

Musterexemplar

der k. u. k. Dienstbücherverwaltung



Památné události

J. V. válečného námořnictva.

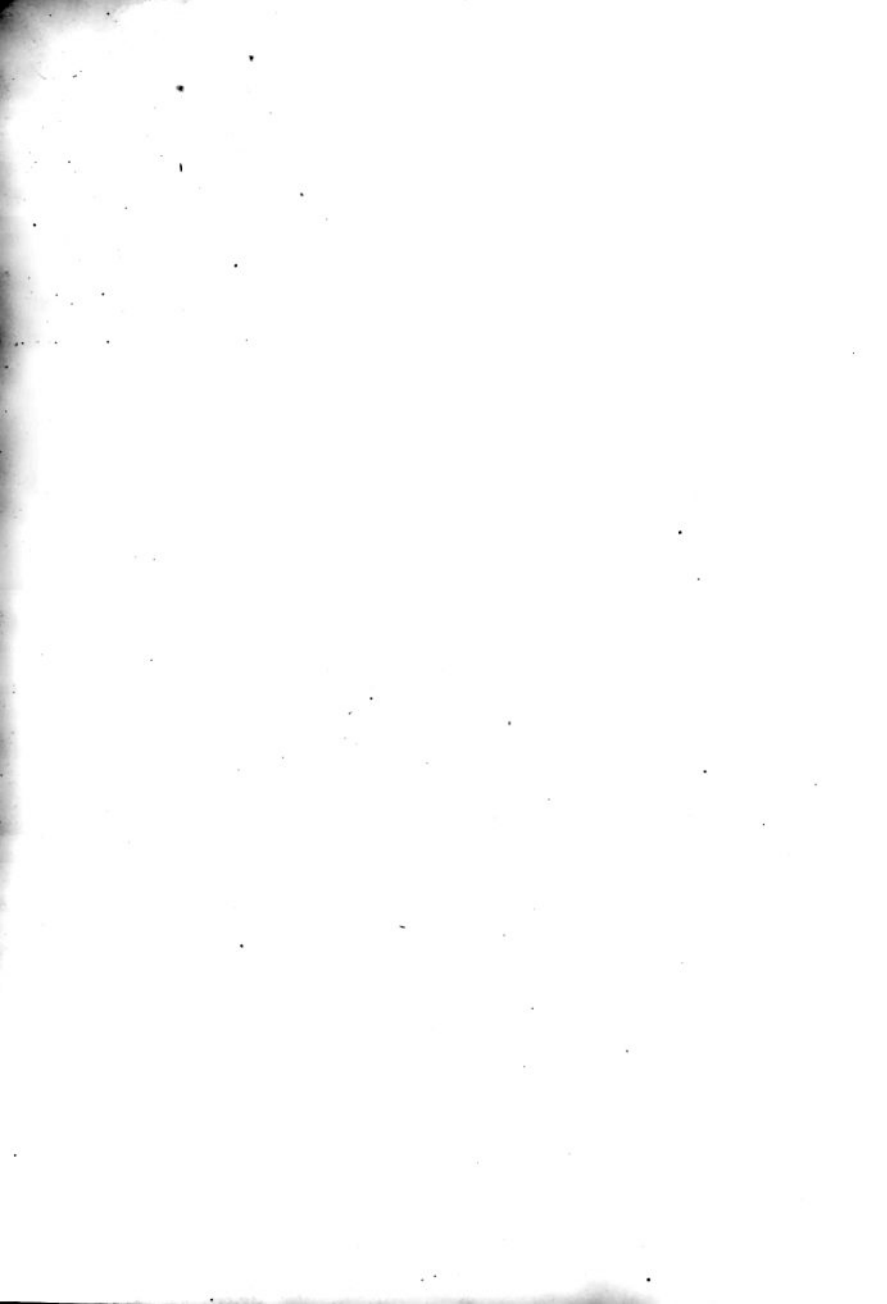
IV. Svazek.

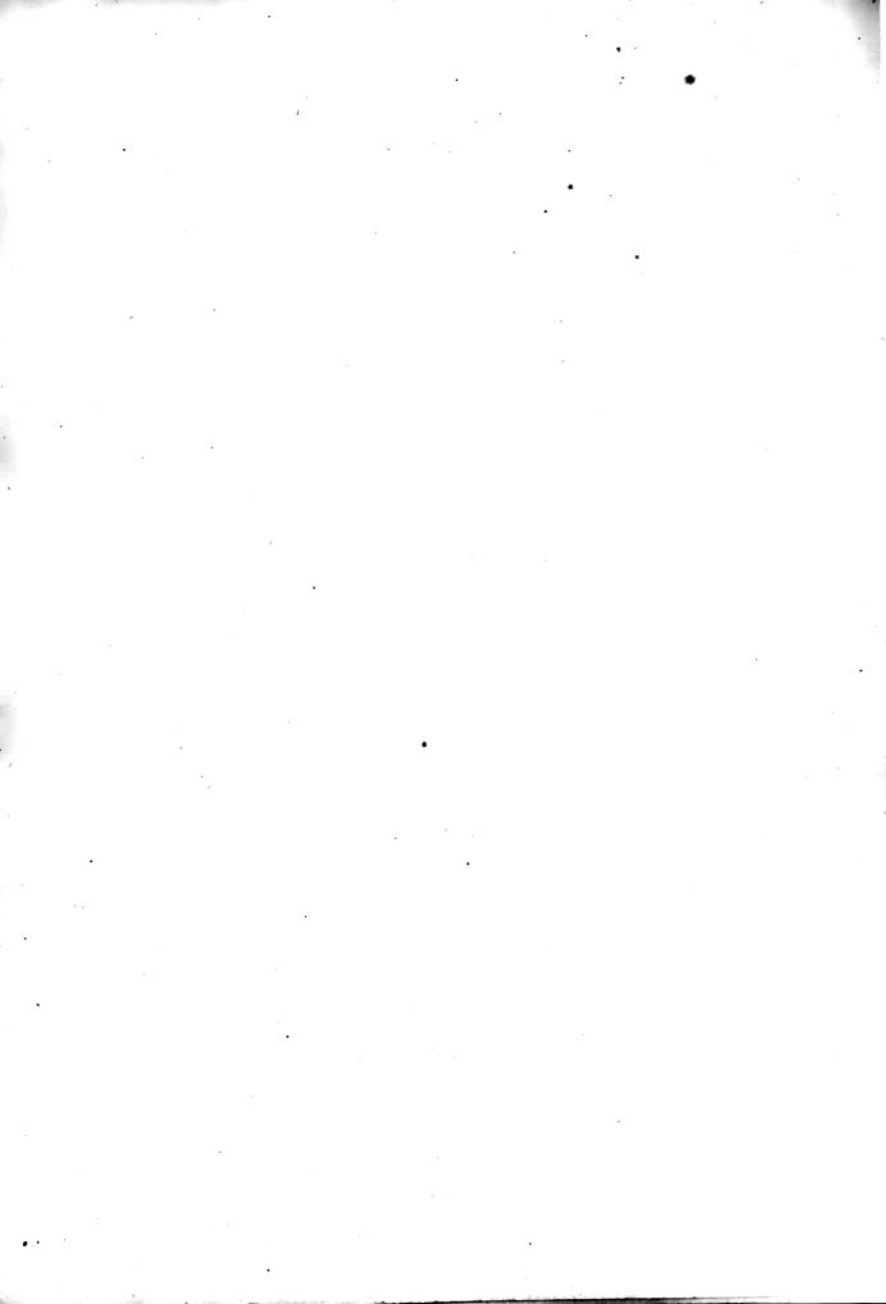
**SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA**



310148535













Bernard svobodný pán z Wüllerstorf-Urbairů.

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.



IV. Svazek.

V PULJI 1910.

Tiskem knihtiskárny Jos. Krmpotić, Piazza Carli 1.

110420012 g.

4/14/227065

$$\begin{array}{r} \text{J} \frac{9}{2016} \\ F-589 \end{array}$$

Obsah.

Stránka

Bernard svob. pán z Wüllerstorf-Urbairů. Náčrtek jeho života. Od vládního rady Ferdinanda rytíře z Attlmayrů	1
1799—1814. Vlastenecké výkony duchovního Don Giacomo Brunazzi. Od fregatního kapitána Dušana z Preradovičů . . .	14
1827, 16. listopadu. Boj goelety „Sofia“ se dvěma loděmi řeckých námořních lupičů. Od poručíka řadové lodi m. sl. Eduarda z Normann-Friedenfelsů	29
1849, 19. května a 4. července. Dvě události za blokády Benátek. Od kapitána řadové lodi na odp. Jerolima svob. pána Benko z Boiniků	37
1853, 19. a 20. března. Jak plavec Vuscovich zachránil peníši „Lynx“ z nebezpečí. Od poručíka řad. lodi Alfreda svob. pána Koudelky	47

- 1856**, 26. a 27. března. **Jeho Veličenstva parník „Curtatone“** vlekoucí velké rýpadlo v prudké bouři na Černém moři. Od poručíka řad. lodi m. sl. Eduarda z Normann-Friedenfelsů 51
- 1857—1859**. **Cesta Jeho Veličenstva fregaty „Novara“** kolem světa. Od poručíka řad. lodi Alfr. svob. pána Koudelky . . . 57
- 1859**, 11. a 12. listopadu. **Posádka Jeho Veličenstva parníku „Taurus“** zachraňuje u Suliny posádky obchodních lodí. Od poručíka řad. lodi m. sl. Eduarda z Normann-Friedenfelsů 79
- 1872—1874**. **Weyprechtova a Payerova rakousko-uherská výprava do polárních krajín.** Od kontreadmirála Gustava rytíře z Broschů 85
- 1896**, 10. srpna. **Přepadení vědecké výpravy Jeho Veličenstva lodě „Albatros“** ve vnitřku ostrova Quadalcanar. Od poručíka řadové lodi Artura Lengnicka . . 114
-

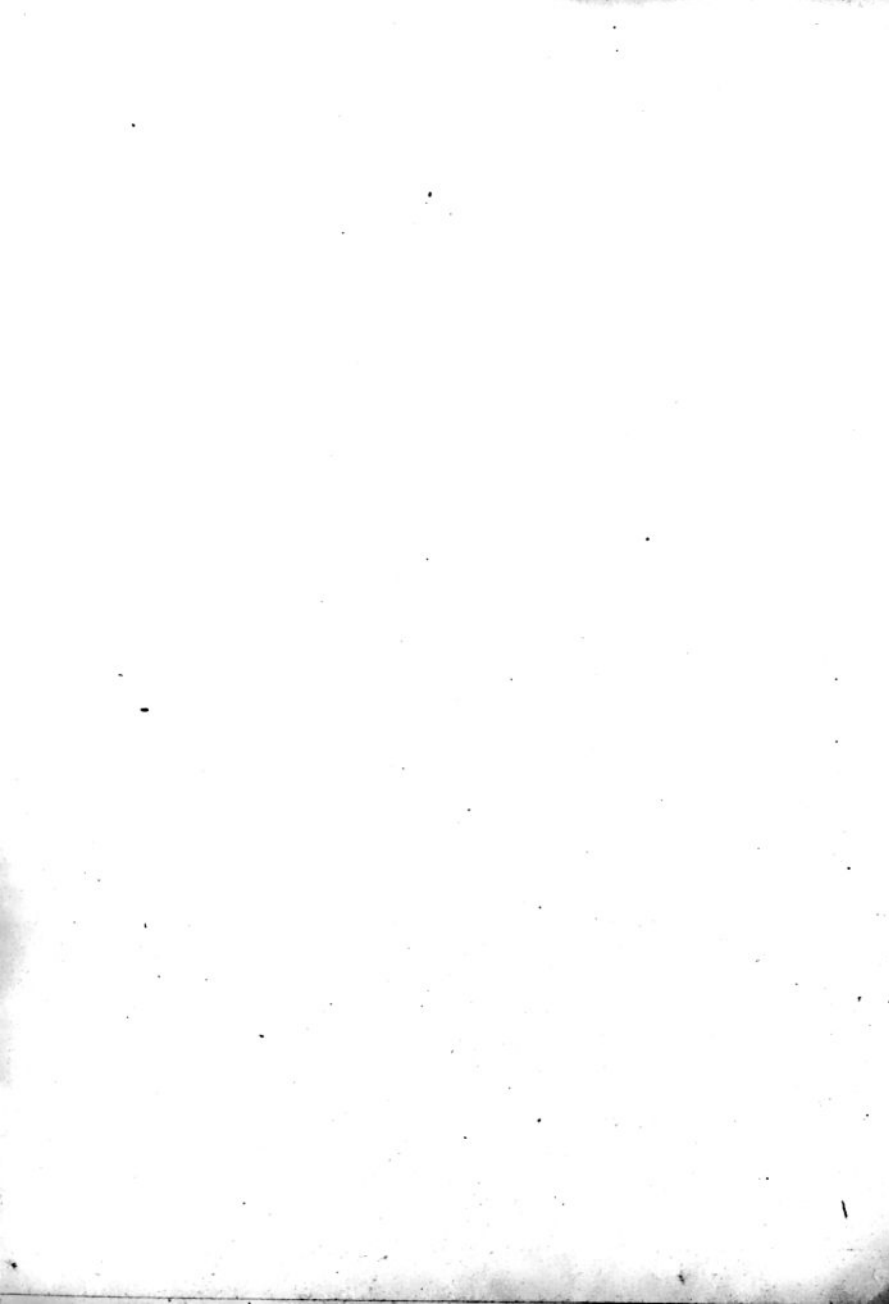
Seznam obrazů.

Podobizna c. k. viceadmirála Bernarda svob. pána
z Wüllerstorf-Urbairů. Úvodní obraz

Stránka

Jeho Veličenstva fregata „Novara“ 58

Náčrtek cesty výpravy Jeho Veličenstva lodě „Al-
batros“ na Lví hlavu 122



Bernard svob. pán z Wüllerstorf-Urbairů.

Náčrtek jeho života.

Bernard svobodný pán z Wüllerstorf-Urbairů pocházel ze staré rytířské rodiny říšské a narodil se v Terstě 29. ledna 1816. Když mu bylo čtyři léta, zemřel mu otec, delegát kraje Rovigo.

Jeho matka, rozená hraběnka Grochovská, za několik let po druhé se vdala a sice za hraběte Jana Marzani, jenž byl tehdá státním úředníkem v Padui, následkem čehož strávil Wüllerstorf své mládí v Benátkách.

Jsa určen k vojenské službě, byl roku 1828 odveden jako kadet k pěšímu pluku „Vévoda Württembergský“ č. 40 a k dalšímu vzdělání zařazen do zákopnické školy kadetní v Tullnu;

tam zůstal do roku 1833. Byl výborným žákem a jevil značné nadání hlavně pro matematické předměty.

Když byli v roce 1833 chovanci zákopnické školy úředně vyzváni, aby se, kdo by měli zálibu v námořnickém povolání, přihlásili k přestoupení do námořnictva, rozhodl se i Wüllerstorf, kterého už od mládí moře vábilo, věnovati se námořní službě a byl po krátkém pobytu v Benátkách naloděn na jednu malou loď.

Ačkoli byl odkázán na samoučbu, přece toho dokázal, že za rok s výborným prospěchem vykonal předepsanou zkoušku pro definitivní přestoupení do námořnictva. Po dvou dalších letech byl kontreadmirálem¹ hrabětem Dandolo jmenován kadetem pro důstojnickou službu na goeletě² SPHYNX.

Jsa pobádán svým velitelem, poručíkem řadové lodi³ Milonopulo k samostatné práci, a maje důstatek učebních pomůcek, studoval horlivě nautickou astronomii. Roku 1827 byl na dva roky přidělen vídeňské hvězdárně, jejíž říditelem byl věhlasný astronom Jan Littrov.

Roku 1839 byl mimo řady povýšen na praporčího řadové lodi⁴ a na vřelé doporučení Litrovovo jmenován přednostou právě zařízené námořní hvězdárny v Benátkách; zastáváje tento úřad, vyučoval také na námořním kolegiu nautické astronomii a účastnil se jako zástupce námořnictva kongresů učenců v Padui a v Benátkách.

V dubnu 1847 se oženil s miss H. O'Conor of Conought, která pocházela z irské rodiny, žijící v Benátkách.

Po vypuknutí revoluce roku 1848 opustil se svou chotí pod nepravým jménem a za trapných okolností město; pomořská cesta do Terstu byla už přerušena, a tedy mu nezbylo, než cestovati po zemi. Po mnohých svízelích na cestě vzbouřeným krajem dojel 25. března do Terstu.

Tam shromažďoval tehdejší podmaršálek hrabě Gyulai námořní důstojníky, kteří zůstali své přísaze věrni. Wüllerstorfovi, jenž byl povýšen na fregatního poručíka⁵, byly svěřeny záležitosti velitele námořního okresu terstského. Jeho úlohou bylo, nově upravit námořní službu, starati se o přijímání výpomocných důstojníků a námořních

kadetů a připravovati k válečným podnikům tam se nalézající lodě i nově nakoupená plovidla.

V dubnu nalodil se Wüllerstorff jako pobočník velitele eskadry, kapitána řadové lodi⁶ Kudriaffského, na fregatu⁷ BELLONU. Za blokády⁸ Terstu sardinským loďstvem pod admirálem Albini účastnil se hájení tohoto přístavu jako pobočník velitele eskadry; v tomto postavení zůstal až do června, potom byl jmenován pobočníkem polního podmaršálka hraběte Gyulaie a v srpnu přidělen obléhacímu sboru před Benátkami, jemuž velel podmaršálek Velden.

Za rozčilujících událostí tohoto roku ztratil svou choť, po porodu syna.

Byv povýšen na poručíka řadové lodi, byl Wüllerstorff koncem září od tehdejšího vrchního námořního velitele podmaršálka Martini ustanoven řiditelem námořní koleje.

Když se stal viceadmirál⁹ Dahlerup vrchním námořním velitelem, jmenoval v březnu Wüllerstorffa svým vojenským referentem; za tohoto úřadu mu bylo vedle jiného uloženo, zavést do námořní služby německou armádní řeč. V tomto

období sepsal Wüllerstorff také mnohé služební předpisy a přeložil taktické i jiné řady.

V září 1849 byl jmenován korvetním kapitánem¹⁰. V březnu 1850 doprovázel do Vídně viceadmirála Dahlerupa, a bylo mu svěřeno vedení protokolu o jednáních, majících za předmět rozvoj válečného námořnictva. Za své rozmanité zásluhy za války i v míru byl Jeho Veličenstvem vyznamenán řádem Železné koruny 3. tř.

V listopadu 1850 byl Wüllerstorff na vlastní žádost sprostěn svého úřadu jako vojenský referent a převzal 1851 velitelství brigy¹¹ MONTECUCCOLI, jejíž prvním důstojníkem¹² byl jeho bývalý žák, fregatní poručík Vilém z Tegetthoffů.

Zároveň byl členem komise, která měla podat úsudek o vyzbrojení a hájení Benátek; část zprávy, která měla za předmět obranu lagun¹³, Wüllerstorff sám vypracoval a navrhnul zařízení lagunové flotily.

Později křižoval¹⁴ v Levantě, až byl povolán v listopadu 1851 od nového vrchního námořního velitele hraběte Wimpffena jako rada admirality a přednosta presidiální kanceláře do vrchního námořního velitelství v Terstu.

1852 byl povýšen na fregatního kapitána¹⁵. Do tohoto období spadá vyřazení první šroubové fregaty¹⁶ c. k. námořnictva.

V září 1854 stal se arcivévoda Ferdinand Max vrchním námořním velitelem.

17. března byl Wüllerstorff ustanoven velitelem fregaty VENUS, která jsouc zařaděna do první větší eskadry rakouské,účastnila se arcivévodou podniknutého křižování v Řeckých vodách, do Egypta a Neapole.

5. května 1856 byl povýšen na kapitána řadové lodi.

Na podzim toho roku se arcivévoda Ferdinand Max na tom ustanovil, aby byla vystrojena výprava do Indie a Číny a radil se s Wüllerstorffem o provedení tohoto plánu. Arcivévoda ochotně přisvědčil Wüllerstorffově návrhu, aby byla tato výprava rozšířena na vědecké obeplutí zeměkoule, a Wüllerstorff brzy na to obdržel od Jeho Císařské Výsosti telegrafickou zprávu, že Jeho Veličenstvo tento úmysl schválilo. K provedení výpravy byla vyvolena plachetní fregata NOVARA, a Wüllerstorff byl — zároveň s pový-

šením na hodnost komodora¹⁷ — určen za jejího vůdce.

Obezřele a nanejvýš pečlivě provedl Wüllerstorff přípravy k tomuto prvnímu velkému námořnímu a vědeckému podniku rakouskému. Jakým způsobem provedl svou čestnou úlohu samu, jest vyliceno na jiném místě tohoto svazku „Památných události“. Četné sbírky přivezené lodí NOVAROU jsou pokladem a chloubou císařských dvorních museí, kdežto vědecké výsledky cesty se staly společným majetkem celého vzdělaného světa.

Po navrácení se výpravy, již arcivévoda Ferdinand Max připravil slavnostní uvítání, pobyl Wüllerstorff po delší dobu v Terstu, kde bylo zařízeno na podnět arcivévody-vrchního velitele námořního zvláštní „Novara-bureau“, jehož úkolem bylo, prohlédnouti velice rozmanitý vědecký materiál, jej sporádati a — hlavně nauticko-fisikální a popisný díl — pro tisk připravovati.

1859 byl Wüllerstorff vyznamenán řádem Železné koruny 2. tř. a 1860 povýšen do dědičného stavu svobodných pánů monarchie.

Za vpádu Garibaldinského sboru do Sicilie byl vyslán jako velitel fregaty SCHWARZENBERG a oddílu lodí do Sicilských vod, aby tam chránil rakouské příslušníky a obchodní zájmy. Když byl tuto úlohu šťastně skoneoval, konal od 17. října 1860 až do 18. března 1861 službu přístavního admirála a pevnostního velitele v Pulji.

23. března byl povýšen na kontreadmirála a brzy na to povolán do Vídně, aby tam zastupoval c. k. námořnictvo při sezeních říšské rady. Za svého pobytu v sídelním městě se po druhé oženil, a sice s hraběnkou Leonhardinou Rothkirch-Panthen, dcerou podmaršálka stejného jména.

Nejvyšším rozhodnutím ze dne 16. května 1862 byl Wüllerstorf jmenován velitelem eskadry, ale ponechán při své činnosti v říšské radě, a velitel jeho vlajkové lodi¹⁸, kapitán řadové lodi svobodný pán z Poeckh ustanoven jeho náměstkení.

V lednu 1862 podniknul na rozkaz vlády pětiměsíční studijní cestu do Anglie, Francie, Německa, Švýcar a Hollandska, aby poznal tamnější železářský průmysl pro účely staveb železných

lodí a jejich výzbroje; této příležitosti využíval na zvětšení svého technického vzdělání vůbec.

Od 22. června 1863 do 10. března 1864 byl Wüllerstorf přístavním admirálem v Benátkách.

Za dánsko-pruské války byl ustanoven velitelem eskadry, která měla následovati za lodním oddílem Tegetthoffovým do Severního moře už vyslaným. Vystrojení eskadry bylo spojeno s rozmanitými obtížemi; čekati, až by byly bývaly všecky její lodě připraveny, bylo by přivodilo tuze značnou ztrátu času. Wüllerstorf se tedy nalodil na parník ELISABETH a odjel s tímto a řadovou lodí KAISER do Severního moře. Počátkem dubna následovaly ho obrněná fregata DON JUAN D'AUSTRIA a šroubová korveta ERZHERZOG FRIEDRICH. Ale bouřlivým počasím byla jízda lodí prodlužována, poněvadž byly lodě nuceny, opětovně zajížděti do přístavů, aby buď opravy prováděly, nebo zásoby uhlí doplňovaly.

V anglickém průplavě stihla Wüllerstorfa zpráva o námořním zápase u Helgolandu a brzy na to zpráva o uzavření příměří. Podle obdrže-

ného rozkazu byl v Nieuvediep vyčkán konec příměří, potom odjely lodě do Cuxhavenu, kde se spojily s lodním oddílem Tegetthoffovým: Jeho Veličenstva fregatami SCHWARZENBERG a RA-DETZKY a pruskými dělovými loděmi¹⁹ ADLER, BLITZ a BASILISK.

