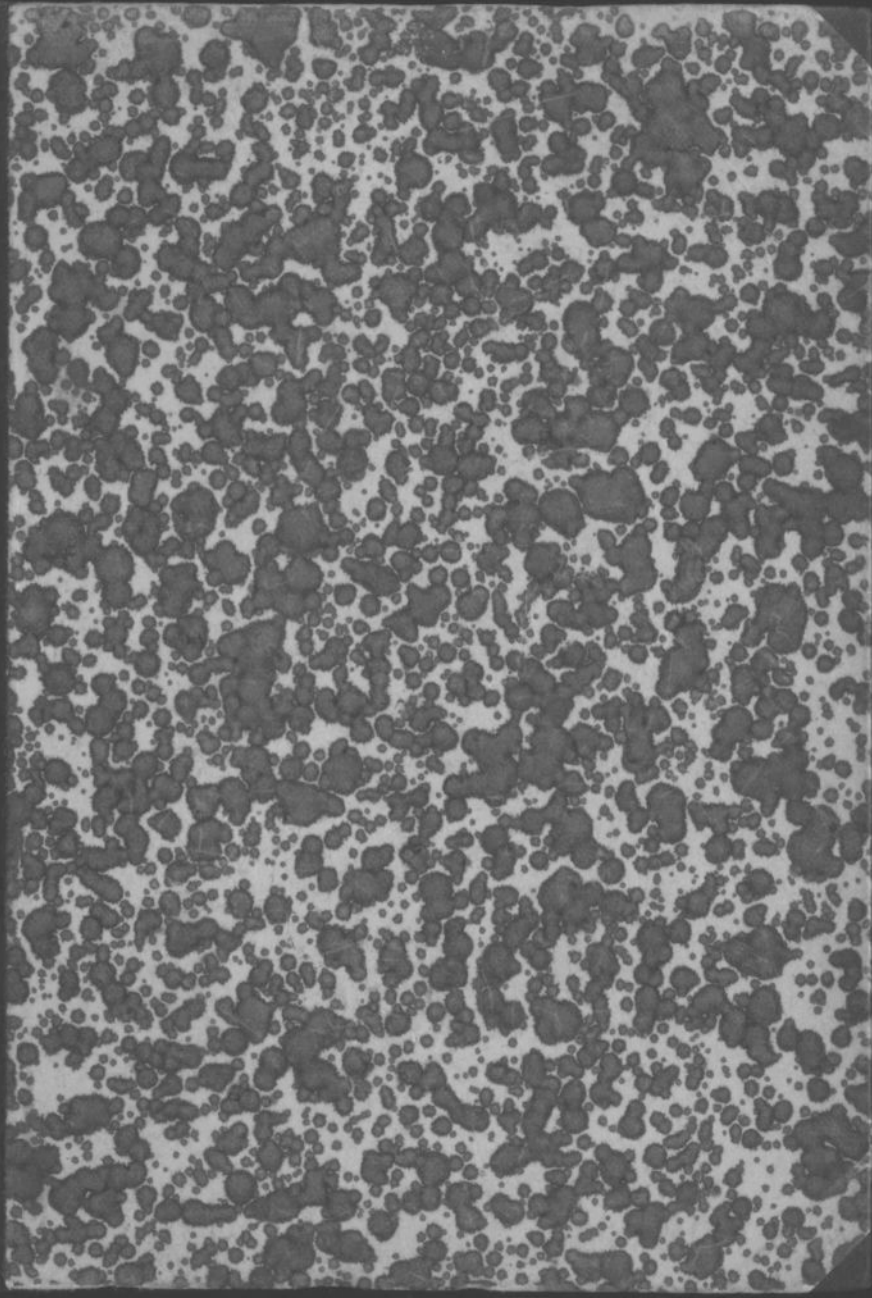
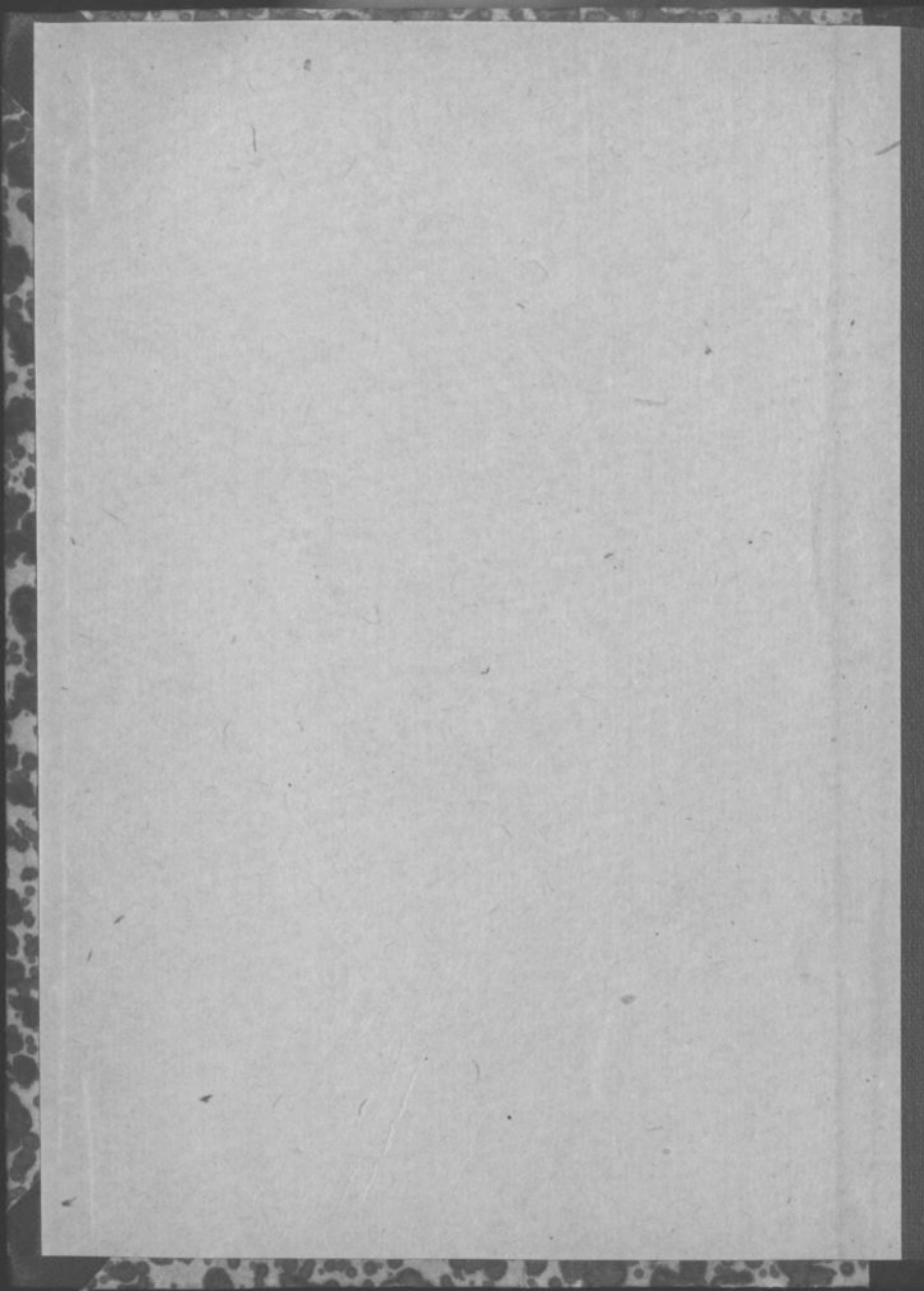




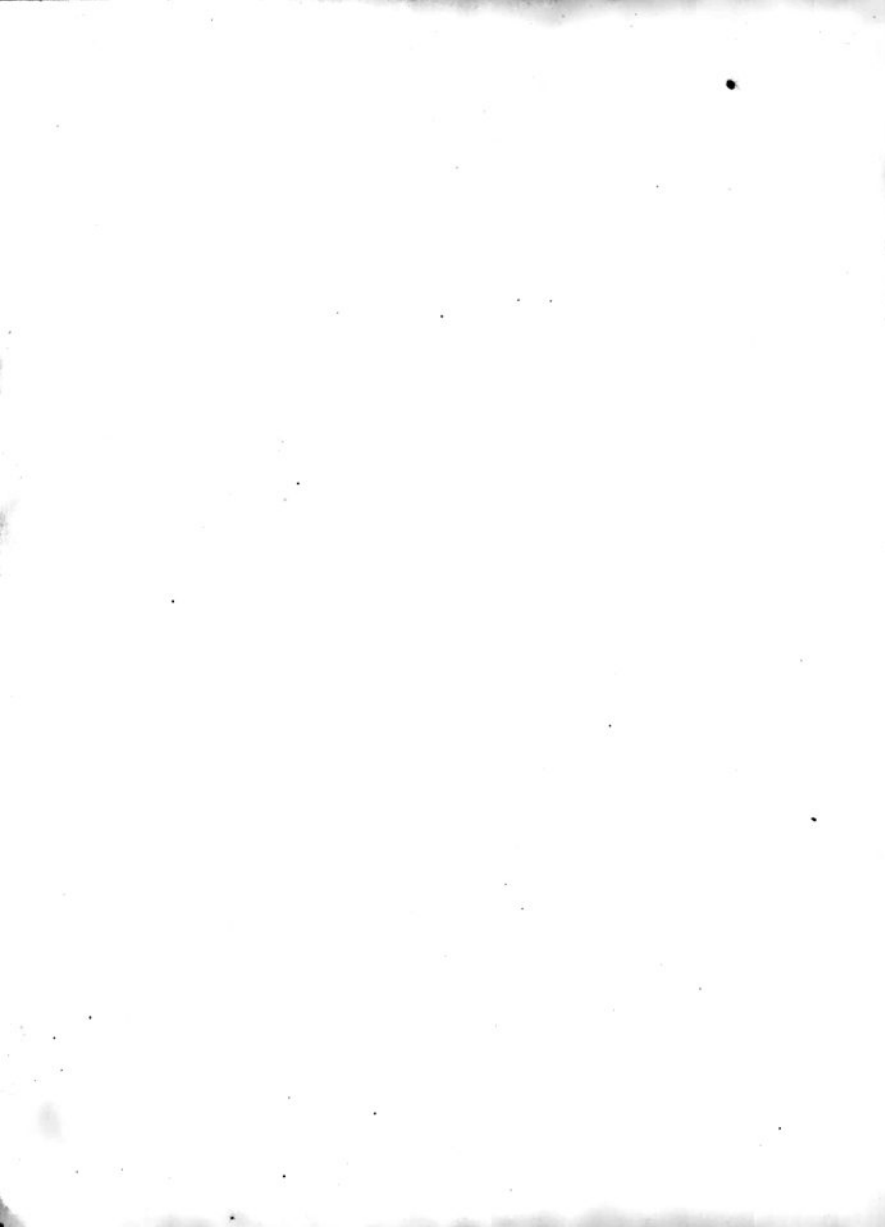


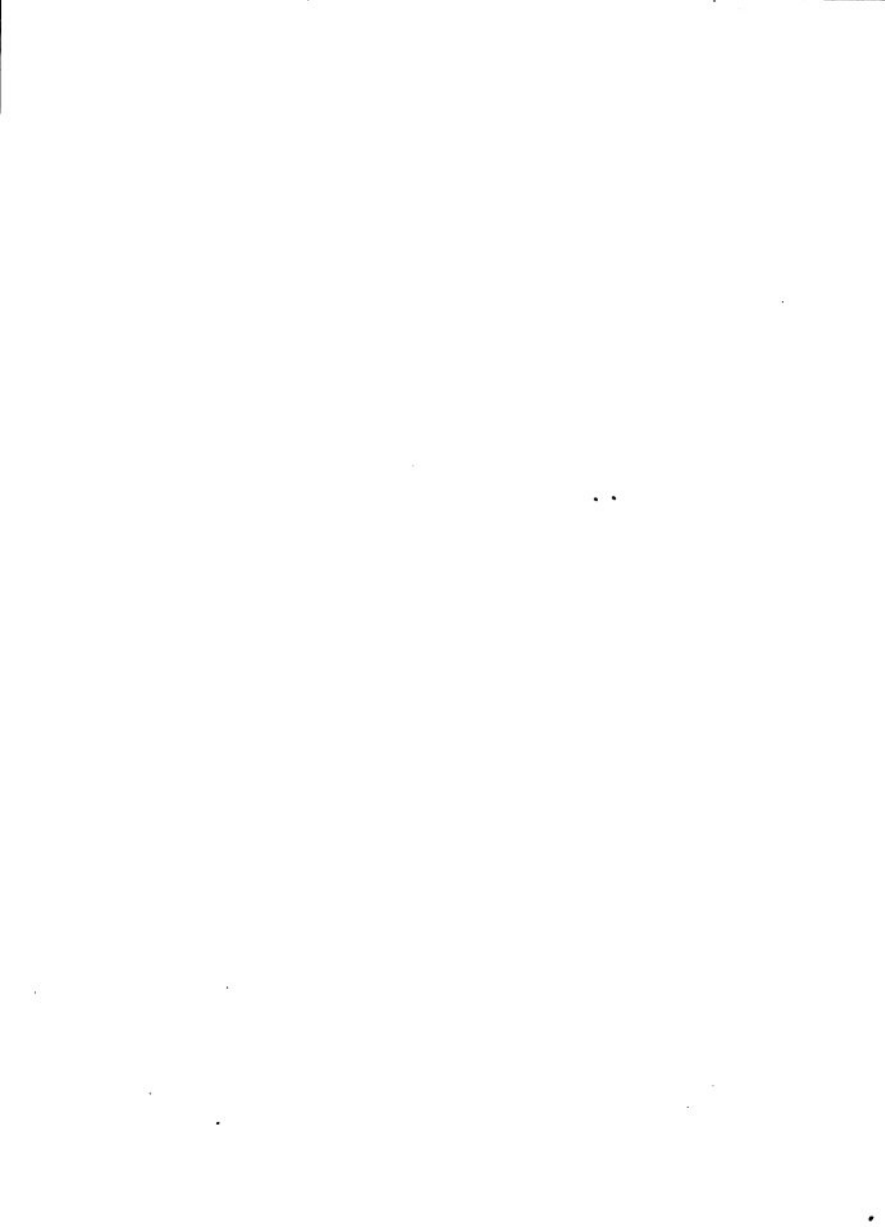


SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310112067









Arcivévoda Bedřich.

17042

Památné události J. V. válečného námořnictva.

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

(Zprávy z oboru námořního.)

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



II. Svazek.

V PULJI 1910.

Tiskem knihtiskárny Jos. Krmpotić, Piazza Carli 1.

11040.00

11040.00

2

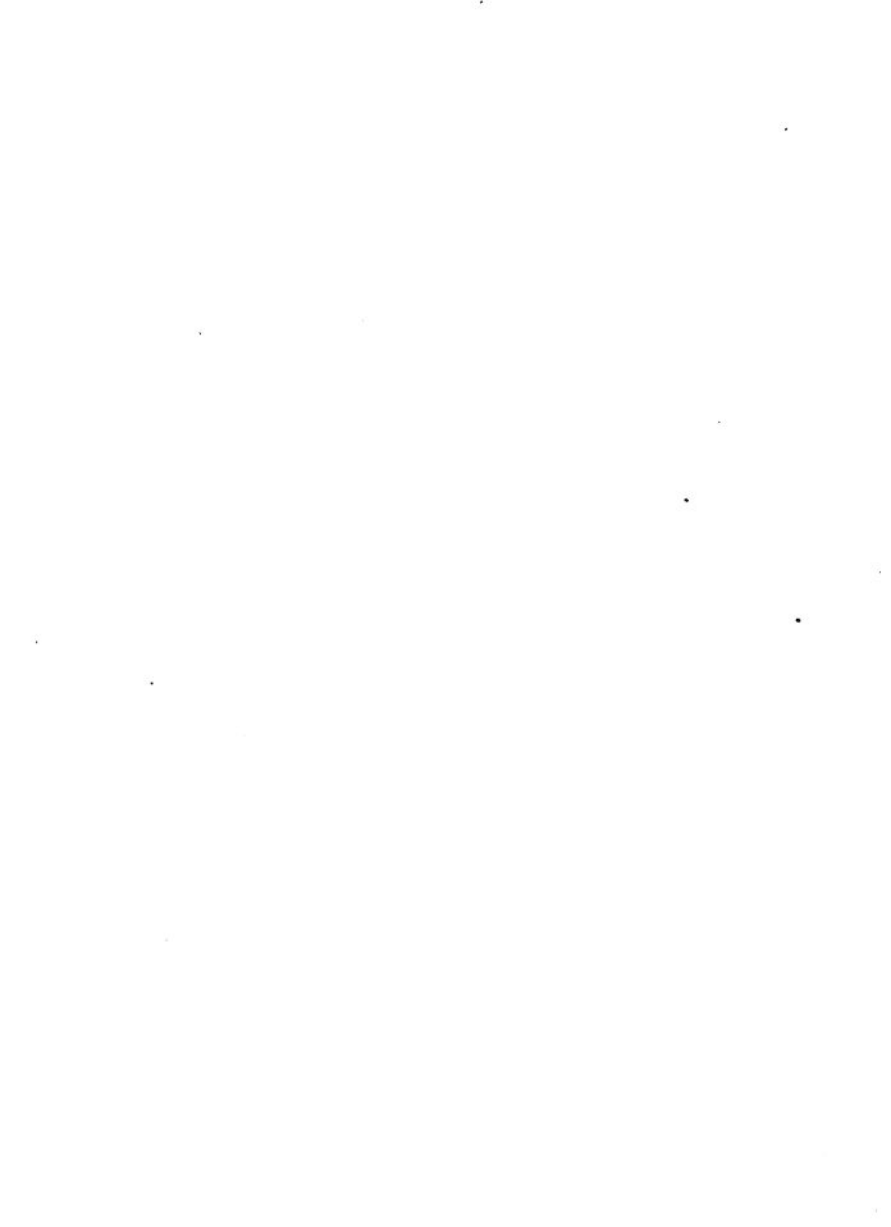
Obsah.

