřních politických poměrů, uznával za nutné, zjednati námořnictvu samostatného zástupce mezi státními úřady. Vojenské a obchodní námořní zaležitosti říše měly býti přikázány jedinému místu ústřednímu, ministerstvu námořnímu. Arcivévoda byl přesvědčen, že jen takový úřad bude sto, přesvědčiti národy rakouské o důležitosti námořních zájmů a jim věnovati onu péči, které právem zasluhují.

Jeho Veličenstvo Císař František Josef plně oceňuje snahy svého osvíceného bratra, schválil Nejvyšším rozhodnutím ze dne 22. listopadu 1862 zřízení c. k. ministerstva námořního, které tím dnem počalo svou činnost.

Arcivévodovi Ferdinandu Maxovi ale nebylo dopřáno býti svědkem oněch slavných činů, které mělo loďstvo jím vybudované a jeho duchem oživené v brzkou pro císaře a vlast vykonati.

Už 1861/62 počalo mezi arcivévodou a císařem Napoleonem jednání, které mělo za účel, aby se arcivévoda ujal jako císař vlády v Mexiku. Napoleonovi, který vedl od 1862 s Mexikem válku, zdály se poměry býti příhodny, zavést v této říši monarchii; v sousedních Spojených státech severoamerických zuřila toho času občanská válka, a tedy nebylo obavy, že by se Unie mocí opřela této změně.

10. června konal se slavný vjezd francouzského jenerála Foreye do hlavního města mexického; tento ustanovil tam prozatímní vládu a svolal shromáždění vynikajících osob, aby se radilo, jak má býti nová vláda zařízena. Shromáždění rozhodlo se pro dědičnou monarchii a

aby se nabídla koruna arcivévodovi Ferdinandu Maxovi.

10. dubna 1864 přijal arcivévoda ve svém zámku Miramare mexické vyslanectvo, které mu oznámilo výsledek hlasování — jeho volbu za císaře mexického.

Arcivévoda přijal mu nabízenou korunu, považuje se za povinna vyhověti prosbě národa trpícího krutými domácími boji a zjednati mu vnitřní mír a požehnání osvěty.

Přijav korunu, složil do rukou Jeho Veličenstva císaře vrchní velitelství námořnictva, o které až do poslední chvíle tak bedlivě pečoval. Že bylo roku 1864 císařské marině dopřáno vydobýti si vavříny za války na Severním moři, mělo svůj základ v rozvoji, zahájeném za správy jejího nezapomenutelného dřívějšího velitele.

14. dubna nalodilo se J. V. císař Maximilian s Jejím Veličenstvem císařovnou Charlottou na šroubovou fregatu NOVARU.

28. května zakotvila se NOVARA ve Vera Cruz; 7. června konal se za jásotu lidu vjezd do hlavního města Mexika.

Jásot zdál se býti dobrým znamením pro budoucnost, zvláště když také brzy na to došla zpráva o námořním zápase u Helgolandu naplnila císaře uspokojením nad jeho dřívější činností.

Není úkolem našeho vypravování, jehož hlavním cílem jest, vyličití působení arcivévodovo ve vlasti, sledovati rozvoj záležitostí mexických; dostačí, řekneme-li, že se císař Maximilian vždy snažil, přese všechny překážky uskutečniti ideály života svého a že stále měl na zřeteli blahobyť národa.

Ale politické poměry severní Ameriky se změnily, když byla občanská válka v Unii rozhodnuta vítězstvím Severních států; tyto pospíšily si, opřít se kterémukoli vměšování se evropských států do záležitostí jejich pevniny.

V Evropě zase vedly protivy mezi Rakouskem a Pruskem k válce. Napoleon vida, že za těchto poměrů není naděje podnik v Mexiku šťastně skoncovati, dále v uvážení hrozeb Spojených států i zamotaných poměrů evropských, rozhodl se, že vojsko své z Mexika nazpět povolá.

Císař Maximilian vyslal do Evropy svou choť, aby na základě smluv podala jeho námítky

proti tomuto rozhodnutí a přiměla Napoleona k rozkazu, že vojsko jeho má zůstatí v zemi, až by zařizena byla domorodá armáda; ale nadarmo.

Za těchto trudných dnů stihla císaře Maximiliana zpráva o vítězství u Visu; jaké radosti mu způsobila tato novina, jest vidno z jeho vlastnoručního dopisu zaslaného viceadmirálu Tegetthoffovi, v němž vřelými slovy vyličil potěšení své i uznání nad výkony císařského loďstva.

Přes to že poměry mexické se velmi nepříznivě utvářily, nedovolila císaři jeho povaha, opustiti svých věrných i pokusil se, svolati národní sněm, doufaje, že se tomuto podaří, usmířiti sporné strany, a předem se zavázal, že, kdyby se shromáždění pro republiku rozhodlo, se dobrovolně trůnu vzdá. Ale vůdce republikánů Juarez, jsa si jist pomoci Unie a věda, že Francie není se více co báti, zamítl tyto návrhy.

Zápasilo se tedy dále.

V čele svého vojska vytáhl císař proti vojsku republikánskému, a u Queretara se strhla rozhodná bitva.

Přes to, že útoky republikánů byly několi-
kráte odrazeny, zmocnily se jejich oddíly, zradou
císařského plukovníka Lopeza, Queretara a císař
sám byl zajat.

Vojenský soud odsoudil jej k smrti ; Juarez,
nedbaje námitek obhájců císařových, že celý soud
jest protizákonným, potvrdil rozsudek, který byl
na to z rána 19. června vykonán.

Se zářícími zraky kráčel císař na popravistiš-
te a tam zvučným hlasem pronesl tato památná
slova : „Zemru za spravedlivou věc, za neod-
vislost a svobodu mexickou ; nechť krev moje
zjedná mír mé nové vlasti. Ať žije Mexiko !“

Jakmile domluvil, zazněl povel „palte“ a
šesti kulemi zasažen, zemřel císař hrdinskou
smrtí a s ním jeho věrní generálové Miramon
a Mejia.

Pozůstatky císařovy byly pohřbeny v kostele
sv. Ondřeje v Mexiku ; po pěti měsících vydala
je vláda po dlouhém vyjednávání splnomocněnci
císařské rodiny, viceadmirálu Tegetthoffovi.

Fregata NOVARA, která dopravila císaře v nej-
krásnějších letech stojícího přes oceán, převezla
do rodné země i jeho mrtvolu.

1829 •

3. června.

El-Araiš.

31. června 1828 zajala poblíž Cadixu marokánská briga²⁰ korsárská Rabia-el-gheir rakouskou brigantinu²¹ VELOCE, kapitán Kašpar Blasínich, jež byla na cestě z Terstu do Rio de Janeiro, vezouc náklad sestávající hlavně z oleje a vína. VELOCE byla korsáry zavedena do Rabat-Salé, kde mužstvo její bylo uvězněno.

Kapitán Blasínich obrátil se v nouzi své o pomoc k sardinskému konsulu v Tangeru a docílil toho, že se tento nejen zajatců ujal, ale i o stravu pro ně se staral.

Dále zpravil konsul o spáchaném násilí je-nerální konsulát v Gibraltaru a rakouská vyslanectví v Madridě a Lisaboně, která podala zprávu vrchnímu velitelství námořnímu v Benátkách a říšskému kancléři ve Vídni.

Úrady ty rozhodly se, vyslati do západního moře Středozemního lodní oddíl²², sestávající z korvet CAROLINY a ADRIE, brigy VENETO a šuneru²³ ENRICHETTA, jež zdržovaly se t. č. v Levantě^{23a}; veleti mu měl velitel CAROLINY, korvetní kapitán Bandiera, jemuž uloženo, zjednat rakouské vlajce zadostiučinění za urážku jí učiněnou.

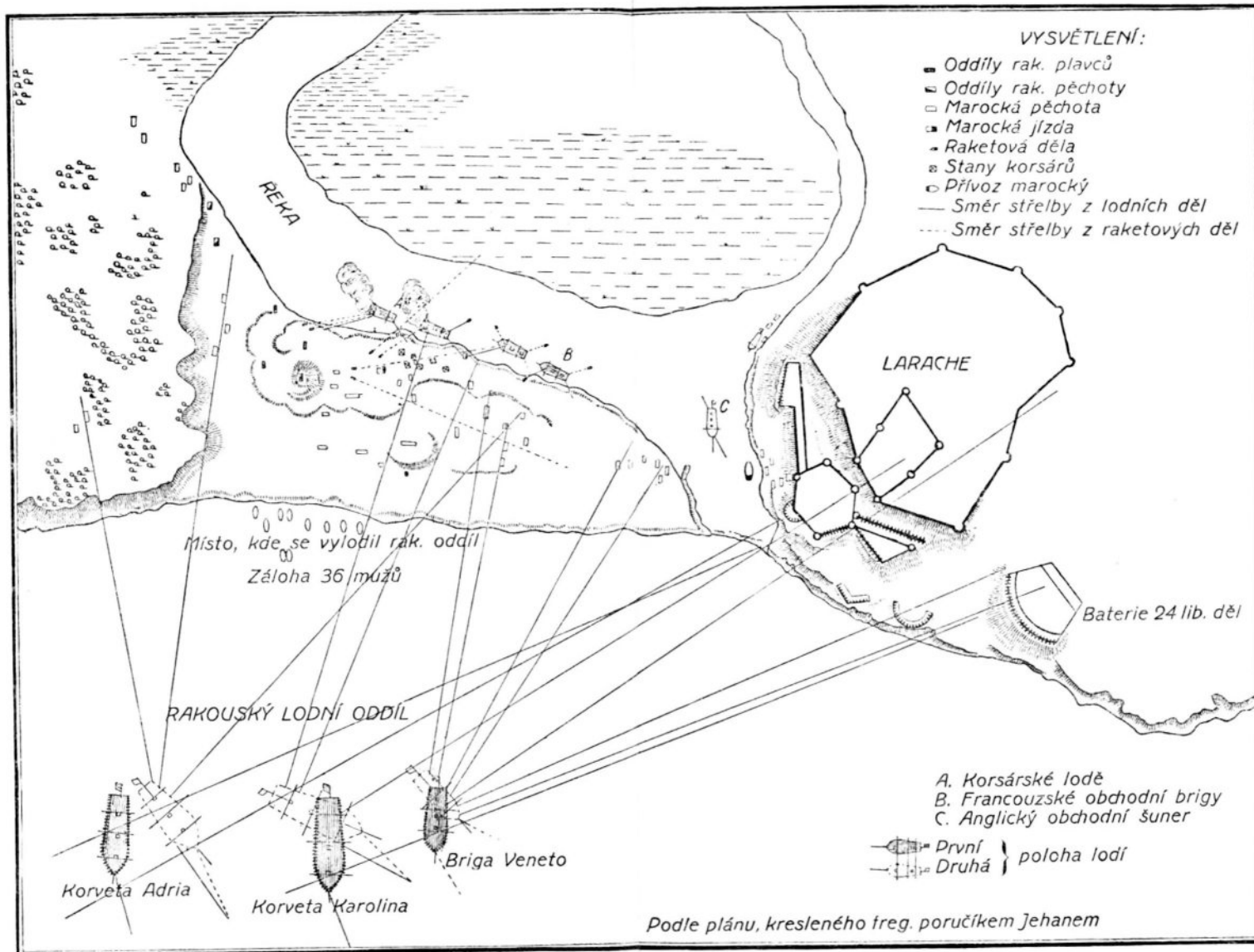
Pro nepříznivé větry protáhla se jízda oddílu, takže dojel Gibraltaru teprve v lednu 1829.

Ale jelikož měla marocká vláda v zajatcích rukojmí, jichž život od toho závisel, nebude-li užito násilí, byl Bandiera nucen, vystříhati se prozatím násilných skutků a vyčkati konce vyjednávání, které vedli konsulové tangerští. Bandiera tedy mezitím křížoval s oddílem svým v Atlantickém oceáně na ochranu našich, domů se vracejících obchodních lodí, doufaje, že se mu při tom poštěstí polapiti některého z korsárů; ti ale byli příliš opatrní, aby se byly vydali nebezpečí, setkali se s rakouskými válečnými loďmi, nýbrž ostali ve svém úkrytu v ústí řeky Luecos, vlévající se do moře vedle města El-Araiš (Larache).

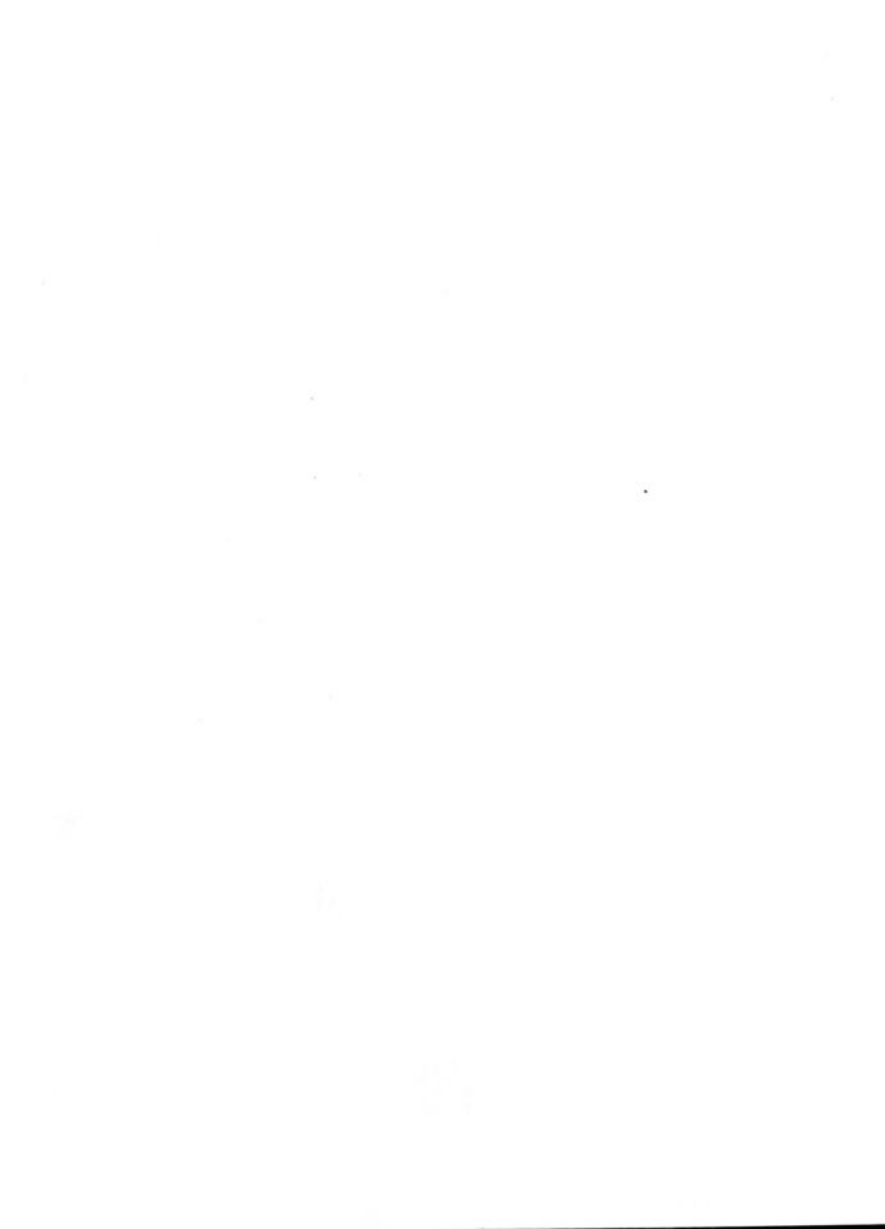
Diplomatickým zástupcům se dosti brzy podařilo, dosíci propuštění zajatých ; vezir sultána marockého Ben Gelun i písemně prohlásil, že zajetí VELOCE bylo svévolností zaviněnou velitelem marocké lodi, jehož potrestání zároveň přislíbil. Jakmile ale bylo žádáno vrátiti brigantinu a nahraditi utrpěnou škodu, pomínula jeho ochota, i jal se vymýkati těmto nárokům nicotnými výmluvami.