Úkolem eskadry, jež čítala po příjezdu všech svých lodí do Severního moře deset rakouských lodí (mezi nimi jednu řadovou loď²⁰ a dvě obrněné²¹ fregaty) a tři pruské lodě, bylo, hájiti německé břehy Severního moře před dánskými útoky, kterých se bylo podle zpráv z Kielu nadíti, a zmocniti se ostrovů ležících západně od Frieslandu, které houževnatě hájil dánský kapitán Hammer.

Hlavní část lodí eskadry se tedy rozestavila podle šlesvického břehu, dělové lodě a kolové parníky byly vyslány proti ostrovům, dostupným jen málo se nořícím lodím, aby se jich zmocnily. Kapitán Hammer byl donucen, se vzdáti.

Po uzavření míru navrátila se eskádra — až na dvě lodě, jež prozatím zůstaly na Severním moři — do domácího ústředního přístavu.

3. prosince 1864 byl Wüllerstorff přesazen do příkaznosti (disponibility) a byl by potom rád uskutečnil svůj oblíbený úmysl,účastniti se jako vůdce Petermannovy výpravy k severní točně; ale choroba mu toho nedovolila.

1. října 1865 byl Wüllerstorff povolán Jeho Veličenstvem jako ministr obchodu do ministerstva Belcredi a 31. října jmenován skutečným tajným radou. Není naší úlohou vypočítávati zásluhy, které si získal v tomto vysokém úřadě; dostačí, řekneme-li, že se za nejnepříznivějších poměrů úsilovně snažil, zvelebiti průmyslnou a obchodní činnost monarchie; následovně uvedeme jen některé s námořními záležitostmi souvisící jeho činy.

Spolu s cisařskou akademií věd a válečným námořnictvem dal provésti nové vyměření Jaderského moře a vědecky prozkoumati jeho fyzikální poměry; dále byly provedeny podrobné studie k upravení řek, zejména Narenty, a vydány zákony směřující k zvelebení námořní plavby. Kromě toho se konaly za jeho úřadování přípravy k stavbě nového přístavu v Terstě.

4. ledna 1867 byl Wüllerstorff jmenován viceadmirálem, a brzy na to se vzdal svého ministerského úřadu; Jeho Veličenstvo, uznávajíc jeho v tomto postavení získané vysoké zásluhy, vyznamenalo jej velkým křížem rakouského Leopoldova řádu. Zároveň byl určen za velitele obchodně-politické výpravy do Východní Asie, kterou už sám po delší dobu obmýšlel.

Když ale tato expedice po rozmanitých nesnázích měla býti uskutečněna, bylo mu pro churavost prositi o sprostění tohoto úřadu, a byl na svou žádost přesazen do disponibility: I ubytoval se ve Štýrském Hradci, kde se věnoval vědeckým pracím, které sledovaly hlavně národně-hospodářské cíle a jež přerušoval jen za jednání panské sněmovny. 15. února 1869 přestoupil na trvalý odpočinek.

Když se jeho choroba začala horšiti, pobýval v zimě pod slunným nebem Itálie a v létě na oblíbeném mu Klobensteinu am Ritten u Bozenu, kde 10. srpna 1883 zemřel.

Wüllerstorff byl členem četných tu- i cizozemských vědeckých společností a ústavů.

*

*

*

Prámem jest arcivévoda Ferdinand Max nazýván zakladatelem c. k. válečného námořnictva. Tegetthoff byl jeho předákem na válečném poli, Wüllerstorf ale námořnictvu ukázal cestu do vědeckých a národně-hospodářských oborů, na nichž má námořnictvo velký podíl.

1799—1814.

Vlastenecké výkony duchovního Don²² Giacomo Brunazzi.

Následující řádky jsou věnovány památce vlastenectví řádného muže, již dlouho zapomenutého, který, ač nepocházel z naší otčiny, přece obětavě přilnul k Rakousku a jeho císaři, a jenž za válečného období od 1799 až do 1814 bez přestání se snažil o dobro své nové vlasti.

Jak už nadpis naznačuje, jest tím mužem abate don Giacomo (Jakub) Brunazzi, jenž po mnohá léta působil jako duchovní ve válečném námořnictvu. Brunazzi pocházel asi z Romagně a věnoval se, jako člen kapucínského řádu, už v mladých letech svému povolání.

První francouzská revoluce měla v letech 1796—1798 v Itálii za následek utvoření tří

nových republik na místě prastarých držav. a také Romagna byla při tom citelně zasažena.

Ukvapené zavedení nových demokraticko-kosmopolitických ústav, zákonů a životních způsobů na místě prastarých a patriarchálních, dávnými zvyky takřka posvěcených, spolu s náhlými převraty dotýkajícími se i majetku všech stavů, hlavně ale duchovního, a kromě toho dlouho trvající válka dotkly se republikánského obyvatelstva tou měrou, že toužilo po vysvobození z nových poměrů.

Známa polní výprava let 1799 a 1800. již se skvěle účastnily i Rakouské sbory, měla za cíl, překonati francouzskou rozpínavost. Romagna byla za této války jedním z čelních bojišť, a „její obyvatelstvo bylo tehdaž hotovo, všeho se odvážiti pro císařské zájmy, o které se tam zápasilo“. Stejně nadšeně byly vítány i námořní podniky císařské moci. „Objevení se císařské flotily na pobřeží Romagně a úspěchy našich zbraní vyvolávaly nadšení ve valné části obyvatelstva trpícího pod útisky republikánů. Kdekoliv se objevily císařské lodě, byly vítány živými projevy radosti i osvědčováním věrnosti císaři,

jenž je poslal k osvobození kraje. Toto sinýšlení vedlo obyvatelstvo v krátkém čase a bez jakékoli hmotné podpory ke vzpouře proti Francouzům.“

Ačkoli se „dějiny rakousko-benátského námořnictva 1797—1802“, ze kterých jsme uvedli ony řádky, líčící objevení se a působení c. k. branných sil v Romagnu, nezmiňují o Brunazzi, tedy se asi sotva milíme, přičteme-li mu valný díl zásluh o ono nadšené připojení se velké části obyvatelstva k císařskému voji, a tato doměnka jest potvrzena svědectvím polního podmaršálka hraběte L' Espine (1814), jenž píše: „Abbate don Giacomo Brunazzi vždy horlivě a oddaně sloužil našemu panovníckému domu, a v letech 1799 a 1800, když jsem byl velitelem c. k. flotily na romagnském pobřeží, byl jsem toho svědkem, jak díky jeho neúnavnosti se obyvatelstvo nám na pomoc ozbrojovalo. Stavěje se v čelo ozbrojených vzbouřenců, vydal Brunazzi za vojenských výprav nejednou svůj život v šanc. Odměnou za své služby byl jmenován námořním kaplanem.“

Roku 1801 byl bojovný abate u c. k. flotily na Gardském jezeře. Podle jeho vlastních zápisek (Epilogo) velel prý v bitce u Garguana jedné velké feluce²³ a podařilo prý se mu, zmocniti se jedné nepřátelské dělové lodice.

Když bylo po bitvě u Slavkova (1805) naše mocnárství nuceno, postoupiti mírem Prešpurgským Francii téměř všechny své krajiny hraničící s mořem a své válečné námořnictvo, nepřijal abate Brunazzi mu činěného nabídnutí, vstoupiti, jako téměř jeho všickni soudruzi, do služeb francouzských, nýbrž zůstal věren Rakousku, nedbaje toho, že jeho budoucnost tím není nikterak zajištěna. Teprve později jmenoval jej velkovévoda Toskánský beneficentem vlášského národního chrámu ve Vídni, jímž zůstal Brunazzi až do 1809.

Válka roku 1809 roznítla v něm znova touhu po činech, a nabídl tedy — zřikaje se bezstarostného života — námořnímu velitelství své služby jako námořní kaplan.

Jeho úmysl, zužitkovati za války s Francií svou znalost krajín a osob horní Itálie, nemohl

býti uskutečněn, poněvadž průběh války donutil arcivévodu Jana, ustoupiti z Itálie.

Brunazzi byl tedy naloděn na rakouskou flotilu v Dalmácii, již ale kromě obléhání Zadru nebylo souzeno větších podniků, a která, bezpochyby pro malý počet lodí, nebyla s to, zabrániti francouzským lodím ani volnou plovbu Jaderským mořem, ani překaziti jejich spojení s Anconou.

28. července 1809, ve chvíli, kdy se parlamentáři velitele obléhacího sboru před Zadrem, jenerálního majora Pavla svob. pána Knezeviče podařilo, ujednati s francouzským velitelem Zadru krátké příměří, zakotvila se rakousko-anglická flotila v zaderském průplavě u ostrova Ošljako (Calogerà), čímž bylo město blokováno i s mořské strany.

30. července učinila francouzská flotila — 12 lodic různé velikosti — výpad, doufajíc, že se jí vítězným bojem podaří, uvolniti do obležené pevnosti, dovoz potravin kde jich začínalo býti po skrovnu. Jest zmínky hodno, že nejen obě strany ještě ničeho nevěděly o příměří smluveném ve Znojmě, ale že rakousko-anglická flo-

tila neuznávala ani příměří 28. července mezi obléhajícími a obleženými uzavřeného, předstíraje, že, jsouc pod anglickým velením, není vázána smlouvou, které Angličané spolu neuzavřeli.

Abbate Brunazzi byl za bitky, již vyličíme, na trabaklu²⁴ BRAVO, jehož velitelem byl Vittorello. Tento se vyslovil o jeho chování velmi chvalně, jak následuje: „Abbate don Brunazzi nalézal se jako dobrovolník na mně podřízeném trabaklu; když ze Zadru vyrazily dělové a různé jiné italské lodě válečné, chtějice přepadnouti několik rakouských obchodních lodí, nalézajících se poblíž nás, obrátilo se na ně několik našich lodí, mezi nimi i moje, abychom jim zamezili, škoditi obchodním. Potom se vyvynula dvouhodiná ostrá potýčka: Brunazzi odloživ kněžský oděv, ujal se osobně řízení jednoho pálícího děla, řídil je podivuhodně neohroženě a obratně, a udržuje na protivníka čilou střelbu, povzbuzoval mužstvo k udatnosti atd.“

Po uzavření míru navrátil se Brunazzi do Vídně a ujal se zase svého úřadu při italském kostele.

Dlouho ale při tom klidném zaměstnání nevydržel.

Už po roce vypravil se — jsa bezpochyby úředně vyslán — na cestu do Bosny, Albánska a až na Korfù, aby zkoumal půdu pro příští podniky a vyhledal cesty i prostředky, jak co nejvíce škoditi Francouzům, kterých vášnivě nenáviděl.

Zajímava jest zpráva rakouského konsula ve Skutari, J. Summa, o tom, jak se Brunazzi snažil podkopati francouzský vliv v Albánsku a jak k tomu účelu znepřátelil Francouzům skutarského pašu, biskupa a kněžstvo.

Po jednoročním velice namáhavém, ale zdarem provázeném působení v obou Albániích cestoval Brunazzi přes Maltu na ostrov Sardinii, aby oznámil Jeho císa. Výsosti arcivévodovi Františkovi z Este výsledek své cesty v Albánii a v Boku Kotorském. Arcivévoda jej potom vyslal do Palerma, aby uzavřel smlouvu s vrchním velitelem anglických pomocných sborů na Sicilii, Sirem Williamem H. Cavendish-Bentinckem. Brzy na to jej neúnavného zříme na Maltě, kde nové posláním jej zdrželo celý rok.

Nové a vděčné pole činnosti naskýtal se Brunazzi v Kotorském zálivu, kde se křižovaly v letech 1813 a 1814 mnohé zájmy. Vidíme tam jednak domácí obyvatelstvo, které syto cizího panství a vysokých daní mu Francouzi ukládaných, touží po obnově otcovské a dobrotivé vlády císaře Františka; Černou Horu, která poznávajíc francouzskou slabost způsobenou tažením roku 1812, se snaží ji využítovati a po třetí v šestnácti letech se pokouší, zmocniti se Kotora a zjednati si přístup k moři; Anglii a Rusko, které se sice snaží vypuditi Francouze z Dalmácie, ale jejichž konečné cíle jsou nejasny; Francii, která všemi prostředky houževnatě a urputně hájí sobě podmaněný kraj; a konečně Rakousko, chystající se znovu si vydobýti zemi kdysi jemu právem náležející, nyní ale francouzský majetek tvořící.

Na kolbišti těchto různých sobě odporujících a navzájem se potírajících zájmů objevil se abate Brunazzi jako rakouský splnomocněnec; jelikož ale vojsko i lodě, jež by byly mohly podporovati jeho snahy, byly jinde zaměstnány, byl

prozatím odkázán jen na svou obratnost a znalost lidí. —

Přesahovalo by to daleko účel této knížky, kdybychom chtěli líčiti celý průběh jeho poslání a obmezíme se tedy jen na nejdůležitější příhody.

Čety biskupa černohorského zmocnily se koncem září 1813 Budui, ovládly silnici Kotor—Budua a přemohly francouzské baterie v úžině Le Catene a u Porto Rose; ačkoliv tím docílily značných výhod nad protivníkem, přece biskup, jejich vůdce, nahlížel, že jeho snaha, zmocniti se Ercegu Nového nepovede k cíli, nebudou-li jeho sbory podporovány s mořské strany.

Aby si zjednal námořní pomoc, vyslal k arcivévodovi Františkovi a anglickému kontreadmiralovi Freemantlovi, kteří byli oba ve Visu, poslanectvo, aby, oznámíc jim stav záležitostí v kotorském zálivu, prosilo o loď, střelivo a vojenskou posilu. Na to byly ihned vyslány do Kotorského zálivu anglická fregata BACCHANTE, kapitán Host, a jedna briga, na níž se nalodil i Brunazzi jako rakouský plnomocník, jenž měl také odevzdati biskupovi arcivévodův list. Část dopisu jednající o abbate

Brunazzi zasluhuje, abychom ji doslovně opakovali a zní: „Rozhodl jsem se, poslati k Vám zároveň s touto skrovnou podporou (míněny jsou anglické lodě), jejíž hlavní váha leží v jejím rychlém poskytnutí, i Vám známého abbate Brunazzi, jenž byl právě u nás, a jenž Vám tento list odevzdá. Má důvěra v něj, kterou si získal svou horlivostí a svými výbornými vlastnostmi, a zkušeností i činností tohoto muže, který se vždy snažil o zdar tamnějších krajín, jsou veliké. Odporučuji Vám jej tedy co nejlépe atd., atd.“

Už za málo dní po jeho příchodu vykazovaly záležitosti abbatem zastupované velmi důležité úspěchy. Nedožaduje se anglické pomoci, dal abbate 13. října přepadnouti 4 francouzské peníze a dělové šalupy²⁵ jsouci na cestě z Kotoru do Perasta, a jim pobízené dobrovolnické čety z Percanja a Dobroty, slezše je, se jich zmocnily; na všech byla vztýčena c. k. vlajka.

Ještě toho samého dne se Perastským podařilo, zmocniti se náhlým přepadem tvrze Sta. Croce, která ovládala jejich rodné město. Tento skutek dlužno přičítati kromě přítomnosti anglické eskadry, která budila v pobřežních městech

důvěru a novou odvahu k vzpouře, hlavně provolání, jež jménem císaře rakouského Brunazzi rozšiřoval.

Příštího jitra, 14. října, byla v Perastě na abbatovu pobídku za ranního šera zahájena střelba na tvrz stojící na ostrůvku naproti městu. Po dvouhodinném bombardování byl učiněn otvor do hradebních zdí, a posádka vzdala se na milost a nemilost, načež byl na tvrzi vztýčen c. k. prapor.

Kromě toho podařilo se Brunazzimu přemluvití hlavně z Chorvatů sestávající francouzskou posádku tvrze Spagnol k odpadnutí od Napoleonských praporů — připamatoval jí povinnost k dědičnému panovníkovi —, čímž valně přispěl k dobytí tvrze a Ercegu Nového.

Dobytím tvrzí St. Giorgio a Spagnol zmocnili se vítězové mnoha děl a různých válečných zásob; ale nejlepší děla dal kapitán Host dopravit na svou fregatu, což spolu s úplným odzbrojením tvrze Spagnol rovněž jím nakázaným, způsobilo slálé neshody mezi spojenci. Tyto jeho rozkazy byly i příčinou, že Brunazzi, háje nároků Perastských, domáhajících se děl ze St. Giorgia

jako své kořisti, byl kapitánem Hostem prohlášen za kazimíra a pleticháře, přišel vůči své vlastní vládě do nepříznivého postavení, a že tím bylo urychleno jeho odvolání, jež bylo ovšem uskutečněno z jiných příčin. Kapitán Host tvrdil, že chtěl opevniti horu Vermač nad Kotorem a vyzbrojiti ji ukořistěnými děly, ale že mu při tom překážely žádosti Perastských a Černohorců po kořisti. Jisto jest, že opustil se svou fregatou Kotorský záliv, kde zanechal jen brigu, a obrátil se na sever.

Při obléhání Kotora, které se potom událo, připadla Brunazzi důležitá úloha; tohoto podniku podjali se Černohorci po 26. říjnu, dni to odjezdu anglické fregaty, samotni.

Brunazzimu se podařilo — stejně jako v Ercegu Novém — přemluvití posádku, sestávající hlavně z Chorvatů, aby odpadla od francouzských praporů. V noci na 29. října vypukla v Kotoru vzpoura; 350 Chorvatů vedených svými důstojníky se obrátilo proti slabšímu zbytku francouzsko-italské posádky a byli by jej přemohli, kdyby se pevnostnímu veliteli nebylo podařilo, uchýliti se do kastelu St. Giovanni. Chor-

vati, jsouce pány města, zatloukli děla a nesouce s sebou tři francouzské prapory, odkvapili před svítáním do Perzagna k abbatovi, přinášejíce mu klíče města.

Brunazzimu tím nastalo velmi těžké rozhodnutí. Nevěře nezištnosti černohorského biskupa vůči rakouským zájmům, ba maje důkazy opaku, váhal oznámiti mu příznivý obrat nastalý za minulé noci. Než tak ale volky nevolky během dne (29. října) přece učinil, osadil francouzský generál, těžce z poměrů, zbytkem posádky znova město. Černohorci doufající nalézt pevnost bez obrany, octli se vstříc bojovnému nepříteli, a byly tentokráte ještě nuceni, vrátiti se s nepořízenou na svá stanoviště. Nelze popírat, že kdyby byl Brunazzi biskupovi hned oznámil, že jest město bez posádky, by bylo padlo Černohorcům do rukou.

Brunazzi volil mezi dvěma zly ono podle svého soudu menší a snažil se po té sváděním Vlachů z posádky k útěku, tuto menšiti, a to nejen proto, že tím slábla, ale také aby se její zbytek při menší spotřebě potravin mohl tak dlouho udržeti, až by pevnost padla na místě do černo-

horské, do moci rakouských oddílů, které by snad mezitím přirazily.

Ale politické poměry nebyly příznivé jeho přání, a Kotor vzdal se v lednu 1814 kapitánovi Hostovi, jenž navrátil se do zálivu, bombardoval město s mořské strany. Jelikož se blížily rakouské voje, aby se zmocnily Boky Kotorské, byl obtížný úkol vyslanec u konce, a abbate Brunazzi byl vystřídán majorem Dabovičem. Dříve nežli odcestoval, vynasnažil se o odeslání deputace předáků katolických obcí k císaři Františkovi, tehdá ve Francii jsoucímu, aby mu holdovala. Do jak vysoké míry si Brunazzi získal za svého tříměsíčního pobytu oblibu hlavnějších obcí Boky Kotorské, tomu nasvědčují jich četná písemná osvědčení souhlasu, vyznačující i dobré následky jeho činnosti.

Za obléhání Dubrovníka Rakušany a Angličany brzy na to následujícího byl Brunazzi u štábu velitele generálmajora Milutinoviče. Zdá se, že abbate, jsa zvyklý na samostatné jednání, ale tam jenom na podřízeném místě se nalézající, provozoval politiku na vlastní pěst, což mu bylo ve zlé vyloženo, ba byl i s bojiště odeslán.

Kromě toho mu škodila nevraživosť kapitána Hosta, o které jsme se už zmínili, a že také černohorský biskup nemeškal na něj žalovati, že jej svého času před Kotorem pozdě zpravil o vhodné příležitosti, zmocniti se pevnosti.

Abbate Brunazzi obrátil se do Vídně a ucházel se o místo štábního kaplana, které mělo býti u námořnictva nově zřízeno. Ačkoli rozhodující osoby plně uznávaly jeho velké zásluhy a všeobecně bylo známo, že se věnoval svým úkolům úplně nezištně, přece nebylo možno, vyhověti jeho žádosti, poněvadž neuměl latinsky než málo a německy pranic; nad to byl už vetšý a těžce nemocný.

Za to mu skýtalo jeho dřívější místo beneficianta italského národního kostela, jehož se mu zase dostalo, všeho, čeho měl k bezstarostnému a pohodlnému životu zapotřebí.

1827

16. listopadu.

Boj goelety „Sofia“ se dvěma loděmi řeckých námořních lupičů.

Ochrana lodí před námořními lupiči, hlavně řeckými, působila počátkem 19. století rakouskému válečnému loďstvu nemalou práci; lupičům byla v jejich nekalé živnosti podporou hojnosť dobrých útočišť na bohatě rozčleněném řeckém pobřeží, ve kterých se lehko mohli ukrývati, jakmile se v poblíží vyskytla válečná loď. Těmto se z pravidla vůbec nestavěli, nanejvýš jen tenkrát, měli-li za to, že jsou jich silnější a nebylo-li jim už možno uniknouti. Jeden takový zápas se dvěma řeckými námořními lupiči obstála 16. listopadu 1827 goeleta SOFIA, tehdá pod velením poručíka řadové lodi Daboviče.

Tato válečná loď měla za úkol křižovati podél albánského pobřeží a zakotvila se 12. listopadu v Korfů. Tamnější c. k. konsul žádal velitele, aby zahnal dvě řecké loupežné lodě, které šíří nejistotu po Jonském moři, napřed ale, aby doprovodil až k ostrovu Saseno několik obchodních lodí, netroufajících si vyplouti z přístavu Bucintro.

Večer 14. listopadu vyplula SOFIE z přístavu, doprovázejíc několik obchodních lodí, jež doprovázeny jsouce c. k. dopravní lodí, goeletou AUROROU, přijely ze Zante; SOFIE doprovodila lodě až k Sasenu, aniž by byla spatřila co podezřelého. AURORA s obchodními loděmi pokračovala v jízdě na sever, kdežto SOFIA, hledajíc oba loupežníky, se obrátila na jih. 16. listopadu o 7. hod. ráno, kdy byla před přístavem Palermo di Cimara, spatřila před sebou dvě lodě, jež jely na sever; byla to jedna velká martingana²⁶ vyzbrojená 8 a jeden mistiko²⁶ vyzbrojený 2 děly. Goeleta se pustila proti nim a když se jim přiblížila, vyvěsila c. k. válečnou vlajku; jelikož cizí lodě svých vlajek nevyvěsily, vypálila slepou ránu z děla, načež obě vztýčily napřed anglickou,

potom řeckou vlajku, při čemž vypálila martingana rovněž slepou ránu z děla. Brzy na to odrazil od této čtyřveslový člun, a zajel pod c. k. loď. V člunu se nalézající kapitán lodi tvářil se velmi starostlivě, a jak se později ukázalo, přijel, aby shlédl, jak jest SOFIA vyzbrojena. Na otázku, odkud jede a kam směřuje, odpověděl, že cestuje na rozkaz lorda Cochrane z Missolonghi do přístavu Cimara a ukázal i nějaký řečtinou sepsaný spis s neznámou pečeti. Dabovich, jemuž se obě lodi zdály podezřelými, rozkázal kapitánovi, aby jely se SOFII do Korfů, kde budou po přehlídce svých papírů — budou-li tyto v pořádku — propuštěny.

Kapitán jenž zdál se býti s obdrženým rozkazem srozuměn, slíbil, že učiní jak mu bylo přikázáno a vrátil se se svým člunem na svou loď, zastaviv se napřed u mistika, kde se dorozuměl s jeho kapitánem. Žádná z lodí se ale neobrátila do směru jim přikázaného, nýbrž pokračovaly v jízdě směrem k přístavu Palermo.