	Stránka
Arcivévoda Friedrich (Bedřich). Náčrtek jeho života. Od vládního rady Ferdinanda rytíře z Attlmayrů	1
1832, 14. května. Boj Jeho Veličenstva dopravního trabaklu „Bravo“ s řeckými námořními lupiči. Od kapitána řadové lodi Julia Heinze	16
1840, 26. září. Dobytí Saidy. Od vládního rady Ferdinanda rytíře z Attlmayrů	22
1849, 3. srpna. Zajetí garibaldinských čet u mysu Maestra. Od kapitána řadové lodi Jerolima svob. pána Benko z Boiniků . .	29
1858, 23. března. Nehoda člunu Jeho Veličenstva fregaty „Novary“	35
1859, 7. července. Odražení útoku císařské francouzské fregaty „Impétueuse“ na Zader. Od kapitána řadové lodi Jerolima svob. pána Benko z Boiniků	38

1860,	7. a 8. ledna. Jeho Veličenstva korveta „Dandolo“ v nebezpečné východní bouři na marockém pobřeží. Od kontr-admirála Vladimíra Khittla z Bialopiorů	45
1864,	9. května. Námořní bitka u Helgolandu. Úryvek z dopisu poručíka řadové lodi Edmunda ryt. z Hennebergů, náležejícího k důstojnickému sboru fregaty „Radetzky“	54
1869,	20. února. Věrní soudruzi. Od poručíka řadové lodi n. o. Jos. Fleischera . . .	70
1872,	3. září. Požár na Jeho Veličenstva lodi „Lissa“. Od poručíka řadové lodi Artura Lengnicka	74
1874,	20. listopadu. Ztroskotání se Jeho Veličenstva brigy „Saida“. Od korvetního kapitána Frant. Mirtla	80

Seznam obrazů.

Podobizna Jeho Císařské Výsosti arcivévody Bedřicha	Úvodní obraz
	Stránka
Námořní bitka u Helgolandu	60
Ztroskotání brigy „Saida“	88



Arcivévoda Friedrich (Bedřich).

Náčrtek jeho života.

Arcivévoda Bedřich Ferdinand Leopold, třetí syn věhlasného vojevůdce arcivévody Karla a jeho choti Jindřišky kněžny z Nassau-Weilburgu, narodil se ve Vídni 4. května 1821.

Již v útlém mládí jevil výborné nadání, a vyučován jsa znamenitými učiteli, kromobyčejně prospíval. Ve svém 14. roku se rozhodl pro námořní povolání a setrval při svém úmyslu i když mu bylo vysvětleno, jak obtížný jest život námořníků.

Koncem července 1837 byl zařaděn do c. k. námořnictva a brzy na to konal na fregatě¹ MEDEA svou první mořskou cestu do Neapole, Sicílie a Malty.

V zimě 1837/38 byl těžce nemocen; typhus přivedl jej na kraj záhuby, a následky této nemoci dlouho překážely jeho tělesnému rozvoji.

V létě roku 1838 konal na fregatě GUERRIÈRE delší cestu po západním moři Středoze­mním, za které navštívil Livorno, Janov, Toulon, Gi­braltar, Algier a Korfu. Byl roku 1830 povýšen na kapitána řadové lodi² a ustanoven velitelem fre­gaty CAROLINY, velel oddílu³ lodí, zdržujících se ponejvíce v přístavě Visu.

26. června t. r. nastoupil na zapřenou cestu do Řecka; provázel jej plukovník Vilém rytíř z Lebzeltern, který mu zůstal i nadále přidělen, a korvetní kapitán Marinovich, jeho dřívější učitel námořních předmětů.

Na této cestě počal arcivévoda psáti denník, který svědčí o bystrém pozorování a o jasném a případném úsudku o lidech, předmětech i událostech. Kromě námořních záležitostí poutaly jeho pozornost hlavně starověké památky. 7. srpna navrátil se do Terstu.

Po krátkém pobytu na Weilburgu u Badenu u Vídně převzal v Terstu 22. srpna velení na fregatě GUERRIÈRE, která byla vyslána na posilu c. k. eskadry⁴ v Levantě⁵, které posily bylo potřebí pro neshody propuklé mezi tureckým

sultánem a egyptským místokrálem Mehmedem Alim.

13. září zakotvil svou loď na smyrenské rejdě⁶; loď vstoupila tím do svazu c. k. eskadry, jejíž velitelem byl kontreadmirál svob. pán Baudiera.

Diplomatická vyjednávání o sporných záležitostech se protahovala, a nezdálo se, že zjevně nepřátelství brzy vypukne; arcivévoda tedy v březnu zajel se svou fregatou do Řecka, kde navštívil některá památná místa. 23. dubna se navrátil do Smyrny a jel potom se svou lodí, jsa pozván sultánem Abdul Medšidem, do Cařihradu. Jeho pobyt v tureckém hlavním městě trval až do 9. července.

Když se navrátil do Smyrny, byl zimnicí donucen, po nějaký čas bydleti na zemi.

Zatím vypukla v Syrii válka. Turecká armáda byla u Nisibu poražena od egyptské pod Ibrahimem pašou, synem to Mehemed Aliho, kterému se vzdal i kapudan paša s tureckým loďstvem. Jsa na pevnině i na moři ohrožen, dovolával se sultán pomoci evropských velmocí.

15. července uzavřely Rakousko, Rusko, Anglie a Prusko v Londýně smlouvu na ochranu a k udržení celistvosti turecké říše; Anglie a Rakousko měly podle ní v pádu potřeby vystoupiti válečnou mocí proti Mehmed Alimu.

C. k. eskadra měla se k tomu cíli spojití s anglickým loďstvem pod admirálem Stopfordem, kterému připadlo vrchní velení spojeného loďstva.

Podle rozkazů mu udělených vyplul kontre-admirál Bandiera se svou vlajkovou lodí⁷ MEDEOU a fregatou GUERRIEROU (velitel arciv. Bedřich) 16. srpna ze Smyrny a zamířil do Alexandrie, kde se jeho lodě 20. zakotvily, a kamž také připlul 24. admirál Stopford na řadové lodi⁸ PRINCESSE CHARLOTTE. Jelikož bylo vyjednávání mezi tureckým splnomocněncem Rifátem beyem a Mehmed Alim bezvýsledným, odjel Stopford 6. března s anglickými loděmi, které byly v Alexandrii — dvě řadové lodi a jedna briga⁹ — a oběma rakouskými loděmi do Beirutu, kde už byl shromážděn hlavní díl anglického loďstva pod dočasným velením komodora¹⁰ Napiera, turecká eskadra pod Walker-beyem a konečně rakouská korveta LEIPZIG.

Devátého září bylo loďstvo — anglické, rakouské a turecké — spojeno před Beirutem. Z prvu spojenci nevěděli, jak začít; scházely také podrobné mapy Syrie, jichž bylo zapotřebí k podnikům na zemi; arcivévoda je tedy dal převézt z Vídně.

Toho času bylo v Beirutu asi 2000 mužů egyptského vojska pod velením Solimana-beje (dřívější francouzský plukovník Sève). Hlavní síla egyptského voje pod velením Ibrahima paši stála mezi Bálbeckem a Zahlé. Ibrahim doufal, že tam nejen snadněji zásobí své sbory, ale že bude i lépe s to, ovládati tamnější ku vzpourám náchylné obyvatelstvo.

V jeho vojiště už nepanovala dobrá kázeň, a domácí obyvatelstvo, které chtěl zbaviti zbraní a jež utiskoval daněmi i robotou, se začínalo proti němu bouřit.

Admirál Stopford vylodil v zátoce Džunié, 8 námořních mil od Beirutu, 1400 Angličanů a 5700 Turků, kteří zařídili mezi vesnicí téhož jména a Psí řekou (Nahr-el-kaleb) opevněné ležení. Odtamtud udržovala armáda spojenců styky se vzbouřeným obyvatelstvem a zároveň skýtala

nespokojeným egyptským vojákům příležitost, utéci od svých sborů. Fregata GUERRIERA zakotvila se při ústí řeky, aby nejen zamezila vozbu po cestě podle moře, ale i hájila ležení před útoky s této strany.

Egyptané nepřekáželi vylovení vojska, majíce za to, že bude vyloveno jižně od Beirutu.

Když byli spojenci nadarmo vyzvali, Solimama beje, aby se s pevností vzdal, přikročili na večer 11. září k bombardování Beirutu. Soliman vyklidil město a usadil se se svými četami mimo dostřel; obyvatelstvo uprchlo. Střelbou spojenců, na níž nebylo z města vůbec odpovídáno, byl největší díl opevnění rozbořen; 14. návratili se admirálové z Beirutu do Džunié.

15. byly vyloveny oddíly mužstva císařských lodí, aby pomáhaly v pádě potřeby při obraně ležení; anglický velitel přikázal jim čestné místo na straně nejvíce ohrožené.

Arcivévoda se nabídl, že sám osobně se účastní s mužstvem své lodi obrany ležení, a admirál Stopford, děkuje mu, přislíbil, že toho

bude dbáti, aby byl se svým lidem při podnicích co možná zaměstnáván.

Postavení spojenců na zemi bylo dost neutěšené, poněvadž bylo jejich vojsko na zemi pro rozhodující podniky příliš slabé; jejich pozemní moc čítala asi 7000 mužů, mezi těmi 1500 Angličanů a 150 Rakušanů, kdežto armáda egyptská čítala asi 60.000 mužů, kteří arcí stáli na rozlehlém pobřeží a ve vnitrozemí syrském. Také bylo prodlévání loďstva na tannějším žádné ochrany neskýtajícím pobřeží za blížící se zimy nebezpečné; slabá armáda spojenců ale nemohla býti ponechána bez podpory loďstva a bez opory v nějaké pevnosti. Bylo tedy nutno, zmocniti se některého pevného pobřežního místa.

Admirál Stopford se 24. září rozhodnul, že se zmocní SAIDY a udělil za tím účelem rozkazy loďnímu oddílu Napierovu, ku kterému se připojila i fregata GUERRIERA.

Při dobytí SAIDY, jež jest vyličen ve zvláštním odstavci této knížky, vyznamenal se arcivévoda Bedřich tou měrou udatností, že mu Jeho Veli-

čenstvo císař Ferdinand udělil rytířský kříž řádu Marie Terezie^{11*)}.

V dopise zaslaném arcivévodovi chválil Napier velice udatnost důstojníků a mužstva GUERRIERY a projevil naději, že se arcivévoda účastní i dalších výprav jeho eskadry.

Zpráva admirála Stopforda zní: „Mladý arcivévoda jest nejen výtečný námořník, ale i chrabřý důstojník: jeho skutky budí nadšení u našeho mužstva, které o něm samou chválu šíří“.

Podobným způsobem vyslovil arcivévodovi své uznání i kapitán Barclay, velitel řadové lodi THUNDERER. Císař ruský Mikuláš udělil mu řád Sv. Jiří, král pruský Friedrich Vilém IV. pruský záslužný řád.

Spojenci si potom pospíšili upravití SAIDU tak, aby se vojsko v ní mohlo brániti; mužstvo GUERRIERY účastnilo se velmi vydatně prací za tímto účelem podniknutých.

*) Jeho Veličenstvo císař poslal toto vysoké vyznamenání otci arcivévodově, arcivévodovi Karlovi, aby je doručil svému synovi a psal mu: jest to pro Vaši Milost' jistě nanejvýš blažený pocit, viděti svého syna tak brzy na oné dráze, která přinesla Vaši Milost' tolik vavřínů, a že tento opravňuje k naději, že bude statným obráncem našeho rodu a naši říše a zjedná rakouským zbraním nové slávy.

Od té chvíle měnily se poměry stále více na prospěch spojenců: Emir Bešir, vládce na Libanonu, prohlásil se za jejich spojence, kdežto nepřátelská armáda, trpíc nemocemi a boji s horským obyvatelstvem i nebyvši kromě toho již 22 měsíců žoldem podělována, řídla útekem od zbraní.

Egyptské vojsko vyklidilo severní díl Libanonu podle mořského břehu vyjma Tripolisu. 10. října obsadili spojenci Beirut, 17. zmocnili se Tripolisu, který byl svěřen do správy veliteli rakouské korvety CLEMENZA Logottetimu.

Nejpevnější město na syrském pobřeží — St. Jean d'Acre —, klíč to celé země bylo však ještě v nepřátelské moci; zmocniti se této pevnosti, jevilo se loďstvu spojenců jako nejnaléhavější úloha.

Arcivévoda dostavil se 23. října se svou fregatou na rejdu Beirutskou, ale brzy zase odjel, aby křižoval na syrském pobřeží, však už 26. zastihl jej poblíž St. Jean d'Acre a Haiffy Banderův rozkaz, vrátiti se do Beirutu. Nečinnost v přístavě ale dlouho netrvala, protože 30. října

se válečná rada rozhodla, že se podnikne útok na St. Jean d'Acre.

2. listopadu zakotvilo se spojené loďstvo před tímto přístavem; čítalo 21 lodí, mezi nimi rakouské fregaty MEDEU a GUERRIERU a korvetu LEIPZIG. Bombardování pevnosti, její dobytí a vynikající účastenství arcivévodovo při tom bylo podrobně vyličeeno v prvním svazku „Památností“.

Úcastenství arcivévodovo, jenž jako první vniknul do městské citadely a dal tam vyvěsiti vlajky spojenců, nebylo ve zprávách anglických a tureckých velitelů náležitě oceněno, Walker bej ale ve svých zprávách na seraskýra Izzet Mehmeda výslovně poukázal na zásluhy Jeho cis. Výsosti, a plukovníka z Lebzeltern.

Admirál Stopford ale, uznávaje sice arcivévodovy zásluhy, vyslovil v listě zaslaném Bandierovi nelibost nad počínáním Jeho cis. Výsosti, poněvadž jednal, nevyžádav si dříve vyšších rozkazů.

Anglickému admirálovi bylo tehdá asi sotva známo, že nežli arcivévoda podnik začal, oznámil svůj úmysl po lodním praporčím Pöltlovi kontre-admirálovi Bandierovi, jenž udělil své svolení.

Naproti tomu psal Lord Palmerston lordu Beauvalovi: „jest mi zvlášť důrazně podotknouti, že, kdo se zmocnili St. Jean d'Acre, jsou rakouská eskadra a Walker bej.“

6. listopadu zdvihly¹² rakouské válečné lodě, t. j. MEDEA, GUERRIERA a LEIPZIG kotvy a odpluly do Beirutu.

Císařský princ zůstal tam až do 6. prosince, ale nebylo mu už práno, se ještě boje účastniti.

Kontreadmirál Bandiera navrhl sice Stopfordovi, aby se s mocí, která byla po ruce — 5000 Turků, 5—600 Angličanů a 200 Rakušanů — pokračovalo v podnicích proti Ibrahimu pašovi, ale Stopford to odmítnul, řka, že na zemi od něho neodvisle velí samojediný plukovník Smith, a že mu nepřísluší, míchat se do plukovníkových záležitostí.

Dobytím St. Jean d'Acre byla nepřátelská moc beztoho zlomena, podrobení země dalo se bez zvláštního spolupůsobení spojetského vojska samým obyvatelstvem, a turecké sbory osazovaly město za městem. 10. prosince podrobil se Mehemed Ali svému lennímu pánu, sultánovi.

Počátkem prosince zuřila na syrském pobřeží divoká bouře, za které se ukázalo, v jaké míře jest loďstvům nebezpečno, pobývati v tomto ročním období na těchto březích. Když byl odjel Stopford se svým loďstvem, vyplul 6. prosince i Bandiera se svou eskadrou a odjel do Marmarizze.

Cestou tam udeřil blesk dvakráte do GUERRIERY, ale nepálil. Druhým bleskem, který uhořel jen málo kroků od arcivévody, byl jeden plavec usmrcen a jiný omráčen.

12. prosince se zakotvila eskadra v Marmarizzi, kde už byl zakotven hlavní díl anglického loďstva; spojenci chtěli v tomto přístavě očekávat, jak se dále vyvinou syrské záležitosti.

Arcivévoda Bedřich obdržel tam od sultána list, jímž mu tento děkoval za jeho výkony v syrské válce.

20. ledna 1841 odjel arcivévoda se svou lodí do Terstu. Přibyl tam 13. února a byl uvítán svým bratrem arcivévodou Albrechtem, brigádníkem ve Štýrském Hradci. Odevzdav lodní velitelství, vstoupil do města, jež jej přivítalo jásotem a hřměním děl. Po krátkém pobytu

v Terstě a v Benátkách odjel do Vídně, aby navštívil svého staříckého otce a své sourozence.

Když poprvé vstoupil do císařské lože ve dvorním divadle, byl obecenstvem jásavě přivítán, a když na to vzal císař svého strýce, arcivévodu Karla za ruku na znamení, že otcí i synovi pocta přísluší, provolávali jim diváci nadšeně slávu a jásot ještě rostl, když statečný princ, jsa hluboce dojat, objal svého otce, jenž jej vřele políbil.

Navrátil se z Vídně do Benátek, stal se arcivévoda velitelem prvního námořního okresu. Úřad ten podržel až do roku 1842, kdy odplul jako velitel krátce před tím dostavěné fregaty BELLONY do Anglie; doprovázeli jej plukovník Lebzelter a korvetní kapitán Marinovich.

Účelem této cesty bylo, aby arcivévoda, poznáv námořní ústavy a závody této první námořní mocnosti, se připravoval na svůj příští úřad jako velitel námořnictva. Za této cesty byly napřed navštíveny Algier, Gibraltar a Lissabon; 9. září se zakotvila BELLONA v přístavě Plymouthském.

Pobyt v Anglii trval až do prvního ledna 1843. Provázen jsa proslulým kapitánem Fitzroyem, cestoval arcivévoda po Anglii a Škotsku, dbaje hlavně zařízení válečných přístavů a námořních závodů.

Při audienci na rozloučenou udělilo mu Její Veličenstvo královna Victoria velký kříž řádu Bath.

22. prosince vyplula BELLONA za pozdravné střelby všech lodí z přístavu, ale protivné, časem i bouřlivé západní větry ji přinutily, zakotviti se ve Spitheadu a očekávati tam příznivějšího počasí.

1. ledna v poledne bylo pokračováno ve zpáteční cestě, jež, jsouc konána až k Rovignu za příznivých větrů, tak rychle uběhla, že se fregata už 22. ledna zakotvila v Terstě.

6. února byl arcivévoda jmenován kontre-admirálem a v srpnu 1844 bylo mu po té svěřeno vrchní velitelství námořnictva.

V srpnu a září 1846 řídil velká námořní cvičení konaná v dalmatských vodách a potom vypravil se na fregatě BELLONĚ do Neapole k návštěvě své sestry, královny Terezie.

Když v dubnu 1847 onemocněl jeho vznešený otec, spěchal do Vídně. 30. dubna zemřel arcivévoda Karel; kdo by se toho byl tehda nadál, že se za pět měsíců za ním odebere i jeho hrdinný syn?

Na podzim arcivévoda Bedřich onemocněl a zemřel po krátké, bolestné nemoci v náručí svého věrného rádce, jenerálního majora z Lebzelteru.

1832

14. května.

Boj Jeho Veličenstva dopravního trabaklu¹³ „Bravo“ s řeckými námořními lupiči.

Za první polovice 19. století nedobře bylo postaráno o jistotu a právní poměry Evropanů v Levantě usazených; kromě toho hemžilo se Aegejské moře námořními lupiči, kteří se smělostí a mocí sice nerovnali pověstným Bukanýrům a Flibustýrům 17. a 18. století, ani se nepodobali Barbareskům, ale nicméně — zdálo-li se jim štěstí příznivo — žádné vhodné příležitosti nepropásli, napadati svými hojně osazenými bárkami obchodní lodi a je vylupovati; životů lidských při tom nebylo šetřeno, a nad to byly i dost často páhány ohavné ukrutnosti.

