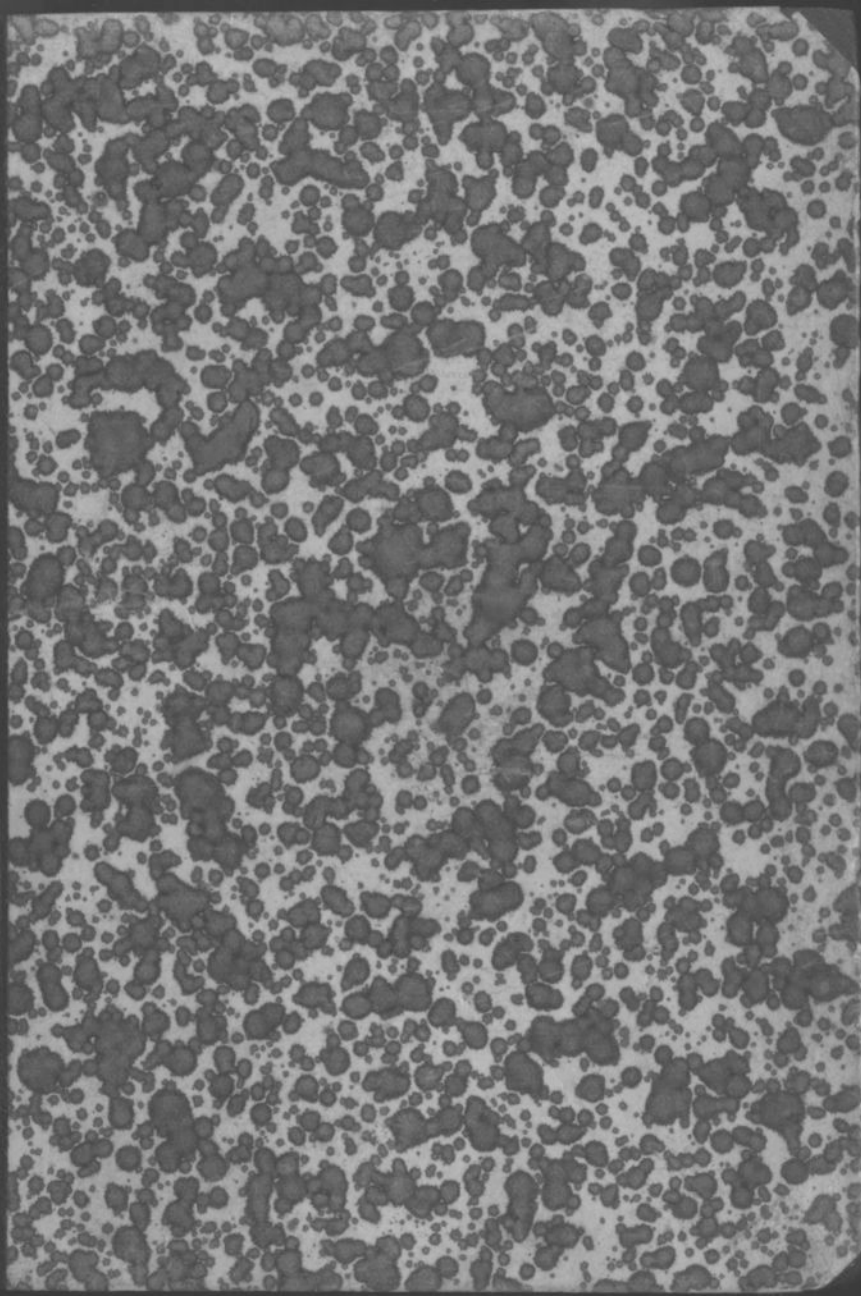
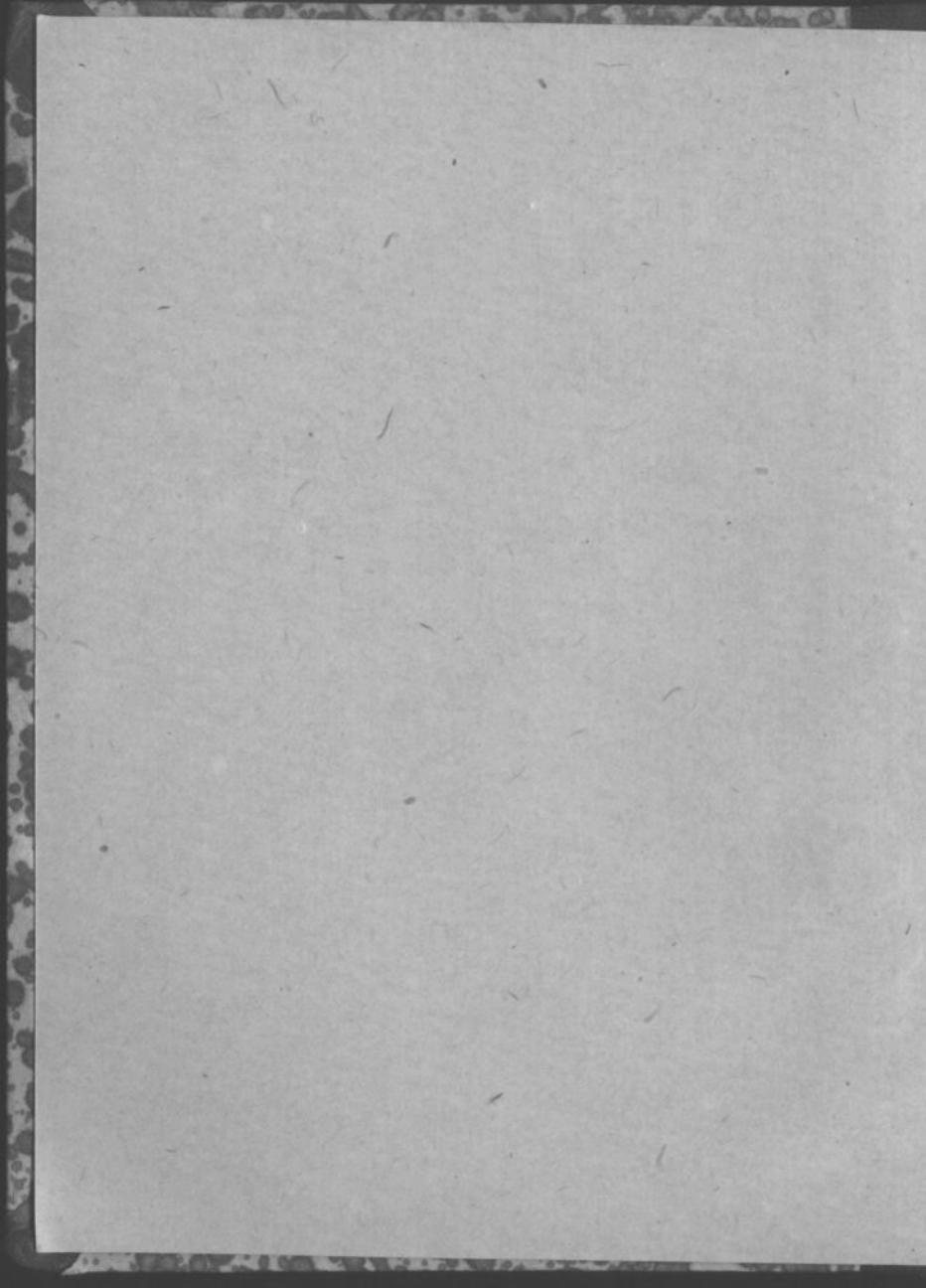
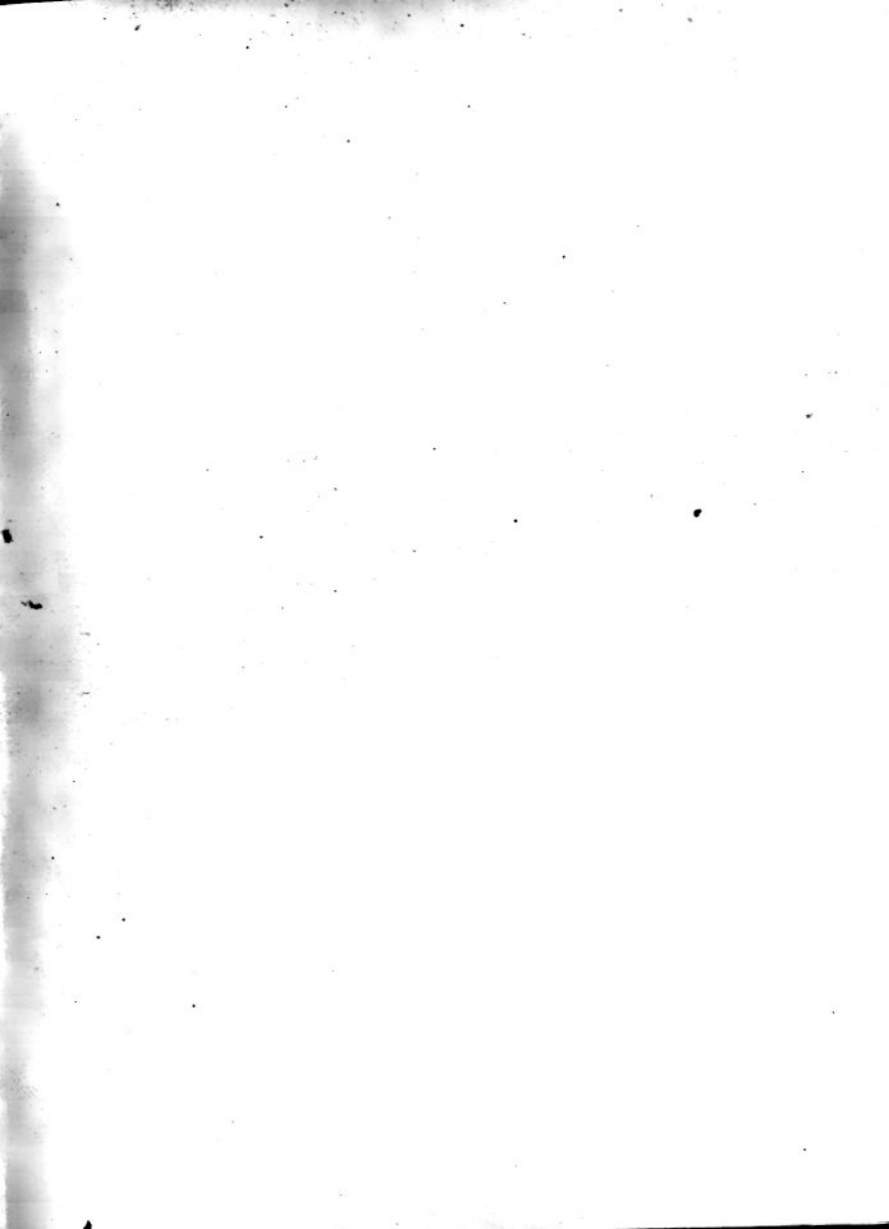
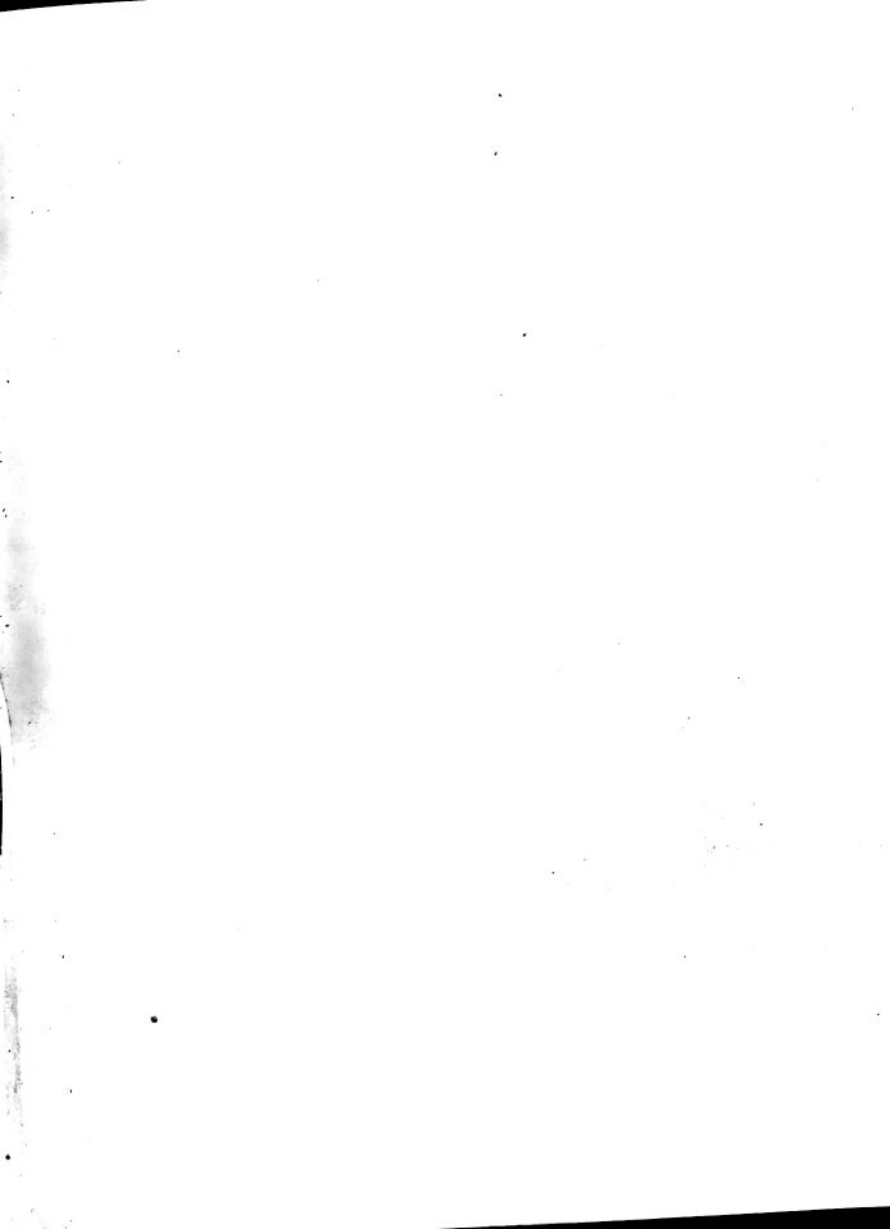














Vilém z Tegetthoffu.

17042

Památné události J. V. válečného námořnictva.

Vydáno redakcí časopisu:
„Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

(Zprávy z oboru námořního.)

Z němčiny přeložil
V. MILFAIT,
c. a k. poručík řadové lodi.



III. Svazek.

V PULJI 1910.

Tiskem knihtiskárny Jos. Krmpotić, Piazza Carli 1.

Nov 2002

3/120717088

2

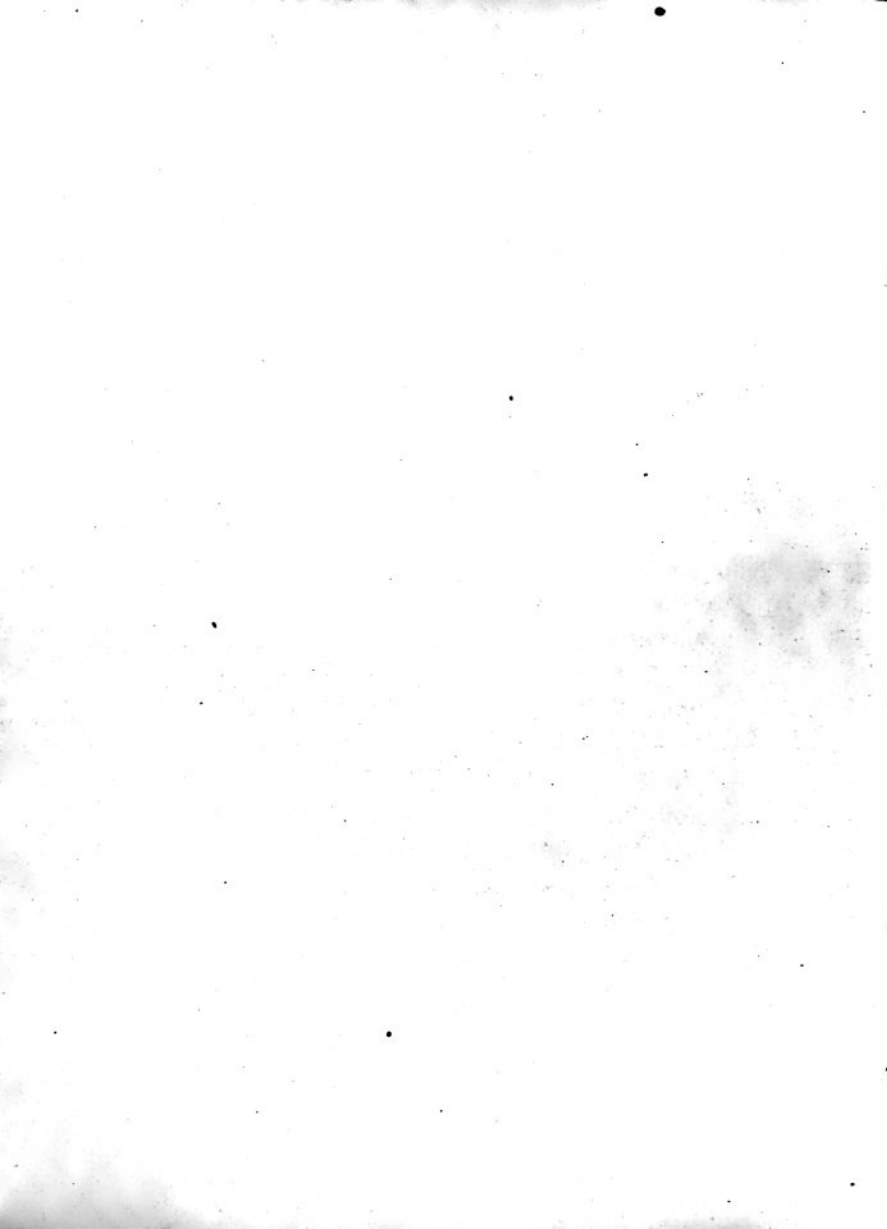
Obsah.

