

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FILOZOFICKÁ FAKULTA

Ústav světových dějin

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Bc. Karolína Kalecká

**VÝZKUMNÉ PLAVBY RAKOUSKÉHO (RAKOUSKO-UHERSKÉHO)
VÁLEČNÉHO NÁMOŘNICTVA V LETECH 1848–1914**

EXPLORING CRUISES OF AUSTRIAN (AUSTRO-HUNGARIAN) NAVY IN 1848–
1914

Praha 2014

Vedoucí práce: prof. PhDr. Aleš Skřivan, CSc.

PROHLÁŠENÍ:

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci vypracovala samostatně a výhradně s použitím citovaných pramenů, literatury a dalších odborných zdrojů.

V Praze, dne 3. května 2014

Karolína Kalecká

KLÍČOVÁ SLOVA

Rakousko-uherské válečné námořnictvo, *Novara*, Missionsreisen

KEYWORDS

Austro-Hungarian navy, *Novara*, Missionsreisen

ABSTRAKT

Tématem práce jsou cesty lodí rakouského a rakousko-uherského válečného námořnictva do vzdálených oblastí. Účelem těchto cest, pro něž se časem vžilo pojmenování „Missionsreisen“, byl především výcvik posádky v nejrůznějších podmínkách, štáby se ale zabývaly i korekcemi map, průzkumy trhů a podrobnými meteorologickými pozorováními a dle podmínek i dalšími přírodovědeckými výzkumy. Prvním takto velkorysým podnikem byla expedice fregaty *Novara*, na základě výzkumu, který byl založen na studiu zpráv z těch to cest a misí, lze konstatovat, že tato expedice byla od pozdějších misí značně odlišná. Rozdílné byly podmínky na lodi, účel cesty i vědecký přínos. Na misích nebyl na vědu kladen tak velký důraz jako na *Novaře*, zkoumání místních poměrů se zaměřovalo především na skutečnosti důležité pro mořeplavbu a ekonomiku, velitelé lodí měli dbát hlavně na výcvik posádek a malou spotřebu uhlí. Na mise vypluly desítky lodí a investice do nich se zřejmě vyplácely.

ABSTRACT

The thesis is focused on cruises of Austrian and Austro-Hungarian navy's ships in remote areas. These cruises called "Missionsreisen" were undertaken to train the crews in different conditions, but staffs were correcting maps, looking into local markets and weather conditions as well and they might have been able to carry out more scientific research. The first that big cruise was the expedition of frigate *Novara*. On the base of research consisting of studying the reports written by commanders of various ships is possible to say that this expedition was very different from the later cruises. Apart from general conditions on the ships, the differences were in the purpose of cruises or scientific benefits. *Novara's* expedition was focused on science much more than later missions for which were exploring local conditions in terms of navigation and economy the most important or almost the only ones fields of research. The ships' commanders had to see to the training of crews and the economy of cruises,

especially in terms of consummation of coal. Tens of ships were sent to these missions, the investments into them were most likely reasonable.

OBSAH

Úvod.....	9
1. Vývoj válečného námořnictva	14
1.1 Italské kořeny 1797-1850	14
1.2 Období zlomu 1850–1868.....	16
1.3 Rakousko-uherské válečné námořnictvo 1868-1904.....	19
1.4 Poslední desetiletí před Velkou válkou, 1904-1914.....	22
2. Novara.....	25
2.1 Účel cesty, loď a posádka	25
2.1.3 Vojenské a vědecké hledisko	25
2.1.4 Novara a její muži.....	29
2.2 Cesta kolem světa	31
2.2.1 Středomoří a Madeira	31
2.2.2 Atlantský oceán a Brazílie	35
2.2.3 Atlantik a Kapsko	40
2.2.4 Indický oceán, ostrovy St. paul a Amsterdam	43
2.2.5 Cejlon.....	46
2.2.6 Madrás.....	48
2.2.7 Nikobary.....	50
2.2.8 Malacká úžina a Singapur.....	54
2.2.9 Jáva.....	56
2.2.10 Manila	59
2.2.11 Hongkong.....	61
2.2.12 Šanghaj.....	63