SOFIA se mezitím udržovala poblíž martingany, a Dabovič tedy vyzval hláskou troubou je-

jího kapitána, bez meškání obrátiti loď do příkázaného směru, ale bylo mu odpovězeno, že martinganě není potřebí dbáti válečné lodě, a že její kapitán, boje se úřadů, nepojede do Korfů, nýbrž do Palerma.

Lodě byly tedy ještě jednou vyzvány, poslechnouti, sic že se na ně udeří střelbou z děl, ale odvětily chlubně: děla a kule do nich máme i my.

Po této odpovědi dal Dabovič zahájití na martinganu střelbu z jednoho raketového děla, na kterou bylo s obou lodí bez meškání odpovězeno kartáči²⁷. Potyčka začla o 8. hod. ráno za úplné tišiny a byla s obou stran prudce vedena. C. k. loď obrátila proti menšímu mistikovi svou přídu a pálila na martinganu z děl jednoho boku. Na Sofii byla nepřátelskými kulami brzy roztráštěna lafeta²⁸ jednoho děla stojícího na pravé straně lodi a kromě toho bylo poškozeno několik zdržovacích lan²⁹ a kladkostrojů³⁰; velitel tedy dal loď obrátiti vesly, aby pokračoval palbu nepoškozenými děly levé strany. Té chvíle byla martingana střelbou už zle poškozena; když to zpozoroval mistiko, který střílel na naši loď

z větší vzdálenosti, opustil svého soudruha a vesluje seč síly stačily, pokusil se, utéci mraky kouře k albánskému břehu. Zároveň k němu spěchal člun osazený loupežníky martingany, kteří doufali na něm se zachrániti; ještě mnohého z nich však zasáhly kule z pušek, vysílané za nimi posádkou *SOFIE*.

Jelikož střelba z martingany ustala, chtěl *Dabovich* pronásledovati *mistika*, tu ale padly z martingany nové kartáčové rány, a velitel se tedy rozhodnul, že napřed úplně zničí tuto mnohem silnější loď; první důstojník, fregatní poručík *Cardini*, nařídil na záď lupiče raketové dělo, a pálící raketa zasáhla tohoto tak účinně, že z něho v tu chvíli vyšlehly plameny, a loď za krátko vylítla do povětrí.

Misto, na němž před chvílí martingana zápasila, pokrylo se troskami a mrtvolami, mezi nimiž volalo několik ještě živých lupičů o pomoc. Ačkoli tito bídníci už dávno jen smř a ne smilování zasluhovali, rozhodl se *Dabovich*, an *mistiko* byl už tůze vzdálen, tak že nebylo naděje jej lapiti, že dá loupežníky z vody vytáhnouti a odevzdá je soudu k potrestání. Prázdný člun

martingany, jenž byl kulemi z pušek tak pro-
vrtán, že se už potápěl, byl tesařem opraven,
a jakmile plaval, odvlékla jej bárka SOFIE na
místo výbuchu. Tam se do něho zachránilo šest
loupežníků, kteří se až dosud drželi trosek; dva
z nich byli při výbuchu poraněni na hlavě, jed-
nomu bylo rozdrceno stehno. Člun byl potom
dopraven k SOFII, jejíž posádka, dbajíc všelikých
zdravotních opatření, opatřila zachráněné šatem,
jídlem a nápojem. Lupiči byli ponecháni v člunu,
dopraveni do Korfů a tam odevzdáni c. k. jene-
rálnímu konsulátu.

Prokazuje darebům milosrdenství, zvěděl
Dabovich podrobnosti o zápase s oběma loděmi.
Zajatí vyprávěli, že byl mistiko vyzbrojen dvěma
9-liberními karonádami³¹ a měl 30 mužů posádky.
Zničená martingana byla vyzbrojena osmi děly,
a sice dvěma 24-lib., dvěma 18-lib., dvěma 12-
a dvěma 9-liberkami a měla 40 mužů posádky.
Z těch bylo za boje 5 usmrceno, 15 raněných
se utopilo, 6 bylo zajato a 14 jich uteklo na
mistika, z nichž ale asi ještě mnozí byli střelbou
z pušek usmrceni nebo raněni.

SOFIA ztratila jen jednoho muže, plavce 2. tř. Kajetána Tuzzu, jemuž roztrhla dělová kule prsa; raněn nebyl nikdo.

Ve své zprávě o bitce velebil Dabovich výborné chování posádky za boje; především se pochvalně vyslovil o prvním důstojníkovi, fregatním poručíkovi Cardini, jehož mistrovská rána zpečetila úspěch dne a jenž byl svou horlivostí a pohrdáním smrtí posádce vzorem. Dále se vyznamenali: dělostřelecký důstojník³², praporčí řadové lodi Tiozzo neohrožeností a účelným řízením dělostřelby, a námořní kadet Ghega zmužilostí a horlivostí; tento vyřizoval jednotlivým důstojníkům velitelské rozkazy.

Z mužstva byli ve zprávě chváleni: poddůstojník Cornelio, který udržoval mezi mužstvem pořádek a rozněcoval jeho odvalu; plavci 2. tř. Ant. Ciridin a Stěpán Mallosich, raketář 1. tř. Matiaš Frudel, kanonýři 2. tř. Ant. Frera a Filip Nacinverra, desátníci námořní pěchoty Marius Guarinoni a Jan Butta a pěšák Josef Simon za klidnou a neohroženou obsluhu děl a jejich řízení; kromě těch vyznamenali se ještě tesař Calafatti pracemi svého oboru.

Jeho Císařské Apoštolské Veličenstvo ráčilo Nejvyšším rozhodnutím ze dne 29. prosince 1827 vyznamenati: velitelele goelety SOFIA, poručíka řadové lodi Daboviche, řádem Železné koruny 3. tř. za chrabrost za zápasu s dvěma lupičskými loděmi, za jich překonání a zničení většího z nich. Z dotýčných spisů jest kromě toho vidno, že byly vyznamenány ještě jiné osoby důstojnického sboru a mužstva, bohužel ale není o tom podrobnějších údajů.

1849

19. května a 4. července.

Dvě události za blokády Benátek.

Převratný ruch roku 1848 uchvátivší celou Evropu měl také v Benátkách za následek vypuknutí revoluce, která přivodila — díky tajnosti příprav a rychlému provedení — dočasnou ztrátu tohoto města. Za téměř půldruhého roku trvajících zápasů, směřujících k znovudobytí Benátek, vybojovalo c. k. námořnictvo spolu s pozemním vojskem mnoho šarvátek s povstanci, jejichž skrovný počet byl vyrovnáván zeměpisně a strategicky výhodnou polohou města. Následovně vyličíme dva takové zápasy, které se 19. května a 4. července za blokády přihodily.

I.

Zápas parníku „Custoza“ s benátskými lodicemi u Malamocca 19. května 1849.

Valná část eskádry, blokující Benátky, odjela do Pulje, aby odtamtud podnikla výpravu proti Anconě, a před hlavním vjezdem do Benátek — Malamocco — zůstal na stráži jediný parník CUSTOZZA; jeho velitelem byl korvetní kapitán Ant. svob. pán Bourguignon.

Když se 19. rozbřeskávalo, zpozoroval Bourguignon, že z Malamocca vyjíždí několik trabaklů. Jel jim vstříc a brzy poznal, že jsou ozbrojeny. Již dříve dověděli se blokující od zadržených lodí, že se Benátští rozhodli, vyzbrojiti 40 trabaklů těžkými otáčecími děly a přepadnouti jimi blokující loďstvo. Trabakly, které právě vyjížděly a jimž CUSTOZZA jela vstříc, byly částí tohoto loďstva.

Bourguignon napočítal 14 lodic vyzbrojených 36-liberními³³ děly; čtyři měly po dvou, ostatek po jednom kuse. Doprovázely je tři malé parníčky a válečný parník Pio Nono. Celá tato flotila jela těsně podle břehu a chráněna byla bateriemi na

zemi vystavenými směrem ke Chioggi. Trabakly byly spořádány v bitevní řadě, jeden za druhým, na malou vzdálenost od sebe. Lagunové parničky jely mezi nimi a břehem, Pio Nono jako poslední.

Bourguignon se rozhodl, ihned se obořiti na PIA NONO a, pokud by bylo lze, i na trabakly. Při první ráně z děla dal na všech stožárech vztýčiti c. k. vlajky a střílel na nepřátelská plavidla ze vzdálenosti, která se mu zdála vhodnou vzhledem na těžká děla na trabaklech. Nejraději by byl oddělil PIA NONA od trabaklů, aby se s ním utkal na malou vzdálenost. Chtějíc jej svést, aby zajel dále od země, obrátila se CUSTOZZA za potyčky několikráte směrem na moře, a jakmile se Pio Nono k tomu měl, ji následovati, pustila se plnou silou k zemi. Ale Pio Nono se nedal pohnouti k zápasu bez pomocníků a vrátil se vždy v čas na své místo jako zadní loď flotily.

Benátské lodě dojely, stále jsouce CUSTOZZOU znepokojovány, ke Chioggie, kde se zakotvily pod záštitou tanních baterií, až jim změna proudu dovolila vjeti do přístavu. Za šarvátky bylo vy-

páleno na CUSTOZZU asi 60—70 kulí a granátů³⁴, na kteréž tato odpověděla 15 ranami.

CUSTOZZA se po té udržovala před Chioggiou na vzdálenost asi 15 provazců³⁵, pozorujíc vjezd. Odpoledne bylo jí dvakráte s jejího místa odjeti, aby prohledala lodice, jež vypluly z Malamocca, ale ani jedna z lodí donucených zajeti do Chioggie se nepokusila, vyplouti a pokračovati na cestě do Ravenny, kam vlastně měly jeti, aby odtamtud doprovodily do Benátek velké konvoi³⁶ dopravních lodí, vezoucích potraviny. CUSTOZZA toho svou střelbou docílila, že se naprosto tohoto úmyslu vzdaly, neboť na další jízdu a bez záštity pobřežních baterií byly by bývaly CUSTOZZOU přespříliš ohroženy, a to tím více, an se ráno 20. k ní připojil i parník CURTATONE.

Zbývá nám ještě opětovati chvalná slova, kterými se Bourguignon vyslovil o chování své posádky za šarvátky 19. května; jeho zpráva zní: Byl jsem právem velmi spokojen s chováním i skutky důstojníků, kadetů i mužstva; také setník námořního dělostřelectva z Paradis horlivě a chladnokrevně dbal řízení děl.

II.

Potyčka parníku „Vulcan“ s benátskou pobřežní baterií „Manfrin“.

Na vlajkovou loď viceadmirála Dahlerupa, fregatu BELLONU, křižující před Benátkami, přijel plukovník z Cerrini, aby ujednal podrobnosti podniků, které měly býti společně s armádou prováděny a odejel 3. července na parník VULCAN, jenž obdržel rozkaz, dopravit jej a důstojníky jej doprovázející do Porto Fossone (jižně od Brondolo).

Za jízdy do Porto Fossone stihla VULCANA, jehož velitelem byl poručík řadové lodi Eugen Preu, nehoda, že najel o 9. hod. večerní na mělčiny východně od Brondola, rozprostírající se ještě v dostřelu baterie Manfrin. Její příčinou byl klamavý měsíční svit. Důstojník stráže, poručík řadové lodi z Petzů, a lodivod byli na velitelském můstku, loď jela jen poloviční rychlostí, a bylo dbáno hloubky vody, měřené olovnici; když přese všecku opatrnost loď náhle narazila na mělčinu, nebylo pro klamající měsíční osvětlení břehu viděti, ač byl jistě blízek. Byl sice

ihned nařízen stroj na chod nazpět, ze zádi lodi byly vynešeny i dvě pomocné kotvice, ale to vše nedostačovalo, strhnouti loď do hluboké vody.

Za těchto prací byl parník zpozorován z baterie na břehu, jež ihned počala na něj střílet; velitel VULCANA si ale předsevzal, prozatím neodpovídati na střelbu, aby nepřátelská baterie neseznala vzdálenosti lodi, a zaměstnávatí svou posádku jen pracemi směřujícími k vyproštění lodě s mělčiny. Jelikož snaha, vyprostiti loď vlastním strojem a pomocí obou kotvic, nevedla k cíli, nezbylo, nežli vrhnouti do moře přední paixhanské³⁷ dělo a obě hlavní kotvy i s řetězy; kromě toho byla přeložena zásoba uhlí do člunů Jeho Veličenstva fregaty VENERE a korvety ADRIA (obě měly své stanoviště před Chioggiou) jakmile se dostavily VULCANU na pomoc (člunům ADRIE velel praporčí řadové lodi Tegetthoff). Tyto práce trvaly až do 3. hod. ranní. Jakmile začalo svítati, dal poručík řadové lodi Preu vyvěsiti na vratiráhně a na stožárech c. k. vlajky a jal se ze svého zadního paixhanského děla důrazně opětovati nepřátelskou střelbu.

Za chabého měsíčního světla nebylo se skutečně co báti nepřátelské střelby, za to ale dalo se předpokládati, že se nepřítel pokusí, zmocniti se ozbrojenými čluny pevně na mělčině vězícího parniku, jehož veškeré mužstvo bylo zaměstnáno pracemi k jeho vyproštění. Jelikož bylo možno takový podnik nejlépe se země překaziti, požádal Preu plukovníka Cerrini, aby zajel člunem do Porto Fossone a tam vše zařídil, aby bylo na čluny, jež by se chtěly na VULCANA obořiti, se břehu účinně páleno. Cerrini odjel o půlnoci a dorazil za hodinu do Porto Fossone, kde byla posádkou jeho setnina 2. banátského hraničářského pluku; odtamtud se odebral do ležení brigády Dierkes a dal poslati do Porto Fossone dvě raketová³⁸ děla; za těmi byly později, když přibývalo dělové střelby, poslány ještě dvě haubice³⁹. Ale útok čluny, na jehož odražení tu byly vykonány přípravy, nebyl vůbec podniknut; snad že neměl nepřítel po ruce člunů, anebo doufal, že jen střelbou také dosáhne svého cíle.

Dělový zápas mezi lodí a baterií stával se tím prudší, čím více přibývalo světla; VULCAN sice nemohl páliti na baterii než z jednoho děla,

48-liberního paixhaus, ale tím docílil poručík řadové lodi Petz, jenž je osobně řídil, k neuvěření mnoho. nepřátelská baterie, v níž vybuchlo několik rakouských granátů, byla umlčena, než se dostavila na bojiště posila vyslaná admirálem Dahlerupem.

Posilou tou byly parník CUSTOZZA a dělové čluny CAORLE a PIRANO; tyto jaly se hned po příchodu pálení na baterii, aby tam zamezily opravy a znovuzahájení střelby na VULCANA; CUSTOZZA se připravovala, vyprostiti VULCANA z mělčiny.

To se jí podařilo o 8¹/₄ hod. ranní.

Na VULCANU želeli jednoho mrtvého, plavce 3. tř. Petra Garchese, a jednoho raněného. Parník byl zasažen 7 střelami; jedna projela komínem, jiná předním stožárem pod košem; také byla prostřílena vratiplachta předního stěžně a střecha jednoho kola; jedna žhavá kule pronikla lodním bokeni ke skladu uhlí, ale byla železným kolenem zadržena; jiné kule roztrhly stříkačku a prorazily lodní obložení. Žádná z těchto škod nebyla však značná, a pováží-li se, že parník po 11 hodin pevně vězel v účinném dostřelu

jedné pozemní baterie, a že tato většinu této doby na něj bez přestání střílela, tedy nelze neuznati, že i v celku byly nepatrné.

Jak horlivě bylo s VULCANA na baterii páleno, jest vidno z toho, že podle velitelovy zprávy neměla loď po skončení potyčky než 4 granáty. Za přibližně pětihodinné střelby bylo jedním dělem spotřebováno střelivo určené pro obě paixhanská děla.

Poručík řadové lodi Preu velmi chválil chování a vytrvalost posádky VULCANA a lodí poslaných mu na pomoc. „Důstojníci i mužstvo byli skutečně nad míru horliví a udatní“. Zvlášť ale chválil svého prvního důstojníka Petze, své hodné námořní kadety, výpomocného důstojníka Sricchiu, jež navrhl k efektivitě a konečně praporčího řadové lodi z Tegetthoffů, „jenž si velmi dobře a obezřele počínal.“

Z mužstva jako zvlášť chvályhodné jmenovitě uvedl prvního poddůstojníka Tarabocchiu, plavce 1. tř. Coduri, střelce 2. tř. Scelembra, jež nabíjel paixhanské dělo, desátníka Vanoni, plavce Battagliu, střelce to 12-lib. děl, a konečně kormidelníka Persiche.

Několik dní po této příhodě psal plukovník Cerrini viceadmirálovi Dahlerupovi o veliteli VULCANA :

Mám se za povinnu, Vaší Excellenci ohlásiti, že poručík řadové lodi Preu jevil v tomto zoufalém postavení znamenitou duchapřítomnost, odhodlanost a činnost, a že hlavně jemu přísluší uznání za to, že byla loď zachráněna. Preu dovedl nejen svými rozkazy, ale i příkladem mužstvo nadchnouti k zmužilé vytrvalosti. Mám za to, že vše učinil, co lze očekávati od řádného důstojníka.

1853

19. a 20. března.

Jak plavec Vuscovich zachránil peniši⁴⁰ „Lynx“ z nebezpečí.

Bora, tento nejhorší vítr Jaderského moře, zuří nejsilněji v ústí hluboké jámy Velebitu, ústící u městečka Senje; řítí se tam se srázných horských strání do hloubky, a dosahujíc mnohdy síly orkánu, překáží plavbě na moři a uvádí v nebezpečí i lodě připevněné v přístavě.

C. k. peníše Lynx prodělala v noci s 19. na 20. března 1853 v Senjském přístavu podobnou bouři, za které tonula ve valném nebezpečí, přes to, že její připevnění se zdálo vzhledem na roční období a místní poměry úplně spolehlivým; byla zakotvena jednou kotvou proti jihu a jednou proti západu, a proti severu a

severovýchodu byla připevněna ke břehu silnými lany.

Při rostoucím větru, jenž ovšem brzy dosáhl bouřlivé síly, začala loď sebou značně trhati; o 11. hod. v noci se přetrhlo severní připevnění sestávající ze dvou silných lan, a peníze se položila zvlášť prudkým rázem na zbývající (severovýchodní) připevnění; při tom se naplnila vodou jolla připevněná po pravé straně lodi a překotila se. Zbývající připevnění — kabel⁴¹ a silné lano — bylo velice napnuto a třelo se při každém trhnutí lodi na kamenech nábřeží, tak že nastala obava, že při zuřící bouři dlouho nevydrží. Velitel peníze, praporčí řadové lodi E. A. Rau, dal tedy, ježto se mu jevilo obnovení přetrženého připevnění nejvýš nutným, přitáhnouti vlastní, před přídou připevněnou bárku⁴², aby ji vyslal na zem pro pomoc, neboť na lodi více nebylo k tomu potřebných lan.

Ale bárka narazila ve tmě a následkem prudkých pohybů lodi na kotvové řetězy a překotila se ve vlnobití pod přídou, a její postroj byl vlnami a větrem brzy odehnán. Veškerý pokusy, narovnatí překocený člun, byly bouří a

rozkacenými vlnami zmařeny a zůstaly bez výsledku.

LYNX nemající pohotově člunů a jsa omezen na jediné silně namožené a očividně ohrožené připevnění, octnul se v nebezpečném postavení, poněvadž by mu po očekávaném přetrhnutí připevnění nebyly skýtaly kotvy vržené proti jihu a západu dostatečné opory.

Tu nabídl se plavec 2. tř. Jiří Vuscovich, velmi zručný a hodný to muž, který svého času prodělal na fregatě JUNO blokádu Benátek, doplovati podél napjatého připevnění na zem a přivolati pomoc; a stěští srdnatému prálo, tak že dosáhl po kromobyčejně namáhavém zápase s rozkacenými živly břehu, i pospíšil k přístavnímu kapitánuovi⁴³, jenž dal přivéztí vozem na břeh člun a silná lana. Člun dopravil na LYNXE jedno slabé lano, kterým tento po té přitáhl silné; toto skýtalo spolu se stávajícím připevněním lodi dostatečné opory, tak že přestála bouři bez dalšího nebezpečí.

Velitel nemeškal oznámiti tento obětovný skutek plavce Vuscoviche přístavnímu admirálátu v Pulji, jenž jej navrhl vrchnímu námořnímu

velitelství v Terstu pro pochvalu; toto učinilo Jeho Veličenstvu návrh, udělití Vuscovichovi viditelné vyznamenání.

Jeho Veličenstvo náš Nejmilostivější Císař a Pán ráčil udělití Vuscovichovi za jeho odvážný skutek, provedený přes očividné nebezpečí smrti, a jímž byla peníše LYNX vysvobozena z nebezpečí, stříbrnou medaili udatnosti 2. tř.

Ohlášeno jsouc v jenerálním rozkaze, vešlo toto vyznamenání ve všeobecnou známost námořnictva, které jest hrdo na podobné skutky a chová v úctě své příslušníky, již si tak čacky počínali.

1856

26. a 27. března.

Jeho Veličenstva parník „Curtatone“
vlekoucí velké rýpadlo⁴⁵ v prudké bouři
na Černém moři.

Kolový parník CURTATONE patřící, k loďnímu oddílu v Levantě⁴⁴ a konající na jaře 1856 službu staniční lodě v Cařihradě, obdržel od tamnější c. k. internuntiatury rozkaz, dopravit velké jedno rýpadlo do dunajského ústí Suliny. Spolu s CURTATONEM měl tam najatý vlečný parník GALLANT BULLOT dopravit čtyři nákladní pramice.

Velitel CURTATONA, poručík řadové lodi Richard Barry zařídil hned vše k odjezdu a jakmile se utišil severozápadní vítr po deset dní zuřící, odjely 22. března obě lodě z Cařihradu. V Černém moři panovaly tišiny, moře bylo

klidné. V poledne 23. března přiblížily se obě lodě mysu Emona a zamířily po té k mysu Kali Akri. Když tam dojely, zastihly ostrý severní vítr a rozvlněné moře, čímž byla oběma lodím s těžkými vleky jízda v před takřka znemožněna; Barry se tedy viděl nucena, zakotviti je o 11. hod. v noci na rejdě⁴⁶ Kavarna, chráněné proti severním větrům.

Ale ráno 24. března otočil se vítr na severovýchod a značně sesílil; rejda Kavarnská nebyla oběma lodím více bezpečnou, i zdvihly⁴⁷ tedy kotvy a odjely na 12 mil vzdálenou, lépe chráněnou rejdu Balšik.

Téhož dne odpoledne severák ochabnul, a začal váti lehký jihozápadní vítr, tak že Barry vyžítkovav ihned lepšího počasí, pokračoval ve své jízdě. Za následující noci ztratil CURTATONE GALLANT BULLOTA z dohledu.

Pocasí zůstalo příznivým až do 6. hod. odpolední 26. března. Tu náhle začal váti prudký severní vítr, který přinesl asi o 8. hod. večerní sněhovou vánici; zároveň nastal tuhý mráz. Ačkoliv bylo té chvíle do Suliny už jen 15. nám. mil, ba bylo už i viděti tamnější přístavní maják,

předce nebylo možno tam dorazití proti tak divokému větru s těžkým rýpadlem ve vleku; Barry tedy dal loď obrátiti do jihovýchodního směru, doufaje, že se mu podaří pozvolnou jízdou před bouří dosáhnouti dunajského ústí Sv. Jiří. Síla větru a tedy i výška vln stále rostly, a tu o 11. hod. se náhle a soudobně přetrhla tři vlečná lana: jedno devíticoulové⁴⁸ a dvě sedmicoulová, tak že vlnami prudce zmítané rýpadlo nebylo drženo ve vleku než jedním sedmicoulovým lanem.

Za těchto okolností nesměl CURTATONE více pracovati strojem, poněvadž nastala obava, že by se za nevyhnutelného se potrhování rýpadla přetrhlo i poslední vléčné lano, a že by rýpadlo, zmizevši za vánice jistě brzy z dohledu, bylo bývalo ztraceno. Barry tedy rozkázal, dáti ohňům v kotlích dohořeti, a přitočiti loď pod zkrácenou přední vratiplachtou a vnitřní kosátkou k větru.