Bandiera byl tedy nucen, zjednati si moci, čeho vyjednáváním nebylo lze dosíci. Předsevzal si, dosáhnouti svého účele v El-Araiš, kde podle spolehlivých zpráv se ukrývaly obě korsárské brigy, na jejichž objevení se na moři rakouský lodní oddíl marně čekal.

Bandiera se rozhodl, že rozkotá obě korsárské lodi ; k tomu cíli zakotvil své lodě poblíž břehu u El-Araiš, jak vedle připojený náčrtek ukazuje. Město toto jest vystavěno na kopci nad ústím řeky Luecos a jest opevněno zdí a věžemi, opatřenými střelnami ; mezi věžemi byly tehda mocné baterie a i na břehu mořském stála děla. Mezi mořem a pravým říčním břehem jest asi kilometr dlouhý, ponejvíc písčitý poloostrov mír-



Náčrtek, znázorňující rakouský podnik proti korsárským lodím.



ného svahu k moři. Na straně městské postaveno bylo na něm pět děl, poblíž kterých připraven byl prám na převezení vojska; korsárských lodí, zakotvených v řece, nebylo s raukouských viděti, poněvadž byly zakryty palírky.

V noci na 3. června podnikl Bandiera v člunu CAROLINY jízdu na výzvědy, ale viděl pouze strážní ohně, které označovaly spolu s voláním stráží nepřátelský tábor.

Ráno 3. června byli zadrženi španělští rybáři, kteří vypověděli, že Marokáni sice očekávají útok, ale že neučinili žádných zvláštních příprav na jeho odražení. Po této zprávě rozhodl se Bandiera, s útokem více nemeškati.

Svolal tedy na svou loď velitele oddílů určených k pozemnímu boji, dal jim potřebné rozkazy a poručil po té, započítí výpravu.

V osmi člunech, mezi kterými byly čtyři bárky²⁴ s děly, vypravilo se mužstvo proti poloostrovu; sestávalo z plavců, námořní pěchoty a raketářů (dělostřelců), všech dohromady 180 mužů; jako záloha určeno kromě toho 36 mužů.

Velení nad celým oddílem měl velitel ADRIE, korvetní kapitán Zimburg z Reinerzů, jednotlivé

oddíly vedli lodní praporčí z Kudriaaffských, Schmidt, Belli a námořní kadet Hinterholzer, raketovým dělům velel fregatní poručík Fecondo z Früchtentalu, člunům a záloze lodní praporčí Attajan.

Bandiera odebral se o něco později na zem, aby mohl nejen podnik řídit, ale i lodě na zřeteli míti; velení na CAROLINĚ předal na čas své nepřítomnosti fregatnímu poručíku²⁵ Pasqualigovi.

Jakmile se čluny seřadily, zahájily na ně baterie el-araišské živou palbu z děl, která ale nenadělala žádných škod. O osmé hodině ráno dojely čluny k břehu; přes to že bylo bezvětrí a moře klidné, bylo vylovení obtížné, i bylo mužstvo nuceno, pušky a střelivo na hlavách nesouc, po mělčině dosti daleko se brodit, než se mohlo na pevnině seřaditi.

Na oddíly bylo brzy páleno z městských děl, ale bez výsledku: jiných překážek jim prozatím nebylo činěno, an silný oddíl nepřátelské pěchoty, který stál na konci poloostrova — bezpochyby na obranu prámů — ničeho proti nim nepodniknul, a přední stráže kvapně ustupovaly,

jakmile výprava nastoupila pochod k lodím korsárským.

Podle všeho dalo se souditi, že Marokáni očekávali útok na město, ale ne na loď.

Po velice obtížném pochodu vyprahlou písčinou dosáhla výprava pásma pahrbků, s jichž hřbetu spatřila na řece korsárské lodě. I bylo bez váhání s kopců sestupováno, když v tom přihnál se od severu tryskem oddíl marocké jízdy tak prudce, že ani nebylo možno seskupiti se do čtverců. A zle by se našim bylo vedlo, kdyby raketová děla nebyla rychle zahájila palbu, která několika dobře mířenými ranami uvedla jízdu v nepořádek a ji zahнала.

Obě lodě korsárské byly za sebou²⁶ zakotveny; byly ti dvě krásné brigy, jedna měla 14, druhá 16 děl; obě byly bez posádky.

Raketová děla jala se na ně páliti, ale brzy byla nucena, obrátiti se proti marockým oddílům, z konce poloostrova na výpravu dotírajícím, jejichž střelbou bylo usmrceno několik Rakušanů.

Střelbou raketových děl a oddílu CAROLINY bylo nepříteli zabráněno, obrátiti proti výpravě oněch pět děl, stojících na pravém břehu při

ústí řeky; přes to činil marocký oddíl, který se dobře kryl, našim četám dosti nesnáží.

Když se ukázalo, že nelze korsárů raketami zapáliti, nabídli se poddůstojníci Jos. Garabini a Mikuláš Tonin, dva to statní námořníci, kteří zasluhují, aby se jejich jména udržela v paměti, doplovati na bližší, asi 100 m od břehu vzdálenou loď a založiti na ní oheň. Připevňivše si rakety a prostředky ohněstrojské na hlavy, ponořili se do řeky a šťastně dopluli k lodi. Vyšplhavše se na palubu, snesli na hromadu koudel tam nalezenou, a za krátko stála tato 16-dělová briga v plamenech.

Přes to, že poblíž ukrytí marokáni na oba hrdiny stříleli, poštětilo se jim bez poranění se na břeh vrátiti, i nabídli se podpáliti i druhého, asi 140 m vzdáleného korsára; toho ale korvetní kapitán Zimburg více nedovolil. Za to se konečně podařilo, i tuto loď na hladině prostřileti a tím ji potopiti.

Účele výpravy bylo tím dosaženo, a ježto mužstvo stálo už pět hodin v úpalu slunečním a střelbou Marokánů trpělo, nařídil Zimburg, nastoupiti zpáteční pochod.

Tu marocká jízda znovu zahájila své útoky, a Marokáni, jichž počet se hlavně oddíly z města značně rozmnožil, dotírali se všech stran na výpravu, jež počínala si velmi chrabře, ač značně trpěla hlavně střelbou z pušek. Teprve když se výprava přiblížila našim lodím na dostřel, ulevilo pronásledování nepřátelské, poněvadž dělové kule z CAROLINY metané zle mezi nepřáteli řádily : když pak se naši ku břehu přiblížili, bylo střelbu z děl zastaviti, aby snad vlastním lidem neškodila.

Mezi tím povstal svěží západní vítr, který nejen moře značně rozčeřil, ale i návrat na loď velmi stěžoval. Také toto poslední období boje vyžádalo si oběti, takže ztráty naše obnášely na konci výpravy 22 mrtvých a 14 raněných.

Nejvíce mrtvých měla námořní pěchota, jež podjala se s hrdinským sebezapřením úkolu. kryti nalodění druhých oddílů. Padli plavci : Lorenc Scarsin z Portosecco (Benátsko), Alois Marchetti z Messiny (Sicilie), Petr Spagnoletto z Benátek ; desátníci : Frant. Kaucich z Gorice, Lazar Morandini z Benátek ; dále pěšáci : Antonin Arm-

steiner z Vidně, Bartoloměj Reggio z Bojana, Jan Deponti ze Smigna, César Trentin z Noventy, August Mazzucato z Trevisa, Lorenz Toresan z Cavana, Josef Vertati z Ponte Ago, Alois Zamparo z Portogruaro, Alois Baorollo z Portogruaro, Petr Gentin z Portogruaro, Sanctus Costanzo ze Strà, Engelbert Gobato z Lida, Matiaš Boldrin z Bojana, Engelbert Sisti z Benátek a konečně dělostřelec Matyáš Heindel ze Sv. Ulricha.

Ztráta, kterou utrpěl nepřítel, není známa; byla ale jistě značná, poněvadž kromě střelby sboru pozemního zle řádila v jeho řadách střelba z děl lodních a z děl ve člunech.

CAROLINA vypálila za návratu oddílu celkem 33 dělových ran, z počátku kule, později kartáče²⁷.

Za boje pozemního bylo z města střeleno na nejbliž zakotvenou brigu VENETO, aniž by loď ta byla utrpěla škod; VENETO šťastně odpovídal svou střelbou a umlčel v krátkém čase jednu z pozemních baterií a zapálil nad to ve městě několik domů. CAROLINA mohla jej jen třemi děly podporovati, poněvadž ostatním dělům byl cíl VENETEM zakryt.

O páté hodině odpolední vytáhla eskadra kotvy a odplula do Gibraltaru.

J. V. císař František I. ráčil jako uznání za válečné činy u El-Araiše udělit: korvetnímu kapitánu Bandierovi kommandérský, korvetnímu kapitánu Zimburgovi malý kříž řádu Leopoldova; poručík řadové lodi²⁸ Bocco byl povýšen na korvetního kapitána, námořní kadet Hinterholzer na lodního praporčího²⁹. Oba poddůstojníci, kteří podpálili korsára, obdrželi zlatou medaili udatnosti; mimo toho byly doručeny korvetnímu kapitánu Bandierovi čtyři stříbrné medaile udatnosti, aby jimi podělil ony účastníky výpravy včetně mužstva raketových děl, kteří se nejvíce významenali. Konečně vyjádřena byla Nejvyšší pochvala fregatnímu poručíkovi Pasqaligovi, loďním praporčím Kudriaffskému, Schmidtovi, Attajanovi a Bellimu a všem ostatním účastníkům.

K podniku u El-Araiše přidružilo se později bombardování Arsily a Tetuanu a tím byl konečně sultán marocký donucen, vyhověti ve všem nárokům rakouské vlády.

1840

4. listopadu.

St. Jean d' Acre.

Rakousko, Anglie, Rusko i Prusko uzavřely spolek na pomoc Turecku, které bylo v nebezpečí, podlehnouti svému manovi, Mehmed Alimu, místokráli egyptskému. Mocnosti tyto vypravily pod velením anglického admirála³⁰ Stopforda na syrské pobřeží loďstvo sestávající z anglických, rakouských a tureckých korábů, aby zmocnivši se přístavů, přerušilo spojení egyptského vojska s domovinou; mezi nejdůležitější přístavy syrské patřilo silně opevněné St. Jean d' Acre.

Město toto rozprostírá se na poloostrově, který vybihá jihozápadním směrem do moře, jež jest podle břehů veskrze mělké. Tehdá vyzbrojeno bylo 150 děly — ponejvíce 24, 18 a 12 liberními³¹ — ze kterých 107 kusů hájilo stranu mořskou; posádkou tam bylo asi 5000 mužů.

Loďstvo sestávalo z anglických 7 řadových lodí, 4 fregat, 2 korvet a 4 parníků, z rakouských fregat MEDEA a GUERRIERA a korvety LIPSIA a z jedné turecké lodi řadové.

Velitelem rakouské eskadry byl kontreadmirál Bandiera, na fregatě GUERRIERE velela J. Cís. Výsost arcivévoda Bedřich.

V noci na 3. listopad byla prozkoumána čluny dvou anglických fregat hloubka vody před městem, při čemž byly mělčiny označeny poplavky³².

3. listopadu měl býti podle úmyslu admirála Stopforda podniknut útok na město. Aby nastávající podnik mohl lépe sledovati, nalodil se Stopford na parník PHOENIX. Podle jeho původního plánu neměly se rakouské lodě účastniti boje, poněvadž podle jeho mínění nebyla jejich děla dosti mocná, aby vydala. Ale arcivévoda Bedřich spolu s plukovníkem z Lebzelteru, přednostou to arcivévodské družiny, prohlásili, že jsou odhodláni, přispěti k dobytí města seč jejich prostředky stačí a že nechtějí vyhýbat se nebezpečí, kterému se vysazují jejich spojenci.

O 10. hod. dopolední zajelo loďstvo ku pobřeží ; o druhé hodině odpolední byly jednotlivé lodi zakotveny na místech přikázaných jim k bombardování a vzdálených od břehu asi půl námořní mile³³.

Proti západnímu průčelí městskému stálo 5 anglických lodí řadových, naproti jižnímu průčelí anglické : 2 lodě řadové, 3 fregaty, 2 korvety, dále rakouské fregaty MEDEA, GUERRIERA, korveta LIPSIA a turecká řadová loď ; z prvu uvedeným čtyřem parníkům přikázal admirál, střeliti do hradeb na konci výběžku již z větší vzdálenosti a měly započítí boj střelbou ze svých paixhanských³⁴ děl.

Pevnost opětovala as po dvě hodiny živě střelbu z lodí, ale Egypťané špatně mířili, any kule jejich ponejvíc lodě přelétaly ; GUERRIERA ku příkladu byla sice vícekrátě zasažena v lanoví³⁵, ale jen jednou do trupu lodního.

Po 4. hod. odpolední vybuchla hlavní prachárna pevnostní, což způsobilo ve městě všeobecný zmatek ; spousty způsobené výbuchem byly značné, a záložní oddíly utrpěly velké ztráty.

Střelba na obou stranách na chvíli umlkla, ale byla zase záhy loďstvem zahájena; nepřítel jen slabě odpovídal, až palbu z děl konečně úplně zastavil.

Pro soumrak byla potom i na lodích střelba přerušena; příštího jitra mělo býti pokračováno, po té měly býti vysazeny na břeh pozemní oddíly, aby dobyly města útokem.

Asi o půl čtvrté ráno přišel na GUERRIERU turecký kontreadmirál Walker-Bey a oznámil arcivévodovi, že podle zpráv, které obdržel, uprchlo z městské posádky asi 1500 mužů, a že se tedy naskytá vhodná příležitost, město přepadnouti; on sám že nemá dosti mužstva, a jelikož jest i možné, že zpráva ta jest pouhou lstí, že prosí o posilu. Arcivévoda ji slíbil a dal bez meškání zaříditi vše potřebné k vylovení pozemního oddílu: náhodou byla v poblíž i admirálská loď MEDEA, která zvedla po půlnoci kotvu a právě zajižděla na místo od břehu vzdálenější. Arcivévoda poslal k admirálovi lodního praporčího Pöltla, aby mu oznámil poměry ve městě panující a vyžádal dovolení k přepadu. Bandiera svolil.