2.2.13 Čínské moře, Mariany a Šalamounovy ostrovy.....	67
2.2.14 Austrálie	71
2.2.15 Nový Zéland.....	74
2.2.16 Tahiti	75
2.2.17 Tichý oceán a Chile	77
2.2.18 Hornův mys, atlantský oceán a Středomoří.....	80
2.3 výsledky expedice.....	83
3. Missionsreisen.....	87
3.1 Loď pro misi	87
3.2 Účel mise a instrukce	89
3.3 Trasa mise	91
3.4 navštívené oblasti.....	95
3.4.1 Suezský průplav a Rudé moře	95
3.4.2 Indický oceán a Mauricius.....	99
3.4.3 Indie A Cejlon.....	102
3.4.4 Indonésie, Singapur a Saigon.....	105
3.4.5 Čínské vody	108
3.4.6 Australské vody a Tichý oceán.....	116
3.4.6.3 Tichý oceán.....	123
3.4.7 Jižní Amerika.....	124
3.4.8 Atlantský oceán.....	134
3.4.9 Afrika	138
3.4.9.1 Kapsko	138
3.4.10 Středomoří.....	143

3.5 Hodnocení mise.....	145
4. Novara a Mise	149
4.1 Problémy na moři.....	151
4.2 Přístavy, řeky, pevnina.....	154
Závěr	157
Seznam použité literatury	159

ÚVOD

Habsburská monarchie disponovala válečným námořnictvem v různých obdobích své existence. Silou, s níž je nutné, alespoň v omezené míře, počítat v mezinárodních konfliktech, se ale stalo až ve druhé polovině 19. století.

Pro rakouské a následně rakousko-uherské válečné námořnictvo bylo devatenácté století obdobím reorganizace a modernizace. Stavbou moderních lodí, ačkoliv s časovým odstupem za námořními velmocemi, v menším počtu i menších rozměrů se habsburská monarchie snažila držet krok s technickým pokrokem. Přesto námořnictvo plnilo spíše civilní nebo mírové úkoly a před první světovou válkou se do bojů zapojilo jen velmi zřídka.

Zpočátku se jednalo i o poštovní službu, válečné lodě přepravovaly diplomaty a podílely se i na vědeckých projektech. Do světového povědomí nejvýrazněji vstoupila expedice fregaty *Novara* v letech 1857–1859. Dodnes není zcela jasné, co bylo jejím hlavním účelem a z jakého popudu nechal tehdejší vrchní velitel námořnictva arcivévoda Ferdinand Maxmilián expedici zorganizovat. Účastnilo se jí několik vědců a i díky ní se rakousko-uherské válečné námořnictvo stalo ve světě pojmem. Ohledně této expedice zůstává stále mnoho nejasného. Na otázku, jaký cíl Ferdinand Maxmilián tímto podnikem sledoval, zřejmě nebude možné odpovědět, avšak pokud expedice měla nějaký smysl, lze jej najít po prozkoumání dostupných pramenů a zpráv z cesty.

I v následujících desetiletích podnikaly válečné lodě dlouhé, náročné plavby do vzdálených moří. Přestože cíle plaveb uváděné v instrukcích mohou být značně odlišné, čelili velitelé lodí na moři často velmi podobným problémům. Jak je řešili a jak využívali čas strávený na pevnině, to je další otázka, na niž je třeba odpovědět.

Tyto mise byly finančně i časově náročné, přesto na ně do přelomu devatenáctého a dvacátého století vyplulo značné množství lodí. Co přesně se na misích odehrávalo a za co byly vynakládány finanční prostředky, lze zjistit na

základě zpráv z těchto cest, které byly v upravené formě zpřístupňovány i veřejnosti.