Při jejich zločinném počínání prospívala jim nemálo lhostejnost a netečnost tureckých úřadů, znamenitou podporou ale byla jim hojnost vhodných skrýší, nalézajících se na aegejských ostrovech, ve kterých se před pronásledovateli ukrývali i kořist uložiti mohli.

Za takých poměrů byla rakouská říše, jejíž obchodní styky s Levantou byly už tehdá velmi čilé, nucena, udržovati v těchto vodách oddíl lodí, které tam nejen stráž konaly, ale i za úlohu měly, po případě dodávati náležitě váhy krokům konaným od diplomatických zástupců u tureckých a řeckých úřadů.

Spojení tohoto lodního oddílu s Benátkami — tehdejším to hlavním přístavem říše — obstarávaly za časů, za kterých se udál příběh, který hodláme vyliciti, plachetní lodě (pachetti) náležející námořnictvu, které konaly i poštovní službu. K tomu účelu byly zařízeny na dopravu osob i zboží, měly několik děl a byly osazeny plavci válečného námořnictva; veliteli byli námořní důstojníci.

Počátkem jara 1832 byl vypraven pod velením praporčího řadové lodi¹⁴ Rubesy c. k. tra-

bakel BRAVO — který patřil mezi tyto lodě -- z Benátek do Smyrny, aby tam dopravil poštu, mužstvo i materiál pro c. k. lodní oddíl.

Na cestě do Smyrny nepříhodilo se nic zvláštního; zpáteční cesta byla nastoupena 9. května.

Za mysem Karaburnu zhoršilo se počasí tou měrou, že se velitel rozhodl, uchýliti se do přístavu Porto Grande di San Giorgio na ostrově Skyru a tam vyčkati příznivého větru. Věda, jak veliká nejistota mezi ostrovy panuje, přikázal Rubesa, nejen vykonávati co nejbedlivěji strážní službu, ale zařídil ihned vše tak, aby lupiči byli důrazně odrazeni, kdyby se odvážili útoku.

V noci na 14. května asi o jedné hodině spozorovala stráž, jak dva veslové čluny objevivší se za jedním poloostrovem, se úsilně ženou k lodi, a dala signál na poplach. Velitel byl v okamžiku na palubě, nakázal mužstvu, postavit se na předem určená místa k boji, a vyzval hláskou troubou čluny, aby se od lodě vzdálily. Vyzvání bylo z člunů zodpovězeno živou střelbou, a lupiči přitočili se k pravé zadní straně BRAVA, aby jej tam jejich posádka slezla.

S lodě byly odpáleny na nepřítele obě spin-gardy¹⁵ pravé strany, a dále bylo páleno z pušek a houfnic¹⁵. Výsledek střelby byl brzy znatelný, ale i obhájci utrpěli ztráty. Veliteli, jenž zápolil v čele posádky, byl prostřelen život, lékař Dr. Golgi byl střelen do úst, právě když odpaloval ránu z houfnice. Velení na trabaklu se ujal lodní praporčí Delucca, který byl naloděn jako cestující, a vedl obranu právě tak rázně, jako jeho raněný předchůdce.

Zdá se, že lupičům neušel krátký zmatek, způsobený poraněním velitele, neboť se pokusili, sléztí loď, což naše plavce — zejména Dalma-tince — děsně rozzuřilo; i přivítali nezvané hosty bodáky a sekerami a bili do nich vesly a pákami; dělostřelci, ponejvíc Němci a Češi — dále pálili ze střelných zbraní. Výsledek obrany byl znamenitý, neboť lupiči, kteří se byli dostali už až na lodní bok, byli buď pobiti a poraněni, nebo do moře sraženi, takže útok musil býti zaražen. Menší člun lupičský se také pokusil o útok, ale lépe se mu nevedlo; mnohý z jeho posádky byl buď zabit nebo poraněn, a z pora-

něných se mnozí utopili, takže útočníkům brzy přešla chuť, se na loď dráti.

Vidouce, že tentokráte nepochodí, pustili se lupiči napřed k pobřeží, kdež se dorozuměli s osobami na ně čekajícími a potom odjeli směrem, odkud byli přišli.

Lodní praporčí Delucca dal ihned rozepjati plachty a jízdu i vesly přispíšiti, ale pronásledování obou lodí bylo pro tmou bezvýsledné.

Po té dal zamířiti do přístavu Sýry, aby tam zjednal raněným lepšího ošetření; kromě obou prvé jmenovaných osob byli za boje ještě poraněni císařský kadet Berganini a raketář¹⁶ Preischinger, jemuž se byla roztrhla v ruce houfnice. Na lodi obvázal a ošetřoval raněné ranlékař Lorenz.

Cesta do Sýry vedla průplavem Doro; tam byla 17. května večer spatřena loď, kterou měla posádka z počátku za Jeho Veličenstva fregatu GUERRIERU, jež ale byla později poznána jako francouzská fregata, na níž byl naloděn velící admirál Ricard.

Obě lodě se navzájem přiblížily až na dovolání¹⁷, a když se admirál dozvěděl co se bylo

přihodilo, poslal na BRAVA svého prvního lékaře a dal krom toho loď vzít do vleku, aby byla co nejrychleji dopravena do přístavu. Poblíž přístavu dohonila je později rakouská korveta ADRIA, která křižovala v Aegejském moři, a její velitel, korvetní kapitán Sebellini vzal si na starost raněné i loď.

V Syře byli ranění — lodní praporčí Rubessa, lékař Dr. Golgi a raketař Preischinger vyloděni a svěřeni do péče tamnějštnu c. k. konsulovi. Kadet Berganini, jehož rány byly jen lehké a již se hojily, zůstal na lodi.

C. k. dvorní vojenská rada pochválila za udatnost nejen celou posádku lodní, ale zvláště i lodní praporčí Rubessu a Deluccu, lékaře Dr. Golgi, námořního kadeta Dambrovského, ohněstrojce¹⁸ z Novaků a raketaře Saxnederu; všem byla vyslovena úplná spokojenost s jejich chováním za této půtky.

1840

26. září.

Dobytí Saidy (Sidon).

26. listopadu shromáždily se před městem Saidou lodě spojenců, určené k útoku na toto místo.

Tento oddíl lodí sestával pod velením komodora Napiera z anglických korábů: řadové lodi THUNDERER (vlajková loď Napierova), korvety WASP, parníků CYCLOPS, GORGON, STROMBOLI a HYDRA, z rakouské fregaty GUERRIERI (velitel arcivévoda Bedřich) a jedné turecké korvety. Na parnicích byly anglické a turecké vojenské oddíly.

Hlavními tvrzemi Saidskými byly dva hrady; větší, pomořský stál na západní straně na ostrově náspem s pevninou spojeným, druhý byl na kopci jižně od města; na obou scházela hrubá děla; místa, kde se přistávalo, byla hájena náspy, jež

spolu se sousedními domy byly osazeny egyptským vojskem.

Napier vyzval egyptského guvernéra, aby město vzdal, ale tento odepřel. Předvídaje tuto odpověď, dal Napier už dříve vše připravit k útoku.

THUNDERER, GUERRIERA a turecká korveta postavily se 400—600 m od břehu na západní, CYCLOPS, GORGON a HYDRA na severní straně města: pozemní oddíly byly na lodích připraveny k vylodění: toto mělo se provésti na třech místech, jakmile budou nepřátelská děla umlčena.

Jednomu oddílu sestávajícímu z rakouského a anglického mužstva bylo přikázáno, obořiti se na jižní hrad; turecké vojsko mělo vstoupiti na zem u pomořského hradu a dobýti ho, anglické vojsko mělo se od severu vedrati do města a zmocniti se tam stojících kasáren.

Arcivévodou Bedřichem sestavený pozemní oddíl — velel mu praporčí řadové lodi Pörtl — sestával z námořního kadeta Chincey, poddůstojníka Boncallo a 30 mužů; byl v čas vyslán k Stromboli, u něhož se měl spořádati sbor ustanovený k útoku na jižní hrad.

Spolu s oddílem byly vyslány k tomuto parniku všechny čluny GUERRIER, aby převezly i anglické mužstvo, poněvadž bylo člunů druhých anglických lodí zapotřebí k vysazení tureckého vojska proti mořskému hradu a anglického proti severní městské straně.

Po parlamentářově návratu z města s guvernérovou odpovědí zahájili spojenci před polednem střelbou útok na město, která byla s počátku živě opětována.

Asi o $1\frac{1}{4}$ 2. hod. odpoledne byla střelba zaražena, a počalo se s dopravou oddílů k pozemnímu boji. 'Turecké vojsko pod velením kapitána Austina vylodilo' se u mořského hradu a osadilo jej; anglický oddíl vedený samým Napierem vylodil se severně, rakousko-anglický oddíl vystoupil na pevninu jižně od města.

Ještě za střelby z lodních děl přijel na GUERRIERU kapitán Mansell, velitel Waspa, aby arcivévodovi oznámil, že jest ustanoven k řízení útoku na jižní hrad a že rozdělil pod Strombolim shromážděné rakouské a anglické čluny ve dvě

skupiny ; jedna, při které jest mužstvo GUERRIERY, že má rakouskou, druhá anglickou vlajku.

Když byl učiněn signál k vylodění, zarazila GUERRIERA střelbu, a brzy jely obě řady člunů k jižnímu břehu, kde, nedbajíc prudké egyptské palby z pušek, byly oddíly vysazeny.

Napřed se hnal námořní kadet Chinca s rakouskou vlajkou, již přinesl z člunu, za ním, veden jsa lodním praporčím Pöltlem, oddíl 30 rakouských plavců, hned za nimi Angličani ; všickni hbitě vyrazili po vysokém, srázném břehu k městu.

Jelikož při vpádu do města přibývalo střelby z pušek a bylo se lze nadíti od obhájců urputného odporu, dal arcivévoda na své fregatě připraviti nový oddíl mužstva — 40 mužů pod velením praporčího řadové lodi Dembovského — se kterým se chtěl sám spolu s plukovníkem Lebzeltern vyloditi ; k tomu cíli podržel u lodi člun, jenž přivezl těžce raněného plavce Bagotti, a dal přivéztí jeden člun turecké korvety. Na dobu své nepřítomnosti předal velení na své lodi korvetnímu kapitánovi Marinovichi.

V tu chvíli přijel k fregatě kapitán Mansell, a Jeho císařská Výsost sdělila s ním svůj úmysl; na odpověď Mansellovu, že ještě není na čase, vyloditi posilu, na kterou ostatně na jisto počítá, zdržel se arcivévoda chvíli, ale za několik minut vstoupil s plukovníkem Lebzeltern do jolle¹⁹, zajel na zem a odešel k rakouskému a anglickému oddílu, jež byly na výšině v ústí jedné ulice.

Tam zastihnul Mansella, jenž dožadoval se druhého rakouského oddílu, řka, že počítá tím více na tuto posilu, an není s to dosti vychváliti udatnosti rakouských plavců, kteří se hned z počátku nad míru srdnatě na nepřítele obořili.

Arcivévoda poslal na GUERRIERU dotyčný rozkaz, a druhý oddíl byl kapitánem Marinovichem bez váhání vypraven na zem; bylo mu také přiděleno několik raketových děl²⁰ pod velením poručíka námořního dělostřelectva Schevczika.

I druhý oddíl se vylodil, jakmile přijel k břehu, nedbaje střelby z pušek udržované z několika domů, a usadil se spolu s četou Angličanů ve velkém a pevně stavěném domě c. k. vicekonsula Cottafago, tvoře zálohu a na hájení

případného ústupu: arcivévoda po té vyrazil v čele prvního oddílu a několika Angličanů proti hradu na vršku a slezl jako první jeho hradbu.

Brzy na to dorazil tam oddíl Angličanů, kteří vnikli do města od západní strany, tak že měli o 6. hod. spojenci ve své moci všechna důležitá místa a tím i město. Bylo potom pátráno po Arabech ukrytých v domech; ti se buď dobrovolně vzdávali, anebo bylo na ně útočeno. Z přibližně 2000 mužů, které posádka čítala, bylo zajato 1500; nepřátelské ztráty na mrtvých a raněných zdály se podle toho, co viděl arcivévoda za pochůzky městem, dosti značné.

Arcivévoda dal obvázatí raněné prvním lékařem Dr. Minunzio dobrovolně jej provázejícím a převéztí je na GUERRIERU.

Jeho císařská Výsosť zmiňuje se ve svých zprávách také o svých boдрých služebnících, komorníkovi Barakovichi a lokaji Mancini, kteří vyprosilvše si dovolení, ozbrojeni jej doprovázeli a nehnuli se s jeho strany.

Rakouská ztráta byla nepatrná. Hned při vpádu do města padl plavec 3. tř. Ciriello, za-

sažen jsa 4 kulemi. Poraněn byl plavec Bagotti, který byl střelen do prsou ještě před vyloďením oddílu.

Ztráty Angličanů obnášely 5 mrtvých a 32 raněných : ztráty turecké nebyly Jeho cí. Výsosti známy, byly ale sotva značné.

„Nelze mi dosti vychváliti — píše princ — udatnosti a chladnokrevnosti praporčího řadové lodi Pöltla, který nedbaje obtíží, směle vystoupil na výšinu nad břehem a nelekaje se prudké střelby z domů, vrazil do města, raže Angličanům cestu do úzkých a temných ulic.“

Už na 8. stránce tohoto svazku „Památností“ jsme pověděli, že byl arcivévoda vyznamenán za svůj skvělý čin rytířským křížem řádu Marie Terezie. Plukovník z Lebzelteru obdržel řád železné koruny 2. tř., praporčí řadové lodi Pötl týž řád 3. tř. ; námořní kadet Chinca byl vyznamenán zlatou, poddůstojník Boncallo, plavci Baptist Miani a Ludvík Baldo stříbrnou medailí udatnosti.

1849

3. srpna.

Zajeti garibaldinských čet u mysu Maestra.

Ještě dlouho po vítězství c. k. armády, již velel maršálek Radetzky, nad Karlem Albertem u Novary a po uzavření míru s nástupcem tohoto, králem Viktorem Emanuele, setrvaly Benátky ve svém odporu proti našim sborům a to i tehdy, když se těmto bylo podrobilo celé Lombardsko i kraj Benátský.

Při dlouho trvajícím obléhání toho nesnadno dostupného města připadla c. k. loďstvu úloha, přísně blokovati²¹ rozsáhlé pobřeží na severu a jihu, aby se tím zamezil do města dovoz střeliva, zbraní a zásob i příchod posil.

Počátkem srpna velel blokujícímu lodnímu oddílu na jižní straně před hojně rozvětveným

ústím řeky Pádu poručík řadové lodi Jan Scopinich, velitel brigy ORESTE.

Krom této brigy byla mu k této obtížné a důležité službě podřízena goeleta ELISABETTA, peníše²² SENTINELLA a dělový člun GALLIOPE.

2. srpna o 5. hod. odpolední byl ORESTE poblíž ústí Tolle těsně podle tamnějších mělčin, když se objevily na jihojihozápadním obzoru plachty plovidel jedoucích k severu. Scopinich byl už 21. července viceadmirálem Dahlerupem uvědoměn, že v římské provincii byl rozehnán garibaldinský sbor, a že jest pravděpodobno, že se jeho díly pokusí, proniknouti do Benátek. Scopinich tedy ani chvíli nepochyboval, koho má před sebou a rozhodl se, jeti naproti lodicím.

Vál jihojihovýchodní vítr, tak že byl ORESTE nucen. vykřížováním²³ se jim blížiti; peníši SENTINELLE — velel jí pomocný lodní praporčí Thianich — rozkázal, plouti s ním, druhým lodím oznámil signály, že jsou v blízkosti podezřelé lodě a narkázal jim bedlivou pozornost. Lodice ale spozorovaly blížícího se ORESTA dříve, nežli se tomuto objevily jejich trupy nad obzorem a aby se vyvarovaly setkání s ním, uchýlily se více

na východ, tedy do volného moře. Skutečně nebylo viděti při západu slunce nad obzorem než plachet. Scopinich se obával, že se lodicím podaří, zmizeti mu z očí a uklouznouti; také ale předpokládal, že se pokusí, přiblížiti se za temnoty mysu Maestra, aby plujíce potom po mělčinách, zajely do Benátek. Jeho důminka byla správná. Když byl po 11. hod. v noci dal obrátiti běh své lodi na západ, spozoroval brzy napříč od ORESTA a směrem proti větru lodice, které byly dříve zmizely z jeho dohledu a nyní mířily k mysu Maestra.

Napočítal jich 20; jak jsou vyzbrojeny a osazeny sice nevěděl, ale přes to se bez váhání rozhodnul, obořiti se na ně, jakmile se jim přiblíží na dostřel.

Když se mu zdálo na čase, dal na ně spustiti střelbu, načež se nepřátelská plovidla obrátila severozápadním směrem do Sacca Pelazza (mezi rameny Pádu di Goro a di Tolle), aby se zachránila v této zátoce, přístupné jen drobným lodicím. Ačkoliv ORESTE i SENTINELLA na ně svou střelbou zle dotíraly, podařilo se jim přece dosíci pobřežních mělčin, kam jim naše lodi nemohly

za temnoty následovati; Scopinichovi tedy nezbylo, nežli od 1—4. hod. ráno křižovati²⁴ před touto zátokou, aby mu z ní kořisť neunikla. Když počalo svítati, bylo viděti, že lodice vezou vojsko; jelikož ale nebyla ani briga, ani peníze s to, se jim přiblížiti, nezbylo nežli vyslati za plovídky úsilovně k břehu spěchajícími válečně vyzbrojené čluny. Tyto vedl fregatní praporčí Alex. Eberau z Eberhorstů, ve větších člunech veleli prozatímni kadeti Eberle a Lindner.

Naše čluny nenalézaly než chabého, nebo vůbec žádného odporu, ale přece bylo obtížno zarazití a přinutiti k poslušenství tolik rozptýlených lodic.

O 11. hod. byly v naší moci: jedna tartana²⁵ s 31 muži, 6 bragozů se 113 muži, a 3 mužstvem opuštěné bragozi. Zajatci vyprávěli, že Garibaldi se svou chotí, jedním lékařem a několika důstojníky se odloučil od výpravy a že asi dosáhl pevniny mezi Volanem a Magnavaccou.

Byly tedy vyslány na tento díl břehu hlídky, jež ale našly jen 2 prázdné bragozi, vytažené na břeh; od obyvatelstva se vyzvědělo, že Garibaldi asi se 100 muži uprchl na pevninu. Byly

sic za ním hned vyslány oddíly, ale bez úspěchu, a Scopinichovi tedy nezbylo jiného, nežli zpravit o tom vojsko ve Volaně a Comacchiu, aby samo dále pátralo po uprchlých.

Počet zajatců — 144 — rozmnožil se ještě o 18 mužů, kteří se ukryli v jednom chobotu Saccy Pelazza, ale byli zastiženi jedním naším člunem.