	Stránka
Vilém z Tegetthoffů. Náčrtek jeho života, jejž sestavil v roce 1868 kapitán řadové lodi Max svob. pán ze Sternecků . . .	1
1820, 21. května. Záhuba Jeho Veličenstva brigy „Dalmato“. Od korvetního kapitána Dušana z Preradovićů	12
1820—1822. Cesta Jeho Veličenstva fregaty „Caroliny“ do Číny. Od korvetního kapitána Leonida Pichla	23
1822, 12. listopadu. Udeření blesku do Jeho Veličenstva fregaty „Lipsia“. Od poručíka řadové lodi m. s. Eduarda z Normann-Friedenfelsů	36
1821—1830. Činnost rakouského válečného loďstva za řeckých bojů o svobodu. Případ „Merope“. Od kapitána řadové lodi Julia Heinze	40
1824—1826. Zápasy s námořními lupiči a řeckými loděmi. Od kapitána řadové lodi Julia Heinze	50

- 1840, 2. prosince. Jeho Veličenstva fregaty „Medea“ a „Guerriera“ a korveta „Lipsia“ v nebezpečí ztroskotati se na rejdě Beirutské. Od korvetního kapitána Leonida Pichla 60
1841. Hrdinský skutek plavce Meneghetti za velkého požáru ve Smyrně. Od poručíka řadové lodi Artura Lengnicka . 66
1849. Útok paličů lodí na Jeho Veličenstva fregatu „Venere“ před Chioggiou. Od kapitána řadové lodi Jerolíma svob. pána Benko z Bojniků 72
- 1853, 2. července. Jeho Veličenstva briga „Hussar“ a goeleta „Artemisia“ se připravují k boji s americkou korvetou „St. Louis“. Od poručíka řadové lodi m. s. Eduarda z Normann-Friedenfelsů 77
- 1864, 9. května. Požár na předním stěžni Jeho Veličenstva fregaty „Schwarzenberg“ za námořní bitky u Helgolandu. Od vládního rady Ferd. ryt. z Attlmayrů 91
- 1866, 20. července. Pád předního stěžně Jeho Veličenstva řadové lodi „Kaiser“ za bitvy u ostrova Visu. Od vládního rady Ferd. ryt. z Attlmayrů 96
-

Seznam obrazů.

Podobizna c. k. kontreadmirála Vléma z Tegetthoffů	Úvodní obraz
	Stránka
Útok paličí lodicí na Jeho Veličenstva fregatu „Venere“ před Chioggiou	72
Jeho Veličenstva řadová loď „Kaiser“ a vlašská obrněná fregata „Re di Portogallo“ u Visu 20. července 1866	96



Vilém z Tegetthoffů.

Náčrtek jeho života,
jež sestavil v roce 1868*) kapitán řadové lodi Max.
svobodný pán ze Sternecků.

Vilém z Tegetthoffů spatřil světlo světa v Marburce 23. prosince 1827. Jeho otec byl plukovníkem v rakouské armádě.

Studoval na gymnasiu svého rodného města a potom vzdělal se pro námořní službu na námořním kolegiu v Benátkách. Dokončiv studie, byl 23. července 1845 jmenován skutečným námořním kadetem.

*) Viceadmirál¹ z Tegetthoffů byv postaven v čelo válečného námořnictva, povolal bývalého velitele své vlajkové lodi² k službě po své straně jako pobočníka námořního velitelství. Brzy na to přinesl ale služebním zájmům oběť, odloučil se od svého přítele a spolubojovníka a pověřil jej zařízením a vedením rozmanitých škol námořních, které dosáhly zavedením krátké služební doby (všeobecná branná povinnost) veliké důležitosti. Za své služby jako „inspektor všech školních lodí“ sepsal komodore Sterneck pro potřebu ve školách mužstva následující, krátký náčrtek Tegetthoffova života.

Po mnohých jízдах po Jaderském a Středozemním moři i v Řeckém souostroví byl 27. ledna 1848 povýšen na fregatního praporčího³ a 13. dubna téhož roku na praporčího řadové lodi⁴. Patřil tehdy k posádce brigy⁵ MONTECUCOLI, jež se nalézala v Jaderském moři, ale brzy na to byl jmenován pobočníkem vrchního námořního velitele, polního podmaršálka rytíře z Martini, kterého doprovázel po jeho jmenování vyslancem v Neapoli do tohoto města.

Navrátil se, nalodil se v létě 1849 jako druhý důstojník na korvetu⁶ ADRII, která blokovala⁷ spolu s jinými loděmi Benátky. Když se byly Benátky vzdaly, jel na parniku MARIA ANNA jako jeho první důstojník⁸ do Levanty⁹ a Středozemního moře. Když v roce 1856 rakouská vláda, dbajíc důležitosti průplavu Suezského, tehda stavěného, obrátila svou pozornost na břehy Červeného moře, svěřil arcivévoda Ferdinand Max — tehdy vrchní velitel námořnictva — Tegetthoffovi úlohu, procestovati arabské a egyptské pobřeží, což tento vykonal v letech 1857/58.

Při tom byl zajat lupičskými pobřežními obyvateli, ale za krátko zase propuštěn na svo-

bodu. Byv mezi tím jmenován korvetním kapitánem¹⁰, zastával potom jedno důležité místo při vrchním námořním velitelství v Terstu a v říjnu na to přebral velení na korvetě ERZHERZOG FRIEDRICH, která podnikla cestu do Maroka, ze které se navrátila 1859.

Brzy na to vypukla válka s Francií. Tegetthoff byl za ní se svou lodí zařaděn do c. k. eskadry u Spignonu před Benátkami; eskadra měla hájiti tamnějších chobotů. Tegetthoff byl jedním z oněch důstojníků, kteří za války co nejdůtklivěji ponoukali k ráznému jednání; útok na francouzské loďstvo ale nebyl podniknut vzhledem na skrovný počet rakouských lodí. Po uzavření míru převzal Tegetthoff zase své dřívější místo u vrchního velitelství, později doprovázel na parníku KAISERIN ELISABETH arcivévodu Ferdinanda Maxe na jeho cestě do Brasilie; navrátil se a byv povýšen 24. dubna 1860 na fregatního kapitána¹¹, stal se velitelem fregaty¹² RADEZKY a po jejím odzbrojení konal po šest měsíců službu pobočnicka vrchního námořního velitele v Terstu; po jmenování kapitánem řa-

dové lodi¹³ — 3. listopadu 1861 — bylo mu svěřeno velení lodního oddílu v Levantě.

Tím počalo nové období Tegetthoffova života, a jeho pozdější činy patří mezi ony pro dějiny důležité.

Když vypukla válka mezi Dánskem a Pruskem, pospíšil Tegetthoff, jsa vůdcem oddílu sestávajícího z fregat SCHWARZENBERG a RADEZKY, náležejícího k eskadře admirála Wüllerstorfa, do Severního moře. Eskadra ta měla za úkol, krýt břehy Severního moře a Hansová města před dánskými útoky; lodní oddíl zdržoval se před ústím Labe, kde se k němu připojily tři malé pruské dělové lodě¹⁴.

9. května byly spatřeny s našich lodí dánské fregaty JYLLAND, NIELS JUEL a korveta HEIMDALL. Tegetthoff jel jim vstříc, SCHWARZENBERG vypálila první ránu, a o 1¹/₄ hod. odpolední byl zápas v plném proudu; pruské lodě nebyly pro svou nepatrnost a i proto, že nebyly s to udržovati s našimi stejnou rychlost, v stavu, se ho účastniti. Před koncem zápasu byla zapálena dánským granátem přední střední plachta¹⁵ fregaty SCHWARZENBERG, naproti tomu byla na protivníkově straně

fregata JYLLAND zle poškozena. Když tedy zajela SCHWARZENBERG, jsouc kryta RADETSKYM, do neutrálního pásma¹⁶ pod Helgolandem, aby tam uhasila na přídě zuřící nebezpečný požár, obrátily se dánské lodě na sever, na cestu do Christiansandu.

Tento pro Rakouské loďstvo velice čestný zápas vedl úplně ke kýženému cíli — osvobození břehů Severního moře od Dánů — a proslavil Tegetthoffovo jméno. Vděčný mocnár jmenoval Tegetthoffa kontreadmirálem¹⁷ a vyznamenal jej kromě toho řádem Železné koruny 2. třídy. Obyvatelstvo Rakouské říše uctivalo jej jako hrdinu, a ono severoněmeckých krajů bylo mu vděčno za ochranu; zejména Hansová města, která zbavil svým rázným jednáním dánské blokády, projevovala svou vděčnost hlavně obětavou péčí raněných. Vládcové Pruský a Hanoverský udělili mu vysoké řády.

Když byl po skončení války předal velení lodního oddílu, byl Tegetthoff povolán do Vídně, převzal ale 15. března 1865 zase velení eskadry (nalodil se na fregatě SCHWARZENBERG) a pobyl

s ní dlouhý čas v Levantě, až hrozila Rakousku válka s Pruskem.

Rakouským národům, kteří se o vlastní válečné loďstvo jen málo zajímali, rozbřeslo se po zápase u Helgolandu, a začali poznávati prospěch plynoucí státu z válečného loďstva a nahlížeti, že účinná obrana rakouského pobřeží oproti Itálii dá se provésti jidinně loďstvem. Přes to byly obnosy, které věnoval stát na rozvoj loďstva, tak skrovné, že při největší sporivosti a hospodářsvi toto jen maličko mohlo růsti a celkem vlastně živořilo. Od srážky s loďstvem italského království, které už od šesti let vydávalo na své loďstvo ročně 37 milionů zlatých, bylo se skutečně nejhoršího naditi. A přes to nezmalomyslněli rakouští námořníci. Pod vrchním velením Tegetthoffa byl náš skrovný počet boje schopných lodí vším vyzbrojen, čeho skýtal arsenál v Pulji a loděnice v Terstu, tak že když nadešel čas, vypraviti se proti nepříteli, bylo v průplavě Fasanském shromážděno loďstvo připravené k boji a sdílející se svým vůdcem jeho smrti se nelekající odhodlanost. Přes to bylo

dbáno opatrnosti, a ostražitosť byla oproti mocnému nepříteli zdvojnásobena.

Na objasnění stavu nepřátelského loďstva podnikl Tegetthoff koncem června se svým loďstvem jízdu k Anconě, který přístav byl střediskem vlašských námořních podniků; jelikož ale vlašské loďstvo z přístavu nevyjelo, vrátilo se rakouské zase do Fasany. Tam došla 18. července z Visu zpráva, že se Vlaši pokoušejí o dobytí tohoto strategicky i politicky důležitého ostrova. Po nedlouhém rozvažování Tegetthoff poznal, že jest zopotřebí vybavit toto ohrožené místo z nepřátelského nebezpečí, a 19. července o 11. hod. dopolední vydalo se loďstvo na jízdu k Visu. 20. července o 10. hod. dopoledne spatřil Tegetthoff před sebou nepřátelské loďstvo stojící v rozsáhlém půlkruhu i obrátil se hned proti jeho nejsilnější části a prorazil svým klínovitě spořádaným loďstvem jeho řadu. Potom rozpoutal se prudký zápas, za kterého proboril Tegetthoff nárazem své vlajkové lodi dno vlašské obrněné fregaty *RE D' ITALIA*, tak že se tato potopila. Jiná obrněná vlašská loď, *PALESTRO*, jsouc rakouskými granáty¹⁸ zapálena, byla ku konci boje

výbuchem své prachárny zničena. O druhé hodině odpolední byla bitva rozhodnuta. Vlašské loďstvo ztrativši dvě lodě, ustoupilo do Ancony, a cíl Tegetthoffův — vyprostiti ostrov Vis — byl dosažen.

Jeho Veličenstvo Císař jmenoval Tegetthoffa ještě toho samého dne viceadmirálem¹⁹ a kromě toho byl vítězný admirál vyznamenán komandérským křížem řádu Marie Terezie, nejvyšším to vyznamenáním, které se v Rakousku udílí za udatné, z vlastního popudu vykonané činy. Jméno Tegetthoffovo proslavilo se po celé zeměkouli, a i nepřátelé neodřekli mu svého obdivu.

Koncem září nastoupil Tegetthoff za vědeckými účely delší cestu do Francie, Anglie a Severní Ameriky, se které se vrátil v červenci 1867. Mezi tím byl jmenován doživotním členem panské sněmovny, ale sotva že začal věnovati se těmto novým povinnostem, byl vyslán do Mexika, aby vyjednal vydání mrtvol císaře Maximiliana a převezl ji do Evropy. Tuto obtížnou úlohu provedl velmi obratně a navrátil se 20. ledna 1868 s mrtvolou císaře Maximiliana — bývalého to vrchního velitele rakouského námořnictva — do

Vídně. Za tuto znamenitou službu byl vyznamenán velkým křížem Rakouského Leopoldova řádu.

Počátkem března 1868 jmenoval jej císař přednostou námořního odboru říšského ministerstva války a velitelem válečného námořnictva. Mnozí cizí panovníci obmyslili jej svými nejvznešenějšími řády, a mnohá města jmenovala jej svým čestným občanem.

Když komodore²⁰ Sterneck činil tento náčrtek života svého přítele a ideálu, netušil ani on, ani kdo jiný, jak jest blízek konec tohoto slavného života, že smrt už čeká na onoho statného, květoucího, ani ne čtyřicetiletého hrdinu.

Postaven jsa v čelo námořnictva, chtěl je Tegetthoff učiniti způsobilým obhájit v budoucnosti dobytou slávu. K tomu cíli provedl v jeho vnitřní službě obsáhlé opravy a snažil se, zjednatí námořnictvu od říšského zastupitelstva dostatečných hmotných prostředků. Ale neúprosný osud nedopřál mu na tuto obrovskou práci než

tří let. Už 7. dubna — po nemoci jen málo dnů trvající — podlehl tento neunavný pracovník smrti. Podporován jsa neobmezenou důvěrou panovníkovou a oddanou horlivostí celého námořního sboru, byl Tegetthoff s to téměř dokončiti opravy nesoucí se k rozvoji vnitřní síly námořnictva. Tyto opravy jsoucí až do dnešního dne námořnictvu na prospěch, tvoří takřka Tegetthoffovu pozůstalost. Ale krátká Tegetthoffovi osudem vyměřená píď času nestačila na dosažení i vnějších cílů, zvětšení námořnictva, jak by ho stát jako velmoc potřeboval, a rozšíření mezi vším obyvatelstvem poznání, že naše loďstvo se má stále co do počtu lodí i jejich jakosti rovnati loďstvům sousedních států.

Jeho Veličenstvo náš Nejmilostivější Císař Pán dal Tegetthoffovi postaviti v Pulji nádherný pomník; jiný byl postaven ve Vídni na Pratersternu. Nejkrásnější památka na hrdinného císařského admirála uchovává se ale v Pulji, v námořním museu; míníme tím vysvědčení hrdinnosti ode všech velitelů jím vedeného loďstva, které vybojovalo vítězství u Visu. Následovně je uvádíme jako konec jeho životopisu.

Vysvědčení hrdinnosti.

My, c. k. kapitáni řadových lodí, fregat i korvet a poručíci řadových lodí, velitelé lodí c. k. rakouského loďstva dosvědčujeme na svou čest a svědomí i z vlastního popudu, že jsme byli c. k. kontreadmirálem

VILÉMEM Z TEGETTHOFFŮ

20. července 1866 vedení poblíž ostrova Visu proti nás mocnějšímu vláskému loďstvu, a že počínajice si podle jeho rozkazů a signálů, jsme se na nepřítele obořili a na něj svou střelbu pouštěli, čímž byl — k slávě a cti rakouské vlajky a rakouských zbraní — nejen nepřítel po utrpení hrubých ztrát poražen, ale osvobozena i c. k. pevnost a ostrov Vis.

Dosvědčujeme, že zásluha o toto dvojnásobné vítězství náleží jedině a pouze hrdinné odvaze a rekovnému i obezřetnému vedení velícího admirála a stvrzujeme toto svědectví svými podpisy a pečetěmi.

Soudíme, že c. k. kontreadmirál Vilém z Tegetthoffů si zjednal právo. žádati o řád Marie Terezie oné třídy, která přísluší velícím admirálům a prosíme Jeho Vašnost, nechť učini na základě našeho svědectví kroky se k tomu nesoucí, aby vysoká řadová kapitula mohla jeho činy oceniti, a Jeho c. k. Apošt. Veličenstvo bylo s to. nám všem k počtě, jemu tento řád Nejmilostivěji uděliti.

Na c. k. rakouském loďstvu ve Fasanském průplavě, 24. července 1866.

1820

21. května.

Záhuba Jeho Veličenstva brigy „Dalmato“.

Dříve než začneme vypravovati o této události, jež stihla c. k. námořnictvo málo let po znovuobsazení Benátek, bude záhodno, krátce pojednati o poštovní službě v rakouském dílu Jaderského moře, pokud byla zastávána c. k. válečnými loděmi; mnoho ale nelze o tomto předmětu povídati, poněvadž se zachovalo o tom jen málo, a to zběžných zpráv.

V listinách námořního archivu čteme, že kolem roku 1805 stávalo poštovní spojení mezi Rjekou—Senjem a Zadrem, které bylo obstaráváno malými válečnými loděmi, a které, zdá se, jsouc původně Benátskem zavedeno, bylo později Rakouskem rozšířeno.

Když byly roku 1815 Benátky Rakouskem definitivně obsazeny, zlepšil se i tento důležitý druh spojení. Ku příkladu bylo zařízeno 1820 dopravní spojení mezi Terstem a Korfù, jež obstarávaly brigy nebo goelety²¹. Tyto lodě dopravovaly nejen dopisy a osoby, nýbrž i zboží. Na dodržování poštovních předpisů těmito loděmi dohlíželo v Terstě velitelství námořního oddilu, v Korfù c. k. jenerální konsulát.

Roku 1851 bylo zařízeno poštovní spojení mezi Benátkami a Korfù; udržovaly je rovněž menší plachetní lodě.

Od roku 1824 zprostředkovaly plachetní válečné lodě každého druhého měsíce dopravní spojení mezi Terstem a Patrasem.

O deset let později bylo pomýšleno, svěřiti válečným parníkům poštovní jízdy mezi Terstem, Korfù, Řeckem a Alexandrií; i spojení Terst—Patras roku 1824 zařízené, mělo býti původně prováděno parníky válečného loďstva; ale podle všeho zůstalo při pouhém úmyslu, poněvadž není nikde zpráv o skutečném jeho provádění.

Téhož roku byly rozmnoženy lodě určené pro službu v Levantě o tři nové brigy, které

měly konati doplňovací službu na linii Terst—Alexandrie; z počátku byly k tomu určeny goeletta ELISABETH, briga ORESTE a dopravní briga FIDO; spojení mělo se zjednatí v Patrasu.

V létech třicátých obstarávaly menší plachetní lodě od brigy až po trabakly²², náležející námořnictvu, spojení mezi Benátkami a c. k. lodním oddílem v Levantě.

Přes to, že již v roce 1837 započal rakouský Lloyd svou činnost a ji co rok rozmnožoval, vysílaje své parníky z Terstu do Istrie, Dalmácie, Ancony, Alexandrie a celé Levanty, bylo přece časem ještě zapotřebí, aby c. k. námořnictvo vypomáhalo svými loděmi, ovšem že ne více plachetními, jejichž poštovní jízdy přestaly asi zároveň se vznikem Lloydů. Tak čteme na příklad ve starých listinách, že, aby se roku 1846 umožnila doprava indické pošty přes Terst, vypomáhal na trati Syra—Alexandrie parník MARIA ANNA, jehož jméno se stalo později velice známým osudným neštěstím, které jej potkalo.