Především je třeba odpovědět na otázku, zda se nákladné cesty vyplatily a z jakého důvodu jich bylo podniknuto tolik. Plnily válečné lodě skutečně civilní, a to nejen diplomatické, ale i vědecké úkoly, nebo měly prvořadý význam pro námořnictvo samotné? S tím také souvisí otázka, do jaké míry bylo možné tyto civilní záležitosti skloubit s rutinou služby na válečné lodi.

Na průběh mise měli jistý vliv i velitelé lodí. Na základě zpráv z cest je možné určit, nakolik se velitelé drželi instrukcí a kolik měli prostoru pro vlastní rozhodnutí. Podobně se můžeme zeptat, jak průběh mise ovlivňovala předem určená trasa. Byly podmínky pro výcvik námořníků v různých oblastech znatelně odlišné, nebo pro ně byl důležitější například typ lodi?

Rakouskému a rakousko-uherskému válečnému námořnictvu bylo zatím ze strany českých historiků věnováno jen velmi málo pozornosti. V rakouském prostředí je mnoho prací na toto téma staršího data a literatura k misím vycházela již v devatenáctém století, právě na jejím základě je ale možné průběh misí rekonstruovat a pokusit se tak zodpovědět otázku, jak a za jakým účelem tyto cesty probíhaly.

Autorem nejobsáhlejší práce o historii rakouského a rakousko-uherského válečného námořnictva je Hans Hugo Sokol,¹ který působil v řadách válečného námořnictva jako fregatní kapitán, začal na svém díle pracovat již roku 1882 a kniha se dočkala několika vydání.

Sokolova práce se věnuje období 1848–1914. Přestože se jedná o poměrně stručné dílo, své místo v něm mají nejdůležitější organizační změny, výstavba nových plavidel i osobnosti vrchních velitelů námořnictva. Autor zmiňuje všechny cesty mimo Jadran, podrobněji se věnuje například polární expedici, dlouhé pasáže rozebírají účast rakousko-uherských lodí na akcích velmocí na

¹ Sokol, Hans Hugo: *Des Kaisers Seemacht*, Wien-München: Amalthea 1980.

Dálném východě i v Levantě. V knize je přehledně a věcně podána historie rakousko-uherského válečného námořnictva ve sledovaném období.

Méně přesná a podrobná je kniha autorky Renate Basch-Ritter.² Její práce je sice bohatá na ilustrace, deníkové záznamy a povšechně se zabývá také každodenností námořníků, některé základní informace v ní ale zcela chybí. Kniha spíše než fakta prezentuje to, co je na rakousko-uherském válečném námořnictvu zajímavé i pro laického čtenáře.

Práce Alfreda von Koudelky³ seznamuje čtenáře s životem námořníků a každodenností na palubě rakousko-uherské válečné lodi. Autor sám u námořnictva sloužil a jeho práce je založena na znalosti reglementu a poměrů u námořnictva. V knize je obsažena velmi široká problematika od popisu lodí přes vzdělávání mužstva i důstojníků, jejich role na palubě a denní rozvrh po uniformy, průběh misí a manévřů. Vše je psáno velmi čtivě, autor vysvětluje široké veřejnosti námořnické termíny a snaží se, aby jeho dílo bylo srozumitelné všem čtenářům.

Hlavním pramenem pro expedici fregaty *Novara* je trojdílná práce Karla von Scherzera.⁴ Autor, sám účastník expedice, živě popisuje dění na palubě, výlety i setkání se zahraničními hodnostáři. Rozsáhlé pasáže zabírají obsáhlá líčení krajin, měst, popis domorodců nebo zvyklostí. Přestože se Scherzer snaží i do nejmenších podrobností držet reality, tedy toho, co měl příležitost spatřit na vlastní oči, zároveň k mnoha skutečnostem vyjadřuje svůj vlastní názor.