Arcivévoda odevzdal velení na své lodi korvetnímu kapitánovi Marinovichi a odebral se s oddílem čítajícím 114 mužů ve člunech na zem; jeho mužstvo sestávalo z plavců, námořní pěchoty a dělostřelců, kteří měli s sebou 2 raketové stojany³⁶ a 116 raket. V průvodu Jeho Císařské Výsosti byl plukovník Lebzeltern, nadporučík Dumont, lodní praporčí Dembovski, poručík dělostřelecký Schevczik, který, ač na zimnici nemocen, nechtěl zpět zůstat, námořní kadeti Hochkofler a Kohen, nadlékař Dr. Minonzio a konečně sluhové arcivévodští Barakovich a Ranzi, kteří si vyprosili dovolení doprovázeti svého pána.

Čluny jely tak rychle a tiše, jak jen bylo možno a dorazily brzo k přístavišti u vodní brány. Tam zastal arcivévoda hraběte Nugenta se 4 anglickými plavci a as 10—12 Turky.

Brána byla zavřena, kol dokola panovalo hluboké ticho.

Stranou brány byl otvor, který sloužil za střelnu; našinci se jím protáhli a přišli na jakýsi velký dvůr; o Turcích Walker-beye nebylo ještě ani slechu.

Arcivévoda se rozhodl, že pronikne se svým oddilem až k citadele^{3/}, stojí uvnitř města a že se jí náhlým přepadem zmocní; v ní hodlal se se svým mužstvem udržeti, až by se dostavila pomoc.

Aby si ale zajistili zpáteční cestu, pokusili se naši otevřít bránu; ta ale byla zamčena na závory a mimo toho zatarasena mohutnými kameny; jelikož nebylo po ruce nástrojů na vypáčení vrat, byl poslán na GUERRIERU člun, aby je přivezl: arcivévoda ale, nechtěje aby se tím mařil drahocný čas, rozkázal pustiti se ihned dále do města.

Oddíl našinců se brzy potkal s menšími četami egyptskými, ale na radu plukovníka Lebzelterna, který se obával poplachu v pevnosti, vystříhal se arcivévoda jakékoliv srážky. V noční temnotě podařilo se výpravě nepoznánu minouti nepřátelské čety, a ač několikráte bloudila, došla přece před svítáním k citadele. Ta byla bez posádky, tak že ji výprava bez překážky obsadila. Bylo ihned vše k obhájení připraveno, což bylo snadné, poněvadž vedly na ni jen jedny

schody a nebylo lze zdi jinde sléztí. Bylo tedy jen potřebl, obsaditi schody a postaviti stojany, aby z nich mohly býti metány na útočníky rakety.

Rozbřesklo se; byly jmeniny slavného otce J. C. Výsosti, arcivévody Karla³⁸.

Arcivévoda poručil, vyvěsiti na žerdi na citadele tureckou, po její pravé straně rakouskou a po levé anglickou vlajku, kterou byl Nugent přinesl. Jakmile byly vlajky s GUERRIERY spozorovány, vypálila loď tato jim na pozdrav 21 ran z děl; příkladu toho následovala brzy turecká řadová loď, anglická řadová loď PRINCESS CHARLOTTE a rakouská admirálská loď.

Pol druhé hodiny střežil arcivévoda se svým oddilem citadelu, až vrazily do města pozemní oddily MEDEL, anglických lodí a tureckého korábu.

Egyptská posádka vytáhla mezi tím pozemní branou z města a vzdala se. Tím byl přístav St. Jean d'Acre mimo nadání rychle dobit.

Spojenci ztratili 60 mužů mrtvých a raněných, škody na lodích byly jen malé.

Ztrát nepřítele na mužstvu nelze přesně udati, byly ale jistě značné (prý asi 2000 mužů); samotným výbuchem prachárny přišlo prý mnoho lidí o život. Více jak 3000 Egypťanů bylo zajato, a ukořistilo se mnoho válečné výzbroje.

Opevnění utrpěla méně, nežli se bylo podle mohutného dělostřelectva spojenců předvíдалo.

1848

2. a 13. června.

Odražení útoků na Caorle.

Odpadnutím Benátska od naší říše a tím způsobeným značným oslabením c. k. námořnictva, nastala vojenskému veliteli terstskému, podmaršálkovi hraběti Gyulaiovi úloha, starati se podle možnosti o jistotu pobřeží mezi Benátkami a Terstem.

Polní zbrojmistr hrabě Nugent shromažďující armádu, která měla nejen zjednatí spojení s maršálkem Radetzky, tehdá už ve Veroně obklíčeným, ale i útočiti po souši na Benátky, navrhl Gyulaiovi, aby zařídil oddíl lehkých lodí, který by střežil a hájil friaulského pobřeží a podporoval válečné podniky na levém křídle jeho armády, tenkrát na Soči stojící. Rada ta byla provedena.

Poněvadž ale měly malé lodě c. k. námořnictva — peníše a dělové čluny — k účelům, kterým flotila ta sloužiti měla, tuze velký ponor, navrhla Gyulaiem ustanovená komise (poručík řadové lodi Ivanovich, loďní praporčí z Wüllerstorfu a přístavní kontrolor Pörtl), aby se v Terstu nakoupily malé trabakly³⁹.

Návrh ten byl schválen, a komise koupila trabakly AMICO, GUGLIELMO, VINCITORE, VULCANO, FIORENTINO e STA. EUFEMIA ve velikosti 23—44 tůn za celkem 12.675 zl. (2900 až 950 za kus); výzbroj pro ně byla vzata z terstského skladu, několik děl ze škuneru DROMEDARIO a co scházelo, bylo přivezeno ze skladů v Zadru.

Velení nad flotilou svěřil Gyulai setníkovi námořní pěchoty Apolináři rytíři z Uijejských. očekáváje, že tento, jsa s válčením na souši obeznámen, dovede vždy vyhověti potřebám armády hraběte Nugenta.

Uijejskému byli jako velitelé jednotlivých lodic podřízeni: setník námořní pěchoty Brettner, poručík řadové lodi Lang, fregatní poručík Milosicz a poručík Hälbig.

24. dubna vyplula flotila z Terstu. Už samotné její se objevení na friaulském pobřeží působilo výhodně na obyvatelstvo, které nebylo po stránce politické spolehlivé; spojení s předvojem armády stojící na Soči zjednal oddíl vedený setníkem Brettnerem přes Cervignano, které bylo t. č. obsazeno c. k. hraničáry.

21. května ohlásil setník Uijejski z Caorle (lodě jeho byly poblíž v přístavě Falconera), že pět parníků křížuje bez přestání před Caorle; byly to asi neapolské lodě, poněvadž válečné lodě sardinské dojely do Benátek až 22. května a odtud se obrátily spolu s neapolskými proti istrianským a ne friaulským břehům.

Přítomnost těchto pěti lodí utvrdila Uijejského v domněnce, že brzy lze očekávatí nějaký útok na toto místo i zařídil tedy vše podle toho.

A skutečně jednalo se mezi velitelem neapolských lodí a hlavním velitelem námořním v Benátkách o podniku proti Caorle; dohodnutí jejich mělo za účel, „zmocnití se ozbrojených lodí pobřežních, které byly zakotveny ve Falconere poblíž Caorle“.

Velitel sardinské eskadry kontreadmirál Albini. jemuž se plán ten velice zamlouval, určil k jeho provedení jednu fregatu a parníky MALFATTANO a TRIPOLI; i parník ROMA, náležející k válečné moci papežské, vypravené proti Rakousku, se nabídl, že se podniku účastní.

Parníkům, kterým nebylo pro mělčiny možno přiblížiti se břehu na dostřel, bylo uloženo, dovléci k útoku určené malé mělké lodice na místo podniku.

2. června byl útok proveden.

Nepřítel měl v úmyslu, dopravit útočící lodice už před svítáním před Caorle, aby překvapením docílil výhod nad protivníkem. Ale odjezd výpravy se značně opozdil; teprve o 4. hod. ranní vypluly z Lida 4 dělové lodice a 2 peníze pod velením poručíka řadové lodi TIMOTEA: vlekl je lagunový parník MESSAGERO a papežský ROMA. O 5. hod. se spojily se šesti piroghami⁴⁰ a pěti bragozzi⁴¹ taženými oběma sardinskými parníky; bárky ty přivezly z Tre porti 150 mužů městského benátského sboru.

Posláz spojily se parníky a vlečené lodice s fregatou BEROLDO, jejíž veliteli bylo svěřeno vrchní řízení celého podniku. načež přiděleno

bylo přítomným třem válečným parníkům po části lodic, aby je dále vlekly, a sice měl za sebou TRIPOLI kanonieru benátského velitele a dvě peníše, Malfattano 4 kanonierey a pět bragozzů, Roma 6 pirogh.

Asi o 2. hod. odpolední dojely TRIPOLI se svými lodicemi a BEROLDO do pobřežních vod u Caorle. TIMOTEO rozkázal svým lodicím zakotviti asi 1800 m jižně od pobřežní baterie, nad kterou vlál rakouský prapor, sám zaujal místo naší baterie o několik set metrů bližší. Na to byla zahájena s obou stran dělová střelba, které účastnil se brzy i BEROLDO ze svých hlavních děl.

Za krátko dojely Malfattano a Roma: lodice jimi přivlečené buď zakotvily na místech jim předem určených, anebo — piroghy — udržovaly se svými vesly vně řady zápasících.

Utočníci brzy poznali, že jsou od baterie příliš vzdáleni, než aby mohli dosáti střelbou svou dobrých výsledků; nakázáno tedy dělovým lodicím a peniším, přiblížiti se cíli as o 600 m; piroghy je sledovaly.

Mezitím sesílil panující jihovýchodní vítr a vlivem jeho vzduly se značné vlny: houráním

lodie byla nejen ztížena obsluha děl, ale i míření bylo nanejvýš znesnadněno, piroghy nebyly více s to, se v řadě udržeti, a vítr i vlny je sem tam poháněly, tak že nebylo naděje, že bude lze upotřebiti jejich mužstva.

Ačkoli děla malé pozemní baterie podle údajů vlašských jen třikráte trefila a údery dělových kul žádných značných škod nenadělaly, nezbylo výpravě za vyličených poměrů než vzdáti se boje a ustoupiti.

První útok na Caorle skončil tedy pro útočníky neúspěšně, hlavně sice nepřízní povětrí, ale i pro námořnickou neprozíravost.

Tu jest nám dodati, že větší díl c. k. flotily, která měla býti výpravou tou zničena, za celého boje v přístavě Falconere vůbec nebyl, neboť velitel její podle rozkazů mu udělených, pokračoval zároveň s předními strážemi levého armádního křídla v pokusu vniknouti do Cor-telazza, zmocniti se tohoto přístavu a obořiti se průplavem Cava na Cavetta di Zuccarina.

Podniku toho se ale vzdal, a navrátila se tedy flotila 3. června do Falconery, kde byla

tak umístěna, že mohla děla její nejen postřelovati vjezd do Caorle, ale i průplav Baseleghe.

Nezdar nepřátelského podniku proti našemu jen slabě obsazenému pobřeží způsobil v říši mnoho radosti, kterou živě projevovaly i čelné časopisy vídeňské a terstské; v Benátkách ale pocítovali hrubé zklamání, které způsobilo náruživé projevy, jež zase přinutily vládu k rozhodnutí, útok brzy opětovati.

A tu jest nepochopitelné, že lodice, ač prve jen pomocí parníků uklouzly nebezpečí, býti větrem a vlnobitím na břeh zahnány, byly k příštímú podniku vyslány bez parníků.

TIMOTEO byl zase určen velitelem výpravy: byly mu přiděleny následující lodice: kanoniery TREMENDA, FULMINANTE, MEROPE a STELLA, peníše PALMA a FURIOSA, a tři bragozzi, na kterých se vezl oddíl určený k boji na souši.

11. června o 7. hod. večerní vyplul TIMOTEO plachtami s flotillou svou z Benátek, 12. června o 9. hod. večerní přiblížil se Caorle od jihovýchodu na tři námořní míle, a dal v hloubce asi 14 m lodice zakotviti. V noci využítkoval slabých, chvílemi vanoucích větrů, aby dopravil svá plovidla

na předem určená místa, ze kterých měly započítí zápas; při tom udál se mnohý nepořádek, a bylo nutno, aby parník ROMA, který byl vyslán z Benátek na přehlídku, lodicím pomáhal, ačkoliv se později boje nesúčastnil.

O 6 1/2 hod. ráno byla TREMENDA jako první na svém místě, o 7. hod. byla sporádána celá flotila směrem od severozápadu na jihovýchod a tentokráte jen 800 m jižně od baterie vzdálena; ku podivu Benátčanů se zdálo, že baterie nehodlá předejít jejich střelbě, ba i útoku vůbec se protiviti.

V baterii ale dobře věděli, proč nespěchají: byla tam totiž jen skrovná zásoba střeliva, a nechtěli tedy učiniti ani jediné rány, pokud by zakotvený nepřítel neskýtal klidně stojícího cíle. Jediným kusem v baterii, od kterého se bylo nadíti značnějšího účinku, byla jedna dvanáctiliberka a ta měla jen 26 nábojů s kuleni a 5 s kartáči.

Poručík námořního dělostřelectva Hälbig, jenž baterii velel, na ručesť připravil výheň na rozžhavení kulí, aby tak co nejvíce sesílil jejich účinek.

Střelba benátského oddilu byla velmi živá, ale naši brzy dosáhli volnou a dobře mířenou střelbou, po čem toužili. Čtvrtá rána jejich dopadla už těsně vedle jedné nepřátelské lodice, jejíž mužstvo prý pozdravilo tuto „chybu“ nadšeným voláním „evviva“.

Ale jasot rázem přestal, hlásil setník Uiejsky ve své zprávě o pětce, když už příští rána, tentokrát přesnější, zasáhla lodici; viděli jsme, jak kouř náhle zahalil náš cíl a sledoval jej výbuch; loď byvši zasažena žhavou kulí do prachárny, byla výbuchem prachu roztržena.

Střelba nepřátelských lodí od toho okamžiku znatelně slábla a brzy docela přestala. Potom vytáhly lodě kotvy a odpluly jihovýchodním směrem na moře.

Dojem, který na útočníky učinila děsná zkáza způsobená jedinou ranou, byl tak ohromující, že se vzdali dalšího útoku a s neúspěchem odtáhli.

Mistrovskou tu ránu vypálil dělostřelec Karolyi; odměnou za chladnokrevnost a tak úspěšnou ránu obdržel zlatou medaili udatnosti.

Velký a všeobecný byl jásot nad novým odražením benátského útoku: jako příklad, jakého potěšení tím všude bylo způsobeno, uvádíme, že jakás společnost vídeňských letních hostů v Badenu, dozvěděvši se o tom z novin, uspořádala sbírku, která vynesla 576 zl. Obnos ten byl spolu s lichotivým dopisem zaslán Karolymu a mužům, kteří jeho dělo obsluhovali.

Z vylovených trosek, mezi kterými byla i část lodního denníku, vyšlo na jevo, že výbuchem zničenou lodí byla peníze FURIOSA a že na ní velel fregatní praporčí Marini.

1852

4. března.

Záhuba J. V. kolového parníku „Maria Anna“.