Pro první jízdu spojení Triest—Korfu, zřízeného v roce 1820, byla ustanovena na místě původně k tomu určené brigy USSARO briga DAL-

MATO, která obdržela k tomu účelu nové, dřívějších mnohem vyšší stěžně.

Briga DALMATO měla 12 děl, a sice deset 6-liberek²³ a dvě 12-liberní karronády, byla vystavěna v cizině a spuštěna na vodu roku 1848.

Posádkou měla podle řádu míti 58 mužů; na své první jízdě ale měla loď podle výroku velitele jen 42 osob posádky, mezi těmi 3 důstojníky, 2 námořní kadety, 1 účetního a 2 ran-lékaře.

Velitelem byl tehdá poručík řadové lodi 1. třídy Krištof conte Viscovich, pocházející ze známé perastské rodiny.

Z důstojnického sboru známi jsou jen praporčí řadové lodi Ant. Pugliesi rodilý z Malfi u Dubrovníka, námořní kadet Mikuláš Pizzamano z Benátek a účetní příručí 2. tř. Jakub Ghera.

Odjezd z Terstu konal se jednou měsíčně a sice v úterý třetího týdne; loď byla, pokud se to týkalo vojenských záležitostí, přidělena k lodnímu oddílu křížujícímu²⁵ v Jaderském moři.

Podle jízdního řádu vyplul DALMATO z Terstu v noci na 17. května; před tím nalodil se na něj na přepravení se i nově jmenovaný rakouský

konsul v Zante, c. k. major Angelo Maria Berkich se svým sluhou.

Jelikož se měl naloditi v Zadru i kancléř konsulův a movité věci, a kromě toho loď vezla do tohoto města větší částku peněz, bylo výjimečně dovoleno, uchýliti se z předepsané cesty a zastaviti se v Zadru.

Na večer 20. doplula loď jihovýchodním lehkým větrem do průplavu zaderského; v noci na to vítr sesilil a vál v prudkých rázech ještě od jihovýchodu, tak že byl velitel nucen, proti větru vykřížovati²⁶.

21. května za druhé noční stráže²⁷ nalézala se loď mezi ostrovy Puntadurou a Meladou; jelikož veliteli na tom záleželo, aby co možná brzy dorazil do Zadru, měla loď rozpjaty plně spodní a střední plachty; vrchní byly svinuty.

Poručík řadové lodi Viscovich byl na palubě až do 1/2 3. hod. ráno, načež odevzdal stráž prvnímu důstojníkovi, praporčímu řadové lodi Pugliesimu, a odebral se k odpočinku do své kajity²⁸.

O třetí hodině slyšel, jak byl dán rozkaz zkrátiti²⁹ střední plachty.

Asi ve čtyři hodiny slyšel povel, podobající se spíše zděšenému výkřiku: „střední plachty spusť!“³⁰, který byl dán buď důstojníkem stráže Pugliesim nebo kadetem Pizzamano. Loď, kterou překvapil prudký náraz jihozápadního větru, položila se náhle na levý bok. Viscovich, který pro silný sklon lodi už nebyl s to, otevřít šoupací dvěře své kajity, zachránil se vrchním světlíkem na palubu a odtamtud do hlavního koše, odkud se skýtal jeho očím bolestný pohled na přecenou loď, jejíž ráhna i plachty ležely na hladině vodní, kdežto z posádky kdo mohl, se utekl na stěžně. Ale dlouho pohled ten netrval. Loď naplňujíc se vodou, se pomalu přimila a klesala do hloubky. Viscovich, který znal nebezpečí, které všem hrozilo z viru potopením lodi povstávajícího, volal, aby se každý co nejrychleji od loď vzdálil a sám dal příklad, odraziv se a co nejrychleji pryč plovaje.

Když byla briga ve vlnách zmizela, hleděli, kdo na živu zůstali, ulehčiti si plování kusy dřev na vodě plovoucími.

Viscovich se upamatoval, že viděl blízko sebe oba kadety a loďního účetního.

Konsul major Berkich a mnozí jiní byli asi katastrofou ve spánku překvapeni. Po tomto osudném neštěstí, které mělo v zápětí smrt tolika lidí konajících svou povinnost, udál se příběh, který jest stkvělým příkladem řídké sebeobětavosti jednoho čackého muže, plavce 2. tř. Ant. Gregori z Chioggie. Ale ať o tom vypráví poručík řadové lodi Viscovich sám, který děkuje tomuto boдрému muži své zachránění a jest nejlépe s to, příběh vylíčiti.

Viscovich líčí ve své zprávě příběh následovně: Plavec Gregori podpíral se při plování o kus mříže z člunové podlahy; když ale viděl, že jeho velitel, nemaje nijaké opory, jest odkázán jen na vlastní sílu, postoupil mu své dřevo, nedbaje toho, že sám zůstal několik hodin bez opory, až se mu podařilo najít jiný kus dřeva.

Ale nemaje dosti na tom, dlel až do společného zachránění poblíž svého velitele, jsa vždy hotov, jej podle svých sil podporovati.

Tento téměř beznadějný zápas o život trval skorem 4 $\frac{1}{2}$ hodiny, věčnost to pro ubohé trosečníky; mnohého z nich opustily síly a smrt jej uchvátila.

Teprve asi o 9. hod. dopolední spatřili nebožáci od jihovýchodu se blížící plachetní loď, i jali se vespolek posledními silami volati o pomoc.

Prozřetelností jim na pomoc vedená loď byla jonská pielega (malá plachetní loď) SAN DIONISIO, vezoucí náklad hrozinek, mýdla a octa; jejím vůdcem byl Dionisio Margari ze Zante. Když byl asi v půli průplavu, uslyšel Margari zmatené volání, ale ani on, ani jeden na stěžeň poslaný plavec nebyli s to rozeznati, odkud a od koho volání pochází, ježto bylo mezi tím zase přestalo. Pro každý případ dal řídití běh lodi proti ostrovu Puntaduře.

Asi za čtvrt hodiny na to uslyšel zase volání a spatřil před sebou lidi na kusech dřev — trosečníky DALMATA. Byla jim hozena lana, ale když kapitán k svému zármutku viděl, že několik nebožáků spustivších se trosek, pro vysílení se hned potopilo, dal spustiti na moře svůj člun, který ubožákům pomohl z vody na loď.

Celkem uniklo smrti jen šest mužů lodní posádky a sice: velitel, účetní, plavci 1. tř. Stefan Veragnuolo, Mikuláš Voccativo a Marek Sussi,

konečně plavec 2. tř. Antonín Gregori; kromě těch ještě Ant. Salvagna, sluha neštěstím stíženého konsula.

Bodrý vůdce lodi všemožně se staral a pečoval o zachráněné. Ale teprve po šesti hodinách se mu podařilo, přivolati úplně vysílené nebožáky k vědomí. Mezi tím pokračovala pielega, zastavivši se na krátko v přístavě San Pietro dei Nembí, kde zastihla c. k. staniční loď peniši³¹ ASPIDE, na své cestě do Terstu, kdež byla jí — protože přijela z Levanty — předepsána quaranténa; tato ale byla na přímluvu námořního velitelství brzy zrušena, vzhledem na slitování hodný stav zachráněných a aby mohlo býti bez odkladu a bez překážek provedeno vyšetřování pro ztrátu lodi.

Vyšetřováním bylo zjištěno, že katastrofa měla svůj původ v tom, že byly na DALMATU postaveny tak vysoké stěžně, že loď nemohla více odolatí nárazu větru na ně dopadajícímu.

Ačkoliv se loď potopila ve značné hloubce (60—70 m), přece se podařilo námořní správě ji vlastními prostředky zdvihnouti, a byla dopravena do zálivu Jazi na ostrově Melada.

Císařským rozhodnutím ze dne 15. listopadu bylo oceněno pohrdání smrtí a rekovnost plavce Gregoriho, kterou zachránil svému veliteli život, a jako „znamení Nejvyššího potěšení nad tak šlechetným skutkem udělena mu malá zlatá civilní medaile čestná s ouškem a stuhou. Dále ráčilo Jeho Veličenstvo rozkázati, že Gregori má dostávati od té chvíle přídavek rovnající se jeho měsíčnímu platu 8 zlatých, jakoby byl vyznamenán zlatou medailí udatnosti, a že mu má býti přídavek ten placen podle pravidel ustanovených pro majetníky zlaté medaile udatnosti“.

Peníz byl odevzdán Gregorimu zvlášť slavnostním způsobem, který i proto velice dojemně působil, že Benátky až do té doby nikdy neviděly podobného obřadu.

Z předpisů týkajících se chování pobřežního obyvatelstva vůči tonoucím, které byly vydány dalmatským místodržitelstvím na popud námořního velitelství vzhledem na zkušenosti učiněné při zániku DALMATA, a z trestu, jímž stiženi byli dva obyvatelé ostrova Melady proto, že nečinně přihlíželi k smrtelnému zápasu trosečníků DALMATA, se dá souditi, že část lodní posádky sna-

žila se zachrániti se směrem k ostrovu Meladě, kdežto zbytek mužstva plul se svým velitelem k ostrovu Puntaduře; jinak byl by se Viscovich jako svědek netečnosti obou Melaďanů o tom ve své zprávě jistě zmínil, čeho však neučinil.

Podle učiněného zbožného slibu věnoval Viscovich klášteru Madonna del Scalpellò na ostrově stejného jména u Perasta obraz představující zkázu DALMATA, který jest tam do dneška viděti spolu s četnými jinými obrazy, představujícími podobná neštěstí.

1820—1822.

Cesta Jeho Veličenstva fregaty „Caroliny“ do Číny.

Koncem května 1820 obdržel benátský arsenál rozkaz, spěšně připravit fregatu CAROLINU, kteráž byla vyvolena k jízdě do Východní Indie a Číny, aby převezla do Kantonu nově jmenovaného c. k. jenerálního konsula de Watts spolu s nákladem 4000 centrů rtutě. Na cestě tam měla kromě toho naloditi v Gibraltaru k císařskému brasilskému dvoru určeného vyslance svob. pána ze Stürmerů s jeho chotí a služebnictvem a dovéztí je do Rio de Janeira.

Za velitele CAROLINY byl ustanoven podplukovník (kapitán řadové lodi 2. tř.) Serafin z Pörtlů, prvním důstojníkem byl fregatní poručík (poručík řadové lodi 2. tř.) Ghega.

Důstojnický sbor sestával dále ze dvou námořních důstojníků, účetního, kaplana, dvou ran-lékařů a čtyř námořních kadetů, mezi těmi ex propriis³² plavec Mayerhofer, který uměl výborně kreslit mapy a byl zvláště vycvičen v zacházení s nástroji zeměměřičskými.

Dvorní vojenská rada ve Vídni rozkázala vrchnímu velitelství námořnímu v Benátkách, že pro lodní posádku mají býti vyvoleni zkušení a odhodlaní plavci, hlavně takoví, již už prodělali daleké výpravy a jsou pokud možno znalí portugalského jazyka.

Posádka sestávala ze 77 mužů: dvou poddůstojníků šikovatelského stupně, 9 nižších poddůstojníků, 4 kormidelníků, 36 plavců 1. a 2. třídy, 6 plavčků, 9 námořních pěšáků, dále krejčího-plachtáře, bednáře, smolaře, truhláře, kucháře a sluhů, ohňostrůjce, profosa³³ a jednoho zbrojního poddůstojníka.

K dohledu na náklad v ceně 440.000 zl. konvenční měny byli určeni a naloděni c. k. koncipist přímořského gubernia svob. pán ze Schimmelpfeningů a přísežný obchodní komisař Ignác Wickerhauser; podle zvláštních jim udělených

rozkazů měli obstarati prodej rtutě za hotové peníze, dobré směnky nebo i zboží.

Jelikož sloužila CAROLINA dopravě zboží, byla podle tehdejšího zvyku zařaděna do loďstva jako „flutte“³⁴, a bylo to na vyšší rozkaz zvlášť uvedeno ve velitelově pověřovací listině.

Rozkazy a naučení udělená veliteli Pörtlvi od vrchního námořního velitelství a od dvorní vojenské rady, týkající se i maličností, jsou velice zajímavé a dobře označují tehdejší náhledy; jich počet tomu nasvědčuje, že rozhodující kruhy všecko vynaložily, aby byl zaručen zdar jízdy CAROLINY, prvé to rakouské válečné lodi, která byla vypravena do Číny.

Naučení byla sestavena podle zkušeností cizích námořních mocí za dalekých cest a v různých ponebích a týkala se nejen plavby, ale i zdravotnictví; jejich zachováváním měla loď i posádka býti ochráněna před nebezpečími, jež je očekávala na dalekých mořích.

Podle rozkazů měla CAROLINA napřed naložiti v Terstu náklad a potom plouti do Gibraltaru; tam se měl na ni naloditi vyslanec, dva lodivo-

dové a vicekonsul Godard, načež se měla konati cesta do Ria de Janeiro.

Dále bylo rozkázáno veliteli, aby nabrahl v tomto přístavě čerstvých potravin a vody, plul dále na mys Dobré naděje a po té pokračoval v jízdě (průplavem Sundajským) do Kantonu; pobyt v tomto přístavě neměl trvati déle tři měsíců. Zpáteční cesta měla býti tak zařízena jako cesta tam, jen bylo veliteli dovoleno, zajeti na místě do Ria de Janeiro k ostrovu Ascension, „který prý leží mezi 6. a 7. stupněm polední šířky“, aby se tam loď zásobila želvami, jichž maso a polévka prý jsou z míry dobrým lékem pro lidi nemocné na skorbut. Co se zdravotnictví týče, byly veliteli uděleny vůbec velmi důkladné předpisy; tak bylo na příklad poručeno, že má každý muž obdržeti dvojí šaty a trojnásobné prádlo — vzhledem ku dlouhému pobytu v tropických krajích — a že jest toho přísně dbáti, aby nikdo nespál v mokrých šatech; dále měl obdržeti v Gibraltaru každý plavec dvě vlněné košile a slaměný klobouk: také bylo zapovězeno bíliti spodní lodní prostory vápnem a nařizeno, často čistiti lodní dno a vykuřovati veškeré pro-

story na lodi octem, vyléváním na žhavé cihly nebo kameny, aby se „zabránilo vyvynutí škodlivých miasmů“. Co se stravy mužstva týkalo, bylo nařízeno, dávat mu třikrát týdně solené hovězí a třikrát solené vepřové maso ; jeden den měl býti zachováván přísný půst. V přístavech ale měly byti požívány jen čerstvé potraviny ; rybolov byl dovolen, ale bylo napomínáno k opatrnosti poblíž korálových útesů, kde „ryby prý jsou často jedovaté pro spolykané hmoty“. Pro případy nejistoty dána rada, učiniti zkoušku se stříbrným penízem.

CAROLINA vypluvši z Benátek s přítěží, narazila krátce po odjezdu v průplavě Della rochetta na písčinu, ze které se vybavila za přílivu, a zajela do Terstu. Pro rozsáhlé přípravy na 18-měsíční cestu a pracemi k bezpečnému uložení rtutě byl velitel nucen zdržeti se v Terstu déle, nežli se bylo očekávalo. Jenerální konsul de Watts nutkal k odplutí, kdežto velitel byl nanejvýš nespokojen s uložením rtutě tuze hluboko v lodi, a dožadoval se vhodnějšího rozdělení nákladu. Nežli ale bylo lze jeho žádosti vyhověti, došel rozkaz, že má loď bez odkladu vyplouti,

a kapitán Pörtl tedy použil právě panujícího lehkého severovýchodního větru a nastoupil 11. září cestu. *

V jižním Jaderském moři zastihla CAROLINA ostré severní větry, při kterých se tak prudce kolébala, že se utrhl hlavní spodní ráhno³⁵ a padlo do moře. Poblíž Tunisu dal velitel znova napjati záporý³⁶ středních stěžňů; byla to opatrnost, jejíž oprávněnost se ukázala, když byla brzy na to korveta překvapena severozápadním orkánem³⁷, za kterého se tak silně hourala³⁸, že se bylo co obávati, že ztratí střední a vrchní stěžně. Mnoho vln se převalilo přes loď, a i náklad byl vodou částečně poškozen, ačkoliv byly podle zprávy velitelovy za tohoto meteorologického výbuchu „padáky“³⁹ v palubě zabity vysmolenými poklopy“.

Po 19-denní jízdě zakotvila se CAROLINA v Gibraltaru; za tamnějšího krátkého pobytu byly naloděny dříve jmenované osoby, čerstvé potraviny a různé zásoby.

I náklad rtutě, jehož tuze hlubokému uložení přičítal velitel nad míru špatné vlastnosti lodi, byl pracně výše složen, a teprve potom

vyplula loď na další cestu do Ria de Janeiro. Cesta ta a další cesta do Kapského města neminula bez nehod; Baron Schimmelpfenning zemřel po dvoudenní nemoci podobné choleře, bezpochyby žluté zimnici; mrtvola byla pohřbena do moře na $30^{\circ} 2'$ jižní šířky a $40^{\circ} 38'$ západní délky od Vídně.

Z Kapského města konal se odjezd 23. února; po 68-denní plavbě minula CAROLINA ostrovy Christmas (vánoční), proplula prvního června průplavem sundajským a zajela 11. na čtyři dny do Batavie. Krátce po nastoupení další cesty vypukla na lodi cholera, která znenáhla zachvátilví 42 mužů, oba ranlékaře a velitele, skosila z nich 20 mužů.

O této nákaze hlásil velitel ze Singapore 2. července, že po příjezdu do Batavie se přeptal, jaké jsou na ostrově zdravotní poměry a přes zprávu, že od tří týdnů cholery není, omezil co nejvíce styky s pevninou a učinil potřebná opatření.

Právě když CAROLINA 17. června jela úžinou Banka, onemocnělo několik osob za podezřelých příznaků a velitel brzy poznal, že jest to cholera.

Po sotva pětihodinné nemoci zemřel jako první pan Bums, dvorní zahradník Jeho Veličenstva, a na to kuchař velitelův Mr. Munié, osoby to, které jejich služba nutila, pobýti déle na pevnině. Vzdor opatřením, která měla zabrániti šíření se nemoci, vyžádala si tato od 16. do 26. dalších 18 obětí a sice: plavce 1. tř. Josefa Scorzu, Dominika Scandelaró, Jos. Stierböcka, Tomáše Grubisiče, Ant. Galvani, Ondřeje Miani, 2. tř. Ludv. Mestra, Dom. Susiche, Jana Schiavona, Petra Veniera, kormidelníka Ant. Zonchia, Dom. Monaco, pěšáka Petra Guissona, poddůstojníka Petra Matěje Marisiche, truhláře Jos. Ponti, puškaře Jana Perosu, bednáře Jana Lanfritti a plavčíka Ant. Gerbis. 20. a 21. června roznemohli se podplukovník Pörtl a oba lékaři Heen a Rossi; počátkem července byli ale na lodi již jen tři, a to se pozdravující nemocní.