Hodnotí například strategický nebo obchodní význam přístavů, některé zvyklosti označuje za barbarské nebo primitivní, a především chválí či kritizuje nařízení a zákony. Často k nim navrhuje vlastní vylepšení. Dává také najevo své osobní sympatie, které patří mimo jiné Britskému impériu.

² Basch-Ritter, Renate, Österreich auf allen Meeren, Graz, Wien, Köln: Styria 1987.

³ Koudelka, Alfred von, Die k. u. k. Kriegsmarine, Reprint des Werkes „Unsere Kriegs-Marine von Alfred Freiherr von Koudelka, Wien 1899“, Wien: Edition Winkler-Hermaden, 2011.

⁴ Scherzer, Karl von, Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair, erster Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1861; zweiter Band 1861, dritter Band 1862.

Ze Scherzerova díla, které se záhy po vydání stalo bestsellerem, může mít čtenář pocit, že členové ani velitel expedice neučinili jedinou chybu, kritika směřující do vlastních řad je v knihách velmi vzácná.

Scherzer málokdy uvádí přesná data, takže na základě jeho práce je někdy těžké dobrat se konkrétního dne, kdy došlo k nějaké události. Nejedná se o vědeckou publikaci a knihy byly určeny pro širokou veřejnost, proto chybí i některé další podrobnosti, například ze života na lodi. Přesto je na základě Scherzerova díla jistě možné si udělat velmi dobrou představu o průběhu expedice.

Novara přitahovala pozornost i v následujících letech a staletích. Zatímco práce Güntera Treffera⁵ je z velké části přepracováním Scherzerova díla a jeho přizpůsobením čtenáři dvacátého století, v knize Renaty Basch-Ritter⁶ jsou Scherzerovy poznatky doplněny. Autorka přidala zejména informace o historii zemí, které expedice navštívila, a to až do současnosti. Některé vědecké závěry jsou v knize doplněny či opraveny, nechybí ani stručné životopisy účastníků expedice a přehled dosavadního vývoje rakousko-uherského válečného námořnictva. Scherzerova kniha je často citována, jedná se zejména o Scherzerovy názory. Některé zajímavé a potažmo i důležité skutečnosti či zážitky expedice jsou ale zcela opominuty, kniha místy budí dojem, že spíše cestopisem než historickou prací. Otázkou, proč se arcivévoda Ferdinand Maxmilián rozhodl vyslat *Novaru* na cestu kolem světa, se autorka nezabývá vůbec.

Účelem plavby se naopak obšírně zabývá kniha rakouského antropologa Davida Weisse a novináře Gerda Schilddorfera.⁷ Otázky ovšem spíše pokládají, než aby na ně odpovídali a jejich někdy velmi odvážné teze si místy protiřečí. Autoři se také věnují vztahu vědců civilistů a vojáků na palubě *Novary*, zatímco

⁵ Scherzer, Karl von, *Die Welumsegelung der Novara 1857-1859*, herausgegeben, bearbeitet und kommentiert von Günter Treffer, Wien, München, Zürich: Fritz Molden, 1973.

⁶ Basch-Ritter, Renate, *Die Weltumsegelung der Novara 1857-1859*, Graz: Adeva 2008.

⁷ Weiss, David, Schilddorfer, Gerd, *Die Novara, Österreichs Traum von der Weltmacht*, Wien: Amalthea, 2010.

popisu cesty je vyhrazena menší část jejich práce. Kniha přináší odlišný, velmi kritický pohled na expedici.

Autorem mnoha prací o misích a rakousko-uherských lodích v asijských vodách je Jerolim von Benko, který u válečného námořnictva sám působil. Informace čerpal jednak ze zpráv velitelů misí, ale měl i své vlastní zdroje. Těžiště jeho knih je v hospodářství států a měst, rozsáhlé pasáže věnuje také jejich státnímu zřízení poměrům v přístavech. Samotné lodě a jejich posádka mají v jeho pracích zpravidla mnohem méně prostoru. Na vše se snaží nahlížet objektivně a jen velmi zřídka vyjadřuje vlastní názory.