Na štěstí dal velitel ještě v čas dopravití na svou loď muže, kteří měli řídití rýpadlo kormidlem, tak že nebylo obavy, že bude-li toto ztraceno, budou tím zmařeny i lidské životy.

Těžké rýpadlo se v prudkém vlnobití tak strašlivě kolébalo, že bylo lze přes tu chvíli

očekávati, že se potopí. I CURTATONE těžce houral⁴⁹ a mnoho vln se po něm převalovalo; voda stříkající na obě lodě hned mrzla, tak že byly brzy ledem zahaleny, což náramně ztěžovalo pobyt na velitelském můstku CURTATONA.

Tato divá bouře trvala, neoslabujíc, celý 27. března, tak že posádka prodělala krutou zkoušku; ale jediné zbývající vlečné lano vydrželo, a cenné rýpadlo bylo zachráněno, čímž byla vhodnost rozkazů daných velitelem prokázána.

28. března po východu slunce bouře poněkud ulevila, a Barry dal — ač to bylo stále ještě nebezpečné — spustiti na vodu bárku, jejíž posádce, sestávající z nejlepších plavců, řízené prvním lodním poddůstojníkem Bartulovičem, se podařilo, dopravit na rýpadlo nová vlečná lana.

Za 40 hodin, které byl CURTATONE k větru přitocen, byl odehnán 70 mil na jih. Jakmile tedy byl parní stroj připraven, zamířil Barry do nejbližšího přístavu, aby tam nalodil nového uhlí a vyčerpал do rýpadla vniklou vodu; jelo se k mysu Kali Akri a potom na rejdu do Balšiku,

kde se lodě zakotvily na večer 29. března. Tamnější úřady ale nechtěly beze svolení paši ve Varně lodi postoupiti uhlí; aby tedy neztrácel času, nechal tam Barry rýpadlo zakotveno a jel do přístavu Varna jen 15 nám. mil vzdáleného, kde doplnil zásobu uhlí ze skladu rakouského Lloydů.

Ve Varně zastihl vlečný parník GALLANT BULLOTA, který ztratil za sněhové bouře v noci 26. všechny pramice a sám vězel ve valném nebezpečí.

Na sousedních březích se této noci ztroskotalo 17 lodí, mezi nimi dvě rakouské lodě obchodní.

CURTATONE, doplniv svou zásobu uhlí, dopravil rýpadlo bez další nehody na určené místo.

Vrchní námořní velitel, Jeho cis. Výsost arcivévoda Ferdinand Max ráčil jenerálním rozkazem č. 30 ze dne 18. dubna 1856 uvést ve všeobecnou známost, že „obezřetným a veskrze námořnickým počínáním velitele Jeho Veličenstva parníku CURTATONE, poručíka řadové lodi Richarda Barry, bylo za sněhové bouře zuřící 26. a 27.

března na Černém moři a za velice nesnadných a nebezpečných poměrů zachráněno veliteli svě-
řeného rýpadlo od potopení“ a zároveň vyslovil
poručíkovi Barry zaslouženou pochvalu za tuto
státu prokázanou službu.

Poddůstojník Bartulovič byl za své obez-
řetné a zmužilé počínání povýšen o jeden stupeň,
na bootsmana⁵⁰ 3. tř., a byl do svého nového
stupně zařaděn 27. březnem.

1857—1859.

Cesta Jeho Veličenstva fregaty „Novara“ kolem světa.

Za míru patří činnost nesoucí se k rozvoji věd mezi nejhlavnější úkoly námořnictev, a sluší se uznati, že i c. a k. námořnictvo přes své skrovné prostředky v tomto oboru buď samo kloudných výsledků docílilo, nebo snahy jiných podporovalo. Spojení obou těchto způsobů podporování věd děkujeme za výsledky, jichž docílila Jeho Veličenstva fregata NOVARA za své, v létech 1857—1859 podniknuté cesty kolem světa, výsledky to, jež činí tuto cestu daleko cennější nad jiná obyčejná obeplutí zeměkoule. Tato cesta — první to jízda toho druhu, podniknutá c. k. válečnou lodí — značně přispěla k slávě vlasti a rozmnožila úctu ciziny před naší vlajkou.

Za 551 dní, které NOVARA pobyla na moři, urazila 51.686 nám. mil⁵¹ a kromě toho kotvila po 298 dní v 25 přístavech, jichž největší díl nikdy před tím nebyl navštíven rakouskou válečnou lodí; bohužel byla cesta pro události roku 1857 zkrácena.

Ačkoli nebyla této výpravě uložena žádná přesně označená úloha, tak že scházelo ohnisko, ku kterému by byla směřovala veškerá snaha, a čímž by se bylo docílilo důkladného projednání jednoho určitého odboru, přece se jí podařilo, založiti za návštěvy nejrůznějších zemí a kmenů všech pěti dílů světa bohatou přírodopisnou sbírku a sněsti hojnost vědeckého materiálu. Znameníť tento výsledek cesty měl svůj podklad nejen v neúnavné a účelné činnosti všech členů výpravy a jejich důkladných vědomostech, ale i ve skvělém a pohostinném přijetí, jakož i ochotě jim prokazované úředními zástupci i soukromníky.

Práce, pozorování a zkoumání provedená účastníky výpravy, týkala se astronomie, zemského magnetismu, geologie, zoologie, botaniky, ethnographie, anthropologie, medicíny, statistiky

a obchodní politiky; byvše odborníky uveřejněny, staly se majetkem celého vzdělaného světa.

Zoologická sbírka obsahovala 26.000 jednotlivých tvorů; botanická kořisť sestávala z objemných a cenných herbářů, semen, obchodních plodin, vzorů užitečných a zdobných dřev a konečně z mnoha konservovaných druhů ovoce i květů tropických rostlin; mineralogické, petrografické a paleontologické sbírky čítaly kolik tisíc kusů, ethnografická 376 předmětů; physiologické, pathologicko-anatomické preparáty, na sta lebek různých lidských plemen a kostra jednoho bušmana tvořily anthropologickou sbírku.

Jeho Veličenstvo Císař schválil na podzim roku 1856 návrh tehdejšího vrchního velitele námořního, arcivévody Ferdinanda Maxe, aby se provedla cesta kolem zeměkoule a že ji má podniknouti fregata NOVARA. Hlavním účelem této cesty mělo býti námořnické vzdělávání důstojníků a kadetů, aby se jím získalo sil pro řádný rozvoj námořnictva. V popisné části publikací o této výpravě praví Scherzer: „Každé a sebe menší námořnictvo potřebuje vnějších popudů, má-li zůstat činným a života schopným“, a jsme osví-

cenému princí, jenž tehdá stál v čele námořnictva, díky povinni, že tento náhled došel platnosti. Zámořské cesty jsou takovými vnějšími podněty: prospívají námořnickému a všeobecnému vzdělání naloděných a sílí se jimi také záliba a láska k povolání.

Druhým účelem této cesty mělo býti, ukázati c. k. vlajku na mnoha místech, kterých naše lodě až dosud nenavštívily; tím mělo býti poslouženo zájmům loďarství, obchodu i domácího průmyslu.

Třetí úkol byl vědeckého rázu. Kdežto nalodění důstojníci měli dbáti předmětů příbuzných námořnickým naukám, byli k provádění přírodopisně vědeckých pozorování a k zakládání sbírek nalodění domácí učenci. Akademie věd, jsouc k tomu vyzvána, vyslala na NOVARU dva přírodopytce, jednoho zoologa a jednoho geologa; Jeho cis. Výsost vrchní námořní velitel rozkázal přidělení jednoho praktického zoologa, jednoho malíře a jednoho uměleckého zahradníka a pohnul sám ještě jednoho třetího badatele země- a národopisu, aby se účastnil výpravy.

Kromě toho měl jeden naloděný lékař velmi dobré znalosti botanické.

Velitelem výpravy byl ustanoven kommodore Bernard z Wüllerstorf-Urbairů, pozdější to rakouský ministr obchodu, jemuž byl přidělen pro vnitřní lodní službu jako lodní velitel korvetní kapitán Bedřich svob. pán Pöckh, pozdější to velitel námořnictva. K lodnímu důstojnickému sboru patřili: poručík řadové lodi Béla Gaal de Gyula, fregatní poručík Moriz Manfroni de Montfort a Alexander hrabě Kielmansegg, praporčí řadové lodi Vilém Lund, Robert Müller a Arnošt Jacobi, fregatní praporčí Eugen Kronowetter a Gustav Battlog; námořní kadeti Jindřich Fayenz, Josef Natti, Gustav ze Semsey, Richard svob. pán z Walterskirchen, Ludvik Meder, Alexander Kalmár, Frant. svob. pán Gordon, Bedřich svob. pán Haan, Eduard Eatzina, Michael Mariassi, Eugen kníže Wrede a Josef Berthold, kadet-šikovatel námořní pěchoty Jos. svob. pán Rath, námořní kaplan Eduard z Marocchini, fregatní lékař dr. Seligmann, korvetní lékař dr. Robert Lallemant, ranlékař 1. tř. Karel Ruziczka, dr. Eduard Schwarz,

správní official Ant. Basso a podmistr 2. tř. Václav Lehmann.

Vědeckou komisi tvořili páni: dr. Ferdinand Hochstetter (pro geologii a zemskou fysiku, vylodil se v Aucklandě), dr. Karel Scherzer (pro zeměpis a národopis, vylodil se 1859 na 2 1/2 měsíce), Jiří Frauenfeld, Jan Zelebor (oba pro zoologii), dr. Eduard Schwarz (pro botaniku), Josef Selleny (malíř) a Antonín Jellinek (umělecký zahradník).

Zpráva o chystané výpravě byla všude s radostí přijata; korporace, tuzemští i cizí učenci se živě zajímali o úlohy přidělené účastníkům výpravy, staříčkový veleduch A. z Humboldtů poslal pod skromným označením „fysikální a geognostické vzpomínky“ výtečné rady a pokyny, císařská akademie věd dala zvlášť k tomu určeným výborem sestaviti pokyny pro badatele přírody, c. k. geologický říšský ústav, c. k. zeměpisná společnost, c. k. společnost lékařů a jednotliví předáci věd radili, čeho předem dbáti. Anglická vláda i admirálita⁵², jakož i východoindická vláda nemeškaly, doporučiti NOVARU svým podřízeným

úřadům, a od německých a anglických učenců došly doporučovací dopisy.

Arsenál v Pulji vystrojil fregatu podle účelu, kterému měla sloužiti; dělová dvorana⁵³ byla zařízena za knihovnu a čítárnu; čtyři zadní děla byla vyloďena, a na jejich místě se zařídily bytné komory; a aby se tím nezměnila poloha lodi ve vodě, byla i přida ulehčena vyloďením čtyř děl; jeden sklad granátů byl zařízen na uložení vědeckých nástrojů; ke kuchyni byl připojen malý přístroj na destilování⁵⁴ vody. Velmi prospěšným se také prokázalo, že byla loď poddělena dvojími záložními plachtami a že měla hojnou zásobu masných a zelinových konserv.

Že se k této expedici určila pouhá plachetní loď, mělo svůj důvod v tom, že tyto skýtají více místa pro posádku, postroj i sbírky, než nějaká parní fregata, na které stroj, kotle a zásoba uhlí zabírají mnoho místa.

17. května se zakotvila NOVARA před Muggiou, aby tam nalodila vědecký sbor, nástroje, potraviny atd; Jeho císař. Výsost, pan vrchní velitel námořní, ji tam podrobil přehlídce a rozloučil

se tklivými slovy, plnými vřelého účastenství s důstojnickým sborem a s badateli.

30. března vyplula NOVARA s korvetou⁵⁵ CAROLINA, která s ní měla plouti až do jižní Ameriky, a zástupy diváků kynuly posádkám srdečně na rozloučenou. Jeho Veličenstva parník LUCIA vlekl obě lodi až k ostrovu Alicudi severně od Sicilie.

Po příhodné jízdě dojely obě lodi 21. května do Gibraltaru, kde se zdržely 9 dnů. Z přístavu vyplula NOVARA sama, poněvadž se CAROLINA musela déle zdržeti, aby pohřbila jednoho nešťastnou náhodou usmrčeného dělníka. Z počátku nedovolovalo fregatě nepříznivé povětrí, dosíci Atlantického oceánu, ba byla i přinucena, po dva dny u Malagy kotviti, čekajíc, až by ochably panující silné západní větry. Potom ale pokračovala cesta velmi dobře, tak že loď dojela 8. června do Funchalu; náhodou byla v noci před příjezdem tam uviděna a poznána korveta CAROLINA, která potom zase plula spolu s NOVAROU.

Za pobytu na přírodní krásy bohatém ostrově Madeiře skýtalo se učencům hojně příležitosti k zajímavým studiím, ale přes to vyplula loď

po devítidenním pobytu na další cestu. V pasátě cesta rychle ubývala, ale povětrí nedovolilo, provésti obmyšlenou návštěvu ostrůvku Sv. Pavla. Za jízdy oceánem nepříhodilo se nic zvláštního, 20. července byl překročen rovník, při které příležitosti byl uspořádán obvyklý rovníkový křest; téhož dne oddělila se CAROLINA od NOVARY, aby zajela do Pernambuca. NOVARA sama se zakotvila 5. srpna v Rio de Janeiru. V Riu byl komodore se svým štábem a sborem učenců přijat císařem a císařovnou ve slyšení; přírodovědci se účastnili jednoho sezení historicko-geografické společnosti, jemuž sám císař předsedal.

Jízda do Simonova zálivu⁵⁶ byla vykonána od 21. srpna do 2. října; bezprostředně před obeplutím mysu Dobré naděje prodělala NOVARA zlou bouři se značným vlnobitím.

Pobyt na mysu Dobré naděje trval 24 dní; potom zajela loď na osamělý skalnatý ostrov St. Paul, po jehož návštěvě Humboldt toužil. Na vyměření a prozkoumání ostrova bylo vyloděno několik důstojníků a učenců; loď kotvila u břehu, ale byla dvakráte bouří donucena uchýliti se na širé moře. Pokus, prozkoumati i sou-

sedmí ostrov Nový Amsterdam nevedl k cíli, pro nebezpečí, se kterým bylo spojeno přistání a pro obtíže, jež se chůzi na ostrově vstříc stavěly ; konečně donutilo nepříznivé povětří loď, vzdáti se dalších pokusů, a NOVARA odplula na další cestu směrem k Point de Galle, kam dorazila 8. ledna. Za 8 denního pobytu na rajsky krásném ostrově Ceylonu skýlalo se zejména přírodopyscům hojně příležitosti k studiím.

Za plavby do Madrasu (16.—30. ledna) vznítíl se díl lihu, určeného na uchování živočichů a preparátů ; ale díky neohroženosti posádky, která se okamžitě a horlivě hašení podjala, byla větší nehoda odvrácena.

Potom navštívila NOVARA Nikobarské ostrovy, kde 80 let před tím poprvé zavlála c. k. vlajka, když Bolts je pro Rakouskou říši osadil ; lze za to míti, že jméno největšího ostrova „Teressa“ pochází od „Theresia“, jména to naší slavné císařovny, na jejíž rozkaz Bolts tyto ostrovy pro Rakousko osadil a jeden z nich asi tímto jménem pojmenoval.

S návštěvou Nikobar byla spojena mnohostranná vědecká práce ; vyměřením břehů, zátok

a kotvišť bylo získáno mnoho cenného materiálu pro mapy tohoto souostrovní, geologické a ethnografické prozkoumání rovněž přineslo hojnou kořist. V II. svazku našich „Památných událostí“ jest vyličeána nehoda jednoho člunu vyslaného k změření břehů; tato nehoda se přihodila 23. března za křižování fregaty na západním pobřeží Velkého Nikobaru, ale neměla v zápětí žádné zvláštní škody.

Nejbližším přístavem bylo Singapore; NOVARA tam přijela 15. dubna a zdržela se jeden týden; přes všecku opatrnost vetřela se na loď cholera, zle řádící v přístavě i na lodích, ale onemocněly na ni jen dvě osoby; jeden plavčík a ošetřovatel nemocných, který o něho pečoval; plavčík zemřel, ošetřovatel se pozdravil.

V Singapore stihla NOVARU smutná novina o smrti hrdinného polního maršálka Radetzského; památka tohoto vítězného vojevůdce byla uctěna slavnou smuteční mší.

5. května přijela NOVARA do Batavie a kotvila po 23 dní v Tandjok-Prioku; mezitím cestovali učenci i lodní štáb po Javě. Hollandsko-indická vláda a na ostrově sídlící učenci snažili

se seč byli, aby bylo hostům poskytnuto co nejvíce příležitosti k studiím; vědecké sbírky tam tedy byly přirozenou měrou značně rozmnoženy.

Nejbližší metou byla Manila, kde — před přístavem Cavite — se NOVARA 14. července zakotvila. Luzon, jeden to z nejkrásnějších tropických ostrovů, byl jediným kusem, tehdá ještě rozsáhlých, španělských osad, jehož návštěva byla cestovním pořadem zamýšlena. Při pročítání popisného dílu publikací „Manila“ nelze nepoznati, že účastníci výpravy dovedli nejen velmi dobře pozorovati, ale i — jak události posledních let ukazují — takřka prorokovati.

NOVARA se zdržela v Manile 11 dní, načež pokračovala na své cestě směrem k Říši Středu⁵⁷. Cesta prodlužovala se pro lehké a proměnlivé vánky a tišiny, jihozápadní monsun⁵⁸ dal na sebe čekati, tak že dojela loď do Hongkongu — který ač teprve 16 let britským majetkem, přece už patřil mezi největší obchodní čínská místa — až 5. července. Právě stávající anglicko-francouzsko-čínská válka a povstání Tai-ping, jehož překonání působilo čínské vládě mnoho

starostí, nebyly bez vlivu na činnost výpravy, jelikož všeobecně rozšířené nepřátelské smýšlení domorodého obyvatelstva vůči cizincům nepřipouštělo jakýchkoli výprav za vědeckými účely. Ale přece podařilo se, získati vzácné čínské knihy a rozřešiti ethnografické a linguistické (řeční) otázky, komodore s několika důstojníky navštívil rozstřílený Canton, který byl od spojeneckých sborů osazen, přírodozpytci podnikli výlet do blízkého Macaa.

18. července se pustila NOVARA za svěžího jihozápadního monsunu zase na moře; po krátkých zastávkách u Saddle-Islandu a ve Vusungu dorazila 29. do Šanghai; Němci tam usedlí přivítali ji s jásotem jako první válečnou loď jedné německé velmoci, která do tohoto přístavu zavítala. Vědecké sbírky i tam značně vzrostly; kromě toho bylo za tamnějšího 14 denního pobytu nasbíráno mnoho zpráv o polodivokém, málo známém kmenu Miautse.

Slavnost narozenin Jeho Veličenstva Císaře byla bouří pokažena; fregata byla toho dne na moři mezi severním cípem ostrova Formosy a ostrovy Riu-Kiu. Na dopoledne ustanovená slav-

nostní mše nemohla již býti sloužena, poněvadž rozkacený vítr a bouřlivé moře loď přinutily, zavřítí střílny, a v poledne už nebylo žádné pochyby, že se blíží taifun⁵⁹, ba že se loď s ním už vlastně potýká; úbor k slavnostní hostině připraveného stolu byl náhlým, neočekávaně silným zakolébáním lodi přímo rozmetán. K. ze Scherzerů píše: „Když na konci hostiny povstal velitel výpravy, aby pronesl obvyklý připítek na zdraví vznešeného panovníka, jehož narozeniny byly za tak zvláštních okolností slaveny, a hosté vypili své sklenice, hrála hudba národní hymnu, jak tomu prudké kolébání lodi právě dovolovalo, a jadrné „sláva“ přehlušilo praskot v lodi, hukot větru a temný řev vln, dorážejících stále divěji na lodní boky.“

Za příští noci a následujícího dne bouře a vlnobití stále rostly; fregata, jejíž námořní zdatnost tu byla krutě zkoušena, vyhnula se středu taifunu, potom ale využítkovala mezi Okinavama a ostrovem Prozřetelnosti síly bouře ke zrychlení jízdy k Marianským ostrovům. Majíc rozpjaty docela zkrácenou přední a hlavní střední plachtu, dvakrát zkrácenou přední spodní plachtu

a vnitřní kosatku, uháněla rychlostí 14 uzlů, přes to že vlny jako hory vysoké ji šeredně zmitaly.

Ráno 20. začala bouře se mírniti; celé stěžňoví bylo potaženo solnou korou, ale ne-utrpělo nikde škod, které by stály za vypočtení.

Pro ostrý jihozápadní monsun nebylo možno navštívit — jak bylo zamýšleno — Marianský ostrov Guam; za to navštívila NOVARA ostrov Puynipet, jeden ze tří Senjavinova souostroví, které bylo objeveno teprve před 30 léty, ačkoli podle tam nalezeného děla a staveb z kamene dříve asi sloužovalo námořním lupičům za útočiště. Zajetí s lodí do přístavu Roankiddi nebylo pro vanoucí západní vítr radno; osoby mající za úkol ohledati ostrov, byly tam dopraveny člunem, zamýšlený několikadenní pobyt odpadl, a loď odjela ještě toho samého dne, který přijela, 18. září.

Další jízda se nemile protahovala pro tišiny u rovníka a dlouhé oceánové vlny tam zastížené; tropické lijáky ji nečinily příjemnější. Také se na lodi přihodila strašidelná historie, která po svém vysvětlení způsobila mnoho smíchu: 80 třicetiliberních dělových kulí prolomilo stěnu skladu grauatů a zakutálely se do skladu chleba,

na jehož plechem pobité podlaze působily zvláštní kovový zvuk.

16. října spatřena Sikayana, největší to ostrov souostroví Stewarts; jelikož v šedesátišesti na moři strávených dnech onemocnělo několik lidí na kurděje, rozhodl se komodore, nakoupiti na těchto ostrovech čerstvých potravin. Několik důstojníků a badatelé navštívili tedy příštího jitra Sikayanu, kde docílili nejen obohacení sbírek, ale výměnou za rozmanité předměty nabyli i vepřů, kuřat a vajec.

Když fregata minula Salamonovy ostrovy, zastihla čerstvý jihovýchodní pasát⁶⁰, který ji 4. listopadu zavedl do poblíží australské pevniny, jež byla toho dne spatřena. Příštího dne se loď zakotvila severovýchodně od Sidney v Port Jacksonu; tamnější pobyt trval jeden měsíc. Až do tohoto přístavu urazila za 83 dní na moři 5930 nám. mil.

Úřady a obyvatelstvo vůbec, hlavně ale Němci, přivítali výpravu velmi vřele a podporovali ji ochotně při jejích studiích; i podařilo se učencům, dosti cenných zpráv o praobyvatelích

Australie. Výprava také dbala tehdejších dosti smutných poměrů německých vystěhovalců. Za pobytu fregaty v Sidney narodil se ve Vídni korunní princ Rudolf, a byla tato radostná událost náležitě oslavena.

7. prosince vyplula NOVARA zase na moře; z počátku zastihla bouřlivé větry, ale pod novým Seelandem přišla do tišin, tak že došla do Aucklandu teprve 22. prosince. Geolog výpravy jal se brzy po příjezdu prozkoumávati ony okresy kraje Drury, ve kterých se nalézala znamení opravňující k naději, že jest tam kamenné uhlí; jeho zkoumání měla tak dobrý výsledek, že guvernér provincie žádal velitele výpravy, aby dr. Hochstätter déle pobyl na Novém Seelandě a důkladně prozkoumal Aucklandský kraj. Wüllerstorff k tomu svolil, a Hochstätter pobyl v Aucklandě ještě 8 měsíců.

Při jedné schůzi Maorů byl komodore Wüllerstorff shromážděnými pohlaváry srdečně uvítán; dva Maori nalodili se jako plavci na fregatu, byli později vyučeni v dvorní knihtiskárně knihtisku a i představeni Jejich Veličenstvům; bohatě obdarováni, vrátili se 1860 do své vlasti.

Za pobytu NOVARY na Aucklandě zemřel její zasloužilý čácký nadbootsmann⁶¹ Cergogna na srdeční mrtvici; upřímně ho žele, dal mu důstojnický sbor postavití důstojný pomník.