27. června přijela fregata do Singapore, kde byla co nejprátelštěji přijata a kde se dostalo její posádce od jednoho zkušeného lékaře východoindické společnosti rady i pomoci.

Pörtl velebil ve svých zprávách přívětivost a pozornost velitele anglické posádky a zvlášť

chválil služby anglického lékaře Montgomeryho, který nejen že obětavě zastával oba nemocné ranlékáře, ale opatřil i lodní lékárnu léky vhodnými na léčení lidí nemocných na cholery, jako jsou ricinový olej, opium a kanifr.

Rovněž nezapomněl velitel ve své zprávě dvorní vojenské radě pochváliti onen od cholery ušetřený díl posádky, který nejen že se svědomitě podroboval namáhavé službě lodní, zvláště za obtížných plavebních poměrů v Bankově průplavě, ale i pečlivě ošetřoval nemocné a pochoval mrtvé soudruhy. Pötl o tom hlásil: Nikdo nespál, nikdo nemohl jísti; bez přestání se vykuřovalo, brzy jalovcem, brzy octem, potom zase vlhkým prachem anebo dehtem; každý natřel se od hlavy k patě dehtem, a i košile byly v dehtu máčeny. Mrtví byli na radu lékaře pohřbíváni tak jak byli, ve svých rohožkách závažími zatížených, se všemi v nich se nalézajícími věcmi. A abychom neopenuli nijaké opatrnosti, vyházeli jsme do moře i kachny nakoupené v Batavii a spoustu krásných cizozemských ptáků, které jsme měli na lodi. Důstojníci obětovali svých několik věder cyperského vína, já své

.

bordeaux a vše čeho bylo živým zapotřebí, a tak doufáme, že zachráníme a jsme zachránili oněch 22 zvolna se pozdravujících lidí, od kterých se zdraví nikterak neliší.

Jako uznání zásluh získaných na CAROLINĚ za epidemie ráčilo Jeho Veličenstvo uděliti :

Námořnímu kaplanovi Ramijakovi, který si podle souhlasného svědectví důstojníků i plavců získal největších zásluh, konaje vedle své služby jako duchovní a těšitel i službu lékařskou a ošetřovatelskou, potom nadlékaři Rossimu velkou, podlékaři Hunovi malou zlatou čestnou medaili s ouškem a stuhou ; dále byli podarováni : svobodník Piolante 100, pěsáci Moretto, Russi a Zamboni, plavci Bearin, Valtalina a Vechiardo 50 zlatými. Na to rozkázalo Jeho Veličenstvo, aby byla vyslovena celému mužstvu Nejvyšší spokojenost.

10. července 1821 odjela loď ze Singapore a zakotvila 21. po příhodné jízdě monsunem u Makaa. Tam působily jí čínské úřady nesnáze, nechtějice uznati její příslušnosti a odpírajíce svolení k další jízdě do Vhampoa a Kantonu. Příčinou bylo, že červeno-bílá-červená válečná

vlajka CAROLINY se lišila od vlajky, kterou dříve vedly rakouské obchodní lodě — žluté s císařským dvouhlavým orlem. Vida neústupnost čínských úřadů, rozhodl se Pörtl, zajeti k ostrovu Liu-tiu a požádati tam portugalského vyslance o sprostředkování. Ale ani ten nebyl s to, pohnouti pečlivě svého podání dbalých mandarinů, aby uznali fregatu za rakouskou loď, a řekl posléze veliteli, že nepovede-li CAROLINA vlajky s císařským orlem, stejným s oním na císařské pečetí, by bylo nadarmo chtíti odvrátiti mandariny od jejich jednou pojatého náhledu; barva vlajky ať jest buď červenobílá, jako nyní, anebo žlutá, jako před rokem 1786.

Podplukovník Pörtl nahlédl, že by další vyjednávání nevedlo k cíli a rozhodl se tedy, že užije prostředku, který by uspokojil čínské mandariny, aniž by škodil zákonité vlajce válečných lodí Jeho Veličenstva. Dal přistíti na červenobílo-červenou signálovou vlajku dvouhlavého orla a vedl na žerdi tento pro Číňany určený odznak spolu s c. k. vlajkou.

Když byli mandarinův tuto vlajku důkladně prohlédli a se přesvědčili, že její orel jest to-

tožný s oním na státní pečeti, dali veliteli bez váhání dovolení pokračovati v cestě; CAROLINA plula dále 28. srpna a zakotvila se po téměř jednoroční plavbě u Whampoa poblíž Kantonu.

Vrchní námořní velitelství vyslovilo se ve zprávě na dvorní vojenskou radu následovně o tom, jak si podplukovník Pörtl počínal při oné záležitosti :

„Počínání tohoto velitele jest vezkrze chvály hodno; jeho účelná opatření nesoucí se k tomu, aby loď přes mnohá nebezpečí a bídu, které ji stihly, nebyla odvrácena od svého cíle, dosvědčují, že jest neohroženým vojákem a námořníkem.

I jeho jednání s čínskými mandariny ukazuje, že dovedl obratností a obezřelostí přemoci onu překážku, kterou mu způsobila úcta tohoto národa před mravy a zvyky dřívějších pokolení, jim za posvátné a neporušitelné platíci, a která ač zdánlivě malicherná, byla přece s to, překaziti onen pro náš stát tak nákladný a tolika utrpeními a bédami provázený podnik.

Že bylo nutno, zdánlivě změnit na dobu pobytu v Číně naši vlajku, aby tím byla prokázána oprávněnost pobytu, ukazuje dále, jak onen národ si váží císařského orla.“

Když byl šťastně provedl svůj úkol, nastoupil Pörtl zpáteční cestu do vlasti, ale nebylo mu přáno, ji spatřiti. Zemřel bezpochyby na následky oné zlé nemoci, která jej zachvátila po odjezdu z Batavie. V jedné z písemných zpráv píše Pörtl: přes všecku opatrnost zavítal náš nezvaný host i ke mně a fregatní poručík Ghega mne velmi dobře zastupoval.“

Ghega dovedl CAROLINU do vlasti a byl odměnou za své zásluhy povýšen mimo řady na poručíka řadové lodi 1. tř.

1822

12. listopadu.

Udeření blesku do Jeho Veličenstva fregaty „Lipsia“.

Na štěstí stává se jen řídce, že blesk udeří do lodě, poněvadž jest voda mořská poměrně dobrým vodičem elektriny a tedy přitahuje elektrickou jiskru — blesk — jen o málo méně nežli sama loď. Za dnešních dob vůbec mnoho na tom nezáleží, uhodí-li blesk do lodního stožáru, poněvadž to nemívá v zápětí škod ani na lidských životech, ani na lodi, any jsou stěžně opatřeny hromosvody, které blesk přitahují a jej do vody svádí; nad to udrží se na železných lodích, jaké se nyní stavějí, ztěžka částečné elektrické napjetí, které hrom má za podmínku.

Jinak bylo za dřívějších časů, nežli byl zaveden Franklinem vynalezený hromosvod. Tak

stihla v roce 1822 fregatu LIPSIA nehoda způsobená bleskem a málem by byla přivodila ztrátu této krásné lodi.

12. listopadu toho roku byla LIPSIA na cestě z Missolunghi do Terstu a jela při ostrém severo-východním větru bystře v západním směru. Asi o $\frac{1}{2}$ 1 hod. odpolední vypukla silná bouřka s deštěm a mlhou, tak že blízké břehy zmizely z dohledu. Bylo tedy zapotřebí největší pozornosti, aby se loď vyhnula úskalím u Chiarenzy a nízkému jižnímu břehu na ostrově Cephalonia. Tu udeřil velký blesk do hlavního stěžně, roztrástil vrchní stěžeň, sjel po středním, přeskočil na vnější stranu lodního boku, přejel ale hned po rozporách štalců⁴⁰ jednou střílnou do baterie a vjel až na spodní palubu⁴¹, kde se ztratil v bedně kartáčových kulí⁴², která stála mezi dvěma pumpama. Z roztráštěného vrchního stěžně spadly na palubu kusy dřeva 4—5 stop dlouhé.

Velitel, kapitán řadové lodě Accurti, jenž stál na záďové boudě⁴³, poslal jednoho důstojníka do spodních prostor lodních, které se hned naplnily čpavým, sirnatým dýmem, aby vyšetřil, co se tam stalo, a několik plavců na stěžeň,

odkud se ozvalo volání o pomoc. Krátce před udeřením hromu vystoupilo totiž 8 mužů na hlavní stěžeň, aby tam svinuli vrchní plachtu⁴⁴. Z těch byl plavec Jan Stocič bleskem na místě usmrcen, plavci Jan Lombardo a Jan Maria Vatta byli tak těžce omráčeni, že právě ještě jevíli známky života, poddůstojníci Cesare Capelli a Anton Olivieri a plavci 1. tř. Anton Radan, Martin Russich a Vincenc Capanza byli těžce raněni. Ranění byli velmi pečlivě spuštěni po lanech na palubu a dopraveni do nemocnice, kde Lombardo a Vatta brzy zemřeli; druzí zůstali na živu.

Tato zlá nehoda přiměla velitele, že zajel do přístavu Zante, aby tam dal pochovati mrtvé a bedlivě vyšetřil i opravil bleskem učiněné škody.

Prohlídkou stěžně bylo zjištěno, že střední díl stěžně neutrpěl žádných škod, vrchní že ale byl tou měrou poškozen, že musel býti vyměněn. Dále bylo zjištěno, že blesk sjel od temenního kotouče⁴⁵ po vrchním stěžni až k záporové rouře⁴⁶, se které přeskočil po měděném okování kladky vytahovadla vrchního ráhna a stěžeň na tom místě roztrástil; střednímu stěžni se nic

nestalo ; potom přeskočil po kováních na spodním stěžni, ale nepoškodil jich.

V dolejších prostorách lodních neudělal žádných škod, leda že prazvláštním způsobem prorazil pochvu a čepel jedné šavle a zanechal zvláštní stopy na několika kartáčových kulích. Bylo to velkým štěstím, že uhasl málo kroků od přední a zadní prachárny.

Ve své zprávě o této nehodě chválí kapitán Accurti důstojnický sbor i mužstvo, že zachovávali za tohoto velikého lodi hrozícího nebezpečí přísnou kázeň a že jich rozvaha ani na chvíli neopustila.

Jako zvláštní náhodu uvádíme, že brzy na to — 23. července 1823 — udeřil blesk do předního stěžně goelety AURORY, konající dopravní službu mezi Terstem a Korfù ; 4 plavci byli jím omráčeni a přední stěžeň lehce poškozen, tak že bylo zapotřebí vyměnití jeho vrchní díl. Jiných nehod blesk na štěstí nepůsobil.

1821—1830.

Činnost rakouského válečného loďstva za řeckých bojů o svobodu.

Řecké boje o svobodu, které začaly 1821, dotýkaly se mnohem citelněji zájmů loďarů a obchodníků z Rakouska nežli oněch jiných států, poněvadž rakouské závody nejen že obstarávaly největší díl obchodu s Levantou, kterýž, pokud se týkal středoevropských zemí, soustřeďoval se v terstském přístavě, kam byl veden po vídeňské silnici, ale i doprava zboží děla se hlavně po rakouských lodích. Že byla v cizině dávána přednost rakouským lodím před loděmi jiných států, mělo svůj důvod nejen ve všeobecných obchodních poměrech, ale i v dobrotě našich lodí, ve spolehlivosti a skromnosti našich kaptánů a ve zdatnosti dalmatských námořníků.

Kdyby se za těchto bojů byla naše říše přidala na některou stranu, bylo by to škodilo nejen obchodním výhodám, ale snad i vedlo k mezinárodním sporům, které by tím tíže byly na národy doléhaly, any nebyly ještě zahojeny rány způsobené jim napoleonskými válkami.

Rakouskému kancléři knížeti Metternichovi tedy nezbylo — ač osobně přál zdaru řeckým snahám po svobodě — nežli chovati se úplně nestranně a vynaložiti všechn svůj diplomatický vliv, aby požár vypuklý na Balkáně nezasáhl do středoevropských zemí.

Poměry, které před vypuknutím povstání panovaly v dnešních řeckých krajích, nebyly takové, jak je líčí mnozí na stranu philhelenskou se klonící dějepisci. Turecká vláda chápala se sice časem barbarských prostředků, ale jindy doprávala zase ku podivu mnoho svobod, tak že v jednotlivých řeckých krajích kvetl obchod a obyvatelstvo se domohlo blahobytu.

Takové poměry byly k. p. na ostrovech Hydra, Spetsai a Psará, jež byly tak bohaté, že byly s to, udržovati si na ochranu svého obchodu dosti značné válečné loďstvo. Toto loďstvo

nespokojilo se ale za bojů o svobodu se zápasy s Turky, nýbrž podporovalo i námořní lupiče při jejich podnicích proti cizím obchodním lodím, ba účastnilo se přímo jednotlivých zločinů. Rakouskému mocnářství a i druhým evropským mocnostem by sice bylo bývalo lehké, trestati za podobné násilnosti celé povstale Řecko, ale bylo by to bývalo vykládáno jako účastnění se boje, který všechny státy se snažily omeziti na obvod co možná malý.

Ačkoliv by se bylo v podobných případech došlo nucením lépe k cíli, nezbylo mnohdy, než spokojiti se na ochranu obchodu opatřeními, jichž bylo lze dosáhnouti diplomatickým vyjednáváním. Přes to ale vykonával v Levantě křížující c. k. lodní oddíl časem samostatně odvetu za násilí spáchaná na našich obchodních lodích a pronásledoval lupiče, kde je zastihl.

Tato činnost našich válečných lodí trvala po celé řecké boje o svobodu, a přihodilo se v tonu čase mnoho pro naše loďstvo znamenitých událostí, jichž několik následovně vyličíme, aby nevymizely z paměti.

Případ MEROPE.

12. října 1822 byl rakouský šuner MEROPE — jeho kapitánem byl Jerolím Ivanovič — zakotven spolu s jinou rakouskou obchodní lodí pod kapitánem Markem Lukovičem v průplavě mezi ostrovem Ithakou a albánským pobřežím. MEROPE měla náklad sušeného jižního ovoce, který měl býti dopraven do Terstu. Ale jelikož by byl Ivanovič ještě rád v Levantě zůstal, prodal svůj náklad kapitánovi Lukovičovi a převzal od něho zásoby mouky a sucharů, aby jimi v Řecku obchodoval. Na večer byla výměna zboží skončena a Lukovič se vydal na cestu do Terstu. Ivanovič pomýšlel rovněž na odjezd a poslal tedy následujícího rána jeden velký člun na břeh, aby přivezl kamenů jako lodní přítěže⁴⁷. Brzy potom přijeli na loď dva Řekové z Kephalonie spolu s nějakým mužem, který se vydával za Rakušana, aby prý pozdravili kapitána Ivanoviče. Posnídali s ním, odjeli po té na zem a ozbrojivše se, vrátili se spolu s několika jinými muži na MEROPE, kde zavraždili kapitána, prvního poddůstojníka a jednoho plavce a zmocnili se lodi.

Když mužstvo zaměstnané sbíráním kamenů uslyšelo střelné rány, chtělo se vrátiti na pomoc svému kapitánovi, ale v úmyslu tom zabránil jim člun s námořními lupiči, vedený řeckým popem Papapóulo, zahájiv na ně, neozbrojené plavce, střelbu z pušek. Střelbou tou byl umrcen lodní písař, bratr to kapitánův a těžce poraněn plavec Vincenc Matkovič; zbyli tři plavci uprchli do hor, vedouce s sebou Matkoviče a přišli příštího dne do Missolunghi, kde vyhledali jistého Marizzu, který se vydával za rakouského konsulárního agenta.

Marizza zastával dříve úřad francouzského konsula, když ale po vypuknutí revoluce odjeli z Missolunghi konsulové všech evropských států, uchopil se jejich záležitostí a vydávaje se za konsula všech národů, využítkoval svého vybájeného úřadu na obohacení se třeba i zločinným způsobem. Není tedy divu, že uprchlíky špatně přivítal, ba je i zatknouti dal.

Zatím zmocnil se MEROPY jiný mořský lupič, Mikuláš Sciutto, rodem Janovan, kterýž, vyplniv ji, zavezl ji do Missolunghi a odevzdal Marizzovi, na kteréhož podnět byli potom její plavci nejen

uvržení do žaláře, ale když se dožadovali býti odvedeni do Zante, i do okovů dání.

Jenerální konsul v Zante, pan Zen, byl prvním rakouským zástupcem, který se dověděl o těchto zločinech a vyslal do Missolunghi právě v Zante se nalézajícího c. k. konsula missolunghského, aby dožadoval se navrácení lodi i kořisti a propuštění uvězněných plavců.

Marizza ale byl nejen s to, zhatiti jeho posláni, nýbrž i vymohl, že tak zvaná vláda v Missolunghi mu rozkázala, aby jako nepřítel Řeků ihned město opustil. Rakouští plavci byli převezeni na MEROPU, na které dal Marizza okázale a vyzývavě vyvěsiti francouzskou vlajku.

Když potom chtěl jeden z rakouských plavců vyměnití francouzskou vlajku za rakouskou, střelil po něm na ponoukání strýcovo Marizzův vnuk ale na štěstí ho nezasáhl : celkem byli Rakušané, jsouce stále Řeky ohrožováni, ve stálém nebezpečí smrti.

28. října nalodil se Marizza s rodinou a příbuzenstvem na MEROPE, zařídil se tam jako doma a počínal si, jakoby loď, nyní pod francouzskou vlajkou, byla jeho majetkem. Ani rázný

připis francouzského konsula v Zante ničeho nezměnil na stavu věci.

Ale i u Marizzy se vyplnilo přísloví o džbánu atd. Rakouská vláda se dověděla o jeho hanebnostech, a trest nedal na sebe dlouho čekatí.

7. listopadu přijela Jeho Veličenstva fregata LIPSIA s velitelem eskadry kontreadmirálem markýzem Paulucci na rejdu do Zante a nalodivši tam jenerálního konsula Zena s jeho kancelářem a lodivoda⁴⁸ pro patraský záliv, odplula ráno 10. do Missolunghi. Doplnula tam na večer už za šera a zakotvila — pro mělčiny před přístavem — asi 4 míle od břehu. MEROPE sice nemohla býti s LIPSIE poznána, ale na této dobře věděli, kde jest v přístavě zakotvena a že jest ještě v ohvodu hájeném přístavními tvrzení. Aby se jí zmocnili, vystrojili výpravu sestávající ze tří válečně vyzbrojených člunů, již velel poručík radové lodi Corner, jemuž byl přidělen lodní praporčí Scardo, ustanovený za velitele MEROPY.

Čluny vyjely o 5. hod. večerní a byly o 6. tak blízko MEROPY, že ji rozeznaly. Její posádka neměla podle všeho ani zdání, co se na ni chystá,

a jednalo se tedy o to provésti úkol tak, aby Řekové na pevnině nebyli s to, pomoci Marizzovi a jeho příbuzným.