Jeho Veličenstva válečný parník MARIA ANNA byl vystavěn v Kraljevici (Porto ré) ; stavba byla počata v červnu 1835, na vodu byl spuštěn 25. ledna 1836 ; byl 50·02 m dlouhý, 7·7 m široký a měl stroj o 120 koňských silách.

14. července 1847 byl vytažen v Benátkách na pevninu k velké opravě lodního trupu a stroje.

Na jaře 1848, když v městě tom vypuklo povstání zahájené usmrcením velitele arsenálu, kápítána řadové lodi z Marinkovichů, které mělo v zápětí odpadnutí města od naší říše, ležela MARIA ANNA ještě na pevnině a zůstala tedy po odchodu Rakušanů z města v moci povstalců. Prozatímní vláda benátské republiky přivlastnila si loď a pojmenovala ji Pio Nono (Pius 9.)

Když ale byly Benátky 25. srpna 1849 znova rakouským vojskem obsazeny, přešel Pio Nono zase do rakouského držení a byl už následujícího roku pod svým starým jménem vyslán do Tunisu : na této cestě byl velitelem poručík řadové lodi hrabě Hadik.

Počátkem roku 1852 náležela MARIA ANNA pod velením fregatního kapitána Morize Wohlgemutha k eskadře sestávající z parních fregat VOLTA a LUCIA, kolového parníku VULKAN a šroubového SEEMÖVE, jejíž velitelem byl kontreadmirál z Bujacovichů, naloděný na NOVAŘE. Celá eskadra byla zakotvena v zátoce Muggia u Terstu, kde ji ráčilo 27. února J. V. císař František Josef podrobiti přehlídce.

Příštího rána se nalodilo J. V. na fregatu LUCIA, na které nastoupilo v průvodu parníků VOLTA, SEEMÖVE a MARIA ANNA cestu do Benátek.

4. března o 9. hod. ranní nastoupilo Jeho Veličenstvo po pětidenním pobytu v Benátkách na fregatě VOLTA zpáteční cestu do Terstu.

Byl silný východo-severo-východní vítr, který moře velmi rozvlnil ; odpoledne vítr ještě zesílil, vlny rostly pod jeho prudkými rázy a dosáhly

móhutné velikosti; byla to opravdová mořská bouře.

Parník SEEMÓVE, utrpěv vlnami škody na přídě⁴², vrátil se už o 2. hod. do Malamocca; parník VULCAN a MARIA ANNA zmizely o 3. hod. z dohledu VOLTY. První dojel příští noci do přístavu Pirano, kam se utekl před bouřlivou bouří⁴³ a zakotvil se teprve příštího dne v Muggii. Parníku MARIE ANNY ale nikdo více nespátril.

Fregata LUCIA byla bouří a větrem přinucena odchýliti se od svého směru a dosáhla o 7. hod. večerní přístavu Rovigno, kde přistála o 9. hod. i fregata VOLTA s Jeho Veličenstvem. Další cestu konalo Jeho Veličenstvo po zemi.

Když ani 9. března nepřišly žádné zprávy o MARIE ANNĚ, byla LUCIE vyslána, hledati ji; navrátila se ale 11. března bez jakéhokoli výsledku, a i pátrání goelety SFINX poblíž Ancony nemělo jiného výsledku.

Teprve 16. března oznámil generál jízdy z Gorzkovskichi, městský a pevnostní velitel benátský, vrchnímu velitelství námořnímu, že podle obdržených zpráv vyloveno bylo 14. března u Porto Tolle viko krabice s nápisem „capitano

Wohlgemuth“ a 15. března nalezen balíček dopisů adresovaných na vrchního ranlékaře Karla Pelikana, který byl naloděn na MARI ANNĚ, a 16. března na břehu u Chioggie málo trosek, které se zdály pocházeti z nějaké císařské lodě.

19. března byl nalezen poblíž Cervia větší kus trosek, jehož důkladnou prohlídkou bylo veskrze potvrzeno, čeho se námořnictvo až dosud obávalo : že potkalo MARI ANNU osudné neštěstí.

Dříve nežli tato katastrofa byla známa, dalo Jeho Veličenstvo oznámiti všem velitelům svou Nejvyšší spokojenost nad jejich zmužilým a obezřelým chováním za mořské bouře 4. března.

Doklady smutné katastrofy se brzy množily ; 21. března byl přístavním úřadem nalezen vojenský kabát důstojnický (poručíka řadové lodi Sernütze), vesla a jeden člun ; později u mysu Corsini ještě jeden větší kus trosek ; ku přehlídce jeho byl vyslán velitelem goelety SFINXU v Anconě praporčí Millossich, který zjistil, že jest to kus levého zadního boku pohřešované MARIE ANNY ; bylo to několik lodních žeber a kus paluby ; ložiska na kule, která byla na této připevněna, byla do výše zohýbána ; to i jiné patrné

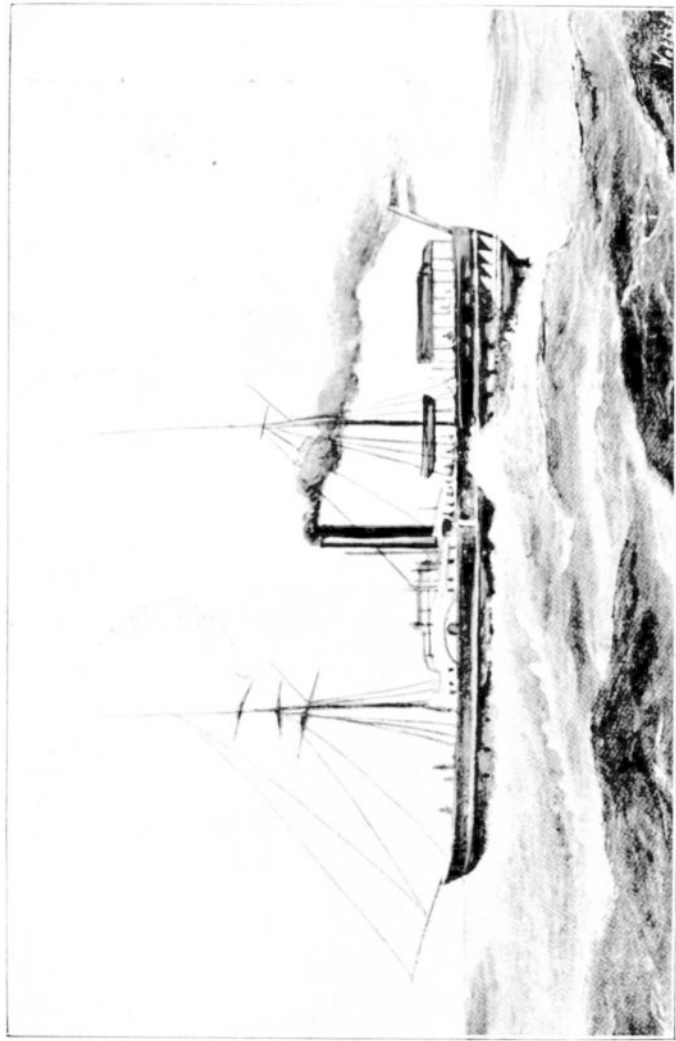
známky ukazovaly, že byla loď zničena nějakou neobyčejnou silou.

Za následujících týdnů bylo nalezeno ještě více zbytků, které byly odvezeny do benátského arsenálu: byly to tři čluny — mezi nimi i *gigg*⁴¹, na jehož olejové barvě byly ještě znatelný krvavé skvrny — čepice a několik ohořelých kusů dřeva.

28. března bylo oznámeno vrchnímu velitelství námořnímu, že 20 nám. mil východo-jihovýchodně od Chioggie a 8·5 mil východosevero-východně od Punta Maestra — tedy na 45° 2' severní šířky a 11° 52' východní délky (od Greenwichu) nalezen byl v hloubce 9·5 m prostředek a přida MARIE ANNY. Přida ukazovala na jihovýchod, přední stěžeň, jsa držen lanovím, ještě stál, tak že mohl býti sejmut s jeho vrcholu hromosvod s nápisem „c. k. námořnictvo“.

Z počátku bylo na to pomýšleno, zdvihnouti trosky na hladinu, ale brzy bylo od toho úmyslu upuštěno, poněvadž značně poškozené zbytky trupu neměly takové ceny, aby se náklad na tuto práci byl mohl vyplatiti.

Podle stop viditelných na vylovených zbytcích lze za to míti, že se loď potopila následkem



Jeho Veličenstva kolový parník „Maria Anna“.



výbuchu kotle anebo prachárny; směr přídy ukazuje, že byla MARIA ANNA bouří hnána k italskému pobřeží a že ji neštěstí stihlo za zápasu s rozlíceným mořem.

Posádka její — důstojníci i mužstvo — byla překvapena smrtí, konajíc svou povinnost, jak přísaha kázala; upomínka na tyto hodré muže — oběti to svého povolání — nezahyne v paměti Jeho Veličenstva námořnictva.

2. dubna 1852 sloužena byla v Terstu na Lipském náměstí za oběti slavná zádušní mše, kteréž se účastnila celá posádka a chovanci námořní akademie a vojenské školy: všecky válečné i obchodní lodě měly za mše vlajky v půli stěžně⁴⁵ zavěšeny; briga USSARO vypálila ze svých děl salvu na počest a salvu pohřební, kdežto ostatní válečné lodě vypálily jen pohřební salvu 9 ran; vojenská posádka uctila něšťastnou posádku lodní třemi výstřely z pušek.

Obyvatelstvo pobřežní i říšského vnitra si toho bylo už dávno vědomo, že námořníci a jejich rodiny jsou mnohem více vysazeni nehodám a nebezpečím, nežli osoby jakéhokoliv jiného po-

volání, a že moře, pohltivši životy i zboží, nezanechává než truchlících vdov a sirotek.

Každý poměrů znalý nahlížel, že když už jest nemožno, otcům a synům života zaručiti, jest něčeho zapotřebí, co by pozůstalým aspoň bídu a nouzi ulehčilo. Katastrofa MARIE ANNY vzpružila mocně snahy lidumilů k tomu cíli se nesoucí, a provolání vydané za tím účelem přineslo hojného ovoce.

Nadací zařízené z výnosu sbírek, známé jako „nadace MARIE ANNY“ a stanovy jeho byly 2. května 1852 Jeho Veličenstvem potvrzeny, a Její Veličenstvo císařovna Maria Anna, choť Jeho Veličenstva císaře Ferdinanda, ráčila přijmouti jeho ochranné patronství.

Podle stanov má se z úroků nadacího kapitálu, který sestává a roste z dobrovolných příspěvků, odkazů, kořistných podílů a jiných darů, podporovati jakýkoli námořník, který za válečných podniků nebo v míru při námořním neštěstí utrpěl úrazu na své osobě nebo rodině, nebo ztratil majetek a jest následkem toho neschopen, na živobytí vydělávati.

Předem má byti brán zřetel na poddůstojníky a plavce a jejich rodiny, potom teprve na důstojníky a úředníky. Stálé podpory obnáší 120 a 288 K ročně. Správu nadací obstarává velitelství námořního okresu terstského. —

Na konec ještě vyjmenujeme lodní důstojnictvo a udáme počet mužstva, které přišlo při tomto neštěstí na MARIE ANNÉ o život.

Fregatní kapitán Moriz Wohlgemuth, poručík řadové lodi Josef Sernütz, fregatní praporčí svobodný pán Kübeck, námořní kadeti Jiří Warmuth, Josef Toso, August Vilecich, vrchní ranlékař Karel Pelikan, účetní příručí Emil Knesevich z Lerschheimu, skladní správce Eduard Jüngling se svou chotí Amálií, strojník 2. tř. Filip Zöller, strojní příručí 1. tř. Antonín Kützer, strojní příručí 2. tř. Antonín Folei.

Mužstvo: 1 šikovatel a 3 kanonýři námořního dělostřelectva, 1 desátník, 1 svobodník a 6 prostých námořní pěchoty, 4 námořní poddůstojníci, 30 plavců, 2 plavčíci a 1 kuchař námořního sboru, 1 dělník arsenálu, 1 strojvedoucí, 1 civilní lodivod. Celkem 13 štábních osob a 52 osob mužstva.

1854

4. a 5. února.

Zpráva c. k. velitelství lodního oddílu
vrchnímu námořnímu velitelství o vy-
prostění dvou na mělčině uvázlých lodí.

V sobotu 4. února uvázl při odjezdu ho-
landský válečný šuner MAKASSAR na mělčině.
Poslal jsem mu okamžitě na pomoc bárky a
velké čluny obou fregat a za málo minut byl
MAKASSAR zase v hluboké vodě.

V neděli 5. přišel na loď zástupce jedné
anglické společnosti, jménem Arneau, prose o
pomoc pro šroubový anglický parník, který uvázl
před dvěma dny ve vzdálenosti asi 6 mil na
mělčině a jež přes to, že přeložili náklad, ne-
bylo lze dostat do hluboké vody. Odvětil jsem
panu Arneau, že Jeho Veličenstva námořnictvo
jest vždy pohotově, pomoci co síla stačí každé

v nebezpečí jsoucí lodi, a že na mělčině vězíci parník bude za dvě hodiny po příchodu našeho mužstva zase plouti. A abych Angličanům ukázal, co císařští rakouští námořníci jsou s to, zařídil jsem vše tak, aby byl daný slib splněn. Bárka NOVARY s velkou pomocnou kotvou⁴⁶ a dvěma gherliny⁴⁷ (silnými lany) pod velením fregatního praporčího Kroppa, bárka BELLONY pod velením poručíka řadové lodi hraběte Bombellesa a ona CAROLINY vystrojené jako prvě jmenovaná pramice (mimo kladkostrojů a kladek, které byly rovněž v každé pramici) a konečně velké bokové čluny jmenovaných tří lodí odjely půl hodiny po obědě při čerstvém větru plachtami k anglickému parníku, a dvě hodiny po jich příchodu vytáhl onen svou vlajku, která vlála v půlstožáru, na vrch stožáru, na znamení, že zase pluje a jest mimo nebezpečí.

Naši lidé pracovali — jako vždy jindy — velmi dobře, a anglický kapitán, který už pochyboval, že bude jeho parník zachráněn, pro radost ani nevěděl, jak prokázati svou vděčnost.

Příštího dne přišel pan Arneau zase na loď poděkovati se a prosil o dovolení, odevzdati těm

120 plavcům, kteří vykonali tak namahavou práci, jménem paroplavební společnosti peněžitou odměnu, což jsem — jak se samo sebou rozumí — odmítl.

Smyrna, 8. února 1854.

Ant. svob. pán Bourguignon,
c. k. kapitán řadové lodi.

1859

10. června.

Červená čestná vlajka kapitána Celestýna Ivanciche.

Císařským patentem ze dne 17. dubna 1850 byla zavedena v rakouském obchodním loďstvu červená a bílá čestná vlajka: červená jako významení za vynikající služby při obraně lodí proti nepříteli i mořským lupičům, anebo za účinnou podporu císařského loďstva za války, bílá oproti tomu za vynikající zásluhy o rozvoj obchodu a plavby námořní. Kapitán, jemuž byla udělena, měl právo vztýčiti ji na vrcholu hlavního stěžně.