Na tartaně, o které jsme se dříve zmínili, bylo kromě 31 Garibaldských i 7 mužů Sluizského hraničářského pluku; tito byli spolu se dvěma papežskými četníky posádkou v Cesenaticu a byli Garibaldim zajati, když tam dorazil se svým sborem, aby se přepravil do Benátek.

Tyto nyní osvobozené zajatce dal Scopinich dopravit k c. k. vojenskému oddílu ve Volaně; 162 zajatců, mezi nimi jistý Angličan Forbes, jenž se vydával za plukovníka, bylo posláno parníkem TRIESTE do Pulje.

Ve Scopinichově zprávě o této příhodě jsou velice chváleny výkony fregatního praporčího Eberana a kadetů Lindnera a Eberle, a potom prvního důstojníka na ORESTE, praporčího řadové lodi Hadriana Morelli.

Z mužstva byli v této zprávě chváleni: prozatímní lodivod Guglielmi, poddůstojník Benussi, plavci 1. tř. Ivancich, 2. tř. Gritti, 3. tř. Parenzan a desátník námořní pěchoty Tonnet.

Rovněž byl Scopinich velmi spokojen s výkony velitelů dělového lodice GALIOPE, lodního praporčího Cosuliche a peníše SENTINELLY, pomocného praporčího Thianciche.

Admirál Dahlerup pochválil v denním rozkaze důstojníky i posádku ORESTOVU, hlavně ale poručíka řadové lodi Scopiniche, praporčího Eberana a oba kadety; tito byli kromě toho podle Scopinichova návrhu jmenováni skutečnými kadety a nad to vyznamenáni stříbrnou medailí udatnosti.

1858

23. března.

Nehoda člunu Jeho Veličenstva fregaty „Novary“.

Za svého proslaveného obeplutí zeměkoule, nalézala se NOVARA 23. března 1858 asi 7 námořních mil severozápadně od severního břehu ostrova Velký Nicobar. Bylo bezvětří, a komodore Wüllerstorf chtěl vyúžitkovati této příležitosti na vyměření blízkých břehů. K provedení této práce byly vyslány velká a malá jola s praporčím řadové lodě Battlogem, kadetem svob. pánem Gordonem a 8 muži. Fregata se mezitím udržovala ve stejné vzdálenosti od břehu a když vyvstal vítr, křižovala, majíc rozpjato jen málo plachet. O 1/2 6. hod. odpolední navrátila se k fregatě malá jola se 2 muži, kteří ohlásili, že velká

se převrhla v příboji, a že ji vlny asi vrhly na břeh. Byl tedy hned vyslán jeden bokový člun, aby ji našel a i s mužstvem dopravil na loď. Jeden z plavců, kteří se vrátili s malou jolou, plavec 3. tř. Jan Benvenuto, rodem z Rovigna, jel s sebou, aby ukázal místo, kde se asi velká jola nalézá.

Asi po tříhodinné jízdě plachtami, hlavně ale vesly dorazil člun ku břehu, na němž se tříštil mohutný příboj; člun se zakotvil dvěma kotvama před příkrými, podlamujícími²⁶ se vlnami příboje. Byla temná noc a jen málo hvězd na obloze; ale příboj jasně světélkoval, tak že bylo za ním viděti zemi pokrytou hustým pralesem.

Důstojník, velící člunu, zamýšlel především, pomoci tenkých provazů zjednatí spojení s místem, na které asi byla vržena velká jola. K tomu cíli bylo zapotřebí, aby se některý obratný a statný plavec, nesa konec provazce, pracoval vysokým příbojem na břeh; bylo to nejen velmi obtížné pro temnotu a vlnobití, ale i nebezpečné pro žraloky, jichž jest v zálivě Bengalském hojnost.

Na důstojníkovu otázku: kdo dopraví provazec na břeh? přihlásil se hned plavec Benve-

nuto. Svlékl vrchní šat, přivázal si oprať kolem těla a skočil směle do moře. Chvilí bylo jej viděti v pění vlnobití, potom zmizel soudruhům s oči. Za teskného očekávání zdály se býti minuty hodinami, až tu k obecné radosti ukázalo trhnutí provazcem, že jest Benvenuto na břehu. Za chvíli bylo dáno nové znamení, aby se přivázalo na oprať silnější lano, které bylo potom na zem přitaženo. Uplynuly asi 2 hodiny, nežli ohlásilo nové smluvené znamení, že jest vše připraveno k návratu joly. Mužstvo zakotveného člunu táhlo tedy na laně, a podařilo se mu přepřaviti příbojem velkou jolu s praporčím Battlogem, kadetem Gordonem a všemi plavci; všichni byli úplně promočeni a vysílení.

Nehodou postižení obdrželi napřed občerstvení, a potom vzal člun jolu do vleku a dopravil ji ke druhé hodině v noci pod fregatu.

Tím způsobem byla odvahou a neohrožeností jednoho plavce výprava vyproštěna z dosti povážlivého postavení.

Jan Benvenuto byl povýšen za svůj čacký čin na plavce 1. tř. a sloužil později ještě dlouhá léta jako poddůstojník.

1859

7. července.

Odražení útoku císařské francouzské fregaty „Impétueuse“ na Zader.

Jeho Veličenstva parník PRINZ EUGEN měl od počátku války své stanoviště v Zadru, a byl podřízen tamnímu pevnostnímu velitelství.

Na podnět velitele c. k. eskadry v Dalmácii, kontreadmirála z Fautzů, podnikal občas křížování, jež mělo za účel, podle možnosti vysvobovati rakouské obchodní lodě zajaté Francouzi a dopravované kořistnými posádkami²⁷ do Francie.

Za jednoho takového křížování potkal PRINZ EUGEN poblíž mysu Punta bianche francouzskou bárku²⁸; velitel, svobodný pán Moll dal ji zadržeti a prohlédati.

Bylo zjištěno, že se jmenuje RAOUL, přísluší do Nantes a že byla na cestě do Terstu. Její náklad sestával z osadního zboží určeného několika terstským obchodům; vyplula 25. března ze St. Jaga na Kubě a jelikož se od té chvíle nezastavila v žádném přístavě, nebylo jí známo, že mezitím vypukla válka.

Velitel PRINZE EUGENA, nedbaje toho, rozhodl se, že francouzskou loď zajme a dopraví do Zadru; bylo totiž známo, že Francouzi bezohledně jednají s rakouskými obchodními loděmi, které potkali na moři, je bez rozdílu zajímají a posílají do francouzských přístavů, aby tam byly jako dobrá kořisť²⁹ odsouzeny. Přály-li si toho rozhodující kruhy, mělo býti zajetí RAOULA za to odvetou.

Z prvu se obmýšlelo, poslati ukořistěnou loď do Pulje. 3. června o 1/2 8. hod. ráno vzal lloydový parník PLUTO RAOULA do vleku a provázen jsa PRINCEM EUGENEM vyplul ze Zadru. Ale když se lodě přiblížily na 10 mil mysu Promontore, spatřily před sebou velké francouzské křižáky a nezbylo jim tedy, než vrátiti se do Zadru.

Bylo tedy postaráno, aby se v Zadru sestoupil kořistný soud ; náklad RAOULA, jako majetek rakouských občanů. byl ale prohlášen za svobodný.

PRINZ EUGEN konal na to dále svoje křížování, měl ale brzy potřebí velikých oprav, pro které mu bylo vyloditi i děla.

Za to přibyl do Zadru Jeho Veličenstva parník CURTATONE pod velením poručíka řadové lodi Zaccaria, jenž měl dříve svou stanici v Anconě a opustil ji, poněvadž c. k. vojsko odtáhlo z tohoto města. CURTATONE tedy převzal službu PRINZE EUGENA.

7. července o $\frac{1}{2}$ 5. hod. ráno se objevila před Zadrem francouzská fregata IMPÉTUEUSE, zakotvila se za mysem Amica, přiblížila se ale o $\frac{1}{2}$ 6 hod. městu, majíc vyvěšenu vyjednavatelskou vlajku³⁰, a žádala, aby jí byl vydán RAOUL a i c. k. parník PRINZ EUGEN, jenž jej byl zajal.

Polní podmaršálek svob. pán Nágy odpověděl, že o RAOULovi rozhodne kořistný soud, který jest už ustanoven, ale že rozhodně odmítá, vydati PRINZE EUGENA. O této události byla ihned telegraficky zpravena ústřední vojenská kancelář s prosbou aby rozhodla, co se má státi s RAOULEM,

jehož náklad jest majetkem rakouských občanů ; loď samotná že podle práva asi není „dobrou kořistí“. Jako odpověď byl doručen Nágymu rozkaz, odřici co nejdůrazněji vydání PRINZ EUGENA, bárku RAOULA ale Francouzům vydati*) a dorozuměti se s nimi o nákladu, jenž byl už odevzdán a jako nejkrajnější ústupek nabídnouti odškodné pro posádku lodi, jehož výše měla býti předem určena.

Když obdržel velitel IMPÉTUEUSY první odpověď vojenského správce, že parniku rozhodně nevydá, dal zajeti do zátoky Soline, kde byla jeho loď kryta mysem Amica, a pohroziv, že se celé francouzské loďstvo sjede před Zadrem, zahájil ze vzdálenosti 2000 m na pevnost střelbu z děl. Na jeho střelbu odpovídala nejen pevnost, ale i CURTATONE a to tak důrazně, že byla IMPÉTUEUSE o 9. hod. nucena, vzdáti se boje a odjeti k francouzskému loďstvu do malého Lossina, aby tam vyspravila utrpené škody ; zůstala tam až do 10. července.

*) Kořistný soud v Zadru uznal 7. července a to ještě nežli přišel z ústřední vojenské kanceláře onen rozkaz, že podle práva má býti RAOUL propuštěn. Žádost francouzského velitele byla ale odmitnuta dříve nežli rozsudek byl znám.

O zápase s fregatou — velel jí kapitán řadové lodi Excelman — podal velitel dělostřelectva v Zadru následující zprávu :

„Jest to velká fregata, která má na dělové palubě asi 40 krátkých 30 liberek, na vrchní palubě 8 dlouhých 30 liberních a 2 54 liberní, na přídě 2 tažená dlouhá 30 liberní³¹ děla.

Lodě střílela vždy celým pořadem děl³² na jednu, napřed z děl na přídě, potom málo se otočíc, z děl na pravé straně, na to z děl na levé straně, po tom po pravé, na to zase po levé straně a posledně zase z děl po levé straně.

Fregata otočila se asi 6—8 krát a vypálila tedy 312—416 ran, z děl na levé straně duté podlouhlé střely, z děl na pravé straně plné kule.

Její střelba měla následující účinek : Z dutých střel vybuchly 4 ve vzdálenosti 3000—4000 metrů (od lodi) z části v pevnosti; největší část střel ale zapadla, nevybuchnuvši, do moře v přístavě.

5 30 liberních kulí zasáhlo pevnost ve vzdálenosti 2500—3000 m, největší část jich

padla 150--300 m před pevností do moře. Skoda střelbou v pevnosti i mimo ni způsobená jest velice nepatrná.

Co se týče obrany, jest mi ohlásiti, že pevnost opětovala střelbu ze 6 18 liberních děl, které jsme mohli řídit na zátoku Soline, a že bylo povolna střeleno žhavými kulami, jichž jsme vystřelili celkem 95.

Fregata byla osmkrát zasažena, a sice jednou kulí v přídě³³, 5 v lodním trupu, jedna kule poškodila komín poblíž stroje a jedna zadní stožár.

Pozorovali jsme loď dalekohledem a při tom zřetelně viděli, že chytila třikrát oheň.“

Po odjezdu IMPÉTUEUSY přišel do Zadru telegram z Verony, ohlašující uzavření příměří.

Všickni příslušníci c. k. námořnictva, kteří se účastnili odražení útoku na Zader, byli podle zásluhy pochváleni. Poručík řadové lodi Zaccaria, velitel na CURTATONE, byl vyznamenán vojenským záslužným křížem. O veliteli PRINZE EUGENA, poručíkovi řadové lodi svob. pánu Mollovi (skonál 1866 hrdinskou smrtí jako kapitán řadové lodi

a velitel obrněné fregaty DRACHE) podal vojenský správce dalmatský baron Nágy následující zprávu:

Poručíkovi řadové lodi svob. pánu Moilovi naskytlo se hojně příležitosti, prokázati se nejen jako dobře vycvičený a vzdělaný námořní důstojník, ale i jako rázný voják.

Jemu nebyl pobyt na moři nikdy nejistým, ani tenkrát, když byly francouzské lodě bez přestání na stráži na celém dalmatském pobřeží.

Vedl svou loď, kam bylo právě potřeba, ať do Kotora a nazpět, nebo do Visu anebo na jiná, bližší, ale stejně ohrožená místa.

1860

7. a 8. ledna.

Jeho Veličenstva korveta „Dandolo“
v nebezpečné východní bouři na ma-
rockém pobřeží.

Jeho Veličenstva korveta DANDOLO pod ve-
lením fregatního kapitána Richarda Barry byla
7. ledna 1860 zakotvena v Malaga na vnější
rejdě, jež není chráněna proti východním větrům.
Odpoledne tohoto dne počal váti kromobyčejně
silný východní vítr, tak že nebylo radno, déle
tam prodlévati. Velitel se tedy rozhodl, že o
5. hod. vypluje do Gibraltaru. Ale jeho naděje,
dojeti už ráno na nové bezpečné kotviště, mizela,
když o 11. hod. v noci musely býti pro bouři
zkráceny plachty. Vlny byly kromobyčejně vysoké
a nad to i zkřížené vlivem ostrých západních

větrů, které vály za minulých dní, moře se vzdouvalo v ostré, jako hory vysoké vlny, jež se na všechny strany převalovaly³⁴ a korvetu brzy zdvihaly na svá nejvyšší temena a hned na to ji metaly do velkých vodních prohlubin, loď se ve svazích chvěla, a paluba byla zatopena spoustami vod, s hřebenů vln větrem na ni metanými. Barry, výborný to a velmi zkušený námořník, píše ve své zprávě o bouři, že do té chvíle nezažil podobné jízdy. Zdálo se mu nevysvětlitelným, jak se mohly na Středozemním moři vyvinouti tak vysoké vlny, jaké se zastihávají jen v Západní Indii za tornáda, anebo v Čínských vodách při taifunu. Voda drala se do lodi se všech stran. Na dělové palubě jí bylo na střevíc vysoko, a jelikož trativody³⁵ nedostačovaly na její vytékání, lila se do strojovny a do spodních lodních prostor; nezbylo, nežli chvílemi otvírati střílny, což ovšem nebylo — i při největší opatrnosti — možné než na málo vteřin. Když se měl připravit parní stroj k jízdě, vidělo se, že jest uhlí veskrze promočené a že nechce hořeti; potoky vody byly zaplavily i uhelné komory. Byly tedy rozsekány stoly, lavice, vesla a všeliké

dřevěné nářadí jsoucí po ruce, a vytápěly se tím kotle.

Loď sebou náramně zmitala³⁶, nedala se více řídit kormidlem a byla hnána děsně hlušicím, orkánovitým větrem a divoce rozjitřenými vlnami ke Gibraltarské úžině. Výpočty dbající směru a rychlosti jevily o 3. hod. ranní, že jest loď vzdálena od majáku na Ceutě už jen asi 8 nám. mil³⁷, a přece nebylo toho světla viděti, ač se jindy rozeznává až na 25 mil. Vyzírání bylo vodními párami, ostrým měsíčním světlem na žluto zbarveným, vodou vysoko na loď stříkající a prudkým houráním lodě tou měrou ztíženo, že nebylo lze majáku spatřiti.

Loď byla v takovém nebezpečí, že velitel svolal všechny důstojníky a vyloživ jim, jak se věci mají, chtěl poznati náhled každého z nich. Podle souhlasného úsudku všech, nesmělo býti více pokračováno v jízdě dosavadním směrem, nýbrž bylo uznáno za nutné, aby se loď přitočila k větru³⁸ a tak zůstala, až by byl spatřen buď maják na Ceutě, nebo onen na mysu Evropa u Gibraltaru.

Obrátiti loď těsně k větru se podařilo, ale sbaliti a svázati už docela zkrácenou přední střední plachtu stálo nesmírnou námahu a bylo jen možno za nebezpečí života pro mužstvo na ráhně. Korveta byla na levých táhlech³⁹ ve směru jih k východu^{39a} a ač měla jen docela zkrácenou přední vratiplachtu a první kosatku, jela přece bystře v před a byla odháněna asi pět čar⁴⁰, tak že byla by musela v krátkém čase (za méně než hodinu) naraziti na marocký břeh.

Když se byla přitočila k větru, zhrubly její pohyby stále víc a více, a klonila se tak silně na pravou stranu, že se zdálo, že se více nevzpřímí. Vlny utrhly člun visící na jeřábech v zadu na pravé straně, roztrískaly a odplavily záložní ráhna a stěžuě uložené vně lodi v silných železných vidlicích, a jejich kusy se připojily k mimo plovoucímu stěžni s lanovím, jenž asi pocházel z nějaké, této noci neštěstím zastížené lodi. Prudkým houráním lodě bylo nejen vytažení komína do výše náramně ztiženo, ale poškodily se jím i spojky kotlů, tak že kotle začaly prýšřteti, a voda z nich hasila ohně. A když konečně, nedbajíc vln válicích se přes přídovou boudu,

připravovaly se obě hlavní kotvy, aby byly hotovy k okamžitému zakotvení lodi, a když se nad to k ruce kladly sekery a topory, aby se jako poslední prostředek i stěžně podsekaly, bylo kde komu na lodi jasno, že lze se nadíti, že se loď brzy ztroskotá, neboť nikdo nevěřil, že by kotvy byly s to, vzdorovati běsnému tomu orkánu a divoce rozkaceným vlnám. Položení lodě bylo skutečně zoufalé; byla-li by loď zahnána na skalnaté marocké pobřeží plné útesů, byly by bývaly životy i těch, kdož by se byli z moře zachránili, vydány do zvůle divokých kmenů Kabylů, kteří, jsouce právě ve válce se Španěly, sotva by jich byli ušetřili. Celá posádka kromě strojníků a topičů byla už mnoho hodin na palubě, a ač promočená, zimou se chvějíc a oddaná do svého osudu, přece pozorná na povely důstojníka stráže a velitele, přivázaných na velitelském můstku.

Všem se zdálo, že jest loď ztracena, ale tuhá kázeň všemi vládnoucí nedala malomyslnosti proniknouti.

Hlasem přehlušujícím jakot bouře slíbil velitel vysokou odměnu tomu, kdo by první spatřil

toužebně očekávaný maják. Sta očí se nadarmo otočilo směrem, kde jej tušili; minuly teskné minuty, a už bylo viděti v předu na pravo i na levo v měsíčním šeru marocké hory oblaky pokryté, tu ozval se z dolních zápor předního stěžně výkřik: maják na pravo. Byl to poddůstojník Giraldi, jenž první spatřil ono toužené a spásonosné světlo. Všecky oči se tam obrátily, a za málo minut bylo zjištěno, že ono vždy za jednu minutu probleskující světlo jest majákem na Ceutě; byl změřen jeho směr — západo-jihozápad — a poněvadž bylo nejvýš tři míle vzdáleno, bylo tím i potvrzeno, že se loď nalézá v nejvýš nebezpečné poloze.