Abý se výprava hlomozem neprozradila, byla vesla ovinuta plátnem⁴⁹ a čluny se držely tak těsně pohromadě, že se mohly tlumeným hlasem dorozumívati; přiblížily se škuneru od zadu a mužstvo dvou člunů vedené poručíkem Cornerem slezlo jej po pravé, mužstvo třetího, vedené praporčím Scardou po levé straně. Na MEROPE byli úplně překvapeni: několik mužů jsoucích právě na palubě se chtělo sice protiviti, ale byli na místě skoleni a vrženi pod palubu mezi své soudruhy, a zároveň bylo toho dbáno, aby nikdo z lodi neuniknul. Strážím rozestaveným u padáků³⁹ bylo rozkázáno, probodnouti každého, kdo by se pokusil ze spoda uniknouti.

Plavci staré lodní posádky připojili se hned k výpravě a jejich pomocí se podařilo, zmocniti se tří zločinců, kteří měli býti zajati: Marizzy, jeho vnuka a jistého Zamboli, který se vydával za kapitána lodi. Potom byly rozpoutány řetězy kotev a MEROPE odvečena čluny k fregatě LIPSII, kamž dospěla o 9. hod. večer. Plavec raněný

střelbou roty popa Papapoulo, s nímž i lidé Marizzovi špatně nakládali, byl svěřen péči ranlékaře LIPSIE.

Příštího rána pokusil se kontreadmirál Paulucci odplouti s LIPSÍ a MEROPOU do Zante, ale byl jihozápadní bouří přinucen, zakotviti se na dřívějším místě. Tam se k němu dostavil důstojník vyslaný z patraské pevnosti, aby jej přivítal jménem velitele pevnosti i tureckého lodního oddílu tam kotvícího.

Dopoledne byl učiněn seznam zajatců, jichž bylo celkem 30; byl mezi nimi také z prvu jmenovaný Mikuláš Sciutto s několika druhy, kteří dopravili šuner do Missolunghi. Se zajatci byl ihned zaveden protokol, aby se mohla na základě jejich výpovědí vymáhati na ústřední vládě řecké, t. č. v Nauplii, náhrada. Potom byly sepsány všechny předměty nalezené na lodi, pokud nebyly majetkem cestujících. U Marizzy se našlo 34 dolarů, které byly zabaveny pro dědice Ivanovičovy.

Ráno 12. listopadu odpluly obě lodě — MEROPE jsouc vlečena LIPSÍ — při ostrém východo-východo-severním větru do Zante, a přijely tam v 9. hod. večer.

Aby zajatci nepadli do rukou Turků, kteří by je byli pobili, dovolil anglický správce ostrova Zante na důtklivou žádost admirála Paulucciho, aby byli vyloďeni do tamnějšího lazaretu a později dovolil jim i pobyt na jonských ostrovech, ač byli z nich pro nekalý život vezkrz vypo-
vězeni.

Marizza s vnukem a Zamboli byli ovšem nejen vyjati z této milosti, nýbrž převezeni v řetězech na LIPSII, aby byli později odevzdáni do žalářů apelačního soudu v Terstě.

Mouka a suchary, nalezené na MEROPĚ, byly prodány v Zante. Raněný plavec, o kterém jsme se už dříve zmínili, byl vyloďen do lazaretu⁵⁰ a k jeho léčení ponechán v Zante ranlékař LIPSIE.

17. odpluly obě lodě do Terstu, kteroužto cestu vykonaly za příhodného počasí. Marizza s oběma soudruhy byli tamnějším apelačním soudem odsouzeni k mnohaletému žaláři; škodu kterou utrpěli dědicové Ivanovičovi — pokud nebyla kryta majetkem vězňů — musila nahraditi řecká vláda.

1824—1826.

Zápasy s námořními lupiči a řeckými loděmi.

Za roku 1824 stalo se několikráte, že řecké válečné lodě a na pronásledování tureckých obchodních vystrojené řecké obchodní lodě se dopustily svévolností na rakouských obchodních lodích, a vláda vzbouřené zemi nikterak nespěchala, vyhověti žádostem o zadostiučinění za násilí spáchaná jejími podřízenými.

Uspěch Kanarisův u Chiosu oproti Turkům dodal Řekům odvahy, a některá podařená přepadnutí na moři posílila jejich sebevědomí, že si do té míry osvojovali právo prohledávati obchodní lodě, že toho nemohly neutrální mocnosti připustiti a to tím spíše, jelikož se Řekové mnohdy prohřešovali proti mezinárodnímu pravidlu: „vlajka

kryje náklad“, zabavujice bezprávně jako podloudné zboží náklady, jichž se jim zachtělo. Ba staly i případy, že si jejich válečné lodě počínaly oproti cizím obchodním právě tak, jako námořní lupiči, kterých od počátku zápasu o svobodu nejen stále přibývalo, ale kteří byli i čím dále tím smělejší.

Oproti Rakousku toho ale prozatímni vláda dbala, aby se mu dostalo náhrady a zadostiučinění za přehmaty jejích podřízených, majíc na paměti případ MEROPY, za nějž činila zodpovědnými místní úřady v Missolunghi.

Tato ochota ale přestala, jakmile byla v druhé polovici 1824 zmenšena c. k. eskadra v Levantě na fregatu BELLONU a šunery VIGILANTE a ARETUSU, tak že přestalo až do té chvíle obvyklé provázení obchodních lodí válečnými.

První podnět k zakročení dalo obyvatelstvo Hydry, dopuštivši se několikrát násilností na našich obchodních lodích; chtěje si zjednatí odvetu, zajel velitel rakouské eskadry kapitán řadové lodi Accurti s BELLONOU a VIGILANTEM do Hydry, aby zajal tam vedle zdravotního úřadu se nalézající brigantinu, jež byla vyzbrojena za

lapací loď⁵¹. Jakmile se setmělo, byly vyslány dva válečně vyzbrojené čluny, aby se jí zmocnily; když byly v polovině cesty, rozvířil se náhle tak silný jihovýchodní vítr, že jím byly nejen čluny donuceny vrátiti se, ale i obě lodě odplouti z přístavu. I zamířily tyto tedy do Nauplie, kam dojely 5.

Příštího dne odebral se Accurti k prozatímní vládě, jejíž hlavou byl dočasně Kolettis, aby skoncoval následující záležitosti, o kterých se už po nějaký čas jednalo :

V říjnu 1824 zmocnily se řecké lapací lodě rakouské brigantiny⁵² MINCIO, poněvadž patřil její náklad Turkům. Loď byla sice po zabavení zboží propuštěna, kapitánovi bylo vyplaceno i dopravné a nahražena mu povstalá ztráta, ale to nedostačovalo rakouskému zástupci, který se domáhal ještě zadostiučinění za to, že nebylo dbáno úcty povinné rakouské vlajce.

Kolettis se všelijak vytácel, takže Accurtimu, když uplynula 48-hodinná jím povolená lhůta, nezbylo nežli užiti násilí.

Pod nauplijskými zděmi byl připevněn jeden řecký mistico⁵³, vystrojený na lapání obchodních

lodí a vyzbrojený 4 děly; tato loď měla býti jako záruka zajata. K tomu cíli byly vypraveny dva válečně vyzbrojené čluny BELLONY pod velením lodního praporčího Bujakoviche, jemuž byl přidělen námořní kadet Salvini. Výprava dorazila k misticovi o 7 1/4 hod. več., přemohla jeho posádku, z níž několik mužů skočilo do vody, kdežto zbytek byl zajat a v mezipalubě zavřen. Jelikož ale svítil měsíc, poznala městská posádka, co se děje a vypálivši na útočníky několik ran z děl, i dotírajíc na ně po té střelbou z ručnic, usmrtila jednoho plavce a jednoho námořního pěšáka. Aby se výprava co nejrychleji dostala z dosahu nepřátelské střelby, bylo misticovo připevnění přesekáno a loď odvléčena čluny k fregatě, ležící u větrných mlýnů nauplijských.

Druhého dne ráno byli zajatci posláni na zem po člunu válečně vyzbrojeném, kterému velel zákopnický kadet Kudriaaffsky; zástup Řeků, jenž jal se na člun pálení z pušek, byl ranou z děla rozehnán.

Zajatý mistico vyplul pod velením kadeta Salviniho spolu s BELLONOU a šunery VIGILANTE

a ARETUSOU, jež právě přibyla ze Smyrny, na křižování mezi aegejskými ostrovy.

12. potkal lodní oddíl mezi ostrovy Syra a Paros 10 děly ozbrojenou lapací brigantinu KYMON, již se zmocnil a ji rakouským mužstvem osadil. Velel jí po té lodní praporčí Brunetti, a byla rovněž přidělena eskadrille.

13., když byly lodě v průplavě kioském, byli spatřeni 2 podezřelí místicos, a velitel eskadry vyslal za nimi oba šunery. Obě lodě, které byly mezi tím poznány jako lupičské, utekly se do přístavu Spalmadori; VIGILANTE je pronásledoval, ale podařilo se jim uniknouti jednou mělkou úžinou. ARETUSA ale mezi tím objela ostrovy Spalmadory, tak že byla s to, dohoniti jednu z nich; posádka chtěje uniknouti zajetí, dala lodi naraziti na břeh, a z části unikla na zem, z části byla odvetou za usmrcení rakouských lidí, způsobené střelbou s nauplijských zdí, pobita střelbou z děl; mistico byl rozkotán.

Obě ukořistěné lodě byly zavedeny do Smyrny a tam prodány. Výtěžek byl odevzdán prostřednictvím příslušných úřadů oněm rakouským občanům, kteří utrpěli od Řeků škod.

Když se Rakousko roku 1826 chystalo rozmnožiti v Levantě svou válečnou moc, učinilo to na řeckou vládu trvalý dojem, i vydala nejen přísné rozkazy na zamezení námořního lupičství, ale zapověděla i stavbu malých lodí, které by se hodily k lupičskému řemeslu, a zároveň všemožně usilovala, aby jí bylo přirčeno právo, prohledávati neutrální obchodní lodě. Tento ústupek jí ale byl c. k. zástupcem z toho důvodu zholá odřeknut, že by byli Řekové toho práva zneužívali, a tehdejší velící admirál rakouský markýz Paulucci také učinil opatření, aby se nejednalo proti tomu zákazu.

Krátce před tím bylo vyloupeno několik rakouských obchodních lodí, krom toho uloupili Řekové v Nauplii rakouskému kapitánovi Scagliarinovi 8000 zl. předstírajíce, že jest to odvetou za zajetí jejich šuneru ASPASIA, provedené korvetou CAROLINOU.

Když nebylo vyhověno rakouské žádosti po zadosťučinění a náhradě, spálil Paulucci jednoho loupežnického mistica, kterého se zmocnil u Mikoni a zajal řeckou válečnou korvetu MILTIADES a brigu LEONIDAS; dále byla zahánána ostrými

dělovými ranami jedna loď řecké eskadry, jež chtěla proplouti mezi vlajkovou lodí BELLONOU a zemí, a velitel eskadry Sachturis byl donucen, omluviti se i pozdraviti rakouskou vlajku střelbou z děl.

Řecké vládě tedy nezbylo nežli vyhověti rakouským požadavkům a zaplatiti náhradu za způsobené škody.

Mezi tím přičinily se i druhé lodi eskadry, aby loupežníky zničily.

Korveta CAROLINA, křižující pod velením korvetního kapitána Bandiery v zálivě koronském, zastihla 26. září 1826 u Skadamury 2 šunery, jež právě chtěly vyplouti. Korveta majíc příznivý vítr, jich brzy dojela. Jeden z nich byl při přehlídce poznán jako jonská obchodní loď a propuštěn; druhý hleděl se spasiti útekem a byl brzy poznán jako lupičská loď. Nejsa s to dosíci volného moře, skryl se v jedné zátoce, do které korveta za ním nemohla, doufaje, že se tím zachrání.

Bandiera ale za ním vyslal válečně vyzbrojený oddíl, jehož pěchota obsadila jeden pahrbek, se kterého mohla dobře na okolí stříleti a za-

meziti posílám, spojití se s lupičskou lodí, kdežto zbytek se oboril na loď.

Lupiči vidouce, že jest loď ztracena, vjeli s ní na břeh a utekli na zem, odnášejíce s sebou tolik materiálu, co mohli. Vyprava skončila tedy jen zničením lodi.

Krátce na to, 12. října, setkala se CAROLINA před Venetikem s jednou rakouskou martinganou⁵⁴, jejíž kapitán ohlásil, že byl minulé noci poblíž mysu Matapanu vyloupen jedním řeckým šunerem. Brzy na to objevil se jeden takový šuner a CAROLINA jala se jej ihned honiti, aby se přesvědčila, není-li tím lupičem.

Honěná loď ale unikla, utekouc se pomocí vesel do přístavu Vitollo, kam jí Baudiera nemohl pro bezvětrí následovati; podotýkáme, že vjezd do přístavu byl hájen dvěma bateriemi a že obyvatelé obce stejného jména, náležející k bojovnému kmenu Mainotů, by byli bývali s to postaviti proti CAROLINĚ aspoň 1000 puškami ozbrojených mužů.

Přes to zajel Bandiera, máje příznivý vítr, příštího jitra do přístavu, kde zastihl řecký šuner, rakouskou brigantinu CLOMINANTE a sardinskou

polaku⁵⁵ COSTANZU. Korveta byla připravena k boji. Jeden její důstojník byl vyslán k starešinovi obce, aby mu oznámil, že šuner bude prohledán, a kdyby byla při tom na CAROLINU i jen jediná rána vypálena, že bude celá obec rozstřílena.

Prohlídkou bylo zjištěno, že šuner není oním lupičem, nýbrž neškodnou obchodní lodí, za to ale dozvěděli se na CAROLINĚ, že onen polak jest zajatá loď a jeho kapitán jest vězněn. Bandiera poručil, aby loď i kapitán byli okamžitě propuštěni.

V prvním týdnu srpnovém byl Jeho Veličenstva šuner ELISABETH na cestě z Cařihradu do Soluně, aby tam převezl nově ustanoveného jenerálního konsula hraběte Ciccopieri.

Dopluv před Soluň, uviděl dvě velké pramice⁵⁶, které byly brzy poznány jako lupičské. Honil je tedy a obratností loďního velitele Bua podařilo se, jednu rozstříleti, kdežto druhá vjela na břeh, kde díl její posádky se zachránil útekem, 18 mužů ale Turci zajali. Kromě dvou hochů, z nichž byl jeden rakouský poddaný, pocházel ze zajaté lodi a jen z donucení s lupiči jezdil, a druhého, syna lodivoda ELISABETHY, za jehož

ušetření sám velitel prosil, byli všichni sftati. Soluňský paša vysoce cenil službu, již prokázal velitel Bua celému okresu, zničiv obě loupežnické lodě, které obchodu těžce škodily; i přijal jej a celý důstojnický sbor ve slavnostním slyšení a obdaroval jej skvostnou čestnou šavlí.

Ve svém vypravování nevyličili jsme všech, nýbrž jen několik pamětihodných činů Jeho Veličenstva loďstva za řeckých bojů o svododu, vášnivých to a zuřivých zápasů mezi dvěma národy, ale i to zřetelně ukazuje, jak hájily naše lodě cti své vlajky a jak obětavě se zastávaly práva a jistoty nejen rakouských, ale i cizích lodí a obchodníků.

1840

2. prosince.

Jeho Veličenstva fregaty „Medea“ a „Guerriera“ a korveta „Lipsia“ v nebezpečí ztroskotati se na rejdě Beirutské.

Koncem listopadu 1840 bylo spojené rakousko-anglické loďstvo — tomuto velel admirál Stopford, onomu kontreadmirál Bandiera — na rejdě v Beirutě.

Podle úmluvy připravily se lodě 1. prosince k odjezdu, aby společně nastoupily cestu do Marmarizze, ale v noci na 2. povstal západní vítr, jenž kromě nadání tak sesílil, že nebylo možno rozpoutati přípevnění lodí. Ráno 2. prosince panovala už bouře a jelikož se zdálo, že větru ještě přibude, rozkázal Bandiera svým lodím, aby spustily na palubu střední a vrchní

díly stěžňů s ráhny a aby se vše připravilo, aby mohly lodě vzdorovati bouři na svých kotvištích. Ačkoliv byla každá rakouská loď zakotvena dvěmi hlavními kotvami, drženými pomocnými kotvicemi⁵⁷, tedy přece nebyly pro běsný vítr, mohutné vlnobití a nepříznivou jakost mořského dna s to, udržeti se na svých místech, nýbrž bouře hnala⁵⁸ je pomalu ke břehu. I anglické řadové lodě PRINCESSE CHARLOTTE a BENBOW, mající ve dně čtyři kotvy, každou na 50 metrech řetězu, a dvě francouzské válečné lodě se třemi kotvami ve dně byly hnány větrem ke břehu, tyto za krátko o 400 metrů.

Asi o 10. hod. dopolední dosáhl orkán největší síly, a lodě v mohutném vlnobití náramně sebou zmítaly. Několik obchodních lodí, zákotvených blíže země, bylo už vlnami uvrženo na břeh; jedna řecká briga byla větrem překocena právě když se její kapitán chystal vjeti s ní na břeh, a z celé její posádky zachránili se jen tři muži.

Vida nebezpečí lodím hrozící, rozkázal velitel eskadry, aby se vrhly i třetí kotvy, ale ani

ty nepomohly, nýbrž byly lodě sice pomalu, ale bez přestání hnány k zemi.

O druhé hodině odpolední nastalo nebezpečí, že LIPSIA vrazí na úskalí za ní jsoucí a že bude na nich roztržena; při jednom zvlášť silném zakolíbání převalily se přes ni dvě krátce za sebou běžící příkré vlny, jež zaplavivše palubu a zlomivše přední stožár, odnesly jej a tři bokové čluny⁵⁹; zároveň vytrhly se všechny kotvy ze dna a loď ztratila tím veškeru oporu.