8. ledna 1859 odjela loď z Nového Seelandu a plula jižně souostroví Tonga a Cook k Tahiti, v jehož přístavě Papeete se 11. února zakotvila. Jelikož zpráva o napjetí mezi Francií a Rakouskem, povstalém následkem známého oslovení rakouského vyslance Napoleonem III. o novém roce 1859, protinožců ještě nedošla, byla fregata od guvernéra dost přátelsky přijata; za jednoho plesu byli důstojnický sbor a přírodozpytci představení královně Pomare.

Na Tahiti byl zastížen kapitán Stewart, jenž dopravil několik Pitcairnských z Norfolského ostrova nazpět do jejich vlasti; toto setkání, výpovědi Stewartovy, zprávy o Pitcairnských a jejich robinsonádě jsou v popise cesty velmi poutavě vyličeny.

Další jízdu do Valparaísa vykonala NOVARA za ponejvíce bouřlivých západních větrů⁶², tak že tam brzy — 16. května — dojela; bouřlivý vítr

zlomil jí 1. dubna hlavní spodní ráhno, ale loď při tom nepotkala žádná jiná nehoda.

Z Valparaísa cestoval komodore do Sant Jaga, kde hodlal uzavřítí rakousko-čilskou obchodní smlouvu; vnitřní poměry čilské — byla tam právě revoluce — ale překazily provedení tohoto úmyslu.

Podle zpráv počátkem května poštou došlých, dalo se najisto souditi, že vypukne válka mezi Francií a Rakouskem; komodore Wüllerstorff, jsa toho žádostiv, dopravití loď co nejrychleji do otčiny, aby ona i posádka mohla býti za války k službám, rozhodl se, vypustiti z cestovního pořadu Limu, ostrovy Galapagos, Montevideo a Buenos Ayres a plouti kolem mysu Horn nejkratší cestou do Gibraltaru.

11. května byla NOVARA zavléčena vlastními čluny a čluny v přístavě kotvících cizích lodí (anglická řadová loď GANGES, franouzská korveta CONSTANTINA) na širé moře, a brzy na to povstalý čerstvý vítr ji rychle unášel z dohledu hostinného Valparaísa.

29. května překročila poledník mysu Horn, a další jízda až do šířky ústí La Plata ubíhala

při značných denních vzdálenostech; u La Plata zastihla fregatu 7. a 8. června vírovitá bouře, kterými jest tamnější krajina zlopověstná. I za této bouře se prokázala NOVARA jako výtečná loď a neutrpěla žádné škody, ačkoli byly bokové čluny na straně pod větrem velmi ohroženy. 23. června byl naposled překročen rovník, 9. července byl pohřben plavec, jenž jsa stížen chorobou plicní, ležel celý rok v nemocnici.

O několik dní později dozvěděli se na lodi od minuvší se lodi obchodní, že rakousko-francouzská válka vypukla před dvěma měsíci; více kapitán sám nevěděl; touha posádky, navrátiti se co nejrychleji do vlasti, byla tou zprávou ještě zvětšena.

27. července dorazila NOVARA do Gibraltaru; až do té chvíle pobyla (po Valparaisu) celkem 82 dni na moři a urazila 10.600 námořních mil. V Gibraltaru se dozvěděla, že válka už jest rozhodnuta, a že byl uzavřen mír ve Villafranca; také tam loď dodatečně stihla zpráva, že byla jako nositel vědeckých pokladů prohlášena za neutrální.

Za málo dní přišel telegrafický rozkaz, aby hned vyplula do Messiny, kde ji bude očekávati

vlečný parník. Sicilie byla spatřena už po jedno-
týdni jízdě, a 18. srpna byla dopravena vlečná
lana na parník LUCIA, jenž na NOVARU před
Messinou čekal. Parník LUCIA rovněž vlekl NOVARU
na počátku cesty z Terstu až k Alicudi.

Za dva dny se zakotvily obě lodě v Gruž-
ském přístavě, a NOVARA tedy byla po 28měsíční
cestě zase ve vlasti. 22. srpna přijel jachtou
FANTASÍ, provázenou korvetou DANDOLO, do při-
stavu arcivévoda Ferdinand Max se svou chotí; po
přehlídce lodi vyslovil posádce svou úplnou spo-
kojenost a uctil navrátivší se při slavnostní ho-
stině na DANDOLU připitkem „mužům NOVARY, jichž
jména hlásají rakouské dějiny“. Výprava byla
kromě toho i jinak vyznamenána; uvádíme tu
jen povýšení všech naloděných kadetů na důstoj-
níky a všeho mužstva o jeden stupeň.

Provázena jsouc korvetou DANDOLO a par-
níkem LUCÍ, vyplula NOVARA do Pulje, kde ji
slavnostně uvítaly fregaty DONAU, ADRIA, RADEZKY,
SCHWARZENBERG, BELLONA a VENUS, korveta FRIED-
RICH, šroubový šuner ELISABETH a goeleta SAIDA.
Potom vyplula celá eskadra, jsouc spořádána ve
dvě řady, do Terstu; hlavní řadě, vedené vlaj-

kovou lodí DONAU, velel vrchní námořní velitel, druhé, vedené NOVAROU, velel komodore Wüllerstorff.

26. srpna zakotvila eskadra před Terstem, a NOVAŘINO obeplutí zeměkoule tím končilo.

Všichni účastníci výpravy právem radostně a hrdě patřili na své výkony, a úřední a soukromé kruhy neskrbly chválou nad výsledky výpravy. Krásná tradice o NOVAŘINĚ obeplutí zeměkoule se až do dneška udržela v c. a k. námořnictvu, a má ji toto ve veliké úctě.

1859

11. a 12. listopadu.

Posádka J. V. parníku „Taurus“ zachraňuje u Suliny posádky obchodních lodí.

Na podzim roku 1859 měl J. V. parník TAURUS, jehož velitelem byl poručík řadové lodi Karel Kern, jako staniční loď v ústích Dunaje mnohou příležitost, pomáhati lodím nacházejícím se v nebezpečí, a jeho čacká posádka zachránila mnohého námořníka před utonutím. Prudkým bouřím, které v tomto ročním období zuřivají na západním břehu Černého moře, padly tehdá četné lodi za oběť, poněvadž při ústí Dunaje nebylo ještě přístavů, které by jim byly skýtaly ochrany před rozkaceným mořem.

Jako zvlášť vylíčení hodou, popíšeme činnost posádky TAURU 11. a 12. listopadu, po-

něvadž tu bylo zápaseno s mořem za zvlášť nepříznivých poměrů a, jak nadšeně uznávali námořníci všech cizích národů, s nejlepším výsledkem.

V noci na 11. listopadu se náhle rozvířila prudká severoseverovýchodní bouře; dopoledne se přetrhly řetězy řecké brigy EVANGELISTRIA, zakotvené na chráněné rejdě, tak že byla loď ta vržena na pobřežní mělčinu.

Velitel TAURUSU spěchal spolu se svými důstojníky a mužstvem ohrožené lodní posádce na pomoc, a za podpory místních lodivodů se mu podařilo, napjati mezi lodí a zemí lano, po kterém se potom celá posádka zachránila.

Následující noci byla tato obchodní loď vlnami převržena a roztržena.

12. listopadu se Kern asi o 10. hod. dop. dozvěděl, že v bouři mezitím stále rostoucí byla 6 nám. mil jižně od Suliny vržena na břeh anglická briga SWIFT plná nákladu, a vyprávělo se, že posádka už utonula. Přes to se Kern rozhodl, bez meškání pospíšiti na místo neštěstí, aby, možno-li, živé zachránil.

I rozkázal oddilu svých plavců, aby dopravili v Sulině se nacházející záchranný člun po zemi na břeh naproti lodi vězici na mělčině; cesta tam vedla bahnitými, vysokým rákosím porostlými pozemky, tak že byla doprava člunu nad míru namáhavá.

Mezitím odebral se Kern s jiným oddílem svých plavců na břeh poblíž lodi, odkud ji viděl z části potopenou, kdežto její mužstvo se ukrývalo na štalcích⁶³, kde je vlny přes ně se převalující stále smrti ohrožovaly.

Když se konečně po téměř nadlidském namáhání podařilo, dopraviti člun na vyhlédnuté místo, pokusili se z prvu dvakráte za sebou angličtí obchodní plavci, dojeti člunem k lodi, ale nepodařilo se jim to pro příliš vysoké vlny. Jsouce úplně vysílení a zimou ztuhlí, vzdali se každého nového pokusu a prohlásili, že jest nemožno nešťastníky zachrániti.

Ačkoli bylo mužstvo TAURU dopravou člunu zle unaveno a zimou téměř ztuhlé, rozhodl se Kern provésti se svým mužstvem ještě jeden pokus. Napřed ale musel býti člun, jenž byl při

druhém pokusu větrem dosti daleko odehnán, dopraven po břehu značný kus cesty proti větru.

Odhodlaně a smrtí pohrdající vstoupili po té rakouští plavci do člunu a veslovali vší silou proti rozkaceným vlnám. Podařilo se jim přiblížiti se lodi a hoditi nešťastníkům provaz, než se ale tito mohli k nim přepravit, byl člun uchvácen převelikou podlamující⁶⁴ se vlnou a vržen na čeleň⁶⁵ na břehu vězící lodi; jeho kormidlo se porouchalo, i byl větrem a vlnami daleko odehnán a na břeh uvržen.

Znovu dopravili naši čačtí plavci člun zuričími a na břeh dorážejícími vlnami proti větru a drali se příbojem a vysokými vlnami k ztroskotané lodi.

Jejich druhý pokus byl provázen lepším zdarem, nežli první; přiblížili se lodi a hodili na ni provazy; čtyři muži se jich zachytili a byli dopraveni na zem. Za dvou nových stejných pokusů podařilo se zachrániti ještě tři další muže.

Na lodi zbyli ještě tři muži, ale pro blížící se temnotu, náramné vysílení našich plavců — jichž několik bezvládných muselo býti na TAURA

nešeno — byl každý další zachraňovací pokus nemožným.

Časné z rána učinil rakouský velitel s 18 svými plavci a 4 anglickými — tito byli z četných plavců jiných národností jediní, kteří se uvolili účastniti se jízdy — poslední pokus, přiblížiti se ztroskotané lodi, ale ohromné, podlamující se vlny nedovolovaly u ní přistáti, a kromě toho bylo zjištěno, že zbytek trosečníků už podlehl svému osudu.

Zachránění, kteří se považovali za smrti najisto propadlé, velebili velice čacké počínání si rakouských námořníků, a královská anglická vláda neopomenula, vysloviti po svém vídeňském vyslanci rakouské vládě svůj nejvřelejší dík za obětavou a působivou pomoc, prokázanou důstojníky a mužstvem J. V. parníku TAURUS anglické brize SWIFT.

Jeho cís. a král. Apoštolské Veličenstvo ráčilo Nejvyšším rozhodnutím ze dne 16. dubna 1860 naříditi, aby byla vyslovena veliteli TAURU, poručíku řadové lodi 1. tř. Karlu Kernovi Jeho Nejvyšší spokojenost s jeho neúnavnou a obětavou činností, kterou bylo zachráněno 7 anglic-

kých plavců od jisté smrti; dále ráčilo Jeho Veličenstvo udělití poddůstojníkům Matyáši Lazaríčovi, Ferdinandu Rosingrovi a kormidelníku 2. tř. Ondřeji Naturalovi stříbrný záslužný kříž za to, že nedbajíce vlastního nebezpečí smrti, svým odhodlaným a zmužilým jednáním značně přispěli k zachránění anglických plavců.

1872—1874.

Weyprechtova a Payerova rakousko-uherská výprava do polárních krajin.

Kdekoli se vypráví o památných událostech a slavných činech c. a k. námořnictva, tam nelze pomlčeti o rakousko-uherské arktické expedici 1872—1874, vynikajícím to výkonu v námořnickém a vědeckém oboru, jenž vzbudil obdiv celého vzdělaného světa nejen epochálním objevením Země Františka Josefa a důležitostí vědeckých výsledků, ale i vzornou kázní a obětavostí všech účastníků. Nechť se kdykoli vypočítávají jména nejlepších příslušníků našeho válečného námořnictva, mužů, kteří byli chloubou naší vlajky, vždy bude mezi nimi i jméno Karla Weyprechta.

Když se koncem září 1874 za jásotu obyvatelstva navracela Weyprechtem vedená výprava,

jejíž výsledky a objevení až dosud neznámé rozlehle země na vysokém severu, spolu s událostmi za návratu na Novaju Zemi, konaného z lodě vězící pevně v ledě na 80. stupně severní šířky saněmi a v člunech polárním ledem, vzbuzovaly zájem celého vzdělaného světa, tu rázem stálo Rakousko-Uhersko v popředí arktického bádání. Úmysl, obeplouti severní břehy Asie směrem od západu na východ a vrátiti se Behringovou úžinou, byl za několik let proveden Nordenskjöldem a Palandrem a sice přesně podle předpokladů Weyprechtových, čímž byla jejich správnost dokázána. Nově objevená Země Františka Josefa stala se stanovištěm pro prozkoumání arktického vnitra a byla od té doby opětovně navštívena anglickými výpravami, z nichž poslední — expedice Jackson-Harmsworth — pobyla tři roky na jejím jihozápadním břehu a jest ještě v dobré paměti svým setkáním se s Nansenem v roce 1896. Dále vyšel z Rakouska popud k mezinárodnímu soustavnému prozkoumání polárních krajín Weyprechtovým návrhem učiněným vědeckým společenstvem celého světa, aby se zařízením celé řady pozorovacích stanic v polárních krajínách a soudobným

prováděním pozorování hledělo dosíci spolehlivějšího a lepšího rozřešení polárních otázek, nežli je skýtala honba za dosažením co možná vyšší šířky, nežli byla předchůdcova; neboť tímto počínáním docílitelné výsledky — hlavně geografický popis jednotlivých až dosud neznámých krajin — nebyly přiměřeny expedicemi spotřebovaným silám, času i nákladu.

Tehdá leželo těžiště celého polárního bádání v Rakousko-Uhersku. Skromný a žádných nároků nečinící Weyprecht, jenž dovedl obětovati vyššímu a ideálnímu účelu vlastní, za nesmírných svízelsů a nebezpečností docílené výsledky a jenž ukázal na nový, všude za správný uznaný způsob pátrání, směřujícího k rozluštění polárních záhad, byl uznanou hlavou tohoto odborného zkoumání. Jemu, dnes už téměř zapomenutému, jest naše vlast díkem povinna, že zaujímá vynikající postavení v tomto ji svými poměry tak vzdáleném oboru.

Se slávou, již si tu Rakousko-Uhersko získalo, jsou nerozlučně spojena jména Karel Weyprecht, Julius Payer, Hans hrabě Wilczek a Edmund hrabě Zichy; oba prvnější jako vůdci expedice, druzí jako neúnavní, horliví a účinní

podporovatelé i buditelé obecného zájmu pro polární pátrání v naší vlasti.

Jaká důležitost byla tehdá i nejvyššími vědeckými kruhy přikládána rakousko-uherské polární expedici, nejlépe ukazuje následující, doslovně uvedený výrok c. k. viceadmirála Bernarda svob. pána z Wüllerstorfu, nejen výtečného to námořníka, ale i učence a státníka, výrok obsažený v jeho pojednání: „Meteorologická pozorování a rozbor cesty vykonané lodí za polární expedice Weyprechtovy a Payerovy 1872—1874“. Toto pojednání bylo předloženo 10. prosince 1874 matematicko-přírodovědeckému odboru císařské akademie věd ve Vídni a vyšlo tiskem v XXXV. svazku paměti akademie. Wüllerstorf píše:

„Všecka tato pozorování po dva roky v arktickém pásmě s obdivuhodnou pravidelností a svědomitostí prováděná a ponejvíce i redukováná, jsou cenným meteorologickým a geografickým materiálem, jaký nebyl — pokud mi známo — až dosud žádnou expedicí nashromážděn.

I za dlouhého času, po který byla loď na ledovci vězící za strašlivého tlaku, jenž hrozil ji i posádku zničiti, krou unášena (od 21. srpna

1872 do 16. listopadu 1873), jakož i za značného nebezpečí smrti, které zvláště za jedné polární noci našim cestujícím hrozilo, nebylo nikdy zapomínáno, konati každé dvě hodiny pozorování, a činiti o tom zápisky.

Když tomu dovolovalo povětrí a poměry vůbec, byla pečlivě prováděna četná astronomická měření na určení geografického místa a odchylky magnetické střelky, měřena hloubka moře, teplota mořské vody v různých hloubkách a konána všeliká vědecká pozorování a ohledání, jež mají vůbec cenu a dají se zužítkovati. Zvláště ale poukazují na souvislá pozorování magnetismu, jež byla odevzdána k posouzení panu řiditeli Lamontovi v Mnichově.

Uváží-li se, že dlouho trvajícím nebezpečím a životu i práci nepřátelské přírodní úkazy přivádějí zmalátnělost ducha, tedy nelze se při prohlížení těchto s řídkou vytrvalostí a přesností vykonaných prací ubrániti pocitu hlubokého obdivu a uznání. Nejenom odvalha a vytrvalost účastníků zasluhují býti velebeny, ale i jejich pevná vůle a účinnost, se kterými sloužili vědě a pokroku i tehdy, kdy se zdála pravděpodobnou nejen

ztráta životů, ale i výsledků práce, kdy byla činnost ochromena vnějšími vlivy, aniž by tu bylo bývalo svědků, kteří by byli povzbuzovali a chválili. Toť jest podle mého soudu čistá láska k vědě, nejvyšší míra konání povinnosti. Pokud tato bude živena v lidských prsou a pokud podobní lidé se mezi námi nacházejí, dotud smíme býti právem hrdi na schopnosti svého lidu a očekávati skvělé výsledky i v oborech, které ač nezdajíce se přiměřeny poloze říše, přece podporují duševní rozvoj a vedou lidské síly k vyšším cílům.“

Uvedl jsem tento výrok uznané autority, pouěvadž za našich rychle prožívaných dob upadají staré zásluhy tuze rychle v zapomnutí.

Po provedení menší předběžné výpravy do moře mezi Spitzbergami a Novajou Zemljou, vypracovali Weyprecht a Payer plán k velké, na několik let rozvržené arktické expedici, s lodí vystavěnou k tomuto účelu, mající i parní stroj, a osazenou posádkou pocházející z domácího pobřeží.

Jak jsme už dříve pravili, bylo jejím účelem objeviti t. zv. „severovýchodní cestu“, i měla se

loď pokusiti, jedouc Karským mořem, dosáhnouti mysu Čeljuskinova, nejsevernějšího to místa Asie, a potom, pronikajíc podél severního břehu Asie na východ, dosíci Behringovy úžiny.

Dosažení vysoké šířky mělo býti jen vedlejším účelem, a měl býti pokus k tomu jen tenkrát učiněn, když by za třetího léta bylo hývalo dosažení Behringovy úžiny jisto.

Výpravě vystavěna 1872 v Bremerhavenu zvláštní loď, při jejíž zbudování se dbalo všech arktických zkušeností; byla hotova v květnu 1872. Tato loď byla pojmenována po nesmrtelném admirálovi Tegetthoffovi, měla 230 tun nosnosti a byla opatřena parním strojem, kterým mohla za klidného povětří dosíci rychlosti šesti uzlů za hodinu; stěžňoví bylo třístěžňového šuneru s plným předním stožárem; při jízdách na zkoušku se zjistilo, že loď měla dobré námořní vlastnosti.

Zásoby potravin byly vyměřeny podle pravidel německého obchodního loďstva na 1000 dnů, zásoba uhlí stačila — kromě spotřeby pro kuchyni a vytápění kamen — na 50 dnů (1200 hodin) jízdy celou silou; také bylo dobře postaráno o zásoby šatstva, zbraň, střeliva, o ná-

stroje a všelikou jinou potřebu, a přísluší zásluha o vzorné sestavení tak rozmanitého inventáře hlavně Weyprechtovi. Materiál pro jízdy saněmi vzorně opatřil Payer. C. a k. říšské ministerstvo války a námořní velitelství odevzdaly výpravě mnoho cenných vědeckých nástrojů, ruční palné zbraně, náboje atd.

Výprava měla sestávat z 24 osob, kteréž, vyjma harpunýra, jenž byl norvéžským obchodním kapitánem, musely býti buď rakouskými neb uherskými příslušníky; důstojníci byli buď příslušníky válečného námořnictva, společné armády nebo uherské zeměbrany, plavci byli ponejvíce aktivní nebo záložní poddůstojníci námořnictva a byli vybráni z obyvatelstva břehů Quarnera, jež jest proti vlivu nepříznivého povětří nanejvýš otuženo. Následovně činíme seznam všech účastníků :

Karel Weyprecht, poručík řadové lodi, narozen v Michelstadtu v Odenwalde, velitel celé výpravy a lodi.

Julius Payer, nadporučík pluku císařských myslivců z Teplíc v Čechách, vůdce výprav na zemi.

Gustav Brosch z Chomutova v Čechách, poručík řadové lodi, první důstojník.

Eduard Orel z nového Tišnova, praporčí řadové lodi, druhý důstojník.

MUDr. Julius Kepes z Vari v Uhrách, král. uherský plukovní lékař honvédů, lékař výpravy.

Otto Krisch z Pašlavic na Moravě, strojvedoucí.

Petr Lusina z Chersa, kapitán daleké plavby, vrchní lodník.

Eiling Karlsen z Tromsø, kapitán norvéžského obchodního loďstva, harpunýr.

Josef Pospischill, strojmistr; Ant. Večerina, tesař; Ant. Scarpa, Ant. Zanimovich, Petr Falesich, Jakub Sussich, Ant. Cattarinić, Ant. Stiglic, Frant. Latković, Ant. Lukinović, Lorenc Marolla, Frant. Lettis, Vinc. Palmić, Jan Orasch, plavci.

Jan Haller a Alexander Klotz z Passeyerského údolí, lezci po ledovcích, myslivci.

Všecka astronomická, meteorologická a vůbec fyzikální pozorování byla konána třemi námořními důstojníky: Weyprechtem, Broschem a Orem; oba poslední konali i strážní službu (ve čtyřech řadách), když loď, jsouc zachycena ledovcem,

byla v nebezpečném postavení; kromě toho se účastnili všech cest saněmi, Brosch měl na starosti vnitřní službu a zásobu potravin, Orel vědecké nástroje; krátce řečeno, „na lodi se nic nepříhodilo nebo nestalo, aby aspoň jeden z těchto důstojníků nebyl býval účasten; ponejvíce se ale účastnili oba“, pravil Weyprecht v úvodu k magnetickým pozorováním výpravy, vydaným císařskou akademií věd, XXXV. svazek paměti matematicko-přírodovědecké třídy cis. akademie věd. Zeměměřičství a geologie byly Payerovým oborem, botanika, zoologie dra. Kepese; strojvedoucí Krisch a oba kapitáni Lusina a Karlsen účastnili se všeobecných meteorologických pozorování.

13. června 1872 vyplul ADMIRÁL TEGETTHOFF z Bremerhavenu na moře a zamířil napřed do Tromsø, kde se měl naloditi harpunýr kapitán Karlsen, část potravin a různý postroj. V noci 2. července došla loď do Tromsø, kde vykonáno vše, co bylo v plánu, a 13. v noci vyplula z přístavu, nastupujíc tím vlastní jízdu do Ledového moře. Za pobytu v přístavě podařilo se posádce vedené Broschem, udusiti s velkým namáháním a za mnohého nebezpečí ve městě zuřící požár,

jenž, vypuknuv v jedné loděnici, uvedl město veskrze ze dřeva vystavěné do velkého nebezpečí.