Červená čestná vlajka byla až dosud jen jedenkrát udělena a to — v roce 1859 za války s Francií — kapitánovi Celestýnu Ivancichovi z Malého Lossina.

Ivancich velel tehdá brigantině EOLO, která na jaře 1859 naložila v přístavě Cardiffském náklad uhlí do Rjegy. Ničeho nevěda o hrozící srážce, vyplul Ivancich prvního dubna z přístavu, tedy v čas, kdy ještě panoval mír. Lodní posádka sestávala včetně kapitána z dvanácti osob. Cesta vykonána bez jakékoliv zastávky v přístavech, a 15. května nalézala se loď asi 8 námořních mil poblíž ostrova Duga (grossa), když tu objevily se na obzoru tři válečné lodě, které zamířily k brigantině. Ivancich nevěděl, co tam ty lodě chtějí, poněvadž nenáležely k c. k. loďstvu; jak se později ukázalo, byly to francouzské řadové lodě NAPOLEON a EYLAU a obrněná fregata IMPÉ-TUEUSE. Když se EOLU přiblížily, vyvěsily francouzskou vlajku a NAPOLEON vyzval EOLA slepou ranou dělovou, aby zastavil. Ivancich nevida možnosti uniknouti, byl nucen poslechnouti, načež přepravil se člunem na jeho loď důstojník s několika ozbrojenými plavci, který si dal předložit průvodní listiny, a nedbaje námitek Ivancichových, že vyplul z Cardiffu ještě za míru a že tedy podle mezinárodního práva nesmí býti jeho loď zajata, prohlásil EOLA za francouzskou kořisť.

Po té vybral důstojník šest nejstatnějších plavců posádky, které vzal s sebou jako zajatce a zanechal na lodi poddůstojníka s pěti muži jako francouzskou posádku; kapitánu nakázáno, poddůstojníka ve všem poslouchati a hned se dáti do vleku IMPÉTUEUSE.

Nezbylo, než se podrobiti násilí a jeti do Benátek, kde se lodě zakotvily as 8 mil od Malamocca. Tam přeložili Francouzi EOLOVO uhlí na vlastní parníky a naložili na něj z jiných rovněž ukořistěných lodí sůl a jiný náklad.

Trudně mijely zajatcům dny před Malamocem, a Ivancich si předsevzal, že při nejbližší příležitosti vysvobodí sebe a svou loď. S potěšením tedy vyslechl rozkaz, že EOLO má se plaviti do Toulonu, aby tam byl odevzdán kořistnému soudu⁴⁷.

Po obdržení nějakých potravin byl EOLO 9. června vzat IMPÉTUEUSOU do vleku, tažen na širé moře a tam 10. června brigantina na další jízdu propuštěna. Rozpjala plachty a pustila se podle italského břehu. Ivancich začal se hned domlouvati se svými pěti muži a byl velice potěšen, vida, že všichni jsou s ním za jedno.

Příští noci dostavilo se bouřlivé počasí a to jako důvod uváděje, přemluvil Ivancich poddůstojníka, velitele kořisti, že by bylo pro jistotu lodi radno, vzdáliti se břehů Itálie a jeti směrem více východním. Jemu záleželo na tom, aby se loď co možná přiblížila rakouskému pobřeží. Vůdce Francouzů, ničeho netuše, svolil ke změně směru. Povětrí zůstalo i nadále nepříznivé, tak že byla lodní posádka — ana se konala služba ve dvou řadách — brzy velmi unavena. Na to Ivancich počítal a rozvrhl podle toho plán na osvobození.

Z rána 15. srpna plul EOLO poblíž ostrova Lastovo a jako obvyčejně byli tři Francouzové přidělení k služebnímu oddílu. V čas, kdy se oddíl měnil, byli už velice unaveni, tak že se hned po vystřídání odebrali na lože; s nimi první poddůstojník lodní Anton Fallessich z Postire. Francouzové tvrdě usnuli, sotva že ulehli, načež Fallessich ukryl jejich zbraně, zamknul poklop⁴⁹ schodů vedoucích na palubu a dal kapitánovi na palubě smluvené znamení.

Kapitán poslal na to jednoho ze tří Francouzů ve službě jsoucích na stěžeň, sbaliti jednu plachtu,

druhý Francouz měl své stanoviště u kormidla, a poddůstojníka, velitele kořisti, zavedl do své komory, aby prý mu ukázal, kde se brigantina té chvíle nalézá. Tam jej svým výkladem trochu déle zdržel a mezi tím vkradl se písař Silvio Ivancich, rovněž z Malého Lossina, do poddůstojníkovy komory a odstranil odtud jeho zbraně. Jakmile toto bylo vykonáno, vyložil kapitán poddůstojníkovi — stále ještě ve své komoře — nový stav věcí: tři Francouzi ve tvrdém spánku a zamčení; jeden na stěžni při práci, druhý u kormidla, on poddůstojník v komoře, zbraně jejich v rakouské moci, všech šest Rakušanů pohotově na palubě.

Poddůstojník po krátkém váhání nahlédl, že by se odporem ničeho nevyřídilo, a odevzdal se tedy svému osudu; plavci u kormidla také jiného nezbylo, a když třetí Francouz sestoupil se stěžně, nezbylo i jemu jiného, než se podrobiti novým poměrům.

Ani byli bezbranní, byl by býval odpor skutečně beznadějný a proto dali se, když jim bylo přislíbeno, že se s nimi bude slušně jednati, bez odporu zainknouti do komory.

Brigantina zamířila po té k přístavu Gružskému u Dubrovníka. Dojela tam na večer a kapitán oznámil na tamnější staniční lodi — Jeho Veličenstva korveta DIANA — celou událost a odevzdal zajatce.

Kde kdo uznával, že si kapitán z nehody výborně pomohl; vyprostil se z těžkého postavení pouze svou obratností a prozíravostí, aniž by bylo bývalo zapotřebí proliti krve, a ukázal při celé té události živý smysl pro české vlastní vlajky. Ještě v Gruži bylo vše svědky dotvrzeno, a Ivancich po té vyzván, podati žádost o čestnou vlajku, poněvadž stávající předpis tak — jako u řádu Marie Terezie — vyžaduje.

Čackému kapitánovi byla čestná vlajka skutečně přiřčena a zároveň ráčilo mu Jeho Veličenstvo uděliti rytířský kříž řádu Františka Josefa, prvnímu poddůstojníkovi Fallesichovi stříbrný záslužný kříž s korunou a darovati mužstvu 2000 zl. na rozdělenou.

Vlajku i řád odevzdal kapitánovi vrchní velitel námořní, Jeho Císařská Výsost arcivévoda Ferdinand Max; slavnosti k tomu cíli uspořádané účastnilo se mnoho vysokých hodnostářů a vy-

nikajících osob ; vlajka na to na vrchol hlavního stěžně EOLA vytažená byla pozdravena od přítomných válečných lodí předepsaným počtem dělových ran.

Celestýn Ivancich stal se později učitelem na námořní škole ve Rjece, kde 1893 zemřel. Jeho čestná vlajka jest uložena v tamnějším městském museu.

1866

3. května.

Požár na Jeho Veličenstva fregatě „Novaře“.

Málo týdnů před počátkem námořní války roku 1866 udála se v Pulji nehoda, která sice způsobila velkých škod, ale zároveň zjedнала mnoha příslušníkům c. k. námořnictva příležitost, prokázati věrnost a obětavost služebním zájmům i neohroženost.

Jeho Veličenstva fregata NOVARA byla v dubnu v plovoucí výtoni⁵⁰, kde bylo očištěno její dno a provedeny opravy na trupu lodním. 29. dubna opustila výtoň, ale pro nepříznivé počasí nebylo možno, připevniti ji hned na nábreží v arsenále, nýbrž stalo se tak až 3. května. Právě dodělávaly se poslední práce souvisící s připevněním lodi, když ve 12¹/₄ hod. odpoledne, tedy krátce

po znamení zvonem, že začal v arsenále polední odpočinek, zpozorován byl sloup hustého kouře, vystupující z předku lodi; na NOVAŘE vypukl velký požár.

Bylo štěstím, že velitel obrněné fregaty KAISER MAX, kapitán řadové lodi Gustav rytíř z Gröllerů a ředitel výstrojných prací v arsenále, fregatní kapitán Alexander Eberan z Eberhorstu hned po vypuknutí požáru vhodně zařídili hasičské práce, jichž se i nadále horlivě účastnili, až požár byl udušen.

Vrchního vedení požárních prací ujal se přístavní admirál, viceadmirál Ant. svobodný pán Bourguignon, jenž náhodou byl v poledne v blízkosti.

Ačkoliv byl v arsenále čas odpočinku, bylo přece hned po ruce dosti houní, kbelíků a beček, a za krátko bylo pohotovu i sta dělníků, potom parní stříkačka, ruční stříkačky obrněné fregaty DRACHE a z arsenálu, obce Puljské a pevnostního velitelství; tyto ale musely býti napřed vsazeny na pramice, což vyžadovalo značné námahy a času.

Při panujícím severozápadním větru bylo nebezpečí, že nebude-li oheň rychle omezen, zasáhne nejen druhé části lodní, ale i vedle připevněnou fregatu ADRII a všechny jiné lodě připevněné na nábreží arsenálu, ba snad i arsenál samotný.

Nejlépe by bylo bývalo, dopraviti NOVARU co nejrychleji z blízkosti jiných lodí a k tomu účelu rozpoutati řetězy předních kotev; to ale bohužel bylo pro žár nemožno. Nezbylo nežli spokojiti se s rozpoutáním zadního připevnění, otočiti fregatu kolem obou předních kotev a připevniti ji zadkem na poplavku poblíž zakotveném, čímž octla se mimo řady vedlejších lodí. Tuto obtížnou práci umožnil hlavně nápad kapitána Gröllera, svázati řetězy, které drží ležatý stěžeň, s lany podanými z fregaty DRACHE ležící právě před NOVAROU, a jehož provedení tím umožnil, že přefal vlastní šavlí lana kladkostrojů, které napínají tyto řetězy. Zároveň byla odvléčena k Olivovému ostrovu fregata ADRIA, která byla vedle NOVARY v nebezpečí, že na ni požár přesáhne.

Následující úryvek z úřední zprávy ukazuje, jak požár zuřil :

„Žár, plameny, kouř a čoud se rychle a tou měrou zmohly, že nastala dvakráte nutnost, z lodi odejít. Sloupy nesoucí hlavní a dělorou palubu kroutily se v žáru tak silně, že se přes tu chvíli zdálo, že se paluby zpropadnou ; plameny řádily ve dřevě tak zle, že loď přes spousty vody do ohně líté, za 1/4 hodiny o 8 cm výše vyploula.

Jelikož nebylo z počátku možno vstoupiti na palubu, hasilo se jen z venčí lodi, což ale nezdálo se k udušení požáru dostačovati. Aby se tedy ještě větší škoda zamezila, zamýšlel přistavní admirál, dáti prostríleti dno fregaty, aby se potopila ; ale dubové klády, ze kterých byla vystavěna, byly tak pevné, že kule vypálené z děl brigy MONTECUCCOLI a z děla bárky DRACHE nebyly s to, prorazití dna.

Aby se tedy omezily plameny a kouř na přední část lodi, připráhl se lloydový parník ALBANIA, který se nalézal v přístavě, k jejímu zadku a otočil ji kolmo na vítr.

Krátce po 1. hod. odpolední dojel k požáru oddíl — asi 330 mužů pod velením fregatního kapitána

Kerna — vypravený na pomoc eskadrou zakotvenou ve Fasaně, jízda to pro čluny ku podivu rychlá. Jeho stříkačkami vystrojené čluny zaujaly místa pod boky fregaty a stříkaly do ní světliky⁵¹ proudy vody.

Nejvíce pořídila parní stříkačka řízená vrchním strojním inženýrem Bedřichem Heusserem ; sedě na rozpálené a kouřící střílně a nedbaje nebezpečí života, řídil Heusser hadice do baterie stříkající ; jeho činnosti a obratnosti, se kterou sám pišťalu řídil, náleží z velké části zásluha, že požár byl uhašen.

Úmornou a svornou prací všech se konečně podařilo omeziti oheň tou měrou, že bylo přiměřenému počtu lidí lze odvážiti se na loď, potom zjednán soustředěním všech stříkaček a soustavným poléváním kbeliky přístup do spodních prostor fregaty ; ale přes to, že zjednán byl k ohni přístup, doutnala žebra lodní ještě dále a ze skulin mezi latěmi lodního obložení⁵² valil se až do 8. hod. večerní hustý kouř. Když bylo lodní obložení strženo, vidělo se, že jsou žebra úplně zuhelnatělá ; poněvadž tedy bylo možno, že stihne NOVARU ještě jiná nehoda, byla

zakotvena nad mělčinou poblíž Olivového ostrova, kde mohla býti v případě potřeby potopena ve vhodné hloubce; ačkoliv se hasilo celou noc, přestalo se teprve k ránu z lodi kouřiti.

Podrobnou přehlídkou bylo podle úřední zprávy zjištěno, že škoda obnáší 200.000 zl.; celý předeck lodní — ve spodní⁵³ palubě až po kotle, v baterii až k velkým schodům mužstva — vyhořel až na vnější obložení; přední stěžeň a mnoho dělových lafet⁵⁴ tak ohořelo, že nebyly k potřebě.

Příčiny požáru nikdo nedovedl udati, ani soudní vyšetřování nebylo s to, ji zjistiti. Všeobecně se mělo za to, a asi sotva neprávem, že požár byl založen ve zločinném úmyslu; jest ale také možno, že podnět k němu dala neopatrnost se světlem nebo ohněm, neboť dopoledne před požárem ucpávali četní dělníci skuliny mezi latěmi paluby koudelí a zalávali je smolou⁵⁵.

NOVARA, již námořní správa nechtěla za blížíci se války postrádati, byla napřed zavezena k prozatímní opravě do výtoně a po té odvečena do Terstu, kde ji loděnice Stabilimenta tecnica triestina během měsíce úplně opravila.

Už 20. června — tři dny před počátkem války — vrátila se do Pulje a 4. července připojila se k eskadře Tegetthoffově, se kterouúčastnila se bitvy u Visu, kde padl její velitel, kapitán řadové lodi ERIC OF KLINT.

Na konci našeho vypravování jest ještě záhodno, uctíti památku účastníků hašení tohoto velikého a nebezpečného požáru jejich vyjmenováním a vypočtením projevů milosti, kterými je Jeho Veličenstvo obmyslilo.

Kromě přístavního admirála v Pulji a tři štábních důstojníků, o kterých už jsme se zmínili a ze kterých úřední zpráva zvlášť chválí fregatního kapitána Eberana, byli následující uctění vyjádřením Nejvyšší spokojenosti :

Poručíci řadové lodi Guido šlechtic Poosch, Rudolf Schröder, Arno z Rohrscheidtů, Bedřich Stecher, Mikuláš rytíř Dojmi z Delupis, Hyppolit rytíř Henriquez, Otto Faulak, Richard Pogatschnigg a Pavel Hauser ; praporčí řadové lodi Frant. svobodný pán Minutillo, Karel Spetzler, Gustav Brosch, Josef Wachtel šlechtic z Elbenbrucku a Karel Adamovič ; námořní kadeti Adalbert Haller, Viktor Zehetmayer a Otto svobodný pán Scholley ; hejt-

mani námořního dělostřelectva Raimund Kagnus a Eduard Schöningh, lodní stavební inženýři Konrad Weizner a Josef Fink.