Zkušený a ve službě na moři sešedivělý admirál Bandiera líčí následovně nebezpečí, v němž LIPSIA vězela; „Chvěli jsme se při pohledu na loď obklopenou velikánskými vlnami, vidouce, jak se ona pomalu blíží úskalím, na nichž jí hrozila úplná zkáza; nejvíce nás bolelo, že nám nikterak nebylo možno pomoci ani lodi, ani její posádce; všechny prostředky, jichž nám skýtá námořnické umění, jí nepomáhaly, a nezbyla než naděje na pomoc Božské prozřetelnosti — a vskutku, jen této jsme díkem povinni za LIPSIE a naše zachránění.“

Teprve až docela blízko úskalí zaryly se kotvy korvety zase pevně do dna, a až LIPSIA

nabrala mnoho vody, tak že bylo zapotřebí na její z lodi odstranění bez přestání pumpovati, bylo tím nebezpečí odvráceno. Asi o 5. hod. odpolední začala bouře ulevovati a brzy ráno 3. prosince byl Bandiera s to, poslati ohrožené lodi pomoc. Předem bylo zapotřebí, dopravit velmi poškozenou korvetu do nějakého bezpečného přístavu. Žádosti Bandierově o nějaký záložní střední stěžně některé anglické řadové lodě jako náhradu za přelomený přední stožár korvety nemohl anglický admirál vyhověti. Bandiera se tedy rozhodl, že dá zaříditi na LIPSII prozatímní stožár z jednoho záložního středního a vrchního stěžně a dá ji vléci jinou lodí, ale bylo mu upustiti od toho úmyslu, poněvadž pro prudké kolébání lodi by bylo bývalo postavení prozatímního stěžně nejen velice obtížné, ale i dlouho by bylo trvalo; nad to nebyla vyloučena možnost, že za jízdy překvapí poškozenou loď nová bouře, již by nebyla mohla vzdorovati. Vyžádal si tedy od anglického admirála jeden k jeho eskadře náležející parník, aby odvěkl LIPSII do Marmarizze, a Stopford ochotně svolil. Parník GORGOGNE — velitel Henderson — byl připraven, a jím

vlečena, odjela LIPSIA 3. prosince o 2. hod. odpolední z rejdy.

Téhož samého dne zdvihly všechny anglické lodě své kotvy a odpluly do Marmarizze, admirál Bandiera ale zůstal s MEDEOU a GUERRIEROU ještě v Beirutě, aby dal podle možnosti sebrati postroj, korvetou za orkánu ztracený. Z rána 4. bylo vysláno na pobřeží 100 mužů, kteří se jali hned o tom pracovati. Asi 100 kroků od moře byly nalezeny čluny LIPSIE, vysoko obklopené pískem a byly s velikým namáháním dopraveny na vodu. Přední spodní stěžeň třikráte, a přední střední stěžeň jednou zlomený byl nalezen poblíž břehu hluboko v písku; lanová vlnobitím značně poškozené, bylo mužstvem po kusech vybráno; ráhna a plachty byly ještě k potřebě.

Sbírání a doprava materiálu trvala 8 hodin a admirál Bandiera velice chválil pili a vytrvalost oddílu při těchto obtížných pracích. Zvláště chvalně se zmínil o horlivosti fregatního poručíka svob. pána Bourguignona, svého to pobočníka a praporčího řadové lodi Baldiseotto a námořních kadetů Agostino, Marchesi, Bane a Rocco.

Dbajíc velitelstvím eskádry zaslané zprávy, pochválilo vrchní námořní velitelství v admirálském rozkaze nejen výkony výše uvedených osob, ale i velitele LIPSIE, korvetního kapitána Madalenu, prvního důstojníka Higgia, lodního praporčího Paitu a námořního kadeta Moru a vyslovilo dále celé posádce jménem Nejvyšší služby dík za její chování za přestálého nebezpečí.

Na konci ještě dodáváme, že anglická briga ZEBRA, již velel syn admirála Stopforda, byla u Kaify bouří zničena a že anglická fregata PIQUE se tamtéž před ztroskotáním jen tím uhájila, že dal její velitel v čas podseknouti⁶⁰ stěžně.

V Beirutě samotném zvrátil orkán velkou přístavní hráz a značně poškodil budovy poblíž břehu.

1841

28. července.

Hrdinský skutek plavce Meneghetti za velkého požáru ve Smyrně.

Za pobytu eskádry pod velením kontre-admirála svob. pána Bandiery, sestávající z fregaty *VENERE*, korvety *LIPSIA* a goelety *AURORA* v létě 1841 na rejdě smyrenské, vypukl v noci na 29. července ve městě požár. Oheň povstal v bazaru zlatníků a rozšířil se při panujícím silném západním větru tou měrou, že za málo hodin lehlo půl města popelem. Shořelo více nežli 10.000 stavení — mezi nimi mnoho mešit a synagog, větší díl bazaru a celá židovská a turecká čtvrť; as 20.000 osob zůstalo bez přístřeší.

Jakmile byl požár s rakouské vlajkové lodi spozorován, vyslal admirál Bandiera polovici mužstva každé lodi — celkem asi 400 mužů — s hasičským nářadím na zem, aby pomáhalo při záchranných pracích i hašení.

Když byl požár uhašen, uznalo celé městské obyvatelstvo svorně, že jen díky obezřetné činnosti našeho bodrého mužstva požár nezničil celého města.

Časopisecké zprávy i projevy společenstev nad míru vynášely chování rakouských námořníků, kteří pomáhali, nedbajíce ani nebezpečí smrti a zasloužili si tím vděčnost celého města, jenž jim takto prokazovalo svou uznalost.

Když byl vyslechl rozmanité projevy vděčnosti, mezi kterými vytknouti sluší ony sboru konsulárního, správy městské a biskupův, podal admirál Bandiera vrchnímu námořnímu velitelství v Benátkách podrobnou zprávu, na jejímž základě oznámila později i dvorní vojenská rada celý průběh Jeho Veličenstvu císaři.

Jeho Veličenstvo císař Ferdinand ráčil na to svým Nejvyšším rozhodnutím ze dne 4. října 1841 naříditi, „aby se lodním posádkám na c. k.

eskádře v Levantě oznámila Jeho Nejvyšší pochvala a spokojenost s chvalitebnou, při této příležitosti znovu prokázanou horlivostí.“

Přečetné byly skutky, které svědčily o hrdinné mysli a věrném konání povinností stran posádek našich lodí; zvlášť ale zasluhuje býti uvedeno nezištné chování plavce Meneghetti z posádky fregaty VENERE, které stkvěle ukázalo i jeho prostomyslnost a skromnost.

Zdalo se, že odesláním zprávy, o které jsme se právě zmínili, dosáhla tato epizoda prozatím konce; ale 7. srpna přinesl denník „l'echo de l'Orient“ následující, největší pozornost vzbuzující zprávu o požáru: S radostí hlásíme, že podle výroků očitých svědků jeden rakouský plavec vykonal hrdinný čin, který ještě nebyl oznámen a vyličen; litujeme jen, že nejsme zároveň s to, udati i jména tohoto šlechetného muže, poněvadž se nám přes naši snahu až dosud nepodařilo ho vypátrati.

Při prudkém šíření se požáru byl jeden turecký dům tak náhle zachvácen se všech stran plameny, že ze spánku probuzení obyvatelé byli jen rychlým útekem a zanechavše majetku,

s to, životů zachrániti. Mezi uniklými byla i jedna Turkyně, která nejsouc pro ohromné vzrušení svých smyslů mocna, zanechala v hořícím domě v kolébce své malé dítě.

Hrozná tato ztráta přišla jí teprve na vědomí, až už sama byla v bezpečí. Bolem takřka šilic, pádila nazpět k svému obydlí, aby se pokusila zachrániti své dítě; ale dům stál už všecek v plamenech, i zdálo se zhola nemožným, vniknouti do vnitřních místností.

Ubožačka, považujíc své dítě za ztracené, vypukla v bolestný nářek, a tu zeptal se jí jeden mimo běžící rakouský plavec, proč běduje. Jsa ale turecké řeči neznalý, nerozuměl vypravování v slzách tonoucí matky a teprve ze znamení a posuňků jejích uhodl, jaké neštěstí ji potkalo.

Když byl porozuměl jejím znamením, vstoupil do hořícího domu, ani dost málo nedbaje vysoko šlehajících plamenů a dusivého kouře a bez ohledu na to, že život v šanc vydává a vrátil se za nějakou chvíli s neporušeným děckem v náručí.

Nelze nám vyličiti radost a vděčnost šťastné matky, která chtějíc se nějakým způsobem odměniti hrdinnému zachraniteli svého dítěte, nabízela mu plný váček peněz, který při útěku byla s sebou vzala.

Ale bodrý plavec odmítl značný ten dar, řka: „vykonal jsem jen svou povinnost a za to nepřijímám platu“, a nedbaje svých poranění a popálenin, odešel, aby jinde podle potřeby pomáhal.“

Na základě této zprávy bylo zavedeno na lodích eskadry pátrání, jímž se po mnohém namáhání zjistilo, že oním hrdinou byl plavec 1. třídy Frant. Meneghetti 6. setniny z posádky fregaty VENERE, který nezmínil se o tom pro svou skromnost a šlechetnost ani svým přátelům. Meneghetti byl rodem z Benátek, povoláním námořník, toho času 22letý, svobodný a sloužil už čtvrtý rok.

Když se ho admirál ptal, proč tajil svůj šlechetný čin, odpověděl Meneghetti rozpačitě, že jednání své nepovažoval za nic zvláštního, poněvadž na jeho místě by každý jeho soudruh byl stejně jednal.

Velitel eskádry nemeškal oznámiti tento šlechetný skutek vrchnímu námořnímu velitelství, načež bylo prohlášeno prostřednictvím dvorní vojenské rady nové císařské rozhodnutí, podle kterého

„Jeho Veličenstvo císař ráčil podle Mu předloženého návrhu nejmilostivěji uděliti plavci 1. třídy Frant. Meneghetti, jenž zachránil 29. července — přes očividně mu hrozící nebezpečí smrti — jedno dítě od uhoření, odměnou za tento šlechetný skutek malou zlatou čestnou medaili.“

Toto vyznamenání bylo odevzdáno Meneghetti slavnostně před shromážděným mužstvem samým admirálem Bandierou, a jsouc oznámeno ve smyrenských listech, vešlo v známost širé veřejnosti.

Všichni účastníci byli jeho vyznamenáním velice potěšeni a dopřáli mu ho, jsouce přesvědčení, že nikdy nebylo uděleno muži toho hodnějšímu.

1849

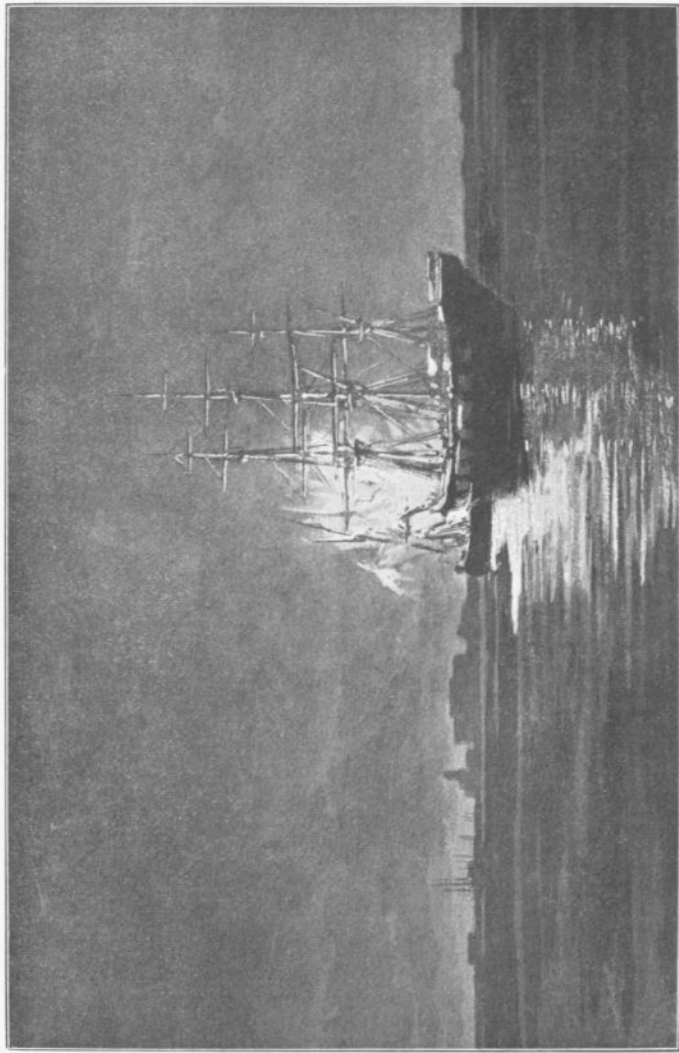
11. srpna.

Útok paličimi lodicemi⁶¹ na Jeho Veličenstva fregatu „Venere“ před Chioggiou.

Za letních měsíců roku 1849 bylo zaměstnáváno celé c. k. loďstvo obtížnou blokadou dlouhého benátského pobřeží, majíc za úkol, zaméziti do obležených Benátek příchod posil a dovoz válečného postroje.

Loďstvo bylo k tomu cíli rozděleno na několik oddílů, z nichž každý měl hlídati jeden vjezd do benátských lagun.

Oddíl před Chioggiou, kterému velel fregatní kapitán Bendaj, sestával počátkem srpna z fregaty VENERE, korvety ADRIE a dělových lodic DIDONE, CALLIOPE a CONCORDIA. Odpoledne 9. srpna, jsa zakotven as 3 námořní míl jihovýchodně od



Útok paličů lodice na Jeho Veličenstva fregatu „Venere“ před Chioggiou.



Chioggie, zpozoroval, jak jeden benátský parník táhne vnitřním průplavem 5 vyzbrojených trabaklů do Chioggie, a že se ony lodice zakotvily u korvety, konající tam službu staniční lodě. Bendaj z toho soudil, že nepřítel připravuje nějaký podnik proti jeho oddílu i rozkázal tedy svým lodím, aby byly stále k boji připraveny.

Celý 11. srpen ale minul, aniž se bylo na nepřátelské straně co zvláštního přihodilo ; příští noc byla tmavá a párná⁶², a vál čerstvý severozápadní vítr.

Nepřítel použil těchto příznivých okolností, aby provedl záměr, který už delší dobu připravoval.

O 3/4 12. hod. v noci zpozorovala stráž stojící na přední boudě VENERY, jak se lodi rychle blíží nějaká lodice ; vykřikla na ni, ale poněvadž nebylo s ní ani odpovězeno, ani nebyl změněn její směr, dal na ni strážní důstojník odpáliti z jednoho předního děla ostrou ránu a rozkázal mužstvu, zaujati stanoviště k boji. VENERE byla v okamžiku připravena k potyčce. Nepřátelská

lodice se mezitím obratně přitočila k přídě⁶³ fregaty, kde se zachytila svými stěžni v lanovi předního ležatého stěžně, a jakmile se tak bylo stalo, udál se na ní silný výbuch, a z jejího trupu vyšlehly plameny, sáhající až do výše předního spodního ráhna naší lodě.

VENERE octla se tímto útokem paličí lodě ve velmi nebezpečném postavení, a na její palubě se ihned začalo pracovati o vybavení se z blízkosti tohoto nebezpečného souseda. Napřed byly uvolněny spory⁶⁴ kotvových řetězů, a jakmile loď počala couvati, byla rozpjata zadní střední plachta, aby loď, couvajíc, se jejím vlivem poněkud otočila a vybavila se takto od hořící lodice; tato ale poháněna jsouc větrem, udržovala se stále pod přídou fregaty, na níž měli za malou chvíli plné ruce práce hašením požáru, s paličí lodě přesahujícího.

Bylo už vše připraveno, aby mohly býti zatopeny prachárny⁶⁵, ale nežli se tak stalo, chopil se velitel ještě posledního prostředku: dal rozepjati kotvový řetěz a vypustiti jeho s kotvou spojený kus; to pomohlo. Loď se oto-

čila na pravo, paličí loď se uvolnila od přídy a přilnula k levému boku fregaty, od kterého ale byla lehce odpuzena, i plula podél lodi dále na zad a když byla u poslední dělové střílny, potopila se, naplnivši se následkem výbuchu zvolna vodou.

Oheň na fregatu přesáhlý byl brzy na to uhašen.

Posádka ihned jala se opravovati škody způsobené požárem; zbytek noci strávila VENERE s druhými loděmi oddílu pod plachtami, poněvadž jedoucí lodě mohou se mnohem snáze ubrániti podobným útokům. Přes to ale neopustil oddíl ani na chvíli svěřeného mu místa.

Fregatní kapitán Bendaj vyslovil se velmi pochvalně o chování a činnosti své posádky a zvláště upozornil na duchapřítomnost kadeta svob. pána Hohenbrucka, jenž nevyčkav rozkazu, dal hoditi do vody střelivo, které bylo na vrchní palubě; dále podotknul Bendaj, že když byla příštího rána vyvěšena vlajka, mužstvo bez pobídky a z vlastního popudu provolalo císaři a vlajce slávu.

Mezi lodním štábem byl i kadet Max svob. pán Sterneck, který konal důstojnickou službu. Škoda, že se v dopisech, které poslal své matce, o tomto nepodařeném útoku jen zmínil, ale dopodrobna ho nevylicil.

1853

2. července.

Jeho Veličenstva briga „Hussar“ a goe-
letta „Artemisia“ se připravují k boji
s americkou korvetou „St. Louis“.

Počátkem padesátých let byly přístavy v Le-
vantě útočištěm četných, z Evropy uniklých po-
litických provinilců a i zločinců, kteří díky ne-
tečnosti tureckých úřadů a takřka jim na očích,
tropili neplech, ba beztrestně se dopouštěli i
zločinů.

Stejné poměry byly i ve Smyrně, když se
tam v létě 1853 po delší dobu zdržovala Jeho
Veličenstva briga HUSSAR, na které velel c. k.
poručík řadové lodi August Schwarz. Dbaje ve
městě stávající nejistoty, obmezil velitel co možno
styky s městem; mužstvu vůbec nebylo dovoleno

choditi na zem, kdežto štáb směl k zotavení pobývati až do západu slunce v evropském, t. z. francouzském dílu městském; při tom byla nakázána největší opatrnost a nedovoleno, zacházeti do vnitřního města.

23. června o 5. hod. odpolední jeli s HUSSARA na zem fregatní poručík z Auernhammerů, námořní kadet Otto svob. pán z Hackelbergů a lodní lékař dr. Hubna; první dva byli oblečeni v uniformu, dr. Hubna v civilní šat. Všichni tři zašli do kavárny Bonifacia, stojící na „anglickém nábřeží“, která byla v tuto hodinu navštěvována lepší evropskou společností smyrenskou.

Krátce před západem slunce vniklo do kavárny asi 30 mužů ozbrojených pistolemi, dýkami, noži a obušky — byli to ponejvíce političtí uprchlíci — a přepadli oba svou uniformou znatelné důstojníky. Dvě na fregatního poručíka Auernhammera z pistole vypálené rány se sice šťastnou náhodou minuly cíle, ale hned na to, zasažen jsa obuškem do hlavy, sklesl přepadený důstojník na zem. Současně byl námořní kadet baron Hackelberg bodnut dýkou do života a vyvlečen od zástupu z kavárny ven. Dr. Hubna

nebyl pro svůj civilní šat od útočníků poznán a proto ušetřen.

Dva Angličané, pánové Osvald Werry a Bedřich Turrel, řídící to anglické školy ve Smyrně, kteří seděli u stolu s rakouskými důstojníky, bránili se židlemi proti násilníkům a hájili s nasazením vlastních životů na zemi ležícího poručíka Auernhammera; pan Werry byl při tom raněn na hlavě. Za podpory kavárních zřízenců podařilo se jim zahnati násilníky, tak že, díky jejich chrabrému přispění, byl tomuto důstojníku obhájěn život.