Nesmělo se tedy ani chvíle meškati, přepravit loď na druhá táhla⁴¹, ale podařilo se to jen pomalu a velmi těžce: loď neposlouchala kormidla a nechtěla odpadnouti od větru, a prýstící kotle neměly při mokrému topivu dosti tlaku, aby se byl mohl uvést stroj do pohybu. Než se vrtule začala točiti — běsně rychle ve vzduchu, když byla záď lodi nad vlny zdvižena, ve vodě ale jen namáhavě a rázy — uběhly nové teskné minuty. S velkým namáháním vystoupila četa

plavců na rozpory předního stěžně⁴², a drželi se tam ve stálém nebezpečí, že je běsný vítr smete do moře, u zadního stěžně ale stáli tesaři a několik zvlášť obratných Doddůstojníků, hotovi, jej podseknouti: poslední to prostředek, kdyby loď nechtěla od větru odpadnouti. Tu otočila se vrtule několikrát za sebou, šestnáct tvrdých pěstí strhlo kormidlo, a loď se začala pomalu, čáru po čáře otáčet proti světlu trapně blízko probleskujícímu a i dále, až byla v severozápadním směru a minula jen na malou vzdálenost nebezpečný výběžek; nejhorší nebezpečí, ztroskotání v příboji, minulo, a každý si z hluboka oddechl.

V úžině byly rovněž velice vysoké vlny, a nebylo tedy možno, řídit loď špatně kormidla poslouchající na záliv Gibraltarský; nezbylo tedy, nežli, uhánějíce před větrem, pustiti se do oceánu, aby tam za mysem Spartelem nalezena ochrana před bouří a mírnější moře.

Majíc rozpjato jen málo plachet, pohyla korveta až do 9. ledna mezi El-Araíšem a Spar-telem; poblíž jí 40 jiných lodí. Teprvé když se vítr otočil na jihovýchod a ulevil, byla s to, zase veplouti do úžiny a zakotviti se o 5. hod.

odpolední v Gibraltaru. Tam byla anglická a francouzská loďstva se stěžňovím na palubu spuštěným⁴³ a stroji pod parou; na valné části lodi bylo viděti, že jim bouře způsobila mnoho škod. Když uslyšel velící anglický admirál, v jak povážlivem postavení byla korveta v noci na 8. a jak unikla nebezpečí, vyjádřil veliteli k zachránění lodi své nejsrdečnější blahopřání.

Nebylo lze určitě udati, kolik lodí bylo za této bouře v západním Středozemním moři zničeno nebo poškozeno; s korvety viděli u Alge-sirasu trup španělského válečného parníku vrženého bouří na zem; na písčíně neutrálního pásma⁴⁴ ležely trosky jednoho parníku francouzské společnosti „Messagerie maritimes“ a jednoho holandského šuneru; dále tomu nasvědčovaly trosky na skalách gibraltarských, že se i tam ztroskotaly lodě.

Ve své zprávě o chování lodní posádky chválil kapitán Barry prvního důstojníka, poručíka řadové lodi Kronovettera (zemřel 1890 jako kontreadmirál n. odp.) a fregatního praporčího Richarda Pogatschnigga (zemřel 1896 jako kontreadmirál), dále strojmistry Alberta Hackera a Jana

Spetzlera : následující osoby mužstva navrhnul za jejich zmužilé a obětavé chování k povýšení : botsmana 3. tř. Hieronima Penso, poddůstojníky Marka Milliče, Ant. Ferro, plavce 1. tř. Ant. Benussi, Ondř. Franceschi, Bernarda Livnello, Michala Lovriče, Karla Zara, Jeronýma Ruggiera a Karla Bevilaqua. Rovněž pochvalně se zmínil o chování námořní pěchoty (tehda hlavně Poláků a Rusínů) a námořních dělostřelců, zvláště chvalně ale se vyslovil o chování strojního mužstva.

Vrchní námořní velitelství schválilo v admirálském rozkaze návrhy na povýšení a vyslo- vilo ve zvláštním výnose veliteli, že se z před- ložených zpráv předsvědčilo, že jest korveta DANDOLO svěřena muži hodnému tohoto komanda.

1864

9. května.

Námořní bitka u Helgolandu.

(Úryvek z dopisu poručíka řadové lodi Edmunda ryt, z Hennebergu, náležejícího k důstojnickému sboru fregaty RADETZKY, ze dne 12. května 1864.)

4. dubna spojili jsme se v Lissaboně s vlajkovou lodí Jeho Veličenstva fregatou SCHWARZENBERG ; jest těžko vyličiti, jak měl kapitán řadové lodi Tegetthoff s další jízdou na spěch. Při příjezdu našli jsme vše nám potřebné už připraveno ; sotva že se zaryla kotva do dna, byly již podle lodě pramice s uhlím a vodou, a bylo nám důtklivě přikázáno, co nejrychleji doplniti zásoby. Sotva že jsme byli hotovi, jelo se dále do Brestu. Ač nás tehdy mrzelo, že jsme v Lissaboně praničeho neviděli, jsme teď velcímu za to povděční.

Zdržení špatným povětrím — dvakráte bylo nám upustiti od jízdy přes biskajský záliv — přijeli jsme do Brestu až 14. dubna.

Když jsme doplnili zásoby uhlí, a Tegetthoff obdržel svolení, spojití se s pruskými loděmi ležícími v Tesselu, odjeli jsme 23. dubna z přístavu.

Naše válečná pohotovost začínala vlastně teprve za Brestem: od té doby nikdo z nás nespál mimo přístavů vysvlečen a mužstvo leželo na svých bitevních stanovištích vedle děl. 25. dubna dojeli jsme Dealu, Dánů ani nespátrivše, a Tegetthoff se tam marně snažil, dosíci zpráv o nepříteli.

Poněvadž jsme rovněž nebyli s to, něčeho zvědět o řadové lodi KAISER a o obrněné fregatě⁴⁵ DON JUAN D' AUSTRIA, a ježto Tegetthoff na svůj dotaz obdržel z Vídně odpověď, že se mu dovoluje jednati podle jeho vlastního soudu, jeli jsme do Tesselu, zastihli tam pruský lodní oddíl — 2 malé šroubové lodice dělové a jeden kolový parník, všeho všudy s 10 děl — a s nimi spojeni, odebrali jsme se do Cuxhavenu. Že jsme se po celou tu cestu snažili, naučiti své mužstvo ruče se k dílu míti, snad každý mi uvěří, ale moře, ponejvíce bouřlivé, nám při tom hrubě nepřálo, a v přístavech bylo na

to pro doplňování zásob málo času. Pováží-li se, že našim mužstvem byli ponejvíce nováčkové a teprvé 2 měsíce na lodi, uvěří se mi, že mi bylo leckdy úzko, rozvažoval-li jsem, jak si bude počínati za boje. Celkem bylo ale už tenkrát viděti, že jest ochotné a pozorné.

Když nás stihla zpráva, že u Helgolandu byly spatřeny dánské lodě, vyjeli jsme 6. května z Cuxhavenu a spatřili brzy velkou jednu fregatu, která ale, když ji SCHWARZENBERG dohonila, vyděsila anglickou vlajku.

Vrátili jsme se tedy ráno 9. května a chtěli jsme právě vjeti do Cuxhavenu, když tu nám přišel vstříc náš konsul se spolehlivou zprávou, že téhož dne byly spatřeny u Helgolandu dánské fregaty.

Na místě se otočivše, vrátili jsme se s jášavým „hurá“ na moře, a skutečně, o 1. hod. odpoledne objevili se nám Dánové.

Byly to tři lodě pod velením komodora Suensena, a sice fregaty NIELS JUEL (42 děl), JYLLAND (44 děl) a korveta HEIMADALL (16 děl): měly vrchní stěžně vztýčeny, plachty svázány, byly v bitevní řadě, a jak se nám ukázalo, když jsme se přiblížili, úplně k boji připraveny; jely

asi západo-jihozápadním směrem k Helgolandu. My jsme jeli v severo-západoseverním směru, napřed SCHWARZENBERG, za ní RADEZKY, Prusové kus cesty za námi.

Naše vrchní stěžně byly spuštěny, a jakmile se nám Dánové objevili, připravili jsme loď k boji.

Oba lodní oddíly jely takovými směry, že by se byly střetly před Helgolandem; vál lehoučký severozápadní vítr, moře bylo úplně klidné, celkem byl překrásný den.

Poblíž Helgolandu byla zakotvena anglická fregata AURORA, klidně očekávajíc, co se stane.

Promluvili jsme k mužstvu několik povzbuzujících slov, jež byly zodpovídaný jasnými, mužnými „hurá“, a ještě nežli ta dozněla, učinil nám komodor signály; „Udatná Rakouská armáda zvítězila v mnoha bitvách, učinme tak i my“ a hned na to „Za mnou, v řadě“.

O 1. hod. 59 min. odpoledne obrátila se SCHWARZENBERG na Dány, kteří se také hned obrátili proti nám; zároveň zahájila naše vůdčí loď střelbu. Z Dánů na ni odpověděl NIELS JUEL a tím započal se zápas na vzdálenost 9—10 pro-

vazců, jež se pomalu zmenšila až na 7 provazců. Mezitím jsme se navzájem minuli a soudobně obrátili, pokračující potom zápas na 2—2½ provazce.

Hned po prvním dánském výstřelu jala se RADEZKY střeliti, a od té chvíle až do změny směru páliło každé dělo, jakmile bylo připraveno, a rána za ranou byla s rozvahou vypalována.

Za tohoto prvního období boje byli jsme v trupu lodním zasaženi 10 ranami, z posádky byly zasaženy jen dvě osoby, jeden plavec byl smrtelně, druhý těžce raněn.

V baterii⁴⁶, které jsem velel, utržili jsme čtyři rány; když jsme ale po změně směru stáli na malou vzdálenost od Dánů, zhoustla jejich střelba a stala se skutečně smrtonosou. Hlavně ji trpěla SCHWARZENBERG, poněvadž na ni Dánové soustředili svůj oheň.

Jest zjevno, že nepřítel velmi dobře znal naše lodě, poněvadž se obořoval hlavně na SCHWARZENBERG jako naši nejlepší a nejsilnější; potom teprvé docházelo na nás, a Prusů Dánové vůbec nedbali. Mám za to, že jim šlo o to, napřed přemoci nás, poněvadž by Prusové byli

potom bývali proti jejich přesile vůbec bez obrany a to tím spíše, poněvadž byly dánské lodě velmi rychlé a spolehlivé.

Zápasili jsme tedy úsilovně; pálilo se tak rychle, jak jen bylo možno, a dánské kule na nás dopadající svědčily o tom, že ani nepřítel svých sil nešetří.

Podle mého soudu nemohl zápas více dlouho trvati — nejvýš snad ještě půl hodiny, ve které muselo býti o vítězství rozhodnuto. Tu zasáhl jeden granát břicho⁴⁷ přední střední plachty na SCHWARZENBERGU, a v okamžiku byl celý stožár v plamenech.

Už dříve uhasili na SCHWARZENBERGU dva požáry, jeden poblíž zadní prachárny, způsobený nepřátelským granátem⁴⁸, který tam vybuchnuv, zabil tři z mužů určených k roznášení prachu: druhý ve skladě plachet, jenž byl rovněž způsoben granátem. I v baterii vypuknul oheň, ale byl hned uhašen.

SCHWARZENBERG měla už asi 100 mužů boje neschopných, a druzí — hasíce a neulevujíce ve střelbě — byli znaveni ohromným namáháním; a tu ještě

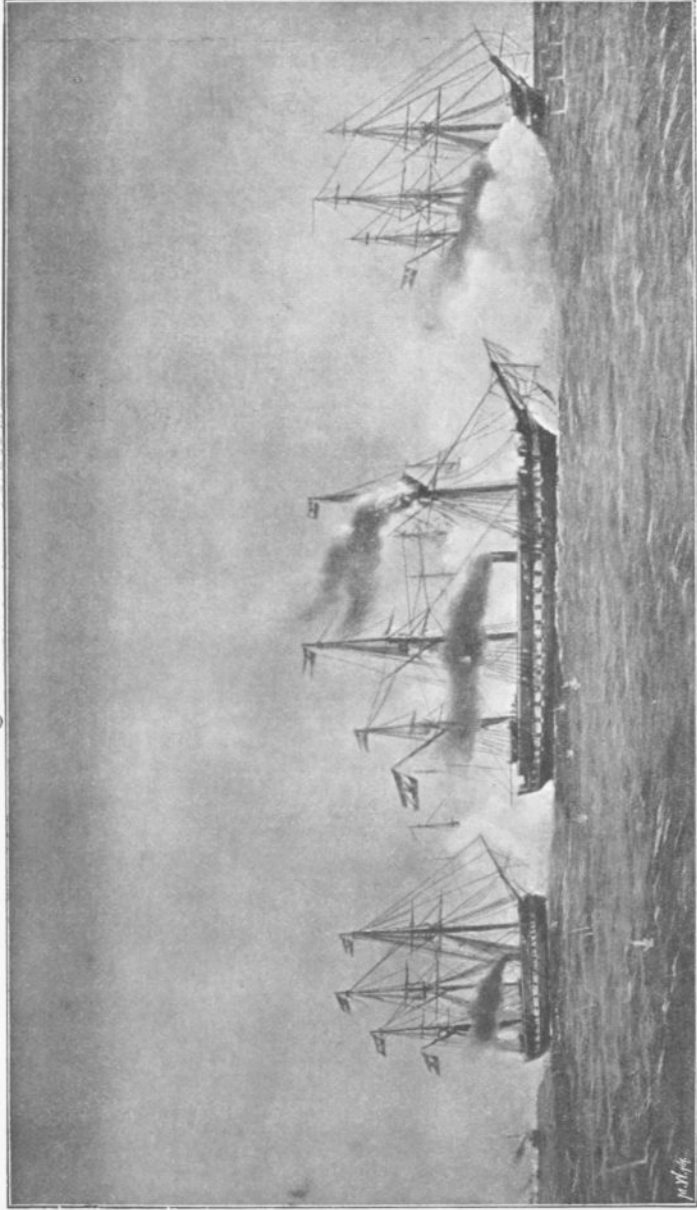
povstal požár v lanoví, který byl tím nebezpečnější, že jsme jeli severním směrem, tedy téměř proti větru.

Na SCHWARZENBERGU se marně namáhali, jej zdolati, ale ač se sřítily na palubu už i přední střední ráhno a vrchní stěžeň, přece ani dost málo neulevila střelba z jejich děl. Potom ale Tegetthoff nahlédl, že nezbývá nežli podříditi se nutnosti a vzdal se o 3¹/₄ hod. odpoledne zápasu, obrátiv se k Helgolandu, aby se tam mohlo nerušeně hasiti.

Podobna řvoucímu lvu, jenž až do poslední chvíle obrací své tlapy na nepřítele, a zahalena dvojnásobným pásmem ohně, upustila SCHWARZENBERG od Dánů. Byla na ní nádherná podívaná.

A tu dostala i RADEZKY, jež jela za SCHWARZENBERG, svůj díl. Nelze mi popsatí onoho krátkého času, který Dánové jenom nás na mušku brali. Rána za ranou, kule za kulí trískala do naší lodě, a my jsme je spravedlivě opláceli.

Zasáhlo nás 46 ran, z těch patnáct pod vodní hladinou. Mou baterii trefilo 16 střel, které zabily 2 muže a ranily 7 mužů těžce a 10 lehce; tito ale veskrze ostali u svých děl a



Námořní bitka u Helgolandu.

pracovali dále, jako by se jim nic nebylo stalo. I u nás zavzněl brzy signál „požár na lodi“. Jeden granát vniknuv do mezipalubí, do kanceláře účetního, vybuchnul tam, zapálil hromadu papírů a vmetl je do mezipalubí, některé i do komory před skladem granátů, plného střel.

Byl to velmi nebezpečný požár, ale přece se nikdo neznepokojil, a kromě těch kdo byli k hašení ustanoveni, se žádný nehnul se svého místa. Oheň se velmi rychle šířil, ale rozvážný jeden strojvedoucí s jedním kadetem a několika muži jej brzy uhasili. Jiný granát vybuchnul na přídě na vrchní palubě u tažených děl, rozbil jednomu z nich skoro úplně lafetu⁴⁹, ale střelmistr vedlejšího děla, nedbaje zkázy vedle sebe, střílel klidně dále. Pomalu jsme se od Dánů vzdalovali; ti se ještě dvakrát pokusili, zasáhnouti nás po délce lodi celými pořady svých děl, ale neměli při tom úspěchu; brzy byli jsme už jen s to, udržovati střelbu zadním otáčecím⁵⁰ dělem. Teprvé potom mi bylo možno, jíti na palubu, abych se nadýchal čerstvého vzduchu.

Nahoře nevypadala RADEZKY lépe nežli dole, ba hůře, poněvadž nás Dánové ponejvíce pře-

střelovali ; toť také vysvětluje naše oproti SCHWARZENBERG poměrně menší ztráty na mužstvu.

Na předním a středním stěžni byla jen jedna jediná rozpora nepoškozena, stožáry samotné byly střelami zasaženy, vratipeň⁵¹ přeražen ; několik stěhů a rozpor vrchních stěžňů přetrženo ; rovněž byla ustřílena lana a řetězy držící hlavní střední ráhno, ale toto — jaká to šťastná náhoda — visíc svým koncem na jedinném lanu, a podpírajíc se v půli na temeně spuštěného vrchního stěžně, se nesřítlo na palubu. Z člunů byly dva k nepotřebě.

Na palubě bylo viděti na mnoha místech kaluže krve, nejvíce na přední části, kde jedinný granát smrtelně poranil 2 plavce a jednoho kadeta a jednoho plavce na místě usmrtil. Celkem měli jsme pět mrtvých a 25 raněných ; škrábnutí a bouli nepočítám.

Na SCHWARZENBERGU ale měli 36 mrtvých, mezi nimi auditora⁵², a asi 80 raněných.

Tuto poměrně velikou ztrátu si vysvětluji tím, že se Dánové v první řadě s ní zabývali, a to než dříve byli sami oslabeni, dále že jsou její střilny mnohem těsněji u sebe než na RA-

DETSKÉM a konečně tím, že dánské kule tam dělaly mnohem více třísek, nežli u nás, což se dá vysvětliti jakostí dřeva, ze kterého jest stavěna. Celkem pronásledovalo SCHWARZENBERG neštěstí; k. p. srazily dva granáty svým výbuchem rázem 22 mužů.

Prusové neměli vůbec ztrát, ani jedna kule jich nezasáhla, a jak jsme pozorovali, Dáni jich vůbec nebrali na mušku.