Vrchní strojní inženýr Jindřich Heusser obdržel za své zvlášť chvályhodné chování rytířský kříž řádu Františka Josefa.

Strojmistr I. tř. Jan Steffan obdržel zlatý záslužný kříž za neohroženost a vytrvalost při ochraně strojů; Steffan, jsa už téměř kouřem osleplý, musil býti mocí ze svého stanoviště odveden.

Bootsman⁵⁶ II. tř. Marek Milić z Dubrovníka obdržel stříbrný záslužný kříž s korunou za horlivost a pohrdání nebezpečím; Milić měl už zlatou medaili udatnosti.

Stříbrný záslužný kříž obdrželi: Šikovatel námořního dělostřelectva Antonín Longon rodilý z Mestre u Benátek, který pracoval spolu s výše uvedenými osobami; arsenální podmistr Antonín Chiozotto z Benátek, tesař I. tř. Theodor Müllner, strojní podmistr III. tř. Ladislav Vokurka z Timetz v Čechách, jenž na rozkaz otevřel ve spodku lodním vodní kohoutky a za půl hodiny, když

už bylo velice nebezpečno se tam odvážiti, je zase zavřel; dále bootsmani I. tř. Ondřej Benussi z Rovigna a Hieronymus Penso z Malého Lossina, kteří se vyznamenali neohrožeností při odtažení lodi; poddůstojník Bartoloměj Ruggier recte Sparte z Pirana, který se vyznamenal při vyklizení skladu plachet a při rozpoutání řetězů v baterii; dělostřelecký poddůstojník Jan Mayer z Unter-Nassenfuss, strojník Vilhelm Böhm z Dvorečka u Litoměřic, kteří s nasezením životů obsluhovali pod dozorem vrchního inženýra Heussera hadice parní stříkačky; plavec I. tř. Vincenc Mazzalunga z Termoli v Neapolsku, který nedbaje dusícího kouře a šlehajících plamenů obětavě a vytrvale řídil hadice na spodní palubě a při tom si volil nejvhodnější, třeba nebezpečná místa; konečně plavec II. tř. Hieronymus Robba z Muggie, který se dostal jako první k ložisku ležatého stěžně a přispěl značně k uhašení požáru.

Z mužů podělených peněžitými odměnami od 40 do 10 zl. uvádíme: poddůstojníky Jana Sirotiče z Umaga a Oktaviana Bubua z Velkého Lossina, kteří neohroženě hasili houněmi a kbelíky; poddůstojníka Bartoloměje Zangrado z Pirana a

plavce II. tř. Tomáše Kozariče z Miholjace ve Slavonsku, kteří se vyznamenali vytrvalostí a obětavostí při vyklízení skladu plachet a při rozpoutání kotvových řetězů; poddůstojníka Petra Gjurkoviče, který se při hašení ani nebezpečí smrti nelekal; poddůstojníka Ondřeje Zvaniče z Komiže na Visu a Jiří Vukasoviče z Bescanuovy, kteří velmi zdatně pracovali a usekávali hořící dřeva, aby byly plameny snáze uhašeny; poddůstojníka Josefa Jedrejiče z Lindara v Istrii, který nedbaje nebezpečí smrti, hasil na spodní palubě; poddůstojníka Antonína Vianello-Zillo a plavce III. tř. Simeona Radoniče z Orliče a Knina, kteří vytrvale a obětavě hasili na spodní palubě a v baterii, při čemž byl pochloumán Zillovi palec; plavce II. tř. Matěje Belamariče ze Šibenika, kterému se podařilo dopravit hadici do předních místností na spodní palubě a kde až do pozdní hodiny hasil, konečně smolaře II. tř. Marka Kraljeviče, který vhodným řízením hadice a vytrvalostí ve velkém žáru velmi k uhašení přispěl.

Podnikatel lodních staveb Josef Tonello, který v krátkém čase provedl opravu lodi, byl

podle návrhu námořního oddílu ministerstva války vyznamenán řádem železné koruny III. tř.; mimo toho rozkázalo Jeho Veličenstvo, rozdělit 1500 zl. mezi dělníky zaměstnané při opravě.

1866

20. července.

Ukořistění nepřátelské vlajky.

Za bitvy u Visu — 20. července 1866 — po proražení vlašské bitevní řady a při obnoveném na ni útoku podařilo se obrněné fregatě ERZHERZOG FERDINAND MAX, na níž byl naloděn velící admirál, kontreadmirál Vilém z Tegetthoffů, přídou poraniti vlašskou obrněnou loď PALESTRO v zadu na pravé straně.

Prudkým nárazem bylo utrženo PALESTRU sice několik kusů pancíře, také podařilo se naší lodi zasaditi mu docela z blízka i několik ran z děl, leč vlastního účelu, potopiti nepřátelskou loď, nebylo dosaženo, poněvadž byl PALESTRO ještě s to, vyhnouti se přímé ráně přídou, čímž oslaben byl onen jemu nebezpečný náraz.

Při srážce lodí sřítla se vrchní část PALESTROVA zadního stěžně s vratiráhmem⁵⁷, a toto padlo s velkou trojbarevnou vlašskou vlajkou na něm připevněnou na přídovou boudu⁵⁸ FERDINANDA MAXE. Byly ihned zavolány slézací oddíly, poněvadž bylo jisto, že, zůstanou-li lodě pohromadě, se učiní pokus, zmocniti se nepřátelské lodi.

Za lomozu tím povstalého ozval se rázný hlas Tegetthoffův: Kdo uchvátí nepřátelskou vlajku? Několik plavců hned skočilo na předek lodi, v jich čele kormidelník⁵⁹ 3. tř. Mikuláš Carkovich. Ten se chopil provazu, na kterém byla vlajka zavěšena, a nedbaje prudké střelby z pušek vlašských, přivázal jej na vlastní loď.

Když se PALESTRO — jehož stroj byl nepoškozen a pracoval ku předu — oddálil od FERDINANDA MAXE, provaz se přetrhnul, a Carkovich přitáhnuv k sobě svou kořisť, odnesl ji — neporaněn — za hlučného jásotu svých soudruhů k admirálovi, který mu na rameno poklepal a jej za chrabrost pochválil.

Carkovich byl vyznamenán nejen zlatou medailí udatností ale i tím, že směl ukoři-

stěnou vlajku sám do Vídně nésti a že byl i Jeho Veličenstvu představen.

Když vysloužil, byl se vši cti propuštěn a žije do dneška jako zřízenec přístavního úřadu ve svém rodišti Hvaru.

1869.

Cesta Jeho Veličenstva císaře a krále do východních zemí.

Jeho c. a k. Apoštolské Veličenstvo ráčilo roku 1869 podniknouti delší cestu na východ, jednak aby opětovalo návštěvu vykonanou sultánem v říšském sídelním městě Vidni, jednak aby vyhovělo svému přání, býti přítomnu otevření Suezského průplavu, oné pro rakouský obchod námořní předůležité vodní cesty.

Zpráva, že Jeho Veličenstvo hodlá vydati se na tuto cestu, vyvolala v c. k. námořnictvu velikou radost a uspokojení. Skýtalaf se tím příležitost nejenom věděti milovaného vladaře po delší čas na válečné lodi, ale i možnost, ukázati za rozmanitých příležitostí vlastní zdatnost.

10. října byl sdělen cestovní pořad námořnímu oddělení ministerstva vojenství, a námořní

velitel, viceadmirál Vilém z Tegetthoffů ihned udělil potřebné rozkazy, co se má státi, aby při této cestě bylo se strany námořnictva vyhověno žádoucímu lesku a nádheře.

Císařské jachtě, kolový parník GREIF, nařízeno, vydati se do Varny a tam očekávati příjezdu Jeho Veličenstva; kolové parníky GARGNANO a ELISABETH připraveny pro císařskou družinu; korveta HELGOLAND určena za stráž císařské jachty a ke konání potřebných služeb v přístavech, dělová loď HUM byla přidělena pro poštovní jízdy.

Jeho Veličenstvo nastoupilo 25. října cestu z Vídně, která po souši vedla přes Budapest a Rusčuk do Varny, buď po železnici nebo povozem. V družině vladařově byl první jenerální pobočník jenerálmajor hrabě Bellegarde, křidelní pobočníci majori z Bechtolsheimů, hrabě Uexküll, z Krieghammerů a z Grollerů, přednosta vojenské kanceláře plukovník z Becků, nejvyšší hofmistr jenerálmajor princ Hohenlohe, říšský kancléř hrabě Beust, kr. uherský předseda ministerstva hrabě Andrassy, námořní velitel viceadmirál z Tegetthoffů a mnozí jiní vysocí hodnostáři.

Oproti vydanému rozkazu byla jachta GREIF nucena. zdržeti se v Cařihradě, aby jednak vyspravila škody, které cestou utrpěly lopaty kolové, jednak aby zařídila elektrické osvětlení, kdežto lodi GARGNANO a HELGOLAND a císařská turecká jachta SULTANIE, sultánem vstříc poslaná císařskému hostu, očekávaly ve Varně příjezdu Jeho Veličenstva.

Jeho Veličenstvo dojelo tohoto přístavu 27. října a vypravilo se na další cestu ještě na večer téhož dne.

Ve čtvrtek 28. října konal se slavnostní vjezd do tureckého hlavního města; pobyt tam trval pět dní, a bylo Jeho Veličenstvo s dvorem svým ubytováno v paláci Dolma Bagdsché.

Další cesta do Athen nastoupena 2. listopadu; u vjezdu do Dardanel očekávala mocnáře c. k. eskadra, sestávající z obrněné fregaty ERZHERZOG FERDINAND MAX a HABSBURG a dělové lodě HUM; velel jí kontreadmirál svobodný pán Poeckh; eskadra pozdravila císařskou vlajku 21 ranami z děl, připojila se k průvodním lodím a doprovodila Jeho Veličenstvo do Piräa.



Nalodění J. V. císaře a krále Františka Josefa I. v Jaffě.

Do tohoto přístavu přijelo se ráno 3. listopadu; Jeho Veličenstvo pobýlo jako host krále řeckého v hlavním městě Athenách.

Eskadře bylo po té rozkázáno, vydati se přímo na cestu do Port Saidu a tam očekávati na 15. listopad ohlášeného, příjezdu Jeho Veličenstva, kdežto GREIF, doprovázen GARGNANEM, ELISABETHOU a HELGOLANDEM, zajel na syrské pobřeží.

Ráno 8. listopadu přijely tyto lodě do Jaffy, kde se Jeho Veličenstvo za příznivého povětří s družinou vylodilo a nastoupilo cestu do Jerusálema.

Ještě toho samého večera nastal ale ve východním moři Středozeumním západní vítr, provázený deštěm a vlnobitím, který znenáhla tak sesílil, že 14. listopadu, kdy hodlalo Jeho Veličenstvo pokračovati ve své cestě po moři do Port Saidu, bouře pobyt a jakoukoli jízdu na jaffské rejdě nanejvýš ztěžovala. Turecká jedna válečná loď a jedna pruská dělová loď byly nuceny, odjeti z otevřené a nebezpečné rejdy jaffské na širé moře, kde chtěly vyčkati konce bouře. C. k. lodi ale ostaly na rejdě, majíce parní stroje

k jízdě připraveny, a vyslaly své bárky k přístavišti, aby přepravily Jeho Veličenstvo s družinou na loď.

Následovně vyličené přepravení Jeho Veličenstva na GREIFA — 14. listopadu dopoledne — bylo událostí proto pro c. k. námořnictvo velepamátnou, poněvadž bylo spojeno se skutečným nebezpečím.

Přístav Jaffa rozprostírá se pode zděmi prastarého tohoto města a jest na mořské straně obrouben mohutnými podmořskými skalisky, mezi kterými jsou dvě tak úzké cesty, že mohou jimi projížděti jen malé lodě pobřežní, které obstarávají spojení přístavu se širým mořem před přístavem.

Už za příhodného počasí jsou tato skaliska znatelná podle vln na nich se tříštících. Když se ale za dlouho trvajících západních větrů valí mohutné vlny na syrské pobřeží, povstává na nich tou měrou nebezpečné vlnobíť, že lodním člunům jest nemožno obstarati spojení s pobřežím. Jen domácí námořníci jsou s to, odvážit se jízdy mezi skalisky a ti se vydávají ve valné nebezpečí, poněvadž při nejmenší nepozornosti vůdcové bývají jejich loďky vrženy na úskalí a roztříštěny,

a záchrany života nelze se nikomu nadíti, poněvadž se tamní moře žraloky jen hemží.

Jeho Veličenstvo s družinou navrátilo se ráno 14. z Jerusálema; pro mohutné vlny, které se na skaliskách tříštily a na pobřeží dorážely, zdálo se nemožným, se té chvíle k pokračování cesty po moři naloditi. Když se ale turečtí hodnostáři honosili obratností a úplnou spolehlivostí arabských veslařů, rozhodlo se Jeho Veličenstvo pro okamžité nalodění a vstoupilo s několika členy své družiny do jednoho domácího člunu, který vyvěsil císařskou vlajku; šest staťných Arabů pohánělo jej vesly proti úžině mezi skalisky, za ním pak jely čluny válečných lodí se zbytkem císařské družiny.

Čím více se úskalí blížila, tím více bylo znatelné, jaká silná to bouře zuří, a u skalisek zdálo se takřka nemožným, člun, chvílemi na temenech vln vysoko se vznášející a hned na to vlnami jakoby pohřbený, ku předu řídit. Úskalí sama jevila se každého okamžiku jinak; chvílemi ve vlnách pohřbena, vypínala hned v příštím okamžiku vysoko své hřebeny, jindy, za klidného moře, vodou přikryté. Pobádání svým vůdcem

Mustafou, jenž byl si plně vědom své zodpovědnosti, veslovali arabští veslaři seč jejich síla stačila, ale přece ušel drahý čas, než minuli nejnebezpečnější místo.

Když byl konečně průvoz mezi skalisky projet, bylo i bezprostřední nebezpečí překonáno; třeba se i vně skal válely mohutné vlny proti člunu, ty byly poměrně lehko překonány, a člun dojel asi za půl hodiny k císařské jachtě.

Na GREIFU rychle vše připravili, aby se Jeho Veličenstvo mohlo naloditi. Jelikož nebylo možno vystoupiti pro vlnobití a silné kolébání na loď po obyčejných⁶⁰ schodech, byl připraven na zádi paluby jeřáb s kladkostrojem, do kterého byla zavěšena rohožka.

Když k jedenácté hodině dopolední dorazila arabská loďka ke GREIFU, spustil se do ní po kladkostroji Doddustojník Scopinich, jenž rozprostřel na veslařské lavici rohožku, a jakmile se Jeho Veličenstvo na ni usadilo, ji zapjal jako popruch do kladky. Kladkostrojem, obsluhovaným lodním štábem⁶¹, bylo na to Jeho Veličenstvo zvednuto do výše a po té spuštěno na palubu — do bezpečí.

Páni císařské družiny byly dopraveni na loď stejným způsobem. Při vytahování lodní kotvy přetrhl se následkem prudkého hourání lodi kotvový řetěz, čímž byl odjezd o málo uspišen.