Jmenovaní dva páni odvezli potom zraněného důstojníka na brigu HUSSARA a vrátili se hned do města, aby pátrali po kadetovi Hackelbergovi.

Velitel HUSSARA, který byl za přepadu na lodi, rozkázal ihned připravit loď k boji, dal válečně vyzbrojit čluny a vyslal pod velením jednoho námořního kadeta oddíl mužstva k rakouskému jenerálnímu konsulátu, oznámiti případ konsulovi a na ochranu konsulárního úřadu. Dále vyslal jeden ozbrojený člun na místo zločinu, aby tam pátral po zmizelém kadetovi.

Tento člun se vrátil o jedenácté hodině v noci, ale přivezl jen kadetovu čepici, kterou mu kavárník odevzdal, a kabát, který byl nalezen na mořském břehu. Ten byl úplně promočen a měl na levém šose velikou, od bodnutí dýkou pocházející díru. Poručík řadové lodi Schwarz podle toho soudil, že těžce raněný kadet Hackelberg byl asi zločinci hozen do moře. Toto důmění bylo bohužel správné, a byla mrtvola za svítání vytažena poblíž kavárny z moře a dopravena na HUSSARA.

C. k. jenerální konsul z Weckbeckerů srozuměv se s velitelem brigy, důtklivě vyzval jenerálního vladaře smyrenského Ali pašu, aby dal vrahy vypátrati, zatknouti a podle zákona potrestati. Ale tento svých povinností nedbalý hodnostář se k tomu nikterak neměl a vyvolalo to všeobecné pohoršení, že se vrahové den po přepadnutí v ulicích smyrenských nejen svým činem honosili, ale i pronášeli hrozby proti c. k. jenerálnímu konsulovi; následkem toho musela býti budova jenerálního konsulátu strážena mužstvem brigy.

Jenerální konsul tedy vyslal konsulárního kancléře dra. Walchera do Cařihradu, aby oznámil případ tamnějšímu c. k. internuntiovi svob. pánu z Brucků; tento ihned žádal od turecké vlády plného zadostiučinění, a žádosti jeho bylo bez odkladu vyhověno. Turecká vláda sesadila smyrenského vladaře Ali pašu a vyslala do Smyrny tajemníka ministerstva zahraničních záležitostí Kabouli effendi, aby dal provinilce zajati a potrestati.

Zároveň bylo internuntiovi přislíbeno, že se učiní přísná opatření proti politickým uprchlíkům, kteří se nalézají v tureckých přístavech, a že budou vydáni c. k. vládě oni rakouští poddaní, kteří se účastnili přepadu.

Mezi osobami zatknutými pro tuto vraždu byl i jeden rakouský příslušník jménem Martin Kósztá, jenž vydán byv jenerálnímu konsulátu, byl — pro nejistotu ve městě panující — odveden na HUSSARA, kde měl býti až do převezení do Rakouska přísně strážěn. Kósztá zdržoval se poslední léta v Americe a přeplavil se krátce před vraždou po americké bárce MIMOSE z Bostonu do Smyrny.

Den před vraždou přijela do Smyrny korveta Spojených států severoamerických St. LOUIS a zakotvila se na rejdě; velel na ní komander⁶⁶ Ingraham.

Soudruzi zatčeného zločince využítkovali této okolnosti na jeho prospěch a obrátili se o pomoc k americkému konsulovi. Vybídnut jsa konsulem, poslal komander Ingraham poručíkovi Schwarzovi list, ve kterém protestoval proti věznění Kószty jako amerického občana a žádal, aby mu byl vydán.

Velitel HUSSARA dovolil, aby americký konsul i komander Ingraham jednali v jeho přítomnosti s Kósztou, ale dorozuměv se s konsulem z Weckbeckerů, odřekl jej vydati, poněvadž není americkým občanem a nemá průvodního listu ani jiných průkazů, kterými by mohl prokázati, že jest občanem Spojených států.

Američtí hodnostáři nebyli s touto odpovědí spokojeni. Ráno příštího dne zakotvila se korveta St. LOUIS asi na 200 m poblíž HUSSARA po jeho levé straně a Ingraham dal nabíti děla na ostro. Toto vyzývavé jednání, provedené před očima celého města, bylo hrubou demon-

strací proti c. k. vlajce, a velitel HUSSARA učinil bez meškání k odporu potřebná opatření. jsa pevně odhodlán, netrpěti žádných přehmatů a konati až do krajnosti, co mu jako c. k. důstojníku kázala jeho povinnost.

Když se dovědělo vrchní námořní velitelství v Terstu o vražedném útoku, vyslalo bez meškání do Smyrny eskáдру sestávající z plachetních fregat NOVARY a BELLONY a korvety MINERVY. Trvalo to ale několik týdnů, než tam došla, a mezitím byl poručík řadové lodi Schwarz ve velmi obtížném postavení.

Soudruzi Kósztovi veřejně prohlásili, že nejen za noci HUSSARA přepadnou, aby vysvobodili vězně, ale že zavraždí i jenerálního konsula z Weckbeckrů a zapálí konsulární budovu; bylo tedy zapotřebí co největší ostražitosti, bdělosti a příprav nejen na lodi, ale i v konsulátu, střezném lodním mužstvem.

Tyto už dost nepříznivé poměry byly ale ještě zhoršeny bezohledným jednáním amerického velitele, který máje pod sebou loď co se týče výzbroje i velikosti HUSSARA daleko mocnější,

připravoval se k násilí, tak že se zdálo, že nebude možno vyhnouti se zápasu.

Časně ráno 2. přijel Ingraham na HUSSARA a oznámil jeho veliteli, že obdržel od amerického vyslance v Cařihradě rozkaz, zmocniti se Kószty násilím, nebude-li mu po dobrém vydán a že tedy, nestane-li se tak do 4. hodiny odpolední, on té chvíle počne nepřátelství. Schwarz, jsa stran Kószty závislým na rozhodnutí konsulárního úřadu, odkázal jej na rakouského konsula a odepřel dále vyjednávati, řka, že na násilí odpoví rovněž násilím.

Na to připravila se americká korveta k boji. Měla 700 tun⁶⁷ nosnosti⁶⁸ a byla ozbrojena dvacetí 30liberními děly, kdežto HUSSAR měl jen 462 tun nosnosti a šestnáct 14liberních děl. Ale přes tento nepříznivý poměr velikosti a výzbroje nebylo na HUSSARU malomyslných, a každý, od velitele až do posledního plavce, byl hotov, hájiti cti své vlajky až do poslední krůpěje krve.

Schwarz by se byl mohl vyhnouti boji, kdyby se byl dal do ochrany tureckých baterií a válečných lodí zakotvených před tureckou čtvrtí, jichž velitelé, rovněž jako turecký paša,

lhostejně pohlíželi na počínání americké korvety, přičítají se mezinárodnímu právu. Ale udatný ten důstojník, jsa si vědom práva i povinnosti, nepoukročil na ústup, nýbrž připravoval svou loď k boji. Kromě toho nařídil, že, kdyby boj pro HUSSARA nepříznivě dopadl, má býti Kószta zastřelen.

V tomto kritickém čase přišla kromě nadání HUSSARU na pomoc Jeho Veličenstva goeleta ARTEMISIA. Tato loď o 182 tunách nosnosti a ozbrojená desíti 6 liberními děly, stojící pod velením poručíka řadové lodi Richarda z Barry měla svou stanici v Syře, kde se její velitel 27. června dozvěděl z časopisu smyrenského „*Impartial*“ o zavraždění kadeta barona Hackelberga a o nesnázích, povstalých pro zatknutí jednoho z vrahů mezi brigou HUSSAREM a americkou korvetou. Ačkoliv neměl dovolení opustiti obvodu příkázaného mu na křižování, rozhodl se Barry, plouti bez odkladu do Smyrny a postavití svou loď pod rozkazy velitele HUSSARA.

ARTEMISIA přijela ještě v čas, tak že byla HUSSAROVÍ podporou, které měl nanejvýš zapo-

třebí; obě lodi dohromady byly ale přece ještě slabší, nežli jejich protivník.

Poručík řadové lodi Schwarz povolal hned k sobě velitele ARTEMISIE, aby se vespolek umluvili, jak si budou počínati.

Aby malá goeleta nebyla jednak přespriliš vysazena zkázonosné střelbě nepřátelských 30 liberek a nepřítel byl přece nucen, obou lodí dbáti, obdržel Barry rozkaz, křížovati na došřel z bambitky před přídou americké korvety, na počátku zápasu ale vypáliti na protivníka děla obou stran a po několika hromadných výstřelech z ručnic pokusiti se, sléztí⁶⁹ jej buď na přídě nebo na zádi. Takto si počínajíc, byla by měla hojně mužstvem osazená goeleta poměrně nejvíce vyhlídek na zdar a zároveň by byla oslabila útok na HUSSARA.

O 8. hod. ranní bylo na obou lodích troubeno na poplach k boji, ARTEMISIA rozpjala plachty a připravovala se — křížujíc před přídou nepřitele — jej sléztí. Americká korveta, aby mohla na HUSSARA lépe po jeho délce páliť, navinula tolik svého řetězu, že stála svou přídou nad kotvou; Schwarz si stejně počínal a dal nad to

HUSSARA připravití, aby mohl po případě rozpjati plachty. Tak ostaly všechny tři lodě po několik hodin, bedlivě se navzájem pozorujice, a naše c. k. lodi stále hotovy, okamžitě a co nejdůrazněji na útok odpověditi.

Blížila se hodina, na kterou byl opovězen začátek nepřátelství: poručík řadové lodi Schwarz krátce oslovil své důstojníky a mužstvo, a každý očekával s důvěrou počátek boje.

Ale v poslední chvíli se konsulové dorozuměli, jak by bylo možno zameziti hrozícímu boji.

Krátce před čtvrtou hodinou přijeli na korvetu americký konsul Mr. Ofeley a na HUSSARA jenerální konsul Weckbecker a odevzdali velitelům od nich obou podepsanou písemnou smlouvu, podle které se byli shodli, dočasně odevzdati zatčeného do opatrování francouzskému jenerálnímu konsulátu, až by bylo zjištěno, kterého státu jest příslušníkem.

Krátce před západem slunce rozpjala korveta St. Louis plachty a vrátila se na místo, kde byla dříve zakotvena, vzdálené od HUSSARA 600—700 m, načež vzdaly se c. k. lodě hoto-

vosti k boji; ARTEMISIA zakotvila se poblíž HUSSARA.

Martin Kószta byl ještě večer odevzdán francouzskému jenerálnímu konsulátu. Záležitost ta, pokud se týkala válečného námořnictva, byla tím vyřízena; jenerální konsul Weckbecker odevzdal ještě veliteli HUSSARA list, kterým byl tento zproštěn povinnosti, dbáti Kószty.

13. července o půl noci zakotvily se na rejdě smyrenské Jeho Velčenstva fregaty BELLONA a NOVARA, jimž velel kapitán řadové lodi Ant. svob. pán Bourguignon. Velitel korvety St. LOUIS vyslal k němu ráno svého prvního důstojníka, aby jej uvítal a zároveň oznámil, že jest mu pro chorobu nemožno, sám na loď přijíti. Bourguignon odpověděl důstojníkovi, že lituje, že mu není možno s jeho velitelem mluvit, a před polednem téhož dne odplula korveta St. LOUIS z přístavu.

21. července byla sloužena na fregatě NOVARE slavná zádušní mše za zavražděného kadeta svob. pána Hackelberga, které se účastnila valná část cizích konsulátních úředníků a ve Smyrně sídlící rakouští poddaní. Za mše vlály

na konsulátech, jichž členové se jí účastnili, vlajky v půl žerdi. Mrtvola byla potom převezena do Rakouska a pohřbena v rodinné hrobce v Bisambergu.

Ve svých zprávách o tomto příběhu chválí poručík řadové lodi Schwarz právě vojenské chování a výtečné smýšlení důstojníků i mužstva, které jej opravňovalo k milé naději, že s mnohem silnějším protivníkem nastávající boj skončí pro naši vlajku čestně a jí nové slavy dodá.

Jeho c. k. Apošt. Veličenstvo ráčilo naříditi, aby velitelům brigy HUSSARA, který byl mezitím povýšen na hodnost korvetního kapitána, a goelety ARTEMISIE byla vyslovena jeho spokojenost s jejich statečným chováním, prokázaným při hájení cti c. k. vlajky.

Ve výnosu vrchního námořního velitelství, kterým bylo ohlášeno toto Nejvyšší vyznamenání, byl Schwarz ještě zvláště pochválen za různé počínání si za nejobtížnějších poměrů, které mohou překvapiti námořního důstojníka. Dále byl v něm pochválen i Barry za samostatné rozhodnutí, pospíšiti na pomoc veliteli brigy HUSSARA.

Stejně čestná byla i pochvala polního maršálka hraběte Radetzského, který psal vrchnímu velitelství námořnímu: se skutečným potěšením jsem četl ony zprávy, a poznávám v rytířském a ctném chování se tak malého dílu c. k. námořnictva v daleké cizině plod onoho pravého, vojenského ducha, který nechť vždy pojí pozemní i námořní moc rakouskou.

1864

9. května.

Požár na předním stěžni Jeho Veličenstva fregaty „Schwarzenberg“ za námořní bitky v Helgolandu.

Odpoledne 9. května udeřil lodní oddíl pod velením kapitána řadové lodi Viléma z Tegetthoffů, sestávající z Jeho Veličenstva fregat SCHWARZENBERG a RADEZKY, na dánskou eskáдру — fregaty NIELS JUEL, JYLLAND a korveta HEIMDALL — která blokovala německé přístavy na severním moři. Boj trval už dvě hodiny a vyžádal si četných obětí; fregata SCHWARZENBERG byla několikrát požárem ohrožena; zejména mohl se jí státi osudným oheň vypuklý poblíž přední prachárny, ale toto lodi hrozící veliké nebezpečí

odvrátili námořní kadet Peichl a tři poddůstojníci, rychle a s nasazením svých životů jej uhasivše.

Statečnost velitele a posádky tím netrpěla, ale očekávala ji ještě nová, mnohem těžší zkouška.

Bylo asi $\frac{1}{2}$ 4. hod. odpoledne, když uhodil jeden nepřátelský granát do břicha⁷⁰ přední střední plachty, ze které začal brzy vystupovati dým. Praporčí řadové lodi Alexander Kalmár, jenž měřil v předním koši vzdálenost nepřátelských lodí, vystoupil na ráhno a zpozoroval, že z břicha plachty šlehají plaménky: suché plátno plachty hořelo. Kalmár volal o vodu, které se musel dožádati s paluby, poněvadž na koši jí nebylo; za hřmotu způsobeného střelbou a obsluhou děl nebylo ale jeho volání hned porozuměno, a když lidé na palubě chtěli mu nahoru vody podati, spozorovali, že bečky poblíž stěžně rozestavené byli prostríleny, a že z nich voda vytekla.

Oheň, do kterého dul vítr i průvan jízdou způsobený, se mezitím rychle šířil a plameny se rozběhly po lehce hořlavém lanoví i po drvech. Začalo se sice na palubě pracovati stříkačkami, ale jen parní stříkačka byla s to, metati vodu až na hořící ráhno, a i ta za chvíli vypověděla

službu, poněvadž nepřátelská kule přetrhla její hadici. Za těchto okolností nebylo po ruce prostředku, kterým by se byl dal zhoubný živel udusiti, a mužové nalézající se v koši byli brzy nuceni, utéci se před plameny a kouřem na palubu. Jako poslední sestoupil se stěžně praporčí Kalmár; sotva že byl dole, spadly za ním rozpory přehořelé na jejich hořejším konci. Od té chvíle nezbylo nežli omeziti hašení na ony části stěžně, jichž bylo lze s paluby dosíci a na ony části lodi, které byly v první řadě ohroženy.

Stožár obalený mohutnými plameny podobal se obrovské pochodni, pod kterou, nedbajíc hrozící ji zkázy a napínajíc všecky své síly, dále zápasila lodní posádka.

Střelbou z děl dánských fregat, která byla delší čas soustředěna na SCHWARZENBERG, utrpěla tato v baterii zlých škod; mužstvo u děl bylo zdecimováno, a nebylo více lidí na nahrazení padlých a raněných; přes tu chvíli rostl počet děl, nemohoucích pro nedostatek mužstva nebo utrpěné škody pokračovati ve střelbě; mnohá děla, která se ještě účastnila boje, byla jen málo muži obsloužena.

I nebezpečí povstávající lodi požárem stožáru, rostlo, poněvadž vál vítr směrem protivným běhu lodi, tak že se bylo co obávati, že oheň přeskočí na střední a zadní stěžeň a na zadní díl lodi. Kapitán řadové lodi Tegetthoff se tedy — ač nerad — rozhodl, změnití běh lodi, až vál vítr více od zadu, aby se tím zamezilo šíření se požáru na střední a zadní díl lodi.

Obě fregaty pálily i potom ze svých zadních děl na nepřítele, až se vzdálil na severovýchod z dostřelu.

Teprve potom mohlo býti důrazně přikročeno k hašení, které bylo i tím podporováno, že byla fregata udržována v běhu po větru. Už za boje spadlo ohořelé střední přední ráhno a přední střední stěžeň na palubu, kdežto čnělka čelenní⁷¹ spadla do moře.

Žhavé kování stěžně, hořící kusy koše a stěžňoví padaly takřka bez přestání na palubu; byla tedy sroubena z visacích⁷² stolů střecha, pod jejíž krytem teprve bylo možno, přiblížiti se hořícímu stěžni; ale i tato střecha byla padajícím kovááním několikráte proražena.

Dolů se řítící střední díl stěžně vrazil se do paluby a stál nakloněn proti spodní části stožáru. Nedbaje pršících oharků vyšplhal se po něm do výše jeden poddůstojník s hadicí, aby mohl lépe hasiti. Teprve po 10. hod. večerní podařilo se, podsekati spodní stožár, na prostředním dílu stožáru byl o půlnoci hořejší jeho konec uříznut pilou a uhašen.

Tak skončil u Helgolandu 9. květen; byl to den ostrého zápasu s nepřátelskou přesilou i s ničícím živlem, na který byl právem hrd nejen Tegetthoff, ale i posádka jeho vlajkové lodi, Jeho Veličenstva fregaty SCHWARZENBERG.