Weyprecht zamýšlel, obeplouti Novaju Zemlju na severu a potom přímo zamířiti na mys Čeljuskin, kde se mělo přezimovati. Předešlého roku (1871) bylo moře až k 79° sev. šířky téměř ledu prosto, tak že se zdálo možným, dosíci touto nejkratší cestou Čeljuskinova mysu, aniž by tedy bylo zapotřebí, jeti Karským mořem, zlopověstnou to „lednicí“. Ale proti nadání zastihla výprava už 25. července na $74^{\circ} 15'$ sev. šířky led, jenž byl z počátku jen v pásmech, jimiž se dalo lehce plouti, 26. zhoustl, ale plavbu ještě dovoloval, 29. nutil k jízdě strojem a 30. loď úplně obklopil. Teprve 3. srpna se po nepřetržitém namáhání podařilo, vybaviti loď z ledu a zajeti severně od Matoškin Šaru do pobřežních vod u Novaje Zemlje; cesta ledem byla dlouhá 105 nám. mil. Jeda pobřežní vodou, setkal se TEGETTHOFF večer 11. srpna poblíž Křížových ostrovů s lodí ISBJÖRN, na níž byli hrabě Jan Wilczek, komodore baron Sterneck, prof. Hofer a pan Burger, kteří hodlali založiti na mysu Nassau (Novaja Zemlja) pro TEGETTHOFFA sklad

potravin. Obě lodi pluly vespolek na sever, až jim poblíž mysu Nassau u ostrova Barent mohutné ledové kry zamezily další jízdu. Prudké jihozápadní bouře hnaly mimo nich severním směrem ohromné spousty ledu, a obě lodi ušly několikrát jen s namáháním nebezpečí býti rozmačkány mezi plovoucím a pevným pobřežním ledem. Bylo tedy ustanoveno, uložiti zásoby potravin na Barentských ostrovech; ISBJÖRN měl při nejbližší příležitosti odplouti na jih. Nežli se lodě rozloučily, naskýtl se ještě příležitost, oslaviti narozeniny našeho Nejmilostivějšího Císaře a Pána, které sotva kdy před tím byly na tak vysokém severu slaveny ($76^{\circ} 18'$).

21. srpna počal váti severovýchodní vítr, jenž kry trochu rozptýlil, a obě lodě se rozloučily. ISBJÖRN plul na jih, kdežto TEGETTHOFF přes to, že jel strojem, jen s námahou byl s to, pomalu se prodírat na sever, a už o půlnoci zmizela prozatím naděje, že by bylo lodi možno, dostat se ku předu. TEGETTHOFF byl tedy připevněn k jednomu mohutnému ledovému poli, aby se takto vyčkalo, až by stav ledu byl příznivější. Bylo to přibližně na $70^{\circ} 22' S$ a $62^{\circ} 3' V$ od

Greenviche. Předešlého léta neviděl Weyprecht dva stupně severněji a málo východněji žádného, nebo jen málo ledu.

Od té chvíle nebyl TEGETTHOFF přes nesmírné a nepřetržité namáhání posádky více z ledu vyproštěn, i počala jeho pamětihodná jízda na kře, provázená všemi nebezpečími, jež s sebou nese led, srážkami a větrem se do výše kupící; kra nesla loď z počátku na východ a k severnímu cípu Novaje Zemlje na místo určené $73^{\circ} 7' V$ od Gr. a $78^{\circ} 45' S$, a pohybovala se potom hlavně severozápadním směrem, až narazila koncem října 1873 na Zem Františka Josefa, odkrytou 30. srpna 1873. 23. února byl překročen 79° sev. šířky, přes který na jih se loď více nevrátila. $80^{\circ} S$ byl překročen koncem září 1873 na $60^{\circ} 41' V$ a za měsíc na to se nalézala kra s lodí na $79^{\circ} 51' S$ a $58^{\circ} 56' V$ u Wilczekova ostrova, náležejícího ke skupině Země Františka Josefa, kde pevně uvázla.

Ačkoli byla loď, pevně v ledu vězící, neschopna volného pohybu, měla přece až dosud neznámými díly Severního moře na kře vykonaná cesta pro vědu značné výsledky. Tajuplná činnost stále se měnícího ledového obalu byla nepřetržitě sledo-

vána a mnohé její záhady objasněny; kromě běžných meteorologických, astronomických a magnetických pozorování byla nanejvýš svědomitě měřena hloubka vody, pozorována povaha mořského dna, konán rozbor a měřena teplota vody v různých hloubkách a bylo loveno vlečnou sítí. Těmito pracemi byla získána nejen data velevítaná učencům, ale i nashromážděn poklad k Weyprechtově znamenitému dílu: „Metamorfosy polárního ledu“, jež jest výbornou učebnicí o podstatě polárních pásem.

V půli října 1872 začal se led na loď strašlivě tisknouti; až do března 1873 příšerně často opakující se jeho nátlak uváděl loď i posádku takřka denně do nebezpečí a ohrožoval je často tou měrou, že se zdálo vše ztraceno; ale posádka, nedávajíc se zastrašiti, konala svědomitě a nejplnější měrou svou povinnost, a její počínání jest nám nejskvělejším příkladem vytrvalosti, která i tehdy neustupuje, když zdánlivě už míjí i naděje na jakékoliv pozdější uznání.

Tlakem ledu byla loď přivedena do polohy, ve které nesměla po delší dobu setrvati, a ze které ji bylo nutno vyprostiti, měla-li kdy býti vůbec z ledu vyproštěna. Tu tedy začala namá-

havá, všechny síly nanejvýš napínající práce pilami, špičáky, dláty a i trhacími náboji, jež trvala od května 1873 až do září, kdy tvoření se nového ledu ji zarazilo.

Každého dne a za každého povětrí pracovala celá posádka včetně důstojníků o vysvobození lodi, i podařilo se jí to na dvě třetiny její délky, počítaje od přídy; potom se ale postavily práci vstříc překážky, jichž nebylo možno pomůckami lodě překonati, tvoření se nového ledu nemohlo býti překaženo, a osud TEGETTHOFFŮV byl zpečetěn. Lodi na ledovém poli pevně přimrzlé a nakloněné 11° ku předu a 7° na levou stranu nebylo více pomoci, a byla tedy jen podepřena středními dily stěžňů, opírajícími se o spodní stožáry.

Za všech těch trudných dnů neklesala obětavost a odvaha posádky, a její vytrvalost byla bohatě odměněna pohledem na očividně rozsáhlou zemi, objevující se na 80° sev. šířky z mlhy, a asi 30 nám. mil vzdálenou.

S radostným pocitem byla celá skupina nově odkryté země nazvána „Zemí Císaře Františka Josefa“, tvoříc takto holdovací dar cestujících do

polárních krajin našemu osvícenému panovníkovi k jeho 25letému jubileu.

Byl také hned učiněn pokus, na ni dojiti, ale stav ledu tomu nedovoloval, a nemohl býti úmysl tento uskutečněn až 2. listopadu 1873, když se pod jedním — Wilczekovým — ostrovem spojila kra nesoucí loď s pobřežním ledem. Tu důstojníci a mužstvo, nestojící ve strážní službě, vystoupili na zem, a rozvinuvše tam slavnou rakouskou vlajku, vzali nově objevenou zem jménem rakouského císaře v držení.

Na jednom vyčnívajícím mysu byl z kamenů vystavěn jehlan, v němž byly pečlivě uloženy: listina vypisující objevení nové té země a její přijetí do rakousko-uherského majetku, stručné dějiny výpravy spolu s obrazem Jeho Veličenstva, peníze říše, časopisy a pod. Konečně byla do jehlance zaražena žerď s vlající naší vlajkou; tato byla potom sbalena a obvázána nepromokavým plátnem.

Loď zůstala nadále pevně na svém místě, a pokud tomu dovolovalo polední světlo nebo měsíční svit, byly konány vycházky na přehlídku nejbližších dílů ostrova. Payer použil 124 dnů

trvající noci na provedení rozsáhlých příprav k jízdám na saních, jež měly býti podnikány na prozkoumání a přibližné vyměření země, jakmile by tomu denní světlo dovolovalo.

Jak velký to byl rozdíl mezi první a druhou zimní noci, 1872/73 a 1873/74! Za první zimy téměř denně dorážel na loď led, uváděje ji do stálého nebezpečí a nutě posádku k nepřetržité hotovosti, při vyhlídce na přezimování na ledě, jenž ji unášel dál a dále na sever, kdežto druhá zima uplynula za téměř nerušeného klidu; led byl tak pevný, že ani časté a zuřivé bouře nebyly s to, změnití jeho tvaru, a tlaku ledových ker nebylo téměř ani cítiti.

Vánoce 1873 byly slaveny za klidu a s pocitem poměrné jistoty; předešlého roku byla vánoční slavnost přerušena prudkým dotíráním ledu na loď, při které příležitosti puklo ledové pole pod lodí a s ním roztrženo i stavení vystavěné z uhelných cihel, v němž hodlala posádka oslaviti vánoce. Předměty od přátel a soudruhů k vánočům darované byly s jásotem přijaty, a s radostí i pohnutím vzpomínalo se na domovinu a na vzdálené drahé osoby.

Za blížícího se roku měl se rozhodnouti osud výpravy: měla se procestovati a vyměřiti co možná velká část nově objevené země, a vůdcům nastávalo, rozhodnouti se, zda pobýti ještě jednu zimu na místě, nebo má-li býti loď v létě 1874 opuštěna, a po saních a v člunech podniknuta zpáteční cesta na Novaju Zemi, odkud by se mohla výprava navrátiti do Norvéžska po lodích lovců tuleňů.

Sestoupila se tedy rada důstojníků, a Weyprecht ji přednesl podrobný výklad o stavu výpravy, žádaje, aby po několika dnech na rozmyšlenou každý podal svůj úsudek o tom, jak by se mělo dále jednati.

Poloha lodi, pod jejíž záď byly ještě v hloubi 37 stop nalezeny podsunuté kry, byla beznadějná; nebylo více naděje, že by bylo lidskou silou a pomůckami výpravy možno, ji vyprostiti, naproti tomu se ale dalo očekávati, že kdyby byla vyproštěna puknutím ledu pod ní, že by byla při té příležitosti při nejmenším zle poškozena, ne-li roztržena. Také zdraví posádky nebylo více uspokojivé. Už za zimy 1873/74 se objevily u několika osob mužstva počátky kurdějů, jež byly

sice zase vyléčeny, ale ony osoby zůstaly náchylny k opětnému onemocnění. Strojvedoucí Krisch byl beznadějně nemocen tuberkulosou a kurdějemi, tesař Večerina trpěl těžkými kurdějemi, jež nejvyšší ohrožovaly jeho život. Potravin bylo dostatek ještě na jeden rok, ale citronová šťáva, prostředek to proti kurdějím, byla všecka spotřebována.

Vzhledem na beznadějnou polohu lodi a dbajíc panujících poměrů, za kterých by bylo třetí přezimování v ledě nemocemi a úmrtími silu posádky tou měrou vyčerpalo, že by asi nebylo bývalo možno, provést saněmi a v člunech zpáteční cestu, rozhodla se důstojnická rada svorně, opustiti 24. května loď a nastoupiti zpáteční cestu na Novaju Zemlju a do Norvěžska, dříve ale podniknouti dvě až tři výzkumné cesty, aby se jimi Země Františka Josefa co nejlépe seznala, a aby bylo provedeno její co nejobsáhlejší vyměření.

Počátkem března 1874 byla nastoupena první jízda saněmi, již vedl Payer; měla hlavně za účel, obeznámiti s poměry na zemi, a prozkoumati, kterými směry se mají konati následující jízdy. Tato výprava určila astronomicky polohu

mysů Tegetthoffova a Littrovova a navrátila se 15. března. Příštího dne zemřel po dlouhé a bolestné nemoci strojvedoucí Krisch. Čacký muž ten byl pohřben ve skalní rozsedlině poblíž kamenného jehlance; na jeho hrobě byl vztýčen kříž s nápisem.

26. března byla nastoupena druhá jízda sáněmi, jež měla za úkol, prozkoumati Zemi Františka Josefa co možno nejdále severním směrem; vedl ji Payer a účastnili se jí Orel a pět mužů se třemi psy. Tato výprava byla pro třeskutou zimu (až — $40^{\circ}8^0$ R), hlavně na počátku, velice obtížnou.

Mezitím byla Weyprechem a Broschem u lodi vyměřena základna 2166 m dlouhá, a tou počínaje, provedena triangulace kolem Wilczekova ostrova až k mysu Tegetthoffovu, ku které se pojila další Payerova měření konaná spolu s hojným astronomickým určením míst. Jeden zamrzlý záliv, táhnoucí se od mysu Tegetthoffova na sever, Austria-sund, sloužil jeho výpravě za cestu, na které bylo 9. dubna 1874 dosaženo ostrova Hohenlohe, ležícího na $81^{\circ}37'$ S šířky; tam zanechal Payer u mysu Schrötterova část svých

lidí s velkými saněmi a sáňkami, a, provázen jsa Orlem, Zaninovičem a Klotzem, vydal se s lehkými saněmi, taženými psy, dále na sever k Zemi Korunního Prince Rudolfa. Za pochodu přes Mittendorfův ledovec na Zemi Korunního Prince Rudolfa srazil se Zaninovič do sněhem zaváté rozsedliny v ledu a byl až za několik hodin, když byl Payer přivolal pomoc ze Schröterova mysu, se saněmi a psy (na štěstí bez poranění nebo škod) vytažen. Nejsevernější, Payerem, Orlem a Zaninovičem dosažené místo bylo nazváno mysem Fligely. Leží na $82^{\circ} 5'$ sev. šířky a $58^{\circ} 30'$ V od Gr.; jeho geografická poloha nebyla určena astronomicky, nýbrž přenešením směru a vzdálenosti od nejbližšího astronomicky určeného místa — mysu Germania.

Nedostatkem potravin a obtížemi při dalším pochodu byla výprava donucena k návratu, jenž byl nastoupen 12. dubna. Zpáteční cesta Austriasundem byla pro roztrhaný led nanejvýš obtížná a podrobila ráznost a vytrvalost účastníků kruté zkoušce.

Třetí jízda saněmi, jež byla jen na spěch provedena, protože do opuštění lodi zbývalo už

jen málo času, vedla na západní stranu Země Františka Josefa, aby seznán byl její rozsah směrem k Spitzbergám čili báječné Zemi Gillisově. Provedli ji Payer, Brosch a Haller s malými saněmi psími. 2. května bylo vystoupeno na jednu — Brněnskou — asi 700 m vysokou horu na ostrově Mac-Clintokově, ale prudká sněhová vánice překážela daleké vyhlídce. Po nepřetržitém 20 hodiném pochodu navrátila se expedice 3. května na loď.

Povšechné prozkoumání nově odkryté země bylo tedy provedeno; podrobné její vyměření nebylo v čase výpravám dopřátém možno.

Mezitím konány na lodi bez přestání a velmi horlivě přípravy ke zpáteční cestě, t. j. saně, čluny, zásoby potravin atd. připravovány a baleny. 19. května jeli všichni účastníci výpravy pospolu na zem, aby se rozloučili s Krischovým hrobem. 20. května o 9. hod. večerní byla loď opuštěna. Před tím ale byly na vrcholech stožárů přibity c. a k. vlajky, na stole v důstojnické jídelně přibita listina obsahující krátké dějiny výpravy, a po té padáky pevně uzavřeny.

Výprava sestávající z 23 mužů měla s sebou tři čluny na klečích a troje saně s potravinami na 90 dní. Večerina, mající obě nohy kurdějemi zkroucené, a Stiglič, jehož jedno ramě bylo prostřeleno, nebyli služby schopni. Ze šesti tažených předmětů mohly býti jen dva najednou ku předu dopraveny, i bylo tedy zapotřebí, vykonati každý kus cesty pětkrát (tříkrát tam, dvakrát nazpět), aby byl skutečně uražen.

Zamýšlelo se, dosíci pochodem jižním směrem skladu potravin na Barentských ostrovech a potom plouti podél západního břehu Novaje Zemlje na jih, až by výprava potkala nějakou loď.

Doprava těžce naložených člunů a saní divoce roztrhaným a nakupeným ledem, po měknoucím sněhu a přes tvořící se jezírka a trhliny v ledu, jež vespolek nesouvisely a jen pochodu překážely, napínala síly cestujících nejvyšší měrou, kladouc zároveň veliké požadavky na jejich kázeň, vytrvalost a neohroženost. Výprava měla před sebou asi 500 nám. mil dlouhou cestu, a za 57 dnů nevyličitelné námahy postoupila teprve o 10 mil na jih, poněvadž proud unášející led na sever, mařil téměř celou práci s tak velikým namáháním

vykonanou. Teprve 17. července umožnila řada průplavů v ledu, dostati se čluny rychleji v před, ale i tu dosti často překážely kry, nutice k obtížnému přenášení výstroje. Ale ledu pozvolna ubývalo, plavitelné hladiny přibývalo a začaly se ukazovati i mírné vlny; výprava dosáhla oblasti ledovců hnaných větrem a byla v noci 14. srpna na hranici ledu, kde volné moře se tříštilo na ledových krách. Sáně, nejsoucí tedy více k potřebě, byly zanechány na ledě, a ráno 15. srpna odjela výprava ve svých, až po kraj se nořících člunech, za husté mlhy na jih směrem k Novaji Zemi. Když se konečně břeh Novaje Zemle objevil, vidělo se, že čluny už minuly sklad potravin, a jelo se tedy dále, až přistály čluny 18. srpna na břehu Novaje Zemle severně poloostrova Admirality a byly na pevninu vytaženy; tam byly slaveny narozeniny Jeho Veličenstva, našeho Nejmilostivějšího Císaře a Pána, podle zásob sice ne bohatě, ale nicméně velmi radostně.

Když byl Matoškin Šar bezvysledně prohledán, není-li tam nějakých lodí, jelo se zase vlastními čluny dále; bylo bouřlivé počasí, které čluny nejen rozptýlilo, ale i do vy-

sokého nebezpečí přivedlo, leč 24. srpna se zase všechny u mysu Britvin sešly a zajely do Dunenského zálivu, kde zastihly dvě ruské lodě rybářské.

Výprava se nalodila na šuner NIKOLAJ o 50 tunách nosnosti, jehož kapitán s ní 26. srpna vyplul a ji do norvéžského přístavu Vardö převzl. Tato první jízda zachráněné výpravy byla vykonána za ostré bouře, která ale nebyla s to, radost zachráněných utlumiti; 3. září byla výprava ve Vardö velmi srdečně uvítána.

Příštího dne prolétla celým vzdělaným světem telegrafická zpráva o jejím zachránění a šťastném návratu a o objevení rozsáhlé země, a Jeho Veličenstvo ráčilo na telegrafickou prosbu dovoliti, aby se souhrn zemí arktickou výpravou 1873 objevený pojmenoval podle Jeho Nejvyššího jména.

Jen jeden se nenavrátil, aby se soudruhy sklízel plody tak mnoha psot a nebezpečí; samotný leží Krisch ve svém hrobě v dálné arktické krajině, a jen řev krutých polárních bouří ruší klid tohoto dalekého pohřebiště; ale památka Krischova nezahyne, a jeho jméno bude vždy s úctou vyslovováno.

Cestujíc norvěžským poštovním parníkem FINNMARKEN přes Hammerfest, Tromsø, Thronthjem a Christiansund, dorazila výprava v noci 22. září do Hamburgu, kde byla zvlášť slavnostně uvítána. Od té chvíle stíhala se slavnostní uvítání, a přivítání výpravy v domovině a zvláště ve Vidni, kam přijela Severní drahou 25. září 1874, bylo opravdu nadšené.

Oslava po celém vzdělaném světě a vyznamenání Jeho Veličenstvem všem členům výpravy udělená byla cestujícím bohatou odměnou za strádání, utrpení, námahu a nebezpečství, která přestáli, vydávajíce ku prospěchu vědy a ke cti vlasti 2½ roku své životy v šanc.

Jeho Veličenstvo ráčilo nejmilostivěji vyznamenati: rytířským křížem Leopoldova řádu oba vůdce výpravy, poručíka řadové lodi Karla Weyprehta a nadporučíka Julia Payera; řádem Železné koruny 3. třídy důstojníky expedice, poručíka řadové lodi Gustava Brosche a praporčího řadové lodi Eduarda Orla a plukovního lékaře dra. Eduarda Kepese; rytířským křížem řádu Františka Josefa kapitána daleké plavby Petra Lusinu a norvěž-

ského kapitána Ellinga Karlsena; stříbrným záslužným křížem s korunou všecky osoby mužstva.

15. října 1874 byla výprava rozpuštěna.

Slavnosti 25 leté památky šťastného navrácení se expedice, uspořádané 2. a 3. září 1899 v námořním kasině v Pulji, účastnili se z důstojníků: Phil. dr. rytíř z Payerů, kontreadmirál Gustav rytíř z Broschů, vrchní štábní lékař 1. tř. dr. Julius Kepes; z tehdejšího mužstva: lloydový kapitán Scarpa, vrchní přístavní bootsmann Zani-novič, lesník Haller, strojvedoucí Pospischill, přístavní lodivodové Lettis, Lukinovič, Palmič, Marolla a dvorní sluha Orasch; staříčkému kapitánu Karl-senovi a plavci Latkoviči nebylo možno, slavnosti se účastniti.

Weyprecht, jenž si získal svými radami o polárním bádání světového jména, byl vědě 28. března 1881 smrti vyrván; jeho slavné jméno ale nikdy neupadne v zapomenutí; Orel zemřel počátkem devadesátých let jako správce zámku Miramare.

Několik let po jejím objevení byla Země Františka Josefa spatřena, ale nedosažena hol-landskou lodí VILLEM BARENTS; 1881 a 1882 byla

navštívena anglickým badatelem B. Leigh-Smithem, jenž 1882 poblíž mysu Flora ztratil svou loď EYRA, přezimoval na jihozápadním břehu a navrátil se 1883 do Anglie. Později se usadila na mysu Flora výborně řízená anglická výprava Jackson-Harmsworth a pobyla tam po tři zimy. V létě 1896 setkali se u mysu Flora s Jacksonem známý norvěžský badatel dr. Frithjof Nansen a jeho průvodce, poručík Johannsen, kteří přezimovali na jednom ostrově souostrovní Františka Josefa a navrátili se do Norska po lodi WINDWARD, jež přivezla Jacksonovi nové zásoby, kdežto Jackson skončil svůj pobyt na mysu Flora až příštího roku, kdy se navrátil do Anglie. Jedna americká výprava, vedená Wellmannem, přezimovala 1898/99 na mysu Tegetthoffově, prozkoumala Austria-sund a úplně vyměřila zemi Wilczekovu; její vůdce potvrdil Payerova měření v Austria-sundu, opravil Payerův náčrtek Wilczekovy země a vyškrtl, jako už dříve Nansen, Payerem předpokládaný ledovec Dove. V posledních letech přezimoval 1899/1900 v Teplickém zálivě na Zemi Korunního Prince Rudolfa vévoda Abruzský se svou lodí STELLA POLARE.

Jak vidno, byla objevením Země Františka Josefa získána pro badatele v arktickém pásmě nová důležitá stanice, tak že můžeme tvrditi, že dějiny tohoto objevení patří mezi ony slavné činy c. a k. válečného námořnictva, kterými se naše vlast právem honosí.

1896

10. srpna.

Přepadení vědecké výpravy J. V. lodi „Albatros“ na ostrově Quadalcanar.

Mezi četnými skupinami australských ostrovů patří skupina Salamonova k nejméně prozkoumaným. Salamonovy ostrovy rozprostírají se jiho-východním směrem mezi 150 a 163° vých. délky, a jejich severní konec leží přibližně na 5° jižní šířky asi 200 nám. mil severovýchodně od jiho-východního cípu Nové Guineje; tato skupina sestává ze 7 větších a asi 20 menších ostrovů, mezi nimiž byly Choiseul a Quadalcanar nejčastěji navštěvovány a jsou tedy nejznámějšími.

Všecky tyto ostrovy jsou sopečného původu a ve všech svých částech divokého rázu. Jejich obyvatelstvem, přináležejícím melaneským kme-

nům, jsou potměšili, divocí lidožrouti, kteří zuřivě nenávidí nejen každého bílého velitelce, ale i pobřežní soukmenovce, kterých se kultura už poněkud dotkla, a jejich nenávisť jest udržována na uzdě jen strachem před hrůznými zbraněmi cizinců; vyzbrojeni jsou hlavně šípy, kopími, kyji a sekerami, obranou jsou jim štíty pletené z vrbových prutů. Žijíce v tlupách 50—80 osob, živí se tito nomádové téměř výhradně rybolovem a honbou; veliká obliba války a touha po kořisti jsou hlavními vlastnostmi těchto ukrutných nepřátel bělochů, udržovaných v mezích jen odvetami, na nich vykonávanými obchodníky koprou.