Tou měrou, jakou se vzdaloval GREIF syrského pobřeží, mírnilo se i vlnobítí; zároveň se ponenáhlu i vyčásilo; 15. listopadu o 9. hod. dopolední došla loď do Port Saidu, kde bylo Jeho Veličenstvo uvítáno s velikou okázalostí.

GARGNANO a HELGOLAND nejen že nemohly zbytku císařské družiny hned naloditi, ale byly nuceny, strávití noc na 15. listopadu na širém moři, tak že mohly pokračovati až toho dne v jízdě do port Saidu.

Závěrkem této památné cesty císařovy byly velkolepé slavnosti, vystrojené za příležitosti otevření průplavu suezského nádherý milovným khedivem Ismailem.

Vůdce arabské lodice, který převezl našeho mocnáře bez nehody mezi skalisky u Jaffy, byl vyznamenán za svůj čacký čin rytířským křížem řádu Františka Josefa a darem 100 dukátů.

1886

3. února.

Nehoda člunu Jeho Veličenstva korvety „Donau“ v New-Yorském přístavě.

Po 17 denní bouřlivé plavbě z Havanny přiblížila se 31. ledna 1886 Jeho Veličenstva korveta DONAU u Sandyhooku americké pevnině. Prozatímně na ní velel poručík řadové lodi Josef Holeczek, poněvadž dřívější velitel fregatní kapitán Heřman z Czeike v Havanně zemřel. Jízda strojem začala as 40 mil od majáku, a když se 1. února ráno o 5. hod. nalodil přístavní lodivod, pokračovala loď v jízdě do ústí řeky Hudson. U mělčin před přístavem minula DONAU dvě rakouské obchodní lodě, které se jí prohlásily vlajkovými signály.

Když byla proplula úžinou (narrows) mezi Long-Islandem a Staten-Islandem, bylo jí od

zdravotní stanice na Staten-Islandu dovoleno, vplouti do přístavu.

Pozdravila před Governors-Islandem krátce po 12. hod. vlajku Spojených států 21 ranami z děl a zakotvila asi o 2. hod. odpolední v Hudsonu před 27. ulicí, kde jest řeka 138 m široká. Ohněm v kotlích dáno bylo dohořeti a vytopen kotel na destilování vody.

V New-Yorku byla toho roku zvlášť tuhá zima; byla větší chladna, nežli za mnoha minulých let, a přece se zdálo, že tím přehojná vozba na Hudsonu nikterak netrpí. Jako kdykoliv jindy hemžila se řeka osobními i vlečnými parníky, skladními loděmi, vory atd.

Spojení lodi s městem obstarával její parní člun, který byl hned po příjezdu na vodu vysazen.

Den po příjezdu ohlásil se poručík řadové lodi Holeczek u nově ustanoveného velitele, fregatního kapitána Richarda Pogatschnigga, který byl následkem tuhé a drsné zimy povážlivě nemocen.

Lodní posádka těšila se už dlouho na zotavení v New-Yorku, na místě toho ale zastihla poměry, které trudily i veselé a bezstarostné

mladiky. Přes to, že byla řeka jen podle břehů zamrzlá a proud jen málo ledových ker s sebou nesl, klesala teplota víc a více, a bylo v noci s 1. na 2. února — 8° , na 3. — 11° , na 4. — 16° Celsia, takže panovala na lodi, kde nebylo kamen — přes to že byl vytopen jeden velký kotel, aby nezamrzla voda ve strojích a ve strojním potrubí — zima přímo nesnesitelná.

Jelikož bylo mužstvo, nejsouc na takovou zimu dost teple oblečeno, neschopno práce, ba v noci ani spáti nemohlo, bylo nakoupeno několik kamen, kteréž byly postaveny v baterii, a nad to byla strava rozmnožena a zimě přizpůsobena.

3. února zdálo se, že mráz ulevuje; za to ale začal hustě padati sníh.

Mužstvu, které na březích Jaderského moře zřídka zažije sněhové vánice, povstal tím nový nepřítel. I připomínala-li chumelenice mnohým veselé mládí, domov, milou nebyla nikomu, a kde kdo si nepřál jiného, nežli aby zima a nečas ulevily; výmluvné to znamení, jak byl nepohodou ztrpčen každému vytoužený pobyt v při-

stavě obrovského toho města, které se chvílemi, když vánice toho dovolovala, očím jevílo.

Před polednem odjel Holeczek na zem, aby navštívil velitele new-yorského arsenálu, commodora Chandlera a zajistil si jeho pomoc, kdyby plovoucí kry uvedly loď v nebezpečí, a ona by nucena byla jinde se zakotviti. Jelikož se počasí dále horšilo a kry stále prudčeji dorážely na boky lodní a jich následkem vánice rychle přibývalo, obával se Holeczek, že bude loď vážně poškozena.

O 6. hod. večerní vrátil se na loď; parní člun, který jej přivezl, měl býti přivázán na zadku lodi; když dojel svého místa, tu dříve nežli loď byla připevněna, zachytil se tlakoměr stroje za zadní provazový řebřík a ulomil se; z kotle uniklo tolik páry, že nebylo v něm více dosti tlaku, aby stroj byl mohl pracovati, a proud odnesl člun s sebou.

Byl tedy rychle spuštěn na vodu poboční⁶² člun č. 3, obsazen plavci a veliteli jeho, námořnímu kadetovi 2. tř. Ottovi Karschovi nakázáno, vzíti do vleku odplavalý parní člun a dovézti jej zpět k lodi.

Při té příležitosti se zase ukázalo, jak jest naše mužstvo dobře vycvičeno, jak jest srdnaté a si z nebezpečí málo dělá; každý při spouštění člunu zaměstnaný provedl hbitě a klidně svůj úkol, ačkoliv povely pro hukot větru spíše uhádnul nežli slyšel. Ve chvíliče byl člun připraven a 10 muži osazen.

Té chvíle vál prudkými rázy bouřlivý vítr, provázený děstem a sněhem. Kadet Karsch, přišed na palubu, sotva že shlédl, kde odplavený člun jest, vskočil do svého, vlnamy zmitaného člunu, na to jasný, úsečný povel a člun, znatelný svou bílou svítilnou, vzdálil se od lodi do říčního proudu za cílem, který již jen podle jeho světél bylo lze rozeznati. Brzy ho dojeli, vzali do vleku a veslovali nazpět ke korvetě; urazili již značný kus zpáteční cesty, když tu Karsch zaslehl volati z parního člunu a své vlastní plavce. V tom okamžiku také sám vidí v hustém šeru nové světlo, které se na člun žene, volání ani znamení nedbá, mžikem tu je; po té třesk, mnohonásobný výkřik jakoby z jedněch úst, a 17 mužů zápasí v ledových vlnách se smrtí, které se za mnohých bouří už tolikráte vstříc stavěli.

Stranou a od zadu dojel jich malý vlečný parník BLANCHE-PAGE, který táhl za sebou nákladní loď s několika železničními vozy. Když čluny a jejich znamení v plískanici spozoroval, byl už jim tak blízko, že mu nebylo více možno, se vyhnouti. Při srážce se veslový člun překotil, zůstal spolu s parním člunem viseti na nákladní lodi, a kdo z mužů octlých se ve vlnách, se na tuto nedostal, byl ztracen; udržeti se plaváním na hladině, bylo čirou nemožností — nejvíce Karschovi, který byl v plášti: bylo-li i komu možno, chvílku se někde přidržeti, kry ráz na ráz dorážející smetly jej pod hladinu.

11 mužům podařilo se zachrániti se; pět mužů s vůdcem svým ztratilo životy v ledových vlnách a pode krami Hudsonu.

BLANCHE-PAGE dožadoval se hned signály pomoci, které se mu brzy dostalo od vlečného parníku GARRETA; GARRET převzal zachráněné mužstvo a parní člun, který byl brzy po srážce proudem od nákladní lodi odtržen, jakož i překocný člun a dopravil je na DONAU. Tam jej hned najali, aby hledal pohřešované muže a oznámil neštěstí na přístavním policejním úřadě.

Zachránění byli odevzdáni lodnímu lékaři do péče, který je dal třiti, zahrávati a v nemocnici do postelí položiti.

Pohřešovali se :

Nám. kadet 2. tř. Otto Karsch, narozen 1866 v Brně; plavec 1. tř. Ant. Ciparić, narozen 1864 v Oprici v Istri, plavec 2. tř. Floriadio Marchesan narozen 1863 v Gradu v Goricku, plavec 2. tř. Ferd. Tanzer, narozen 1867 v Sittendorfu v Dolních Rakousích, plavec 3. tř. Ant. Batinović, narozen 1864 v Plivě v Dalmácii, plavec 3. tř. Mart. Lorenzin, narozen 1863 v Medulině v Istrii.

GARRET pátral na řece po nešťastnících až do půlnoci, ale nepodařilo se mu nikoho z nich najítí, tak že nebylo ani nejmenší naděje, že by se snad byli přece zachránili; ani pátrání policejního úřadu nemělo lepšího výsledku.

Tento úřad také hned oznámil nehodu všem pobřežním záchranným stanicím — a těch nebylo málo — i doufalo se, že právě tyto, znajíce výtečně poměry na řece a jindy takřka divy činíce, budou s to pomoci. Ale vše bylo nadarmo!

Jak neúprosný jest osud ! Čím jest člověk proti moci přírody, kterou se snaží podmaniti si rozumem a citem svým !

Malickosť se přihodí, nějaká nešťastná náhoda, a řada mužů zmizí v rozbouřených živlech, se kterými právě čacky zápasila !

Několik měsíců uběhlo, než byly nalezeny první oběti.

V červnu byly nalezeny a pohřbeny mrtvoly Ciparičova a Batinovičova, počátkem července i Marchesanova. Mrtvola Karschova byla nalezena 2. července v Hudsonu u 138. ulice ; členové jenerálního konsulátu New-Yorského doprovodili ji ke hrobu na hřbitově Greenwoodském na Long-Islandu.

Tam i na námořním hřbitově v Pulji vypráví nám pomníky o jeho žalostném konci.

Slovy plnými vřelého soucitu dala správa námořní příbuzným obětí vědomosť, jak bolestné něštěstí je stihlo, a upřímně želelo celé c. k. námořnictvo svých nešťastných soudruhů.

Jména jejich, kteří skonali plníce věrně svou povinnosť, nezahynou v paměti našeho námoř-

nictva, a každý v boji se živly sebe více otužilý námořník s litostí vzpomene těchto obětí povolání, pozbyvších životů v chrabrém zápase s rozlícenými živly, za tmavé noci, v cizině a v poměrech jim nezvyklých.

Pomník arcivévody Ferdinanda Maxe ve Vodnjanu.

Jedeme-li z Pulje železnici na sever, spatříme před stanicí vodnjanskou v polích po pravé straně sochu nadživotní velikosti, která vzbuzuje pozornost svým výhodným stanovištěm a svými ušlechtilými, třeba jednoduchými tvary.

Ve Vodnjanu sestoupíme s vlaku a provázení přívětivým majitelem rolí Tomášem Sotto Corona, dojdeme k vršíku, se kterého se na nás pomník dívá.

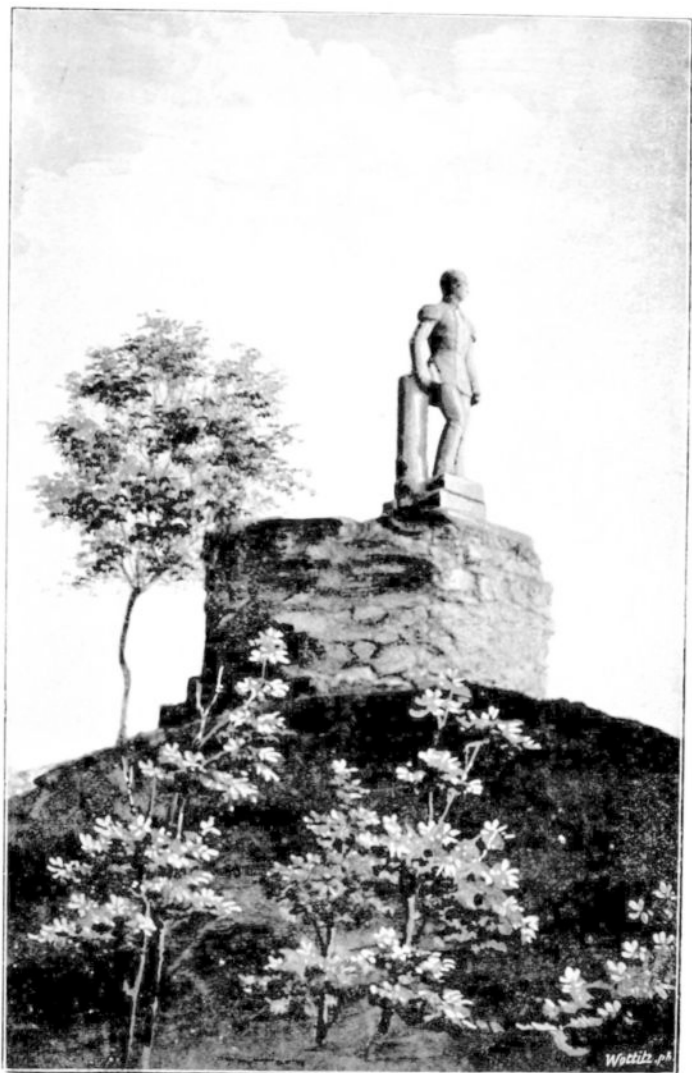
Socha stojí na podstavci z hlazeného kamene na zeleném, pro ni zvlášt nasýpaném kopečku a představuje Jeho Císařskou výsost arcivévodu Ferdinanda Maxe. Dal ji postavit v roce 1881 pan Sotto Corona, muž to daleko známý pro svou dobrosrdečnost a lásku k vlasti.

Arcivévoda jest vypodoben v uniformě admirála, bez klobouku a šavle, pravá noha jest málo předkročena, v levici drží složený dalekohled.

V jeho mladistvé tváři jeví se dobrota a přívětivost; přes úrodné nivy a sady a přes fassanský průplav, ze kterého nastoupilo roku 1866 rakouské loďstvo — k jehož vzrůstu on tak mnoho přispěl — svou vítěznou jízdu k ostrovu Visu, hledí na moře a na daleký západ, kde jsou ony cizí břehy, na kterých mu připravil zlý osud tak smutný konec.

Socha ta není pomníkem vítězství a slávy, jako onen v Pulji vztýčený sloup, nýbrž představuje arcivévodu jako dobrodince a ochránce lidu, který v létech padesátých po děsném krupobití navštívil pohromou stíženě obce a nejen těšil, ale i seč byl, pomáhal, zač jej obyvatelstvo vřele ctílo a milovalo.

Pomník v bujné vinici, obklopený olivovými a morušovými sady se širým mořem před sebou, činí na diváka velebný a ušlechtilý dojem, shodující se s dobrotivou a pro krásy přírodní vni-
mavou povahou arcivévodovou.



Pomník arcivévody Ferdinanda Maxe u Vodňanu.

Vděčnost a láska k tomuto lidumilnému vrchnímu veliteli námořnímu a bratrovi našeho vznešeného císaře byly podnětem, že pomník byl postaven.