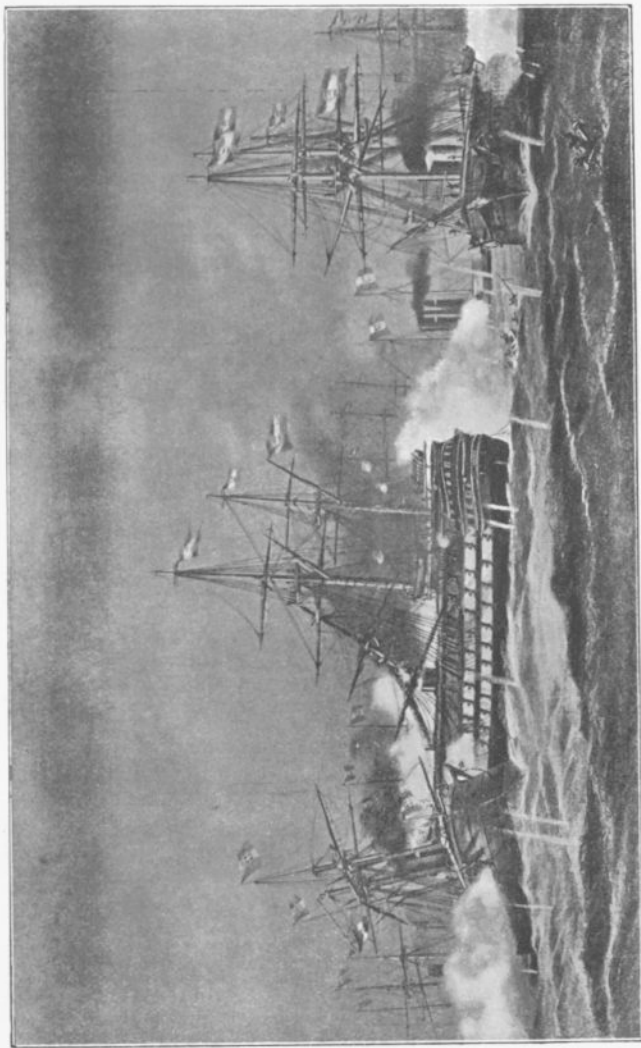
1866

20. července.

Pád předního stěžně Jeho Veličenstva
řadové lodi⁷³ „Kaiser“ za bitvy u ostrova
Visu.

Na začátku bitvy u Visu obořila se divise⁷⁴ c. k. obrněných lodí pod velením kontreadmirála z Tegetthoffů takřka kolmo na řadu italských obrněnců, kdežto obě divise dřevěných lodí uchýlily se poněkud na pravo, aby se utkaly s nepřátelskými dřevěnými loděmi; úmysl jejich ale byl zmařen obratem zadního dílu vlašských obrněnců směrem na sever, následkem čehož střetly se obě divise s těmito obrněnci.

Sotva že se byla vlajková loď druhé rakouské divise — řadová loď KAISER — ubránila útoku vlašské bořící lodě⁷⁵ AFFONDATORE, vyrazil



Jeho Veličenstva řadová loď „Kaiser“ a vlášská obrněná fregata
„Re di Portogallo“ u Visu, 20. července 1866.



na ni z mračna kouře nový protivník, obrněnec RE DI PORTOGALLO, který, jak se zdálo, ji chtěl svým nárazem potopiti.

Velitel KAISERA komodore Petz se rozhodl, že útoku předejde, a obrátiv svou loď na protivníka vrazil mohutným nárazem do jeho předního levého boku.

Přitom zlomil se čelen KAISERŮV, výplněk přídy⁷⁶ a výstupek⁷⁷ byly roztříštěny, stěhy předního stěžně se přetrhly, a tento zokolisav se, zlomil se a shroutil na levo na zad. Padaje, narazil na komín a vmáčknuv jej na levé straně, kdežto spodní ráhno částečně ucpalo jeho ústí; kouř proto nemohl více do výše stoupati, nýbrž byl nucen táhnouti přes palubu. Břicho spodní plachty se chytilo, a z něho se šířil oheň na okolní trosky stožáru.

Lodi povstala z této nehody rozmanitá nebezpečí; mohl se nejen oheň rozšířiti na boky i na zadní část lodní, ale byla ohrožena i pohyblivost lodi; ohně v kotlích neměly pro ucpání komína ráhnem a různými lany potřebného tahu, ba mohla nastati nutnost, je vůbec uhasiti, aby se potom mohl uhasiti požár na palubě, a ne-

hybný KAISER, nejša vlastním lodím než překážkou, byl by se brzy stal obětí nepřátelských útoku. Také bylo nebezpečí, že ve vodě plovoucí lana se natočí na vrtuli a zmaří tím její otáčivost.

Bylo tedy zapotřebí, míti se bystře k dílu. A v skutku, sotva že stožár byl dopadl, pracovalo už — přes kulové krupobití na loď se řinoucí — na sta rukou, aby odvrátily od lodi valná ta nebezpečí a přemohly požár

Paluba byla podle možnosti oproštěna od trosek, lanová poblíž ohně přesekáno, aby se po něm nemohl oheň šířiti, doutnající plachta byla polévána, aby oheň v ní byl dušen; úplně jej uhasiti nebylo možno, pokud byly kotle zatopeny. Práce tyto nebyly přerušeny, ani když se AFFONDATORE znovu na KAISERA obořil. Italská loď doufajíc, míti před sebou malomyslného a chabého protivníka, zle se klamala, ona se octla vstříc nepříteli tak důrazně se bránícímu, že jí bylo zase ustoupiti.

Potom ale komodore Petz, nahlížeje, že pokud nebude sprostěn komín překážek na něm ležících, nebude možno ani uhasiti požáru, ani dosíci plného výkonu parního stroje, obrátil loď

k přístavu Visu, zakotvil ji v jeho vjezdu a dal vrhnouti do vody směrné kotvy⁷⁸, jimiž by byl po případě loď tak obrátil, že by byla bývala s to, uvítati všemi děly jednoho boku nepřítele, který by se na ni obořil.

Právě vyličená utkání řadové lodi KAISER s nepřátelskými patří mezi vynikající a nejpa-mětihodnější epizody námořní bitvy u ostrova Visu.

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 pominěním velikosti lodi a jejím účelem; poněvadž ale materiál, ze kterého se lodě stavěly — dřevo — nedovoľoval 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 lodí, 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 nejřednější 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 „mezípalubí“. Pod spodní palubou byly v různých komorách uloženy zásoby: potraviny, pitná voda, střelivo a pro loďní postroj.

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 ráhnem; byly připevněny na svém ráhně 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 (různoběžníkového tvaru).

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

Čeleň byl rovněž ze 3 kusů a sice : čeleň (nejvnitřnější, na lodi upevněný dil), kosatka čelenni (střední dil) a čnělka čelenni (vnější dil). 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 různé (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 hodnost polního podmaršálka.

² velitel lodi, na níž jest naloděn admirál, viceadmirál aneb kontreadmirál ; na této lodi vlaje vlajka dotýčeného admirála ; odjude jméno „vlajková loď“.

³ hodnost poručíka.

⁴ hodnost nadporučíka.

⁵ menší plachetní loď se 2 stěžní po 3—4 ráhnech.

⁶ větší loď se 3 stěžní o 4 ráhnech. Děla stála buď na vrchní palubě (prostá korveta), nebo na dělové palubě (krytá korveta).

⁷ blokovati znamená, zameziti loďstvem spojení pobřeží s jinými kraji, tedy znemožniti dovoz po vodě.

⁸ podle služebního stáří nejstarší důstojník po veliteli; má dozor nad veškerou službou na lodi.

⁹ souhrn krajů Malá Asie, Syrie a Řecké souostroví.

¹⁰ hodnost majora.

¹¹ hodnost podplukovníka.

¹² loď větší korvet; měly 3 stěžně o čtyřech ráhnech; děla stála na dělové a vrchní palubě; od fregat bylo žádáno, aby byly zvlášť rychlé, poněvadž konaly výzvědnou službu (kterou nyní konají křižáci).

¹³ hodnost plukovníka.

¹⁴ menší lodě s poměrně mohutnými a mnohými děly; pro malé zásoby ale nebyly s to, udržeti se dlouho na moři.

¹⁵ plachta na druhém ráhne předního stěžně (od dola počítáno).

¹⁶ pásmo moře podle břehu široké 4—5 nám. mil se považuje za příslušné k pobřežnímu státu, a jest tedy u neutrálního břehu rovněž neutrálním. Helgoland patřil tehdá Anglii, která byla neutrální.

¹⁷ hodnost generálmajora.

¹⁸ střely nabyté výbušnou látkou, která, při nárazu vybuchnouc, střelu roztrhne a i okolí zapaluje.

¹⁹ hodnost polního podmarsálka.

²⁰ kapitán řadové lodi velící loďnímu oddílu.

²¹ menší plachetní loď o 2 stěžních s plachtami na vrchní ráhnech (t. z. tyče připevněné na zadní straně stěžňů a stojící šikmo do výše podél lodi).

²² malá plachetní loď konající pobřežní jízdy.

²³ jméno podle váhy kuli z nich metaných.

²⁴ karonáda byla krátká hladká děla velké ráže určená pro boj na malou vzdálenost.

²⁵ křižovati znamená, že loď sem tam pojiždějí, se zdržuje v určitém obvodu.

²⁶ jediný způsob, aby se plachetní loď dostala v před proti větru; jede při tom šikmo po větru (uhel mezi směrem větru a směrem lodi obnáší 60°—65°), a běže se vitr střídavě s pravé a s levé strany; skutečně vykonaná cesta dá se nejlépe označiti jako „šněrování“.

²⁷ od 12—4 hodin v noci.

²⁸ byt velitelův na lodi.

²⁹ rovnoběžně s ráhnem jsou plachtami protažena 2—4 lana, za která se při silném větru připevní plachta na ráhně; plachta zkrátí se tím o díl mezi lanem ráhnem.

³⁰ vytahovadlo ráhna se odpoutá, takže ráhno vlastní vahou sjede kus dolů; tím se zmenší plocha vysazená větru a tedy i jeho tlak na loď.

³¹ malé lodě konající strážní službu na pobřeží.

³² dobrovolně na vlastní náklad sloužící osoba.

³³ poddůstojník konající na lodi policejní službu a provádějící mužstvu uložené tresty.

³⁴ Válečná loď vozící i náklady.

³⁵ spodní ráhno středního stěžně.

³⁶ lana držící stěžně na pravém a na levém lodním boku; jsou do nich také vpleteny provazce, po kterých se vystupuje na stěžně.

³⁷ divoký vitr.

³⁸ kymácení lodi o podélnou i příční osu.

³⁹ čtyřhranné otvory v palubě (pro schody, větrání atd.)

⁴⁰ silné železné pruty připevněné na lodi, na než se připojují rozpory stěžňů.

⁴¹ paluba pod baterii (dělovou palubou).

⁴² roura naplněná kulemi, která se při výstřelu už v děle roztrhne, takže kule vyrazí z děla jako broky z pušky.

⁴³ kryt na zadním díle paluby; na starých lodích obvykle velitelův byt.

⁴⁴ třetí plachta od spoda (i co do velikosti).

⁴⁵ kotouč kryjící konec vrchního stěžně; býval z mosaze.

⁴⁶ kovová roura obemýkající vrchní stežeň asi v jeho polovici; slouží za ložisko vrchním stěhům a rozporám stežně.

⁴⁷ aby obchodní loď vezoucí jen málo nebo žádného nákladu nebyla vratká, nakládá přítěže; bývá to kamení, písek atd., nesloužící než k zatížení lodi.

⁴⁸ lodivodové jsou ponejvíce kapitáni obchodních lodí, kteří si za svých jízd získali veliké znalosti určitých námořních oblastí a slouží potom na jiných lodích za vůdce těmito okrsky.

⁴⁹ na dílech ležících při veslování na boku člunu.

⁵⁰ lazaret jest osamocená budova, do které byli vyloďováni cestující i posádky lodí, přicházejících z cizích krajů; tam byli na nějaký čas přísně od přístavu odloučeni, aby se vidělo, není-li mezi nimi nakažlivých nemocí, jichž šíření se tím mělo zamezit.

⁵¹ obchodní loď se svolením vlády soukromníky vyzbrojená, která lapala a zajímala nepřátelské obchodní lodě; díl kořisti byl odváděn státu.

⁵² briga, jejíž spodní a střední díly stěžnů byly z jednoho kusu.

⁵³, ⁵⁴ malá pobřežní loď plachetní.

⁵⁵ větší loď se třemi stěžni a ráhny.

⁵⁶ ploché otevřené lodice, sloužící hlavně dopravě zboží.

⁵⁷ s velkou kotvou jest lanem spojena menší kotva; tak přistrojené kotvy drží mnohem pevněji v bahně.

⁵⁸ lopaty kotev prořezávají se bahnem, tak že loď může couvati.

⁶⁰ čluny středni velikosti, jež jsou zavěšeny na jeřábech na lodních bocích.

⁶⁰ a do vody vrhnouti.

⁶¹ lodice naplněné hořlavými látkami, které byly zavedeny k lodi, která měla být zapálena; byvše potom zapáleny, byly hnány buď proudem nebo větrem pod loď, na kterou měl požár přesáhnouti.

⁶² vzduch málo průzračný pro mnoho vodní páry v něm obsažené.

⁶³ přední díl lodi.

⁶⁴ páky nebo pod., kterými se tiskne řetěz na hrany k tomu určené, tak že nemůže z lodi vybihati.

⁶⁵ sklady střeliva jsou spojeny rourami s mořem, tak že mohou býti za požáru zatopeny.

⁶⁶ hodnota mezi onou majora a podplukovníka.

⁶⁷ tůna — 1000 kg, tedy = váze krychlového metru sladké vody.

⁶⁸ váha vody vytlačené lodí.

⁶⁹ posádka „Artemisie“ měla americkou loď přepadnouti a se jí zmocniti.

⁷⁰ při sbalení plachty uloží se poblíž stěžně na ráhno více plátna, nežli po stranách ráhna; tím tam povstává nabubřenina, která se jmenuje „břichem“ plachty.

⁷¹ střední díl ležatého stěžně (čeleně).

⁷² na válečných lodích jsou stoly a lavice pro mužstvo zařízeny na zavěšování (aby se daly lehčeji odkliditi).

⁷³ nejmohutnější lodě určené k boji v přední řadě (odtud pochází jejich jméno); měly 2—3 dělové paluby; s děly na palubě byla tedy děla rozestavena ve 3—4 řadách nad sebou; řadové lodě mívaly až i 120 děl.

⁷⁴ oddíl lodí, který se drží vždy pohromadě; obyčejně mu velí kontreadmirál.

⁷⁵ loď hlavně zařízená na vrážení do jiných lodí, které měly býti utrženou ranou potopeny.

⁷⁶ pokračování ostří lodě nad vodou; jest sroubeno z mohutných klád.

⁷⁷ výběžek přídě, na němž jest připevněna klounová socha.

⁷⁸ menší kotvy, jichž pomocí se dá zakotvená loď otočiti do žádoucího směru.



Chyby tisku v III. svazku.

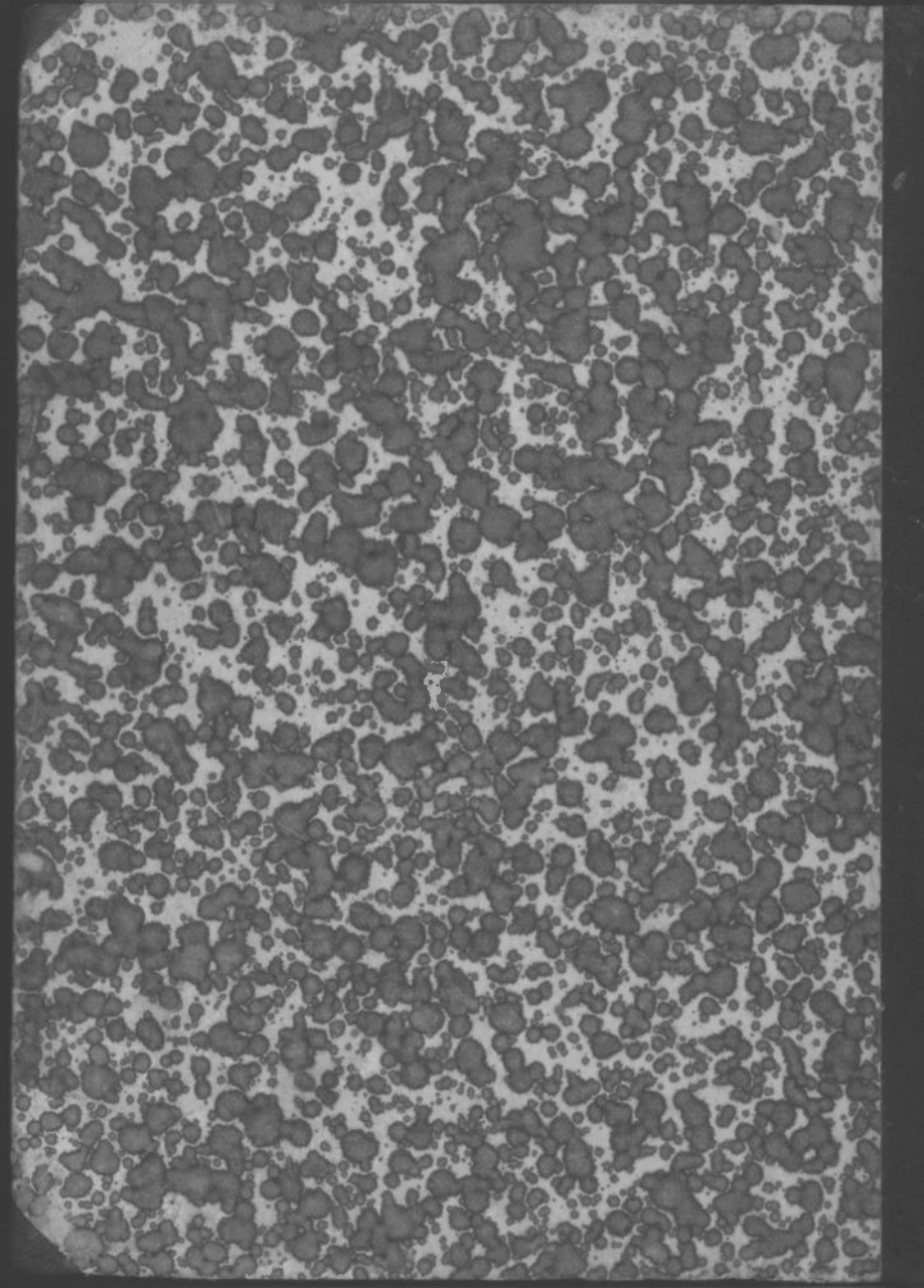
Stránka	řádka		na místě	čti
	shora	zdola		
3	5		ze	se
4		4	stejnou rychlost	stejně rychlosti,
6	8		jedině	jedině
7	10		dobiti	dobyti
11		11	veden	vedení
24		8	plachláře	plachtaře
27		10	pisčinu	pisčinu
29		10	mužu.	mužů.
32		9	Na	Nad
34		11	sveho	svého
35	7		ji	ji
41	6		způsobené	spůsobené
45		8	vnuk	vnuk,
48		6	dolarů	tolarů
54		11—10	Spal-madory	Spal-madori











17042

Pamätné udalosti J.V. valesného namornictva

III