Jelikož jsou tyto hojně zalesněné ostrovy ve svém vnitru jen málo známy, rozhodla se roku 1896 cís. akademie věd ve Vídni, vyslati expedici, jež by prozkoumala jejich zvířenu i květenu spolu s geologickým útvarem země a jejím minerálním obsahem.

Na podporu této expedice vystrojilo c. a k. námořnictvo J. V. dělovou loď ALBATROS, jež ji pod velením fregatního kapitána Josefa rytíře Maulera z Elisenau dopravila na Salamonovy ostrovy; lodi bylo dále uloženo, starati se o její

jistotu, dávajíc ji provázeti ozbrojeným oddílem. Za vrchního geologa a vědeckého vůdce výpravy byl císařskou akademií věd určen její mnohaletý a osvědčený člen, 44letý Jindřich svob. pán Foullon de Noorbeck, jenž se dvěma svými sluhy nalodil se před odjezdem ALBATROSA z Pulje (2. října 1895).

Cesta ubíhala velmi příznivě a byla vykonána hlavně plachtami; již 24. května 1896 zavítala loď do Zálivu tisíce lodí (Thousand-ship bay), potom navštívila ostrovy St. George, Isabel a Savo a zajela do zálivu Marau na jihovýchodní straně největšího ostrova skupiny Salamonovy, Guadalcanaru. Tam se ale poznalo, že by expedice z rejdy Gora — na severní straně ostrova — snáze pronikala do divokého vnitra ostrova, jakož i lehčeji vystupovala na vysoká temena horská, a loď proto odjela na tuto rejdu.

Když bylo badatelské vypravě vše potřebné co nejlépe připraveno, určil lodní velitel odchod expedice na 6. srpen. Expedice se vylodila o 1/2 8. hod. ráno; vojenské její vedení bylo svěřeno praporčímu řadové lodi Františku Budíkovi; kromě něho patřili k důstojnickému sboru: jako

vědecký vůdce svob. pán Foullon, jako velitelé čet námořní kadeti 2. tř. Armand de Beaufort a Max Rosen. Z mužstva bylo do expedice zařaděno 5 poddůstojníků, 16 plavců a 2 civilní sluhové; čtyři domorodci z pobřeží ukazovali výpravě cestu.

Výprava měla s sebou potraviny na 8 dní, čtyři přenosné stany, pro každou pušku 40 nábojů a zásobu obvazů. Její úlohou bylo projíti rovinou před pohořím, vystoupiti na planinu předhoří a potom sléztí nejvyšší horské temeno ostrova, 5500 stop vysokou Lví hlavu; při tom měla býti prozkoumávána hlavně geologická a mineralogická povaha země. Rozhodnouti, jak dlouho má výprava trvati, a volba cesty byla ponechána — jako u všech podobných podniků — vojenskému a vědeckému vůdci, poněvadž nebylo map vnitra ostrova, a tedy nebylo lze předem určití, kolik cesty by bylo možno denně urazití.

Po čtyřdenním — celkem 22hodinném — dosti namáhavém pochodu bezcestným křovím přišla výprava 9. srpna na místo, jež Foullon vyvolil jako zvlášť příhodné za počátek cesty na horu Tatube, ležící pod Lví hlavou, a na její

prozkoumání. Za namáhavého pochodu odřeli si dva muži nohy, a byli tedy 8. srpna Budíkem posláni nazpět na loď; doprovázel je námořník kadet Rosen se šesti muži a jedním domorodcem; od té chvíle tedy čítala výprava jen 18 mužů, kteří byli vyzbrojeni 11 Manlicherovými opakovačkami a 4 revolvéry. Baron Foullon a jeho sluhové byli neozbrojeni, tito, poněvadž měli na starosti dopravu vědeckých nástrojů. Domorodci měli Sniderovy pušky.

Zmenšení výpravy před vlastním vystupováním na vrchy bylo již z počátku obmyšleno, aby se déle vystačilo s potravinami přinešenými na výběžky hor; mělo tím býti výpravě umožněno, déle na ostrově pobýti. Na patě hory Tatube, ve výšce 950 m nad mořem, 7 zeměpisných mil od moře, bylo 9. srpna o 1. hodině odpolední zařízeno hlavní ležení, a k tomu účelu postaveny dva stany a zavedena strážní služba. Dvěma četám mužstva bylo nařízeno, obstarati palivo a vodu, a připravit oběd.

Krátce po příchodu výpravy na místo zazněla s okolních strání volání do údolí, jež byla

domorodými vůdci vysvětlena jako vyzvání ženám, utéci se před vetřelci. Odpoledne objevili se na blízkých kopcích první křováci v zástupech po 3—4 mužích a brzy se jich shromáždilo asi 18 mužů. Dbaje tím nastalé nejistoty, dal Budík svému sboru se shromáždit. Po delším jednání průvodcích s křováky vyslal svob. pán Foullon svého sluhu Nickla se šesti závitky tabáku ke dvěma staříčkým křovákům, kteří odloživše své zbraně a štíty, se zdáli býti nakloněni, s výpravou přátelsky obcovati. Po mnohých, bázlivým útekem divochů přerušených pokusech, mohlo býti konečně jednání počato, a tito přislíbili, že tři z nich příštího dne povedou výpravu na Tatube. Toho dne přišlo ještě více jiných divochů do ležení, a byli všichni obdarováni.

Oproti plánu praporčího řadové lodě Budika, vypraviti se — pro nejisté poměry — na Tatube s celým sborem, nechtěl se Foullon vzdáti svého úmyslu, vystoupiti na tuto horu jen s malým průvodem, tvrdě, že skalní stezky na strmých stráních nestačí než malému počtu lidí, a že by podle jeho soudu pochod ve velkém zástupu mohl jejich plán nejvýše překaziti.

I bylo tedy mužstvo vyzváno, aby se dobrovolně přihlásilo k účastenství, a dávala se přednost mužům, kteří byli ve své domovině zvyklí, slézáti hory. K výpravě na hory byli posléz vyvoleni: poddůstojníci Maras a Škoda, plavci Car, Lovrić a Babie, ku kterým dlužno přičísti i Foullonovy sluhy Nickla a Krausze. Provázen Budikem a těmito sedmi muži hodlal Foullon započítí 10. srpna o 6. hod. ráno stoupaní na horu. Zbývajících osm mužů se třemi domorodými průvodci mělo zůstatí jako stráž v ležení na úpatí hory.

Za noci na 10. množilo se podezřelou měrou vzájemné na se volání divochů, tak že Budik sesílil stráže a bděl až do půlnoci s oddílem určeným k vystoupení na horu, kdežto po půlnoci konal stráž oddíl určený na opatrování ležení. O 5. hod. ráno byl budiček a bylo po té vydatně posnídáno. Krátce po východu slunce dostavili se objednaní tři průvodčí, ale pro obtíže při opatrování pitné vody nebylo možno pochod nastoupiti až o $\frac{1}{2}$ 8. hod. dopoledne. Krajina byla — na rozdíl proti věirku — klidna, volání přestalo. a křováci počínali si klidně a

nepodezřele, ba přítulně, tak že nebylo příčiny k nedůvěře. Vše nasvědčovalo klidu a míru, a Foullon dovedl rozptýlit logickými výklady o počinání si divochů zbytky Budikovy nedůvěry.

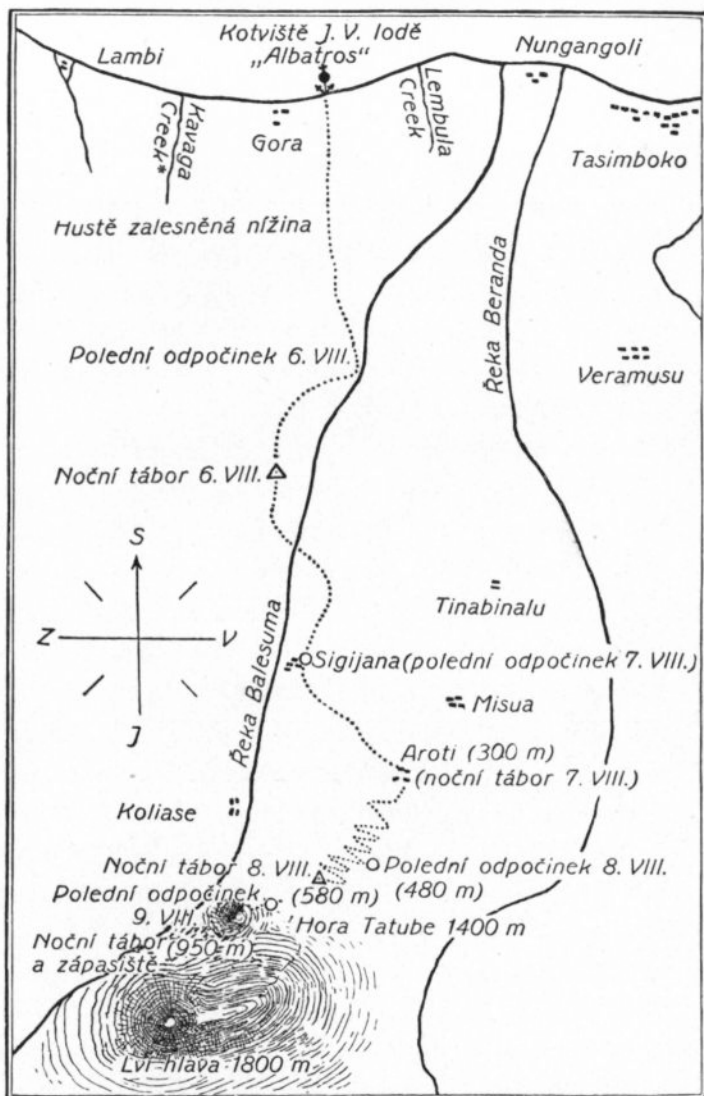
Před odchodem výpravy opakoval Budik námořnímu Kadetovi Beaufortovi svůj, už minulého dne udělený rozkaz, rozdělití mužstvo na dva dily a dávatí střežití ležení ve všech čtyrech rozích.

Pochod se konal následujícím pořadem: v čele kráčel jeden z domorodých vůdců se sluhou Nicklem, za nimi baron Foullon, jemu po levé sluha Krausz, za těmi oněch pět mužů na ochranu, každý ozbrojen manlicherovkou a 40 patronami, potom šli zbývající dva domorodci. Praporčí řadové lodi Budik, ozbrojen šestihlavňovým revolverem, kráčel jako poslední, poněvadž byl takto lépe s to, udržovati oddíl pohromadě.

Kráčelo se úzkými kamenitými stezkami na příkrých stráních do výše, a tu a tam vynořovali se ze zmotaného křoví bezbrání i tomahavky ozbrojení křováci, kteří se připojovali k průvodčím, jdoucím v zadní části výpravy. Foullon to tím vysvětloval, že divoši, jsouce vzhledem

na naši velikou přesilu starostlivi o své soukmenovce, chtějí býti pohotovi, jim v pádu potřeby pomáhati; tento náhled zdál se býti správným, jelikož bylo známo, že jest na Salamonových ostrovech jen tenkrátě možno zjednati si průvodčí, dovoli-li se těmto průvod celou, někdy více než 20 hlav čítající rodinou.

Asi za tři čtvrtě hodiny se odpočívalo v jakémisi kamenitém příkopě; v malém potůčku byly polní láhve z nova naplněny, a Foullou použiv zastávky, změřil výšku kapesním nástrojem na měření výšek; obnášela 1040 m. Za zastávky také nabízel jeden starý křovák Budikovi svůj kyj výměnou za jeho revolver, ovšem že nadarmo. Když mu potom Budik na jeho prosbu revolver ukazoval, vynořil se z křoví bohatě vyzdobený divoch, jenž se kvapně domlouval se zástupem — asi 20 — divochů, naši výpravu nyní obklopujícím. Tu padly v ležení pod nimi dvě střelné rány. Jakmile tyto zazněly, vyskočilo z okolního křoví ještě asi 10—12 divochů, a obořili se kyji a tomahavky na výpravu. Dva křováci, mezi nimi i onen s kyjem, o kterém jsme se právě zmínili, obrátili se na Budika,



Náčrtek cesty, kterou se brala výprava
J. V. lodě „Albatros“ na Lví hlavu.

* Creek (čti Krík): bahnitý, křovím zarostlý potok atd.



ale mezitím co jeden z nich kyjem napřahoval, zastřelil jej Budik, tak že kyj jen o jeho rámě zavadil; druhý sekerou ozbrojený divoch po výstřelu utekl.

Soudobně byli Foullou, Maras a Lovrić tomahavky těžce poraněni a sklesli; neporaněni zůstali jen Škoda, Car a Babić, poněvadž byli kryti. Sluhové Krausz a Nickl se rovněž divochům ubránili a srazili při tom dva útočníky, z nichž jeden, když se chtěl znova k útoku pozdvihnouti, byl Budikem zastřelen. Když Budik zabil ještě jednoho, na Marasa se vrhajícího divocha, jali se křováci rázem prchat, a bylo za nimi neporaněnými členy výpravy tak účinně střeleno, že leželo v blízkosti asi 20 divochů. Zároveň zněla z dola z ležení prudká střelba, provázená mnohonásobným ohlasem, svědčící rovněž o zápase.

Baron Foullou, krvácející z hluboké a široké rány na šíji a těžce poraněn na pravém rameně, podpíral se o balvan; Maras měl velkou ránu na čele, kterou vystupoval mozek, Lovrićovi bylo proseknuto svalstvo a kůže v zadu na hlavě; Nickl byl lehce poraněn na páteři mohutnou

ranou tomahavkem, jenž se svezl po naplněném horalském pytli a jej prosekl. Když praporčí řadové lodi Budik, poddůstojník Škoda, plavci Car a Babić a sluha Krausz naspěch přikládali raněným prozatímní obvazy, tu ještě zaznívaly z ležení jednotlivé výstřely.

Za následujícího zpátečního pochodu, jenž byl pro neschůdnost stezek nanejvýš namáhavým, počínali si ranění nadmíru statečně.

V táboře našli příchozi kadeta Beauforta, ošetřovatele nemocných Dakoviće, plavce Chaloupku a jednoho průvodce z pobřeží jako mrtvolu, zbrojní poddůstojník a lodní profos⁶⁶ Neupor, poddůstojníci Čurčić a Kovačević jakož i plavec Sepsić byli těžce raněni; zbývali tedy jen dva neranění muži. Útok byl tam proveden stejné chvíle a stejným způsobem jako na hlavní oddíl, a i zde byla země pokryta četnými mrtvolami útočníků; mnozí také byli za zápasu shozeni se stráně.

Budik hned vyslal poddůstojníka Škodu a boje schopné 4 plavce na stráž a učinil už velice sténajícímu Foullonovi, a potom i druhým raněným, nové, definitivní obvazy, k čemuž ovšem

neměl než málo příprav, poněvadž byla jejich zásoba poraněnými táborové posádky z velké části vypotřebována.

Mezitím bylo slyšeti v blízkém údolí bubnování na poplach, i bylo se obávati nového útoku. Proto pomýšlelo se na další zpáteční pochod, aby se výprava co nejdříve dostala z okrsku potměšilých křováků a nazpět na loď.

O 10 hod. 20 min. dopoledne — půldruhé hodiny po poranění — zemřel Foullon v náručí Budikově, jenž odnesl zesnulého do důstojnického stanu, kde jej, zahalena do přikrývky, pohřbil. Na pravidelný pohřeb druhých mrtvol nebylo lze počinýšleti, poněvadž půdou byla tvrdá skála, a nebylo po ruce ani nástrojů ani dělníků. Ale i doprava raněných byla velice obtížná, poněvadž se nedostávalo jak nosítek, tak i nosičů.

Když bylo zrobeno z lehkých kmenů a stanové plachty nosítko a Maras do něho uložen, nastoupila výprava, stále jsouc připravena na odražení nových útoků, zpáteční cestu, a nebyvši divochy více znepokojována, došla po šest a půlhodinném pochodu na místo, kde nocovala na 8. srpna.

Tam se poprvé odpočívalo, ovšem s tím omezením, že z osmi neraněných šest stále bdělo a pohotovu bylo, kdežto zbývající dva směli po dvou hodinách spáti.

11. srpna šlo se už za svitání dále, a za obtíží, podobných oněm předešlého dne, byla vykonána cesta až k Aroti, čímž byla dosažena oblast pobřežních obyvatelů.

Oddíl, jsa úplně vysílen a bez delšího odpočinku neschopen dalšího pochodu, byl nucen, tam podruhé přenocovati; ráno 12. srpna o 6. hodině byl poslán osvědčený průvodčí přímořskou oblastí Johnny (Jeník) Paramatta s písemnou zprávou Budikovou do Gory na loď, kamž odpoledne o $\frac{3}{4}$ hod. šťastně došel.

Čekaje na pomoc, měl Budik dosti času, zjistiti podle výpovědi zbylých plavců, co se vše za přepadu na tábor událo. Po odchodu horské expedice byly tam sestaveny pušky do jehlanců, a mužstvu rozkázáno snídati, což toto konalo ve dvou skupinách poblíž táborových ohňů; mělo při tom revolvery sice opásané, ale tyto vězely v taškách. Tu se náhle objevily větší zástupy

divochů, kteří přepadli tábor a ohrožující tomahavky stráže, chtěli se zmocniti pušek. Plavci, kteří nebyli hned na počátku skoleni, chopili se pušek a zahnali útočníky po delších ojedinělých půtkách, za kterých přišli o život tři naši a asi patnáct divochů. --

Dříve nežli došly zprávy z pobřeží, objevily se znova větší zástupy křováků, tak že se Budíkovi přes všeobecnou únavu jevilo radno, pokračovati o 9. hod. dop. ve zpátečním pochodu, aby výprava dosáhla aspoň vísky Sigijany. I měli posledními silami se vlekoucí ranění k vykonání této dvouhodinné cesty plných osm hodin zapotřebí.

Na ALBATROSU byl, jakmile se tam dostavil Johnny Paramatta se svou neblahou zprávou, ihned sestaven nový oddíl čítající 28 mužů, ježž opatřili potravou na čtyři dny, nosidly a přípravami na obvazy. Velel mu první důstojník, poručík řadové lodi Ferdinand Bublay; přiděleni mu byli praporčí řadové lodi Gustav rytíř Nauta, námořní kadeti Max Rosen a Emanuel Dworski a fregatní lékař dr. Konstantin Hiersche. O $\frac{3}{4}$ 5 hod. byl sbor připraven a odjel, jsa provázen zástupcem

anglické vlády Mr. C. M. Woodfordem a tomuto přidělenými úředníky, aby se spojil s výpravou.

Co nejrychlejším pochodem byla dosažena říčka Balisuna, tato přebrozena, a spěchaje za hustého lijáku neschůdnou, hustým lesem vedoucí stezkou, zastihl sbor o $\frac{1}{2}$ 10. hod. v noci blízko za Sigijanou první výpravu. Napřed lékař ohledal a znova obvázal raněné, načež pro nemožnost, nastoupiti za deštivé noci zpáteční pochod, rozbit tábor a odpočíváno; za odpočinku konala jedna úplná četa strážní službu. Jelikož lékař požadoval, aby byli ranění co nejrychleji na loď dopraveni, a poněvadž jejich doprava mohla býti pouze druhým sborem provedena, nezbylo poručíkovi řadové lodí Bublayovi, než prozatím upustiti od svého záměru, sebrati i mrtvé u Tatube.

Celý sbor tedy nastoupil ráno 13. srpna již za svítání zpáteční pochod, a přepraviv s velkou námahou raněné přes rozvodněné řeky, dorazil v poledne na mořský břeh, kde jej již očekával Bublay se svým průvodem, který seč byl, spěchal napřed, aby připravil vše k nalodění potřebné.

Ještě téhož odpoledne podnikl pomocný sbor, vedený jmenovaným lodním poručíkem, novou

výpravu, aby pohřbil mrtvolu, které zanechány byly na Tatube. Přes to, že již značně unavená výprava dosáhla o 8. hod. večerní Aroti, nebylo příštího dne přes opětné pokusy lze, nalézt cestu k Tatube, poněvadž se žádný domorodec nedal pohnouti, aby expedici vedl.

Oddíl, jenž se v promoklé půdě hluboko bořil a ve svých třídenním deštěm smáčených šatech zimou se chvěl, bylo cestou zápasiti se strašlivými obtížemi; i nebylo tedy radno, vysaditi mužstvo 31 hodiným obtížným pochodem unavené, nebezpečím a svízelným dalších pokusů, a to tím spíše, aby nebyly zásoby potravin stačily na dalších, k provedení úlohy potřebných šest dnů. Kromě toho dostavily se u několika mužů záchvaty zimnice a několik účastníků mělo otlačené nohy; vůdci tedy nezbylo, než vzdáti se uloženého mu úkolu.

14. srpna byl tedy nastoupen zpáteční pochod a odpoledne 15. navrátila se výprava na loď. ALBATROS brzy potom odjel z rejdy Gora a zamířil do Marau-sundu, aby se v tomto před větrem a vlnobitím chráněném zálivu dostalo raněným lepší péče a většího klidu.

Podle svých za pochodu získaných zkušeností, podal poručík řadové lodi Bublay zprávu, ve které připisoval zásluhu o zdar dopravy těžce raněných osob s Tatube nazpět, jen zvlášť obezřelému a mužnému vedení výpravy praporčím řadové lodi Budikem, jenž za nejobtížnějších poměrů, jež si lze mysliti, byl skutečným zachráncem sobě svěřeného mužstva.

Budik sám zase podal zprávu, v níž líčil udatnost svého mužstva a zvláště vytrvalost raněných, a jako zvlášť chvály hodné jmenoval poddůstojníky Čurčiče a Kovačeviče a plavce Sepsice. Tito, spolu s těžce raněným poddůstojníkem Marasem počínali si za zpátečního pochodu přes svoje těžké rány tak rázně a dbali tak málo nebezpečí smrti, že jim v první řadě přísluší díky za to, že mu bylo možno, vyvésti oddíl z nebezpečného kraje.

Z neraněných se vyznamenali poddůstojník Škoda a plavci 1. tř. Babić a Car rozvahou a vytrvalostí za boje na hořejším táboře, kdežto na dolejším se stkvěli rekovností plavci 3. tř. Skaričić a 4. tř. Wagemann.

Oproti ztrátě pěti mrtvých (s domorodcem), jednomu na smrt raněnému, 5 těžce a 2 lehce poraněným na naší straně, padlo asi 40 divochů, a mnohem větší, neurčitelný počet jich byl poraněn. Podle pozdějšího, residentem Woodfordem provedeného vyšetřování účastnily se přepadu dva kmeny, celkem 250—300 mužů. Kromě obou pohlavárů bylo 40 divochů usmrceno a asi 120 raněno.

Když se stav na smrt raněného Marasa a druhých raněných trochu zlepšil, vyplul ALBATROS 3. září z Marau-sundu a jel do Cooktownu, odkud byla 11. září odeslána první telegrafická zpráva o těchto příhodách. Maras byl vyloděn do anglické vojenské nemocnice, ve které tento hrdina třetího dne své ráně podlehl.

Po třínedělním pobytu, za kterého se druzi pozdravili, odjel ALBATROS na rozkaz ministerstva do Sidneye, kde byla jeho cesta několikatydním odpočinkem přerušena.

Potom obdržela loď nové rozkazy týkající se další cesty, kterou nastoupila 21. ledna 1897, když se byl na ni dostavil oddíl plavců, určený nahraditi usmrcené. Napřed jel ALBATROS do

Hobart na Tasmanii a potom zase k Salamonovu souostroví a přes Thursday-Island, Penang a Singapore navrátil se 7. března 1898 do ústředního přístavu Pulje.

Jeho cís. a král. Apoštolské Veličenstvo ráčilo Nejvyšším rozhodnutím ze dne 20. prosince 1896 následující osoby vyznamenati „za chrabré a výborné si počínání při podnicích na Quadalcanaru, jež byly podmíněny zákeřnickým přepadením vědecké výpravy lodi ALBATROS domorodci“ :

Řádem Železné koruny 3. tř. : praporčího řadové lodi Františka Budika.

Zlatým záslužným křížem s korunou : fregatního lékaře dra. Konstantina Hiersche.