Nám důstojníkům štěstí přálo; kromě hejmana auditora Kleinerta, který byl zasažen hned s počátku kulí na kyčli a páteři a jenž brzy skončil, námořního kadeta Turkovitse na SCHWARZENBERG, kterému musela býti urážnuta noha, a námořního kadeta Bělského na RADETSKY, který zemřel příštího dne, jsme neměli ztrát.

Velmi mnozí byli ovšem lehce poraněni nebo pohmožděni, já kulhám na levou nohu, do jejíhož stehna mne zasáhla tříska, a náš velitel byl poraněn na uchu. Dánové stříleli hlavně granáty a podlouhými střelami; ja vystřelil skoro všechny své granáty.

Celkem vypálila naše loď asi 500 ran, téměř z polovice granáty. Na velkou vzdálenost stříleli

Dánové pomalu a málo jistě ; když ale byli blízko nás, mířili dobře a rychle pálili, toho nelze neuznati ; nejhůře z nich střílela HEIMDALL.

Za celé bitky chovali se naši velmi dobře, a v mnoha případech bylo viděti skutečné pohrdání smrtí.

Na smrt poraněný kadet Bělský volá, odnášen jsa od svého děla, na své mužstvo : „Ev-viva l' imperatore, coraggio e difendetevi fino all'ultimo uomo“ *). Byla to takřka poslední slova, jichž vůbec pronesl.

Jeden plavec mé baterie byl poraněn dřevěnou třískou na rameni a v tváři, a to tak zle, že jsme měli za to, že ztratí pravé oko ; klesl a byl odnešen do mezipalubí k obvazu. Sotva za 2 minuty jej vidím, an se — ještě všecek zakrvácen — potácí k svému dělu, i ptám se ho, co tam chce, poněvadž se mi nezdál schopen práce.

„Sior“ — odpověděl mi — „con un ocio no ghe vedo, vol dir che tireró con sto altro“ **) a vydržel až do konce na svém místě.

*) Ať žije císař ! Buďte udatní a braňte se až do posledního muže !

**) Benátské nářečí : překlad zní : Pane, tím jedním okem nevidím, budu tedy stříleti druhým.

Nyní, když jsem viděl, co se dá s našimi Dalmatinci a Benátčany prováděti, tvrdím, že není na světě mužstva lepšího našeho.

Čeho jsme mohli s takovým lidem docílití, kdyby bylo bývalo naše námořnictvo lépe připraveno? Škoda, že nebyla celá naše moc pohromadě, mohli jsme dobýti stkvělého vítězství.

O 1/25. hod. odpoledne zakotvili jsme se u Helgolandu, SCHWARZENBERG ale pojížděla dále, aby se zbavila hořícího stěžně a uhasila požár.

Několik našich důstojníků, kteří ji jeli na pomoc se čluny ještě služby schopnými, načrtli nám o ní hrůzný obraz. Poněvadž tam počet raněných a mrtvých jednak tak rychle rostl, že nemohli býti odnášeni, a ježto mužstvo mělo při hašení a obsluze děl plné ruce práce, zůstal každý ležeti, kam padl; nanejvýš byli položeni stranou, kdo překáželi obsluze děl.

Vůbec jsou na lodích poranění z větší části těžká, poněvadž pochází buď od dělových kulí anebo třísek; na SCHWARZENBERGU ale byla zvlášť strašlivá, poněvadž nepřátelské kule do ní byly ponejvíce nízko nad vodou, tak že leželo po baterii mnoho ruk a noh. Představte

si sténání tak mnoha těžce raněných, krví kluzkou palubu; že zakopáváte o mrtvolky i raněné, kteří jsou z částí hrozně zohaveni, a o utrhané končetiny i třísky; k tomu lomoz působený kusy kování a dřev padajících s hořícího stěžně na palubu; chraptivý pokřik lidí navzájem se při hašení povzbuzujících a mezi tím vážný a úsečný povel toho kterého důstojníka; praskot plamenů sžírajících stožár a lana, vše to zahaleno v hustý kouř, kterým chvillemi prošlehuji červenavé plameny: a budete mítí chabou představu o obraze, jenž se skýtal našim důstojníkům při vkročení na SCHWARZENBERG.

A přes to všecko opustili jsme o 9. hod. večerní — když byl podseknut přední stožár, odklizen lanoví visící s lodi do vody, a ve vnitřku zjednáno trochu pořádku, — bezpečný Helgoland a nevědouce, zda-li v poblíží na nás nečekají Dánové, jeli jsme do Cuxhavenu.

Víme všickni, že jest Tegetthoff velmi odvažný, to ale bylo nejsmělejším kouskem, který až dosud provedl.

Ale zdá se mi, že i Dánové měli dosti na svých zkušenostech, tak že nebažili po nových,

jinak si nedovedu vysvětliti, proč na nás nečekali, vědouce, že jsou silnější nás, a že dlouho u Helgolandu nemůžeme zůstat.

Zde v přístavě se tvrdilo, že prý se NIELS JUEL potopil následkem utrpěných škod, ba Hamburští mne ujišťovali, že prý jest na jejich burse vyvěšen telegram to hlásící. Jelikož jest ale zdejší obyvatelstvo velmi rozhořčeno, třeba býti velice opatrným, mluvili se nepřiznivě o nepříteli. Jisto jest, že i Dánové dostali svůj díl, a že jsme — upřímně a krátce řečeno — pozitivě konali svou povinnost.

Tegetthoff si skutečně stkvěle počínal a splnil naše i nejsmělejší naděje; a nebylo to lehké, poněvadž jsme od něho velmi mnoho očekávali.

Ale také byl zřídka nějaký admirál tak zbožňován, jako on. Na zprávu, že byl povýšen na kontreadmirála, vrazilo mužstvo do jeho kajuty a vyneslo jej na ramenech na palubu; tam měl k němu krátkou řeč, kterou provázelo bouřlivým „hurá“, přes to, že leželo v baterii 36 mrtvol a 85 raněných.

Cuxhavenské obyvatelstvo bylo námi nadšeno, a zvlášť mile se nás dotknul jeho soucit, když jsme slavně pohřbívali svých 41 mrtvých soudruhů.

Při včerejší hostině, ku které kontreadmirál pozval velitele, všechny důstojníky a několik kadetů, byl mezi jinými pronešen i následující významný přípitek: Ať žije náš kontreadmirál, ať žije muž dvou provazců⁵³. Na zdar příštímu boji — na jeden provazec.

Admirál i eskadra obdrželi bezčetné blahopřeje telegramy; nejmilejšími nám byla přání našich soudruhů.

Při bedlivé prohlídce utrpených škod, jež podle možnosti opravujeme, se ukázalo, že nás po levé straně nezasáhlo 46 ran, jak jsem dříve napsal, nýbrž 51. Byly zasaženy i střední kusy hlavního a zadního stěžně; onen musíme vyměnit.

V komíně jsou 3 díry; v mé baterii byla roztržena lafeta jednoho děla, jeden brohk⁵⁴ a 2 postranní kladkostroje⁵⁵ byly prostřeleny.

Z našich raněných jeden umřel, z oněch na SCHWARZENBERGU tři.

Několik dánských kulí vězí ještě v našem trupu ; tři, které padly do baterie, jsme jim poslali nazpět ; jejich děla jsou stejné ráže s našimi.

Správně řečeno, měla bitka následující výsledek :

„My jsme se jí vzdali, a Dánové se nepokusili, ji obnoviti, nebo za námi jeti, což by jim bylo bývalo jistě možno, ba lehko, kdyby vůbec byli chtěli.“

1869

20. února.

Věrní soudruzi.

20. února 1869 křižovala Jeho Veličenstva fregata RADEZKY v průplavě u Visu. Bylo to v sobotu o 10. hod. dopolední, kdy bylo už všeobecné týdenní čištění lodi skončeno, a mužstvo bylo zaměstnáno čištěním kovu, t. j. děl, pušek a všelikého kovového postroje. Bylo hezké počasí, váł lehký vítr, a loď měla rozpjaty všechny plachty. Velitel, kapitán řadové lodi rytíř z Daufaliků, stál s důstojníkem stráže, poručíkem řadové lodi z Jägerů, na velicím můstku; prvnímu důstojníkovi byl v baterii předveden denní raport, lékař konal v nemocnici přehlídku nemocných, zkrátka, každý konal svou povinnost, jak toho přísný služební řád požaduje, a nikomu ani z daleka nenapadlo, že by se za chvíli mohl ocitnouti před nebeskými branami.

Tu najednou zazní ohromná rána, z vnitřku lodi vyrazí sloup kouře, a její zadní část se začíná potápět, z prvu pomalu, potom rychleji; přida se staví do výše, tak že čeleň stojí bezmála svisle, a za jedinou minutu mizí RADERZKY v hlubinách; jen plovoucí lidé, z nichž mnozí už se smrti zápasí, mrtvoly a trosky označují místo, na kterém před chvílí plula loď s posádkou, mníci se v úplném bezpečí. Tomuto náhlému výbuchu, jehož pravé příčiny do dneška nikdo nezná, padlo za obět 22 osob důstojnického sboru s 323 muži; jen jediný důstojník, praporčí řadové lodě⁵⁶ Karel Barth, a 22 plavců se zachránilo.

Ti kdo zápasili s mořem o život, hleděli zmocnit se po vodě plovoucích dřev, aby se o ně podpírali; dodávali si navzájem naděje, ba pokusili se pořídit si i vor, ale větší část jich opustila po mnohahodinném zápase síla, a ztuhlí zimou, mizeli jeden za druhým pod hladinou.

Za tohoto krutého zápasu o život byl každému nebožáku kus dřeva pokladem, a od toho, byl-li s to se na něm přidržeti, závisela snad spása. Jest přirozeno, že se každý držel do po-

slední síly své opory a toho dbal, aby mu ji vlny nevyrvaly, a přes to se přihodily za těchto trudných hodin činy svědčící o pravé šlechetnosti a vzájemné obětavosti. Vylíčíme následovně jeden případ, který zasluhuje býti uváděn jako dojemný příklad věrného přátelství a jest hoden, býti uchráněn před zapomenutím.

Dva na vrchní palubě zaměstnaní plavci, Jan Zaar a Frant. Jussich, byli výbuchem smeteni do moře a ač jsouce poraněni, měli přece dosti síly a rozvahy, aby, plovouce, udrželi se nad vodou, a brzy se jim poštěstilo, zachytiti se jednoho převráceného člunu, na jehož koncích se přidrželi. Tu spatřili v poblíží svého soudruha Samiče, jenž neuměje plovati a jsa v nejvyšším nebezpečí, že jej moře pohltí, volal o pomoc. Oba ihned k němu doplovali a zachytivše ho, podporovali jej při plování, až se zase zmocnili svého člunu, vlnami sem tam poháněného, načež spojivše své síly, zdvihli na jeho dno svého takřka bezvědomého kamaráda. Sami se potom zase drželi konců lodičky. Ale moře bylo značně rozvlněné, a vlny se často převalovaly i přes člun, tak že nebyl Samič ani na člunu bezpečen.

Byl už tak osláblý, že nebyl s to opřít se vlnám a byl jimi — už na půl zadušen — brzy smeten do vody.

Ač oba poznávali, že jejich soudruh už dokonává, přece ho i potom neopustili, nýbrž na novo životy v šanc vydávající, vyrvali jej opět vlnám, a chytivše kus mimo nich plujícího lana, přivázali jím už bezvědomého Samiče na dno člunu, stále doufající, že se snad přece dostaví v čas pomoc.

Zůstali tak ještě čtyři hodiny ve vodě, než — sami smrti blízcí — byli jednou lodicí nalezeni a s nimi i mrtvola jejich soudruha.

1872

3. září.

Požár na Jeho Veličenstva lodi „Lissa“.

Jeho Veličenstva kasemátová⁵⁷ loď LISSA byla roku 1872 vyzbrojena jako vlajková loď velitele eskadry kontreadmirála Aloise rytíře z Pokorných a křižovala spolu s fregatou NOVAROU, korvetou ZRINYI a dělovými loděmi HUM a VEBICH v jižním Jaderském moři.

Za pobytu na rejdě v Korfù vypukl na LISSE v noci na 4. září požár, který byl ale ostražitou posádkou v čas spozorován a omezen, tak že nezpůsobil žádných velkých škod, přes to že hořelo na velmi nepřístupném místě.

Hlavní pochůzku o 9. hod. večerní konal první důstojník, korvetní kapitán Antonín Kluger z Teschenbergů, a ani on, ani služebným řádem na 10. hod. stanovená obchůzka, jež dbá hlavně

ohně a světla, nespozorovali ničeho podezřelého. Ba ani kadet strážce, Emil Kühne, jenž o $\frac{3}{4}$ 12. hod. zbudil v mezipalubí jej vystřídajícího kadeta, nespozoroval cestou ničeho kromobyčejného.

Když ale Kühne po vystřídání přišel do mezipalubí a potkal tam kadeta Heřmana Schreibera, konajícího obchůzku, přiběhla k nim stráž zadní prachárny, střelec 2. tř. Novakovič, hlásíc, že se kouří ze skladu soleného masa, jenž byl těsně vedle prachárny.

Oba kadeti pospíšili k padáku⁵⁸ spizírny a otevřevše jeho mříž, zbudili tam spícího špižirníka. Při tom také viděli hustý kouř a hned ohlásili vše prvnímu důstojníkovi, jenž seděl v důstojnické jídelně.

Velitel, kapitán řadové lodi Alex. Eberan z Eberhorstu, dal bez váhání troubiti požárový poplach a zatopiti prachárnu, který rozkaz byl hned proveden.

Jelikož se zdálo, že požár jest ve skladě soleného masa, byly nad tímto vytrženy latě spodní paluby, aby se otvorem tak povstalým zavedly hadice do skladu.

Strojmistr 1. tř. Ondřej Köppel, řídící píšalu hadice, byl ale hustým kouřem přinucen vrátiti se a omdlel, než došel na spodní palubu, omámen jsa jedovatými plyny. Strojník Jan Wagner spolu se strojmistrem Bohdanem Bötgerem spěchali mu na pomoc a zachránili jej, ale Wagner ztratil při tom rovněž vědomí a byl teprvé po velkém namáhání dopraven do bezpečí.

Jelikož zamezoval rychle houstnoucí a omamující kouř přístup k místu požáru, mohlo se hašení jen tak prováděti, že byly řízeny hojné proudy vody do všech okolních místností. I k provedení toho bylo potřebí smrti se nelekajících lidí, poněvadž byly latě paluby nad prachárnami a obložení pracháren samotných velmi rozpáleno, železná kování byla až žhavá, a všechny vrchní místnosti plny štiplavého kouře. Uvádíme tyto okolnosti, aby bylo lze oceniti následovně vyličené výkony podle jejich skutečné záslužnosti.

Vynikající příklad obětavého konání povinnosti dal vrchní střelmistr⁵⁹ Antonín Beidl, jenž nedbaje velikého nebezpečí života, proniknul dusivým dýmem do obou výstupků před prachár-

nami, aby se přesvědčil, jsou-li tyto skutečně naplněny vodou. Tím, že se jeho odvážným podnikem zjistilo, že tomu tak, zmizely obavy stran pracháren, i mohlo se mnohem klidněji pokračovati v hasičských pracích.

Mezitím proniknuli nadbotsman⁶⁰ Kašpar Gallovich a podbotsman Jan Ivančič až do skladu soleného masa a zjistili, že oheň jest asi ve skladu chleba, nalézajícím se dále na zad. Proniknouti ještě dále jim nebylo možno, poněvadž z paluby nad nimi jim kapala do tváří, týlů a na ruce vařící směla⁶¹, kterou byvše zle popáleni byli donuceni k návratu. Čekalo se tedy ještě nějaký čas, až slábnoucí kouř ukazoval, že směla mezi latěmi shořela, a potom byl větší oddíl mužstva pod vedením obou prvé jmenovaných botsmanů s to, vniknouti až do skladu rumu, proraziti jeho stěny, obaliti sudy rumu mokrými houněmi a všecko hojně políti vodou. Na to se vniklo i do skladu chleba, kde bylo teprvé možno, oheň úplně uhasiti. Hašení trvalo celkem půldruhé hodiny.

Pozdějším vyšetřováním bylo zjištěno, že se z neznámé příčiny vznítily bedny složené ve

skladu chleba, a od těch že chytily dřevěné stěny, jež — přes to, že plechem vyložené — úplně zuhelnatěly, jakož i sloupy podpírající palubu. Požárem byly zničeny všechny potraviny a část střeliva v zadní prachárně.

Podle telegrafického rozkazu zůstala LISSA, jež měla příštího dne vyplouti, ještě 8 dní v Korfů, za které doby nahradila poškozené stěny novými a nalodila nové potraviny a střelivo jí z Pulje poslané.

V podrobné zprávě o této příhodě líčil admirál výmluvnými slovy vzorné chování důstojnického sboru i mužstva a podotknul, že mu není možno jednotlivců zvláště uváděti, poněvadž si všickni nad míru chvalitebně počínali.

Jeho c. k. Apoštolské Veličenstvo ráčilo Nejvyšším rozhodnutím ze dne 16. listopadu 1872 vyznamenati následující osoby za jejich zásluhy o uhašení požáru na kasematové lodi LISSA :

Strojmistra 1. tř. Ondřeje Köppela rytířským křížem řádu Františka Josefa, strojmistra 2. tř. Bohdana Böttgera a strojního podmistra 1. tř. Jana Wagnera zlatým záslužným křížem.

Nadbotsmana Kašpara Galloviče, podbotsmana Jana Ivančiče a vrchního střelmistra Ant. Beidla stříbrným záslužným křížem s korunou.

Poddůstojníky Lukáše Giuričiče, Petra Grisillo, Jos. Schivitze, Jana Samsona Koralizzu a plavce 2. tř. Felixe Lauru stříbrným záslužným křížem.

Výnosem námořního oddělení c. k. ministerstva války byli pochváleni: Poddůstojníci Ferd. Linarollo, Ondř. Postich, Jos. Schacherl, Fabian Manestar, Frant. Prasnika, Jos. Pospich, Pasqual Tesorio a Jos. Longa; plavci 1. tř. Ondřej Volcič, Jos. Novochny; 2. tř. Ant. Ghenso a Aug. Antonini, 3. tř. Alois Jossich; puškař Jan Lischke, a Karel Mašek, arsenální podmistr Hyacint Voltolina, smolař Petr Makich, Vil. Donajo a Leonard della Pietra; tesaři Frant. Zanetti, Martin Mazzer a konečně civilní sluha Dell'Aria.

Kromě toho vyslovil námořní velitel vice-admiral svob. pán Pöckh všemu sboru důstojnickému a mužstvu Jeho Veličenstva kasematové lodě LISSA svou úplnou spokojenost s jich vzorným chováním se za požáru.

1874

20. listopadu.

Ztroskotání se Jeho Veličenstva brigy „Saida“.