Jeden chudý tkadlec z Vodnjana, jménem Ondřej Trevisan, jemuž zničilo ono krupobíť jeho malou vinici, předsevzal si z vděčnosti a nadšení nad tím, že se arcivévoda neostýchal ani nejprostších tešiti a jim pomáhati, že postaví dobrodinci kraje sochu a znaje zacházeti sochařským dlátem, podjal se sám díla, vypodobiti arcivévodu, tak jak se na něj pamatoval a jej v duchu viděl.

Krutý osud mu ale nedopřál dodělati jeho díla; nové pohromy stihly krajinu, jeho i s rodinou: cholerou roku 1857 byl úplně ochuzen, tak že nebyl více s to dokončiti sochu, ač už byla téměř hotova.

Nedokončená práce stála po tom dlouhá léta pod loubím na vodnjanském náměstí, až ji koupil pan Sotto Corona, který ji dal dokončiti jedním benátským sochařem a postavil ji na svých pozemcích jako daleko viditelnou upomínku, která

právě svou jednoduchostí a svým původem o tom svědčí, jak prostý lid tannějšího kraje miluje a ctí náš osvícený panovnický rod, pevně v něj věří a jest mu z toho srdce oddán a vděčen.

Vysvětlení odborných výrazů a poznámky.

Staré plachetní lodě byly hlavně jmenovány podle jejich stěžňovi, poněvadž toto bylo na lodi prvním, co se už z dálky rozeznávalo. Způsob stěžňovi zase byl podmíněn v první řadě velikostí lodi a jejím účelem; poněvadž ale materiál, ze kterého se lodě stavěly — dřevo — nedovoloval stavby dlouhých lodí, vystačily i největší tehdejší lodě se třemi (svislými) stěžni, ku kterým se ještě družil čeleň, t. j. ležatý stěžeň na přídě lodi.

Fregata byla válečnou lodi, na které se nalézala všechna zařízení tehdejších válečných lodí, jež byla na menších lodích jen z části, na řadových lodích ale ve větší míře obsažena. Popíšeme ji tedy krátce.

Trup fregaty byl na vodě asi 60 m dlouhý, 14 m široký a ponořoval se asi 5 m. Loď měla 3 paluby táhnoucí se veškrz celé lodi: 1.) vrchní, na níž se soustřeďovala obsluha stěžňovi; na zadní její části a na nejpřednější stála i děla; 2.) dělovou, na níž byla rozestavena děla; 3.) spodní (už pod hladinou vodní) s byty; prostory na spodní palubě se také často označovaly jako „mezipalubi“. Pod spodní palubou byly v různých komorách uloženy zásoby: potravin, pitná voda, střelivo a pro loďní potroju.

Fregata měla 3 stěžně (svislé) a čeleň; svislé se jmenovaly přední, střední a zadní; každý sestával ze tří kusů: spodního, středního a vrchního; na spodním bylo spodní ráhno, na středním střední, na vrchním vrchní a temenní (ráhna stojící napříč lodí). Na všech ráhnech kromě zadního spodního byly plachty (lichoběžníkového tvaru); plachty středního, vrchního a temenního ráhna rozpínaly se mezi tímto a nižším ráhmem; byly připevněny na svém ráhne kratší rovnoběžnou stranou, tak že šířky plachet do

výše ubývalo ; spodní plachta byla připevněna delší stranou. V zadu na zadním stěžni bylo připevněno vratiráhno s vratiplachtou (různoběžnikového tvaru).

Aby vitr stěžňů nepřevrhl, byly připevněny lany, a sice každý díl zvlášť, po stranách (a i na zad) rozporami, do předu stěhy.

Čeleň byl rovněž ze 3 kusů a sice : čeleň (nejvnitřnější, na lodi upevněný díl), kosatka čelenni (střední díl) a čnělka čelenni (vnější díl). Mezi předním stěžněm a čeleňem napínaly se trojúhelníkové plachty : kosatky (celkem 4 za sebou).

Nad vrchní palubou byl na přídě a na zádi ještě kus vyšší paluby ; prostory tím povstávající jmenovaly se příďová bouda a záďová bouda.

Velké čluny (bárky) se ukládaly na vrchní palubě, prostřední a malé se věšely na jeřábech nad lodními boky. V přístavech byly k službě určené čluny připevňovány na tyčích připevněných na přídě (asi u předního stěžně).

Lodě větší fregaty byly řadové lodě : tyto měly 2—3 dělové paluby nad sebou.

Lodě menší fregaty byly : krytá korveta, prostá korveta, briga a šuner ; ještě menší se jmenovaly v různých krajinách různě (trabakel, bragozzo atd.). Krytá korveta vypadala jako fregata, ale neměla na vrchní palubě děl ; prostá korveta neměla dělové paluby, nýbrž děla jen na vrchní palubě ; briga měla 2 stěžně s (příčnými) ráhny a děla na vrchní palubě ; šuner byla loď se 2—3 stěžni, ale plachty nebyly připevněny na (příčných) ráhnech, nýbrž na vratiráhnech (na zad stěžňů).

¹ Rychlé plachetní lodě o plném stěžňovi (t. j. tři stěžně každý se 4 ráhny), které obstarávaly v první řadě výzvědnou službu ; měly baterii děl pod vrchní palubou (dělová paluba) a kromě toho děla na předku i zádi vrchní paluby.

² hodnosť majora.

³ loď o plném stěžňovi (viz 1), ale děla buď jen na dělové palubě (krytá korveta), nebo jen na vrchní palubě (prostá korveta).

⁴ hodnost jenerálmajora.

⁵ svaz lodí co možná podobných vlastností (stejná rychlost, způsobilost otáčet se), sestávající obyčejně ze dvou oddílů (divisi).

⁶ fregata s parním strojem a plachtami.

⁷ kapitán řadové lodí na místě příslušícím admirálovi.

⁸ hodnost plukovníka.

⁹ největší lodě vyzbrojené mnoha velkými děly ve dvou až třech bateriích; byly určeny k boji v přední řadě (odtud jejich jméno).

¹⁰ hodnost podmaršálka.

¹¹ plovoucí překážky, jimiž se lodím zamezuje plavba.

¹² malé choboty, které jsou spojeny s mořem úzkými průplavy.

¹³ lodě sloužící buď plavbě pro zábavu nebo dopravě vznešených osob.

¹⁴ hodnost podplukovníka.

¹⁵ menší lodě, mající poměrně mnoho a mohutných děl, ale nemající právě proto dosti prostředků, aby se mohly udržeti dlouho na moři.

¹⁶ váha 1000 kg (krychlový metr čisté vody).

¹⁷ váha vody zatlačené lodí.

¹⁸ malý parník poháněný koly, vyzbrojený poměrně mohutnými děly.

¹⁹ silnými železnými deskami chráněné lodě.

²⁰ menší loď plachetní se dvěma stěžni o čtyřech ránech; děla stála na palubě.

²¹ jako 20, ale spodní a střední díl stěžňů z jednoho kusu.

²² dvě nebo více lodí podřízených jednomu veliteli.

²³ malá loď se dvěma stěžni mající jen vratiplachty; sloužily k plavbě poblíž břehů; nyní jsou šunery až o 7 stěžních pro dopravu zboží přes oceány.

^{23a} Malá Asie, Syrie a řecké sousostrovi.

- ²⁴ velký člun, zařazený na vyzbrojení dělem.
²⁵ telidá hodnost setníka 2. tř.
²⁶ v proudu za sebou.
²⁷ roura naplněná kullemi, která se při výstřelu roztrhne;
kule vyleti potom jako šrot z brokovnice.
²⁸ setník 1. tř.
²⁹ hodnost nadporučíka.
³⁰ hodnost polního zbrojmistra.
³¹ jméno podle váhy střel z nich metaných.
³² plovoucí tělesa různých tvarů ze dřeva, korku nebo železa;
slouží na připevnění lodi nebo jen k označení mělčin atd.
³³ 1 námořní mile = 1852 m (tedy $\frac{1}{4}$ zeměpisné mile).
³⁴ děla metající velké bomby, nazvaná podle jejich vynálezce.
³⁵ souhrn stěžňů, ráhien, plachet a lan.
³⁶ metaly se z nich rakety.
³⁷ hrad v pevnosti, poslední útočisté posádky.
³⁸ vítěz nad Napoleonem I. u Asprů.
³⁹ mělké pobřežní lodice plochého dna.
⁴⁰, ⁴¹ větší, ale málo se nořící čluny.
⁴² přední část lodi.
⁴³ prudký vítr na domácích březích, vanoucí od severový-
chodního směru.
⁴⁴ člun sloužící veliteli k jízdám.
⁴⁵ znamení smutku anebo i nebezpečí.
⁴⁶ 100—300 kg těžké kotvy.
⁴⁷ nejpevnější lano na lodi, stočené ze tří silných lan (tedy
velmi objemné).
⁴⁸ soud, který rozhoduje, byla-li loď právem zajata a je-li
tedy „dobrou kořistí“.
⁴⁹ na malých lodích jsou schody kryté, aby padákem ne-
mohla téci voda do vnitřku lodi.
⁵⁰ velké plovoucí těleso obdélníkového půdorysu, ve svislém
příčném průřezu podkovité; má-li se jím zdvihnouti loď, naplní

se z části vodou, tak že se ponoří, načež se loď do něho zavede a připevní; když se voda vypumpuje, výtoň vypluje a zdvihne loď nad vodu.

⁵¹ malá okrouhlá okénka v lodním boku.

⁵² nepromokavý obal lodi, sestávající z lati připevněných vně na lodních žebrách.

⁵³ paluba pod dělovou palubou.

⁵⁴ kozly, ve kterých leží děla.

⁵⁵ skuliny mezi latemi paluby nebo obložení jsou zacpány koudeli a zality smolou.

⁵⁶ poddůstojník hodnosti šikovatele; jsou jich tři třídy.

⁵⁷ tyč na spodním dílu stěžně, ukazující na zad a do výše; jest na ni připevněna plachta různoběžníkového tvaru (vratiplachta).

⁵⁸ přida lodi bývá nad vrchní palubou krytá, aby mohla lod vzdorovati i vysokým vlnám; jest to jakoby kus vyšší paluby.

⁵⁹ plavci, kteří řídí kormidlo.

⁶⁰ na bocích lodních.

⁶¹ důstojnický sbor.

⁶² čluny zavěšené nad boky lodními.

Chyby tisku v I. svazku.

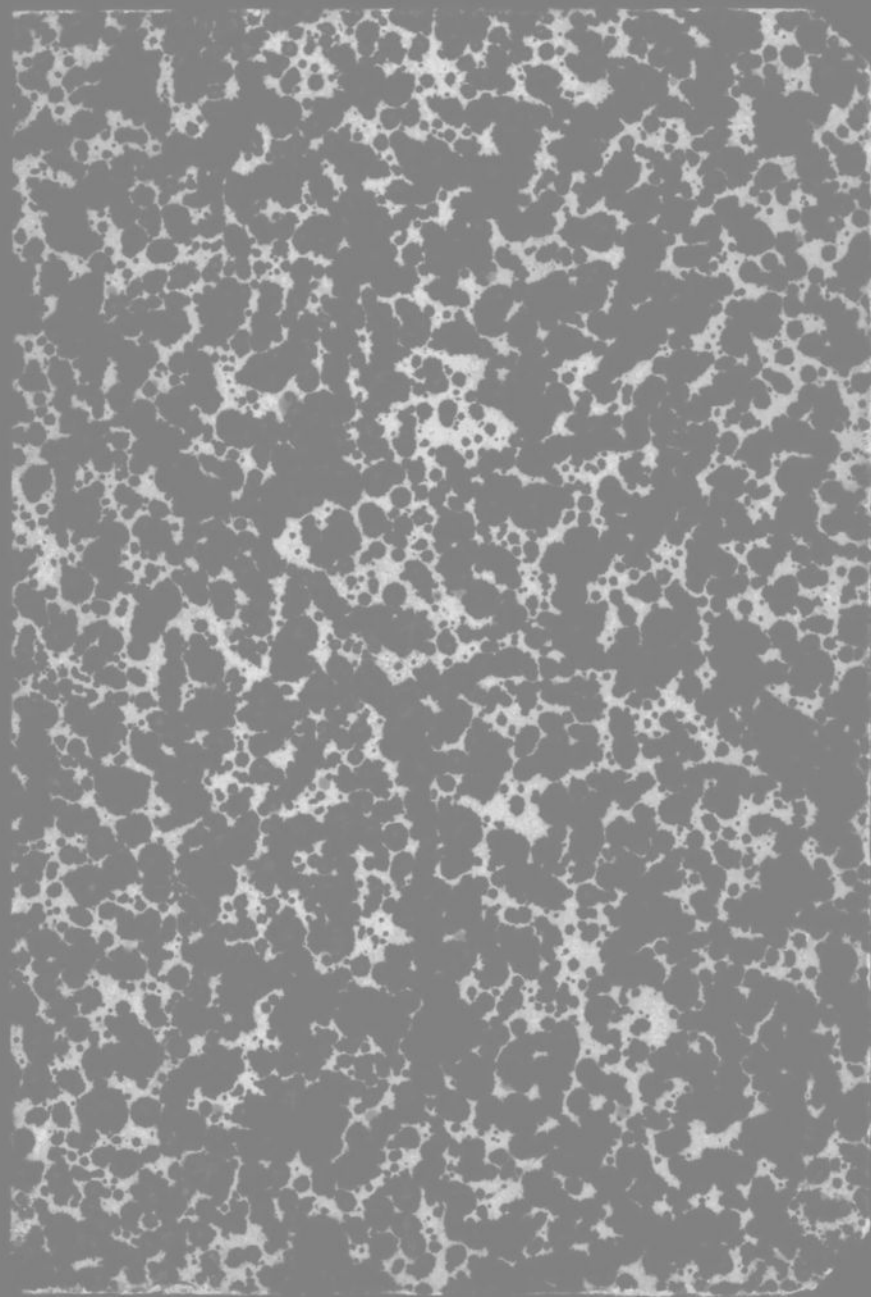
Stránka	řádka		na místě	čti
	shora	zdola		
8	12—13		vystaveni	vystavění
10	6		stávající	stávající
11	10		účelů	účelu
16	6		výslužbě,	výslužbě
16		4—5	ústře-dnímu	ústřed-nímu.
17		11	příhodny	příznivy
24		1	pisčítý	pisčítý
27	5—6		pisčinou	pisčinou
35		7	oddilu :	oddilu ;
38		3	dobit	dobyt
60	1		namáhavou	namáhavou
63	4		kapitánu	kapitánu
69	2		zpozorován	spozorován
70		4	řetězy	řetězy
71	8		lod	loď
73	12		ji	ji
77		5	řízením	řizením
85	6		ohlášeného,	ohlášeného
85	12, 13		Jerusálema	Jerusaléma
86		6	vlnobiti	vlnobiti
87	4		Jerusálema	Jerusaléma
88	12		kolébáni	kolébáni
89	5		sé	se
92	10		dost	dosti
92	13		přízpůsobena	příspůsobena
99	4		stanovištěm	stanovištěm
101		10		svého











17047 Pamětné události J. V. Valcového námorního