Stříbrnou medailí udatnosti 1. tř. : plavce 1. tř. Frant. Sepsice, 2. tř. Mikuláše Lovriče a 4. tř. Rud. Wagemanna.

Stříbrnou medailí udatnosti 2. tř. : poddůstojníka Emanuele Škodu a Ant. Kovačeviče, plavce 1. tř. Mijo Babiče, Jana Cara, 3. tř. Ivana Skariče.

Spolu ráčilo Jeho Veličenstvo nejmilostivěji naříditi, aby byla vyslovena Jeho Nejvyšší spokojenost poručíkovi řadové lodi Ferdinandu Bublayovi.

Kromě toho vidělo se námořnímu oddílu říšského ministerstva války, pochváliti praporčího řadové lodi Gustava rytíře Nautu a námořní kadety 2. tř. Maxe Rosena a Emanuele Dworského.

Na památku mužů, již padli, zmužile konajíce svou povinností, byla ve farním kostele námořním postavena pamětní deska. Dále byl roku 1900 za peněžitě, s různých stran věnované obnosy zhotoven vysoký kříž porfyrový, který byl velitelem lodi LEOPARD, fregatním kapitánem Bedř. rytířem Müllerem z Elbleinů postaven na břehu zálivu Gora.

Tento šedomodrý, tři metry vysoký kříž tam stojí za železnou mříží na východním konci dědiny Teteré na $150^{\circ} 13' 51''$ vých. délky a $9^{\circ} 24' 23''$ jižní šířky (na místě rostlinstva prostém a s moře viditelném); od lemu moře jest vzdálen 45 metrů. Při slavnostním odhalení 9 února 1901, jehož se účastnila posádka LEOPARDA, odevzdán byl přiměřeným oslovením do opatrování náčelníkovi obce Teteré jménem Saki, načež bylo obyvatelstvo zálivu Gora obvyklými předměty hojně obdarováno.

Na přední straně kříže jest vytesán následující nápis:

Památce

na účastníky výpravy J. V. lodi ALBATROS, kteří
sloužice vědě, hrdinně padli v zápase na úpalí
hory Tatube,

věnovalo c. a k. námořnictvo

1896.

kdežto na zadní straně jsou jména padlých:

†

Jindřich svobodný pán Foullon de Noorbeck,
vrchní geolog.

Armand de Beaufort, c. a k. nám. kadet.

Poddůstojník Peter Maras

Plavec Jakub Daković

Plavec Gustav Chaloupka.

Vysvětlení odborných výrazů a poznámky.

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

Fregata byla válečnou lodi, na které se nalézala všecka 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 veskrz celé lodi: 1.) vrchní, na níž se soustřeďovala obsluha stěžňovi; na zadní její části a na nejpřednější stála i děla; 2.) dělovou, na níž byla rozestavena děla; 3.) spodní (už pod hladinou vodní) s byty; prostory na spodní palubě se také často označovaly jako „mezípalubí“. Pod spodní palubou byly v různých komorách uloženy zásoby: potravin, pitná voda, střelivo a pro lodní 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 lodi). Na všech ráhnech, kromě zadního spodního, byly plachty (lichoběžnikového tvaru); plachty středního, vrchního a temenního ráhna rozpínaly se mezi tímto a nižším ráhnem; byly připevněny na svém ráhne kratší rovnoběžnou stranou, tak že šířky plachet do

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

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

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

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

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

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

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

¹ hodnost jenerálmajora.

² menší plachetní lodě o 2 stěžních s plachtami na vratiráhnech (t. z. tyče, připevněné na zadní straně stěžňů a stojící šikmo do výše podél lodi.

³ hodnost setníka (1. tř.).

⁴ hodnost nadporučíka.

⁵ hodnost setníka (2 tř.)

⁶ hodnost plukovníka.

⁷ loď se 3 stěžni 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).

⁸ blokovati znamená, zameziti loďstvem spojení pobřeží s jinými kraji, tedy znemožniti dovoz po vodě.

⁹ hodnost polního podmaršálka.

¹⁰ hodnost majora.

¹¹ malá plachetní loď o 2 stožárech se 3—4 ráhny; děla stála na vrchní palubě.

¹² podle služebního stáří nejstarší důstojník po veliteli; má dozor nad veškerou službou na lodi.

¹³ mělké pobřežní choboly.

¹⁴ v určitém obvodu sem tam pojižděti.

¹⁵ hodnost podplukovníka.

¹⁶ fregata, jež byla zařizena i na pohon parním strojem.

¹⁷ kapitán řadové lodi na místě admirálském.

¹⁸ loď, na níž jest naloděn admirál, jehož vlajka na ní věje; odtud jméno.

¹⁹ menší lodě s poměrně mohutnými a mnohými děly; pro malé zásoby ale nebyly s to, udržeti se dlouho na moři.

²⁰ 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 mivaly až i 120 děl.

²¹ loď obložená silnými železnými plotnami.

²² „don“, vlašské oslovení duchovních, rovná se českému „velebný pán“.

²³ malá loď o 2 stožárech, na nichž byly trojúhelníkové plachty.

^{24—26} malé pobřežní lodě plachetní.

²⁷ roura naplněná kulemi, která se při výstřelu už v děle roztrhne, takže kule vyrazí z děla jako broky z pušky.

²⁸ podstavec, ve kterém spočívá dělová roura.

²⁹ silné lano, jež po výstřelu omezuje zpáleční pohyb lafety.

³⁰ kterými se děla otáčela a na posouvání lafety do předu.

³¹ karonáda bylo krátké hladké dělo velké ráže, určené pro boj na malou vzdálenost.

³² důstojník, jehož hlavním úkolem jest, starati se o dělostřelbu a všecky s touto spojené záležitosti.

³³ jméno podle váhy střel z nich metaných.

³⁴ podlouhlé střely naplněné výbušnou látkou, jež při nárazu střely na nějakou překážku, tedy i na cíl, vybuchne.

³⁵ provazec jest délka celého kusu lana a rovná se 200 m.

³⁶ zástup obchodních lodí, chráněných válečnými.

³⁷ jméno podle vynálezce těchto děl, francouzského generála Paixhans.

³⁸ děla, ze kterých se metaly rakety.

³⁹ kratší děla, kterými se stříli i vrhá.

⁴⁰ malá, mělká loď pobřežní s plochým dnem.

⁴¹ lano zhotovené z jiných silných lan, tedy velmi silné.

⁴² největší člun lodě.

⁴³ přednosta přístavního úřadu.

⁴⁴ souhrn krajů: Řecké souostroví, Malá Asie a Syrie.

⁴⁵ loď zařízená na prohlubování mořského dna, jež se koná vybiráním bahna, písku a pod. kbeliky, připevněnými na řetěze, běžícím po jeřábu, který se potopí.

⁴⁶ rejdami se jmenují zátoky, které sice slouží lodím za kotviště, ale nejsou proti větru a vlnobití tak dobře chráněny, jako skutečné přístavy; často miní se tím díl moře, ležící před přístavem.

⁴⁷ vytrhnouti je ze dna a vytáhnouti na loď.

⁴⁸ mira udávající objem lana.

⁴⁹ pohyb kolem podélné i příční osy.

⁵⁰ viz 61.

⁵¹ námořní mile = 1852 m, ($\frac{1}{4}$ zeměpisné mile).

⁵² anglický vrchní námořní úřad (ministerstvo námořnictva).

⁵³ velká, před velitelovým bytem na dělové palubě se rozprostírající místnost, která byla za míru jeho přijímacím salonem a jídelnou; za války se do ní postavila děla (odtud její jméno).

⁵⁴ převážení mořské vody na sladkou (pitnou).

⁵⁵ větší loď se 3 stěžni o 4 ráhnech. Děla stála buď na vrchní palubě (prostá korveta), nebo na dělové palubě (krytá korveta).

⁵⁶ rozprostírá se východně mysu Dobré naděje.

⁵⁷ Čína.

⁵⁸ pravidelně v Čínském moři a v Indickém oceáně vanoucí větry (buď ze severovýchodu nebo z jihozápadu).

⁵⁹ virovité bouře v Čínském moři; jsou velice nebezpečné a zhoubné.

⁶⁰ stálý vítr na Tichém a Atlantickém oceáně; na severní polokouli vane od severovýchodu, na jižní od jihovýchodu.

⁶¹ bootsmanni jsou poddůstojníci šikovatelského stupně (tři stupně, z nichž jest nadbootsmann nejvyšší); mají na lodi dohled na stěžňovní, čluny, těžké práce atd.; jsou prvními poddůstojníky lodí.

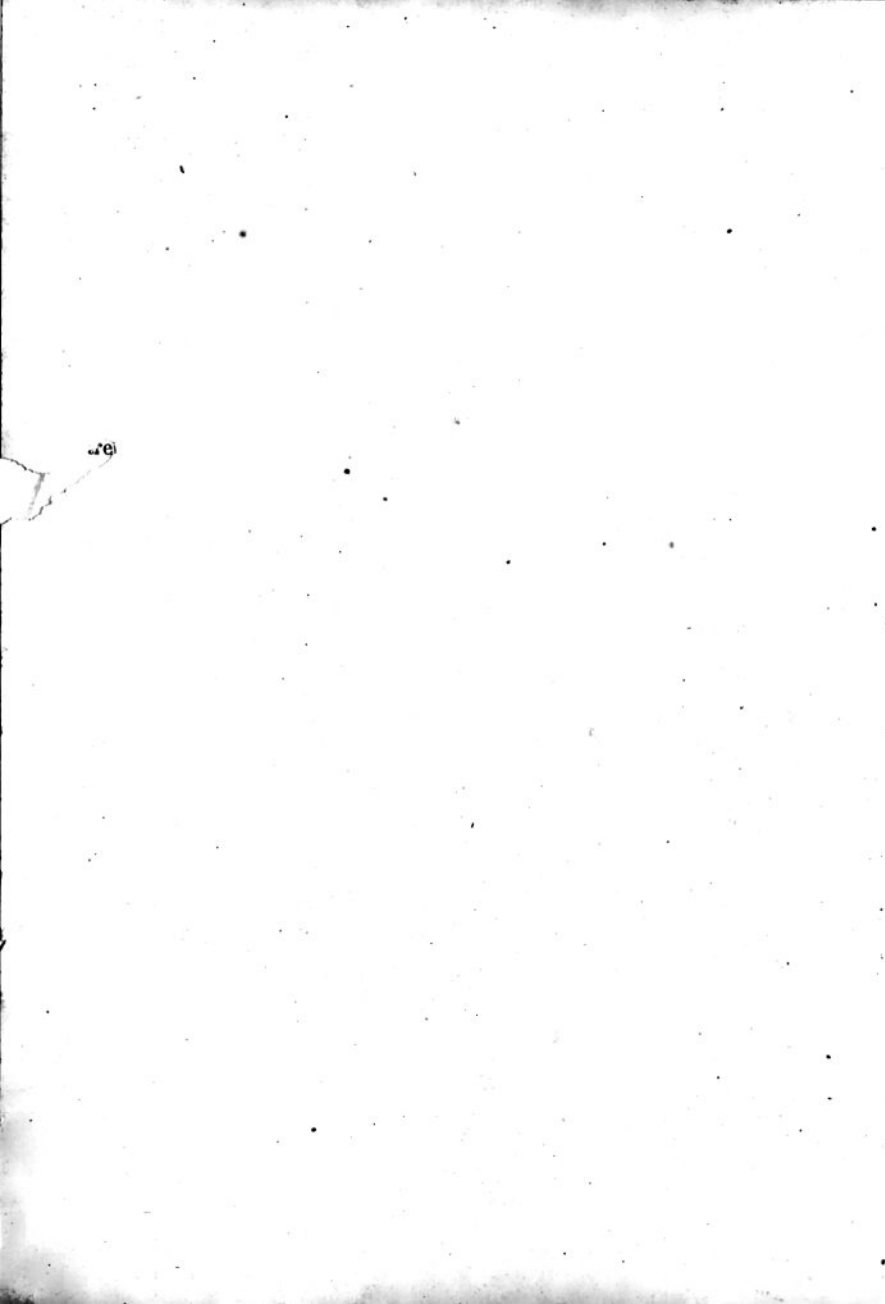
⁶² pravidelné větry na vyšších zeměpisných šířkách (obou polokouli).

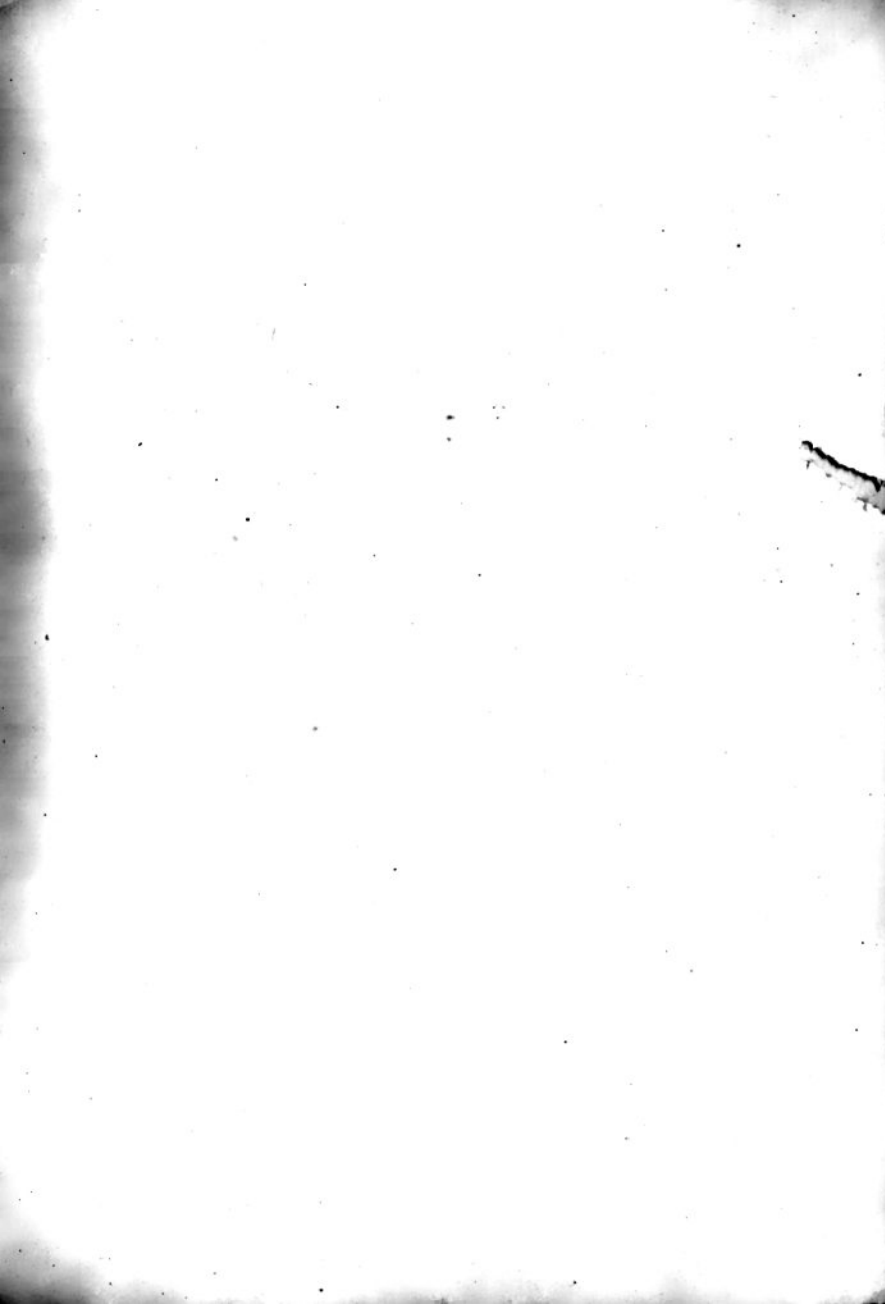
⁶³ štalce jsou úzké plošiny vně lodi, na nichž jsou připevněny rozpory stěžňů (aby se pro tyto docílilo širšího podstavce).

⁶⁴ na mělčinách (a tedy i podle břehů) zpozdjuje se pata (spodní část) vlny oproti hřebenu (vrchní části), tak že tento konečně, nejso podpirán, se řítí do dolíku pod ním — vlna se podlamuje; takové vlny jsou malým lodím a člunům velmi nebezpečné, poněvadž je lehko naplní vodou. Stejný účinek má i rostoucí vítr, jenž hřebeny rychleji pohání nežli paty, tak že se vlny převáluji.

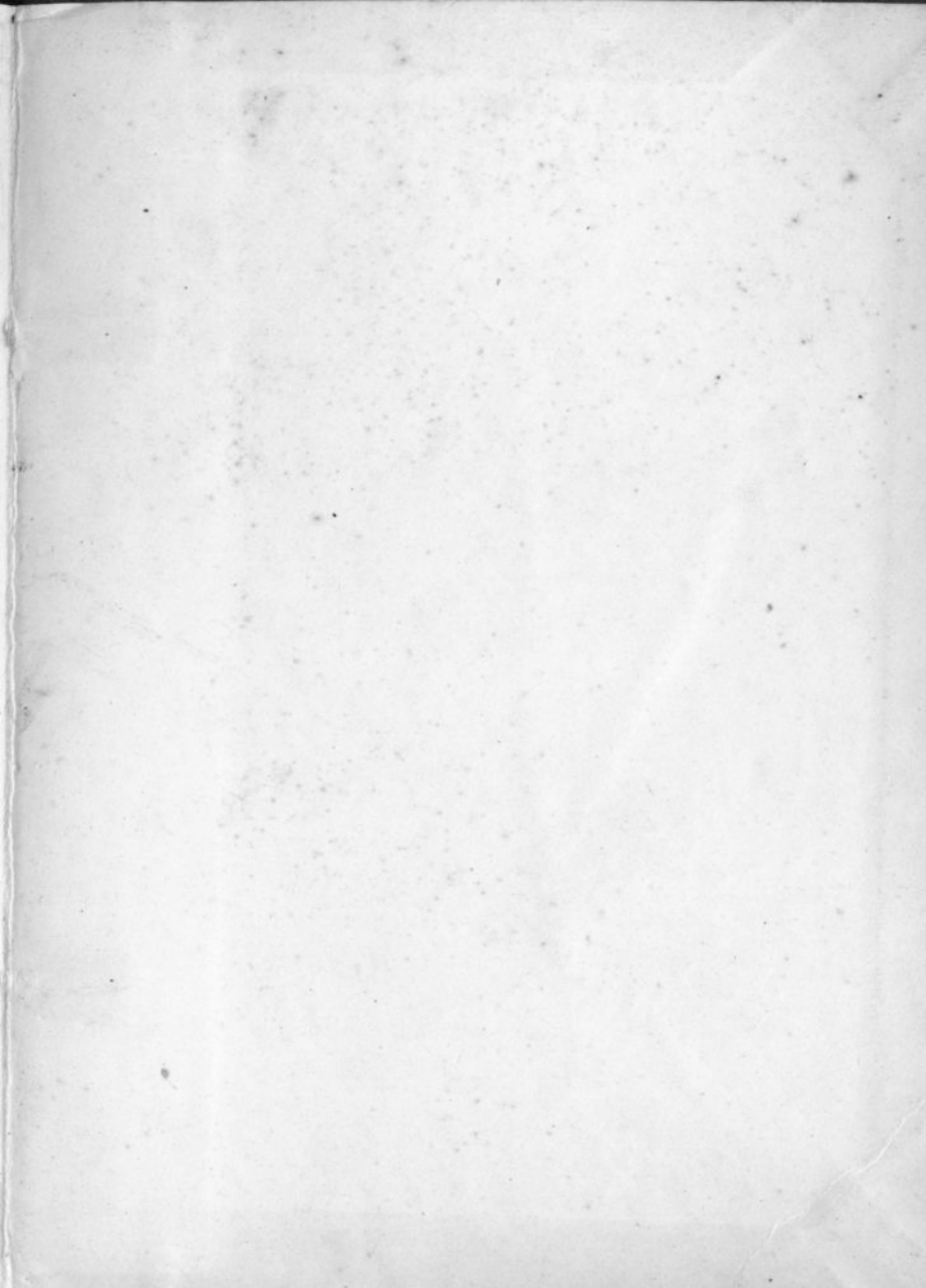
⁶⁵ na přídě se nalézající ležatý stěžen.

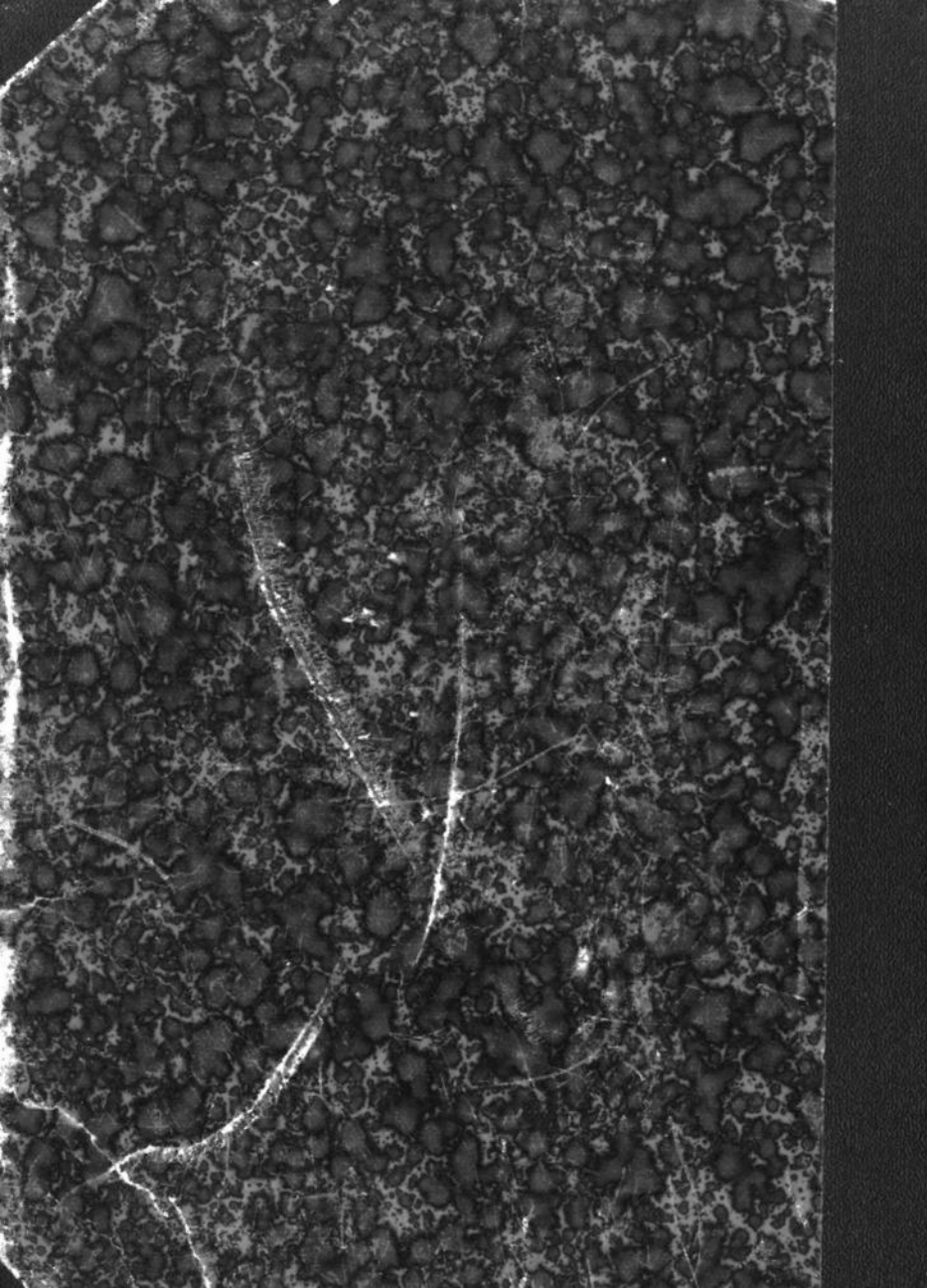
⁶⁶ poddůstojník konající na lodi policejní službu a provádějící mužstvu uložené tresty.











XVII 19



Pam

J. V. v.