Jeho Veličenstva briga SAIDA křižovala 1874 pod velením poručíka řadové lodi 1. tř. Augusta Trappa v západním Středoze­m­ním moři a odjela 13. listopadu z Villafranky, nastupujíc tím zpáteční cestu do domoviny.

SAIDA, podobající se brize ARTEMISII, která byla teprvé před málo léty rozbita, byla cvičnou lodí, sloužící výcviku plavců a vyznamenávala se výtečnými námořními vlastnostmi⁶². Její důstojnický sbor sestával z poručíka řadové lodi 1. tř. Josefa Wachtla šlechtice z Elbenbrucku, jako prvního důstojníka, praporčích řadové lodi Viléma ze Sattlerů, Leonarda Eberana z Eber-

horstu a Artura Poglayena, námořních aspirantů Gustava Koppera, Frant. Mirtla a Alexe z Andaházy, korvetního lékaře Dra. Karla Prussa a komisařského adjunkta 3. tř. Frant. Ulricha. Cvičné období blížilo se konci, a mužstvo bylo tedy důkladně námořnický vyškoleno.

Cesta směřovala do přístavu Messiny a za slabých větrů první dny málo ubývala; potom se ale zdvihnul severozápadní vítr, který, rychle sesiliv, poháněl loď bystře ku předu; 19. na večer přiblížila se Liparským ostrovům, ale pro temnotu už jich nebylo viděti. Bylo pošmurno a deštivo, tak že nebylo radno mezi nimi za noci proplouti, i křižovala tedy SAIDA až do rána před souostrovím. Když bylo ráno 20. přesně určeno místo lodi, byl poblíž úskalí Bassiluzza nastoupen směr na messinský průplav. Vítr za noci stále sílil, a vlny značně vzrostly, ale, majíc vítr od zadu, letěla SAIDA ku předu jako pták; střední plachty byly jednou zkráceny. Čím více se blížila vjezdu do přístavu, tím více rostly vítr a vlny; jela konečně rychlostí 11 uzlů⁶³, a okolí bylo jen chvílemi viděti, když byla loď právě na temně vlny. Za takové jízdy přiblížila se

majáku Faro, stojícímu na ostrůvku před severozápadním cípem Sicílie; tam měl býti změněn směr o 6 čar na pravo, aby SAIDA zajela do průplavu. Plachty byly už otočeny pro nový směr lodi a loď se právě zatáčela, když tu vítr — až dosud severozápadní — náhle přeskočil⁶⁴ na západ, z průplavu, a rázem ještě značně sesílil. Loď vydržela sice dobře vítr ohromným tlakem na plachty dopadající, ale přida nebyla více obrácena proti průplavu, nýbrž proti úskalími obklopené Scylle. Bylo jasno, že při tak divokém větru není možno, křižujíc, dostat se ku předu a do průplavu, který jest nad to už od nejstarších dob zlopověstný prudkými a měnivými proudy; nezbylo tedy jiného nežli pokusiti se o to, propracovati se nazpět na volné moře a tam potom tak dlouho pobýti, až by povětrí dovolilo veplouti do průplavu. Bylo potřebí rychle se rozhodnouti, i byla tedy SAIDA bez odkladu obrácena a plula na levých táhlech⁶⁵ nazpět. Loď byla ve velkém nebezpečí, poněvadž na severu jí uzavíral cestu daleko do moře vybíhající mys Vaticano, na jihu hrozila úskalí u Scylly, na východě skalnatý italský břeh zátoky Gioja.

SAIDA byla jako ve slepé ulici, ze které vedl jen jeden východ — na západ — ale ten byl proti větru, na všech ostatních stranách hrozila zkáza. Doufati v to, že vítr poleví nebo směr změní, bylo by bývalo za stávajících poměrů přímo bláhové; loď se mohla jen tenkrát zachrániti, podaří-li se jí vykřižováním se tak daleko proti větru prodrati, že by mohla minouti mys Vaticano. I jalo se tedy hned o tom pracovati; loď klonila se sice pod větrem, náramnou silou na plachty dopadajícím až 45^0 , tak že přes její levý bok se stále převalovaly vlny, a všecko lanoví plulo v proudu, podobajíc se rozpuštěným vlasům; celá polovina paluby pod větrem byla pod vodou (padáky v palubě byly na štěstí už dříve pevně uzavřeny), rozpory stěžňů byly napjaty jako struny, tak že se bylo co obávati, že tu chvíli popraskají, ale SAIDA se přese všecko výborně držela, a přibývalo naděje, že překoná i tuto krutou zkoušku.

Vichřice dosáhla divoké síly, a tu zahučela na lodi rána jako z děla; vnitřní kosatka nebyla více s to, oddolati dopadajícímu na ni větru, praskla a za málo více než půl minuty nezbyla

z ní nežli obruba. Nehoda ta by nebyla bývala nikterak osudnou, kdyby byla zůstala samotna : ale v krátkém čase vyrval orkán kromě hlavní střední plachty a vnitřní kosatky plátno všech druhých plachet z obrub, a veliteli nezbylo, nežli zkrátiti hlavní střední plachtu, aby neztratil i té, neztratil tím i moci nad svou lodí.

Každému bylo jasno, že jest nemožno propracovati se lodí pod zkrácenými plachtami proti tak divokému víchru a tou měrou mohutným vlnám, a že tedy asi nebude lze, lodi zachrániti. A přece nikdo na to nepomýšlel, oddati se osudu, nýbrž posádka pokračovala v urputném zápase s rozzuřenými živly a ukázala v příštích hodinách, jak úžasně mnoho dovedou neochvějná srdnatost a vytrvalost ve spolku s námořnickou obratností.

Na palubu přinesené záložní plachty byly připraveny a ve chvíli, kdy orkán na málo minut polevil, připevněny na ráhnech, přes to, že loď sebou zmítala jako zběsilá. Potom za příznivých chvil plachty rozpínajíc, a jakmile víchř zase rostl, je kasajíc, zápasila loď o každou píď směru proti větru. Křižovala před nebezpečným břehem

jak ji bylo nejlépe možno, ale přece jen bylo znáti, že proti ohromným na ni se válejícím vlnám nezískává na cestě, nýbrž že se stále blíží břehu, zahalenému vysoko stříkající pěnou. A věru není divu, že hleděla posádka takřka závistivě na mohutnou americkou plachetní loď, která zápasila s bouří asi míli cesty nad větrem; tato míle cesty snad znamenala zachránění, dopřávajíc lodi více času, vyčkati změny větru; a každý námořník ví, že pokud jest i jen jediná píď vody mezi břehem a lodí, tato ještě není ztracena.

A tu pojednou viděli, že z plachet Amerikánových nezbývají nežli cáry, a když byla SAIDA znovu na hřeben vlny zdvižena, neviděli ho více, nýbrž proti větru byly už jen šeré, divoce sebou zmítající spousty vody. Hrdá loď, které právě před tím ještě záviděli, byla už mořem pohlcena.

Lidé zápasící o život, nemají času rozjímati o cizím neštěstí, a tedy i mužové na SAIDĚ dlouho na to nemysleli, čeho byli právě svědky, nýbrž dbali jen svého vlastního postavení. Vzdálenost od břehu se stále menšila, šerilo se, a kde kdo

poznával, že se blíží konec. Velitel svolal všechny důstojníky a nejstarší poddůstojníky, a vyloživ jim postavení lodi, radil se s nimi, co ještě by se dalo k její záchraně podniknouti.

Zátoka Gioja jest obroubena vysokými skalami, mezi kterými jest jediné poměrně vhodné místo k najezení s lodí; jest to asi 200 m dlouhý pruh písčitého břehu před vesnicí Favazzina; všude jinde by loď byla bývala na skalách okamžitě roztržena. Jednalo se tedy o rozhodnutí, nebylo-li by lépe vjetí plnou rychlostí na tento pruh břehu, nežli vydávati se nebezpečí, že bude loď zahnána na skály, a největší díl posádky že přijde v lítém vlnobití o život.

Skromáždění rozhodlo, že pokud má loď pod sebou dosti vody, nechť se zápas pokračuje: potom ale ať se zajede k písčitému břehu, kde se loď zakotví; stěžně a ráhna že se spustí na palubu, a posádka že vydrží až do poslední chvíle na lodi a vše učiní, co by mohlo přispěti k zachránění SAIDY.

Na štěstí byl na zemi spozorován její marný zápas s bouří, a jednomu ve Favazzině bydlícímu kapitánovi jménem Ranieri prozřetelnost vnukla,

označiti velkým ohněm onu k najetí příhodný kus břehu.

O 7. hod. večerní byla SAIDA tak blízka břehu, že nebylo více naděje, že by se ještě mohla od něho vyprostiti, a velitel tedy zamířil k oné písčtině, plachty se vykasaly a vrhly se kotvy, napřed pravá, potom levá. Řetěz levé kotvy nevydržel prudkých nárazů sem tam sebou zmítající lodi a přetrhl se; na samotné pravé kotvě byla loď zvolna zaháněna ku břehu. A v tomto postavení lodi byly ještě provedeny takřka nemožné práce.

Ačkoliv SAIDA velice prudce hourala, a vlna za vlnou se převalovala přes palubu, přece se podařilo. vytáhnouti z podpalubí třetí kotvu a vrhnouti ji; vrchní stěžně a spodní ráhna byly spuštěny na palubu, střední ráhna už také byla převržena⁶⁶, aby byla spuštěna na palubu, ale tu se náhle přiblížil neodvratný konec.

Vlekouc kotvy po dně, přiblížila se loď pásmu pobřežního vlnobití, a byla asi o $\frac{1}{2}$ 10. hod. jednou zvlášť vysokou vlnou vržena na břeh.

Strašlivý ten náraz a praskot tříšícího se dřeva — kormidlo⁶⁷ a záď se rozbily při nárazu

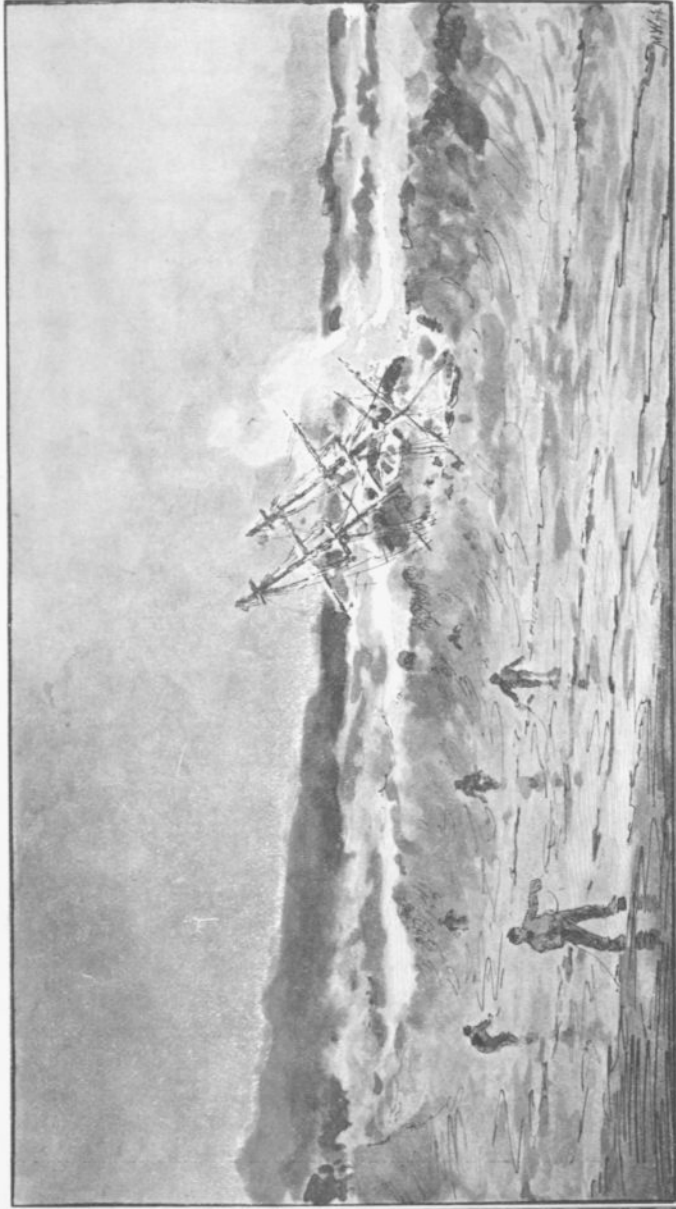
na mořské dno — všem jasně vyjevily, že se přiblížila poslední chvíle SAIDY. Vlny valice se s břehu nazpět, ji sic ještě jednou strhly na hlubokou vodu, ale příští vlna ji zase mrštila na břeh. Ještě jedna, dvě přepadající, srázné vlny, a ležel tu jen převržený nevládný trup, vydaný zvůli ohromného vlnobití.

Bezpříkladně vytrvalý zápas s bouří byl skončen, jednalo se už jen o to, zachrániti čacké zápasníky.

Velitel svolal posádku na zád, poděkoval jí několika dojemným slovy za to, že hrdinsky vytrvala až do poslední chvíle, a poručil, aby se každý ihned svlékl a opatřiv se buď záchranným věncem⁶⁸, vesly nebo jiným dřevem, se pustil ku břehu.

Měsíc prodravší se oblaky osvětloval tklivý obraz: drže se rozpor středního stěžně stojí tu na pravém pažení lodním velitel, zahalený mraky vodního prachu a loučí se se svou čackou posádkou, jež se trudně připravuje, opustiti svou loď.

Břeh ovšem nebyl dalek, ale mezi ním a lodí se vztekal hřmící, kypící a běsný vír pokrytý bělounkou pěnou, a mnohému sebe lepšímu plavci



Ztroskotání J. V. brigy „Saida“.



se asi úzkostlivě chvělo srdce při pohledu na tuto cestu, která mu nastávala. Každý cítil, že nelze lidské síle, opřít se podobnému vlnobiti a že jen onen se zachrání, koho zanesе vlna až na pevnou zem. že to jest ale každého jistá smrt. strlíne-li jej vlna nazpět do víru.

Zvlášť šťastnou náhodou bylo při převrhnutí lodi mrštěno hlavní ráhno k zemi a zachytilo se jedním koncem na lodním pažení. kdežto druhý se zaryl do dna; i bylo lávkou, již se mohl každý přidržeti, koho táhla s sebou nazpět se valící vlna, aby nebyl zatažen do víru a zahrán na moře.

Po řadě a nepřekvapujice se opustili muž za mužem loď, velitel jako poslední, a sotva že byli pryč, uchvátila SAIDU jedna zvlášť vysoká vlna a překotila ji na pravou stranu, tak že byla paluba obrácena proti vlnám na ni bušícím.

Ještě jedna teskná chvíle očekávala velitele i posádku a to ta, když se mělo zjistiti. je-li celá posádka zachráněna, nebo kdo schází.

Jsme všickni? Kolik nás schází? Koho tu více není? Kolik to trapných otázek! Ale nechyběl než jediný muž. plavec 1. tř. Ant. Smirčie

a nebylo naděje, že by se snad přece byl zachránil. Tento už jednou jako plavec na obchodní lodi zažil ztroskotání, a spoléhaje se na svou obratnost při plování, měl to za zbytečné, svléci se. Skočil s přídové boudy do víru, a není pochyby, že se stal jeho obětí, jediný to lidský život ze 101, který byl při ztroskotání zmařen!

Když se zvědělo, jakých pohrom bouře způsobila, nezbylo posádce nežli uznati, že jim stěží poměrně velice přálo, jakoby odměnou za to, že si až do poslední chvíle tak čacky počínali. Na břehu od Favazziny až k Scylle, vzdálené asi 1½ míle, zničeny byly čtyři lodě, to kromě americké lodě utonuvší na moři, a dvou obchodních lodí, ze kterých se zachránili jen 4 muži; zbytky těchto lodí bylo viděti na úskalích.

Mezi mysy Vaticano a Spartivento, kde orkán řádil plnou silou, bylo zničeno 32 lodí. Rakouská korveta DANDOLO, zakotvená v Messině, utrpěla značných škod.

Obyvatelé favazzinští ujali se vlídně záchráněných a pomáhali jim, nahým a v listopadové bouři promrzlým, seč stačily prostředky jejich malé vsi. Mnoho sami neměli, a tedy sotva kdy

se shromáždila posádka lodi v tak podivných oblecích, jako ona SAIDY z rána 21. listopadu. Velká část jí byla oblečena jen v pytle, do nichž byly udělány otvory pro hlavu a ruce; mnozí byli oblečeni nějakým kusem prádla nebo i nějakého stejnokroje, a skoro všickni byli bosí. Strádání ale dlouho netrvalo, neboť brzy bylo doveženo šatstvo poslané velitelstvím královského pěšího pluku v Reggio, a když se za čtyři dny moře uklidnilo, přivezly čluny korvety DANDOLO šat i potraviny. Krátce na to došla i zpráva, že korveta FRUNDSBERG a kolový parník TRIEST už jsou na cestě, aby pomáhaly při záchranných pracích.

Bylo ale málo co zachrániti. Když čtvrtého dne po ztroskotání, moře dovolilo zase vstoupiti na SAIDU, vidělo se, že byla vlnobitím tou měrou poškozena, že nebylo naděje, že by se dala ještě spraviti. Pravý bok byl ze dvou třetin úplně roztrštěn, tak že se vidělo s moře na vnitřní stranu levého boku; stěny komor byly odplaveny, děla utržána a ležela na mořském dně, pokladnu, dříve přišroubovanou v důstojnické jídelně, našli na vodních bednách v přídě.

Byla tedy jen děla z moře vytažena a ze stěžňovi kromě spodních stěžňů vše odnešeno, co tam bouře ještě byla nechala : naposled byla ještě sňata s přídě klounová socha⁶⁹ a se zádi jméno lodi ; tyto jsou do dneška uschovány v námořním museu v Pulji. Lodní trosky byly ponechány jich osudu.

12. dne byly práce skončeny, a rozloučivši se se svou milou SAIDOU, nalodila se posádka na FRUNDSBERG a TRIEST, jež ji převezly do otčiny.

Náš nejmilostivější Císař a Pán uznáváje milostivě zásluhy získané za tohoto neštěstí, udělil veliteli, poručíkovi řadové lodi Aug. Trappovi rytířský kříž řádu Železné koruny, poručíkovi řadové lodi Jos. Wachtlovi vojenský záslužný kříž, a rozkázal, aby ostatním osobám důstojnického sboru a všemu mužstvu byla oznámena Jeho Nejvyšší spokojenost s jejich čackým chováním, sloužícím ke cti cisařského námořnictva.

Vysvětlení odborných výrazů a poznámky.

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

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

Trup fregaty byl na vodě asi 60 m dlouhý, 14 m široký a ponořoval se asi 5 m. Loď měla 3 paluby táhnoucí se vezkrz celé lodi: 1.) vrchní, na níž se soustřeďovala obsluha stěžňovi; na zadní její části a na nejpřednější stála i děla; 2.) dělovou, na níž byla rozestavena děla; 3.) spodní (už pod hladinou vodní) s byty; prostory na spodní palubě se také často označovaly jako „mezipalubi“. Pod spodní palubou byly v různých komorách uloženy zásoby: potraviny, 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 lodí). Na všech ráhnech, kromě zadního spodního, byly plachty (lichoběžníkového tvaru); plachty středního, vrchního a temenního ráhna rozpínaly se mezi tímto a nižším ráhnem; byly připevněny na svém ráhně kratší rovnoběžnou stranou, tak že šířky plachet do

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

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

Čeleň byl rovněž ze 3 kusů a sice : čeleň (nejvnitřnější, na lodi upevněný díl), kosatka čelenní (střední díl) a čnělka čelenní (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 vratíráhnech (na zad stěžňů).

¹ větší a rychlé lodě, které měly 3 stěžně o čtyřech ráhnech ; děla stála na dělové a na vrchní palubě.

² hodnost plukovníka.

³ oddíl dvou nebo více lodí pod společným velitelem (obvyčejně kontreadmirálem nebo komodorem).

⁴ svaz lodí, sestávající aspoň ze dvou divisi pod velením kontre- nebo vizeadmirála.

⁵ souhrn krajů Malá Asie, Syrie a Řecké souostroví.

⁶ rejdami se jmenují zátoky, které sice slouží lodím za kotviště, ale nejsou proti větru a vlnobiti tak dobře chráněny, jako skutečné přístavy; často miní se tím díl moře, ležící před přístavem.

⁷ loď, na níž jest naloděn velící admirál, jehož vlajka na ni věje; odtud jméno.

⁸ nejmohutnější, mnoha děly vyzbrojené lodě; děla stála na 2 až 3 dělových palubách nad sebou.

⁹ menší loď o 2 stěžních o 4 ráhnech; děla stála na vrchní palubě.

¹⁰ kapitán řadové lodí, velící oddílu lodí.

¹¹ řád Marie Terezie se uděluje jen za chrabrě a z vlastního popudu vykonané činy válečné; jest to nejvyšší vyznamenání pro důstojníky.

¹² zdvihnutí kotvy znamená, vytrhnouti je ze dna a vytáhnouti na loď.

¹³ malá plachetní loď, sloužící dopravě podle břehů.

¹⁴ hodnost nadporučíka.

¹⁵ malá děla, z nichž se střílely buď kule nebo šrot.

¹⁶ dělostřelec, vycvičený zacházení raketami.

¹⁷ až se mohli hlasem dorozuměti.

¹⁸ dělostřelecký poddůstojník.

¹⁹ malý člun (kocábka) se 2—6 vesly.

²⁰ děla, ze kterých se střílely rakety.

²¹ blokovati znamená, zameziti loďstvem spojení pobřeží s jinými kraji, tedy znemožniti i dovoz po moři.

²² lodice pro strážní službu.

²³ vykřižování lodě nebo plachtového člunu jest jedinným způsobem, kterak se dostane plachetní loď v před proti větru; jede při tom šikmo po větru (úhel mezi směrem větru a směrem lodí obnáší asi 60—65°) a běře se vítr střídavě s pravé a s levé

strany; skutečně vykonaná cesta dá se nejlépe označiti jako šněrování.

²⁴ v určitém obvodu sem tam pojižděti.

²⁵ lodice s jedním stěžněm a členěním; na stěžni dvě plachty, jedna čtyrrohá, druhá trojúhelníkovitá.

²⁶ na mělčinách (a tedy i podle břehů) zpozdňuje se pata (spodní část) vlny oproti hřebenu (vrchní části), tak že konečně tento, nejsa podpirán, se sřítí 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.

²⁷ válečné lodě, jež za války zajaly obchodní loď, osadí ji svým mužstvem, které dopraví kořist do přístavu.

²⁸ velká obchodní loď o třech stěžních; hlavní a přední mají plachty na ráhnech (příčnicích), zadní jen vratiplachtu.

²⁹ o každé zajaté lodi musí kořistný soud rozhodnouti, byla-li právem zajata; tento ji prohlásí buď za „dobrou kořist“, nebo ji dá propustiti.

³⁰ bílá vlajka, která znamená, že se chce s nepřítelem vyjednávat.

³¹ váha střel metaných z těchto děl.

³² pálila veškerá děla, dající se z jednoho boku lodě řídití tímto směrem.

³³ předeck lodí.

³⁴ viz 26.

³⁵ roury, kterými odteká voda s vrchní a dělové paluby.

³⁶ vlivem vln uchylovala se loď ze svého směru tu na pravo, tu na levo.

³⁷ námořní míle = $\frac{1}{4}$ zeměpisné = 1856 m.

³⁸ loď, majíc rozpjato jen málo plachet, dává dopadatí větru co možná od předu (viz 23), aby jím byla jen pomalu s místa poháněna.

³⁹ vítr vál s levé strany lodi.

^{39a} $11\frac{1}{4}$ stupně od jihu na východ.

⁴⁰ čára = $\frac{1}{8}$ pravého úhle, tedy $11\frac{1}{4}^{\circ}$.

⁴¹ změnit směr lodi, aby dopadal vítr s druhé strany.

⁴² aby tím zvětšili tlak větru na přídu, aby se tato spíše od větru točila.

⁴³ střední a vrchní stěžně s ráhny se mohou spustiti na palubu; vítr potom nenachází tolik překážek, o které by se mohl opírat.

⁴⁴ pruh pevniny mezi Gibraltarem a Španělskem, nenáležící ani Anglii, ani Španělsku.

⁴⁵ loď obložená silnými železnými plotnami.

⁴⁶ dělová paluba.

⁴⁷ při sbalení plachty uloží se poblíž stěžně na ráhno více plátna, nežli po stranách ráhna; tím tam povstává nabubřenina, jež se zove „břichem“ plachty.

⁴⁸ granát jest střela, která vybuchne při nárazu na nějakou překážku (cil).

⁴⁹ podstavec, ve kterém spočívá dělová roura.

⁵⁰ dělo, které se dalo otáčeti na obě strany lodi i na zad.

⁵¹ peň, na kterém jest vtratiplachta spodní obrubou připevněna.

⁵² soudce.

⁵³ provazec (námořnická míra) = 200 m (délka jednoho celého kusu provazu); přípitkem tedy byla vyřčena chvála a obdiv nad tím, že se Tegetthoff nelekal, vybojovati zápas na tak malou vzdálenost.

⁵⁴ silné lano, jež omezuje zpáteční pohyb lafety po výstřelu.

⁵⁵ na posouvání lafety do předu.

⁵⁶ hodnota nadporučíka.

⁵⁷ kasemata jest místo, obklopené pancířem a sloužící hlavně k umístění děl; lodě, jejichž děla byla tím způsobem chráněna, jmenovaly se „kasematové“.

⁵⁸ čtyřhranný otvor v palubě, kterým se sestupovalo do špižirny.

⁵⁹ nejvyšší stupeň dělostřeleckých poddůstojníků (= hodnosti šikovatele).

⁶⁰ botsmani jsou nejvyšší plavečti poddůstojníci hodnosti šikovatelské (tato jest v námořnictvu rozdělena na tři stupně, ze kterých jest podbotsman nejnižší).

⁶¹ skuliny mezi latěmi jsou vyplněny koudelí a zality smolou.

⁶² schopnost otáčet se, dobře odporovati tlaku větru dopadajícího na plachty, příjemné pohyby za rozvlněného moře atd.

⁶³ rychlost lodi se měří na provazci pouštěném do vody; ten jest rozdělen na díly dlouhé stovacetinu námořní mile, které jsou označeny uzly (jedním, dvěma, atd. podle toho, kolikátý díl to jest); rychlost lodi rovná se počtu uzlů, jež za 30 vteřin vyběhnou. V tomto pádu tedy proběhl jedenáctý uzel rukou měřícího.

⁶⁴ náhle změnil svůj směr.

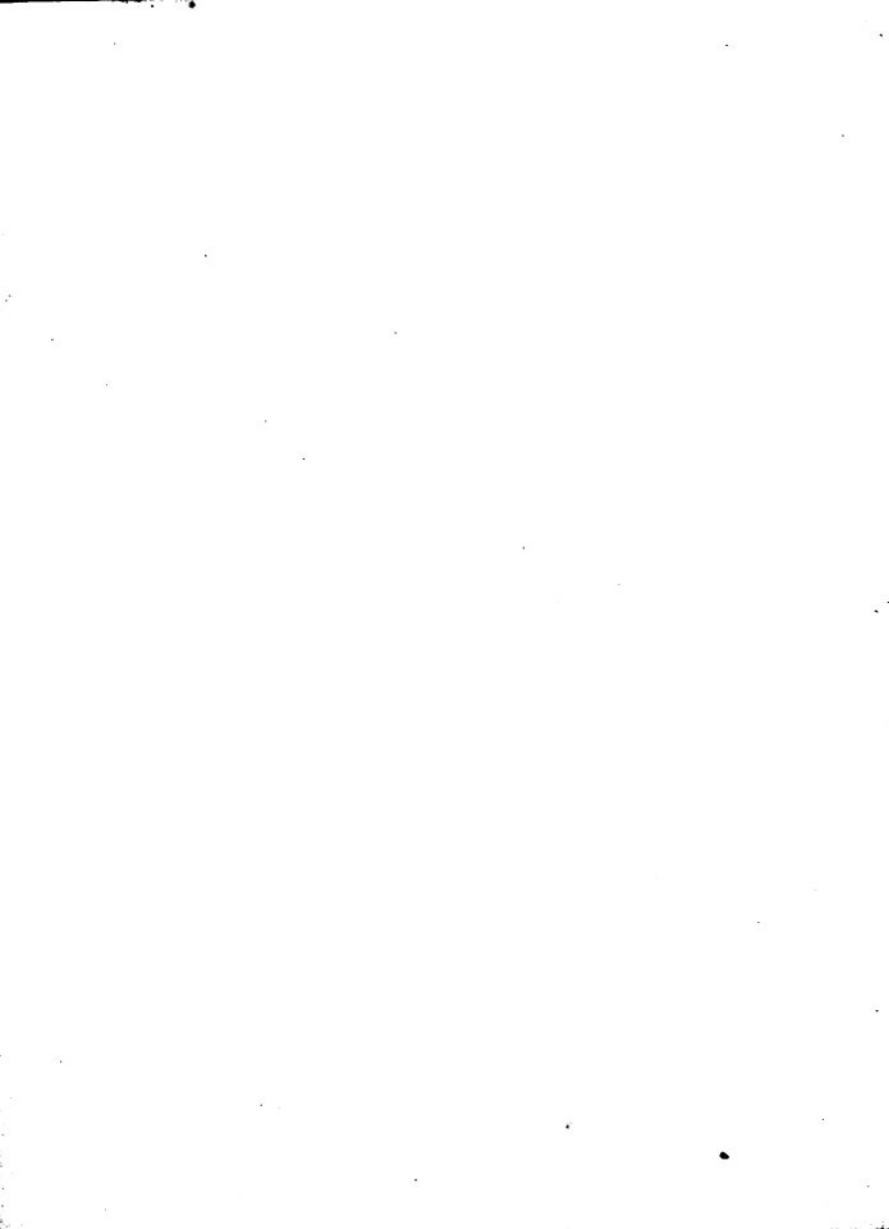
⁶⁵ vítr dopadal na loď s levé strany.

⁶⁶ ráhna jsou na stěžni skřížena; mají-li se spustiti na palubu, je potřeba je převrhnouti, t. j. sklátiti, aby stála rovnoběžně se stěžněm.

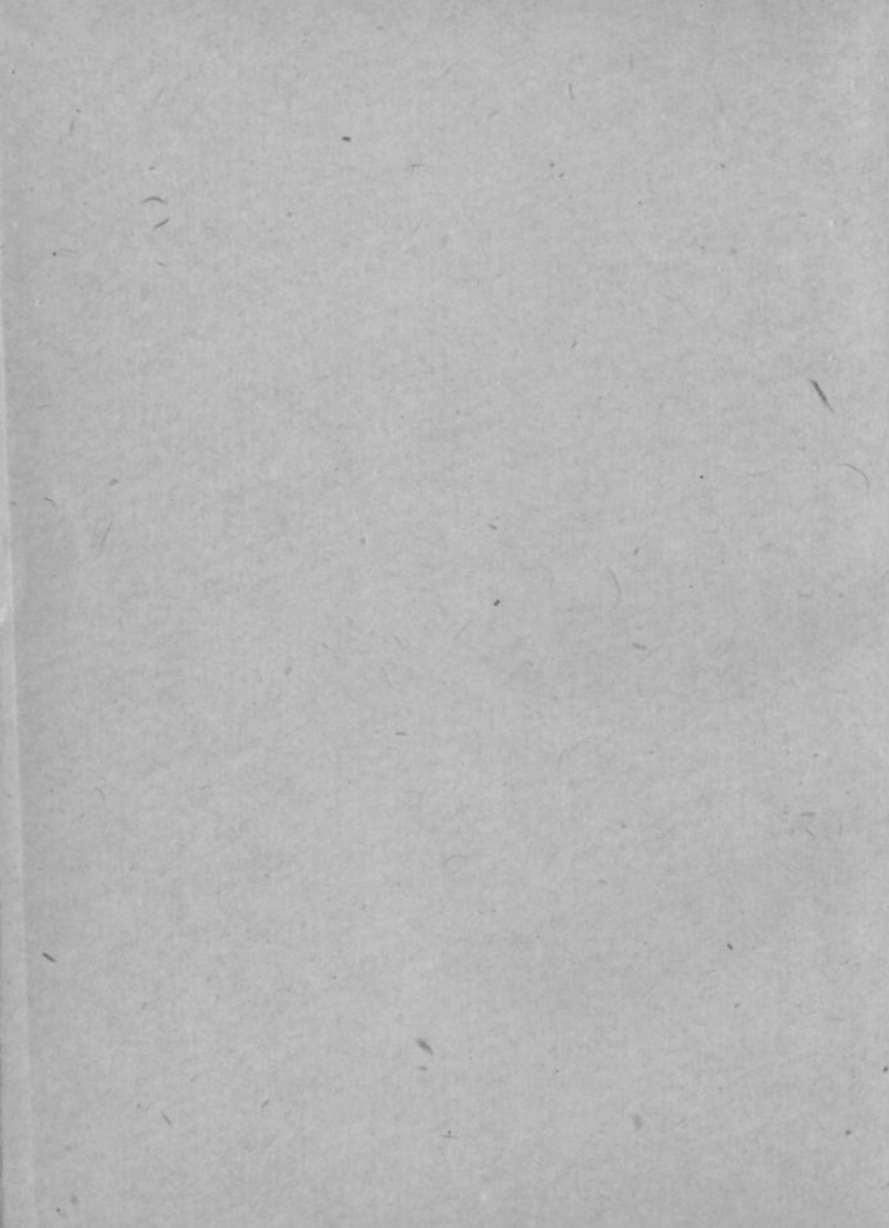
⁶⁷ plošina na zádi lodi připevněná, kterou se loď řídí.

⁶⁸ prstence z korku nebo pod. na podpírání plovoucích.

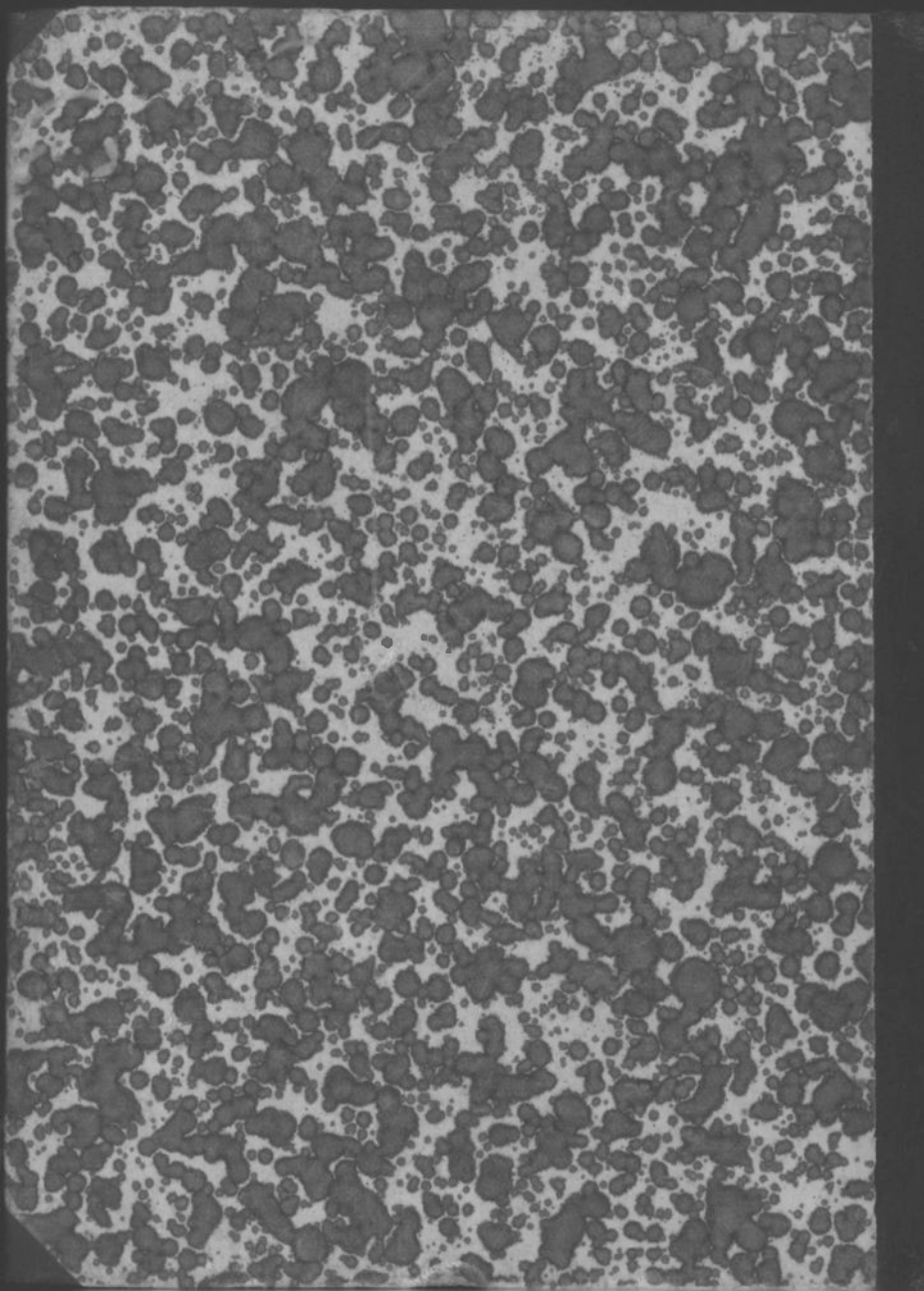
⁶⁹ socha na nejřednějším cípu lodi.











17042

Pamätné udalosí J.V. vaeeného namornictva

III