V Benkových knihách se lze často setkat s citacemi zpráv jednotlivých velitelů misí a s přesnými údaji o trase, směru větru nebo rychlosti. Ekonomická data jsou vždy doplněna tabulkami a autor vždy uvádí, kdo dané informace poskytl.

1. VÝVOJ VÁLEČNÉHO NÁMOŘNICTVA

1.1 ITALSKÉ KOŘENY 1797-1850

Počátky rakouského, potažmo rakousko-uherského válečného námořnictva sahají do období napoleonských válek. Mírem v Campo Formio v říjnu roku 1797 připadlo Rakousku výměnou za Jižní Nizozemí a Lombardii Benátsko. Kromě pásu pobřeží získali Habsburkové také samotné Benátky s přístavem a loďstvem. Roku 1800 bylo ve Vídni zřízeno vrchní námořní velitelství, které vedl jako ministr války a námořnictva arcivévoda Karel. Současně vznikaly další úřady a reformy námořnictva vyvrcholily vydáním služebního předpisu 27. března 1804. „Ordinanza di Mare della Ces. Reg. Marine“ byla psána italsky a platila téměř půl století. Italština byla také služební a velící řečí válečného námořnictva.

Vývoj byl přerušen roku 1809 mírem v Schönbrunnu, v jehož důsledku ztratilo Rakousko přístup k moři. Až na Vídeňském kongresu získalo pobřežní oblasti zpět, spolu s Benátkami připadla Františkovi II. i válečná flotila někdejšího napoleonského Italského království.

Vzhledem k tomu, že v první polovině 19. století nebylo pro mladé válečné námořnictvo mnoho úkolů, zabývaly se úřady v první řadě tvorbou předpisů pro penzionování námořníků a vzdělávání důstojnického sboru.⁸

Prvním transoceánským podnikem byla plavba fregat *Austria* a *Principessa Augusta* do Ria de Janeiro roku 1817, kam vezly arcivévodkyni Leopoldinu, kterou tam čekal její nastávající manžel Dom Pedro. Lodě přepravovaly také množství pasažérů a zboží. Mimoto byla návštěva Brazílie využita i k vědecké činnosti, na lodích pluli také vědci a malíři s úkolem dle možností probádat nepřístupné pralesní oblasti Brazílie. Zpět do Rakouska přivezli značné množství exponátů.⁹ V následujících letech bylo získávání

⁸ Basch-Ritter, Renate, Österreich auf allen Meeren, Graz, Wien, Köln: Styria 1987, s.46.

⁹ Stalo se tak z popudu arcivévodkyně Leopoldiny, kterou inspirovala cesta Alexandra von Humboldta z počátku 19. století. Basch-Ritter, Österreich, s. 47.

poznatků o cizích krajích a kulturách spojeno většinou s diplomatickými misemi, první takovou cestu podnikla fregata *Carolina* roku 1820. Dále vykonávaly lodě válečného námořnictva například poštovní službu mezi dalmatským pobřežím a Terstem.

V mezinárodně sledovaném konfliktu vystoupily rakouské válečné lodě prvně roku 1829. Marocký korzár zajal v Gibraltarském průlivu terstskou obchodní loď a zamýšlel prodat její posádku do otroctví. Rakouské lodě tehdy podnikly blokádu přístavu Larache na marockém pobřeží, aby si vymohly její propuštění.

Rakouské válečné námořnictvo nebylo ani zdaleka klíčovou částí habsburské ozbrojené moci, proto jeho vývoj značně pokulhával za modernizacemi prováděnými námořními mocnostmi a kolegium v Terstu bylo schopno pojmout pouze 20 kadetů. První skutečně vážný pokus o reformu námořnictva podnikl až arcivévoda Fridrich, který se stal vrchním velitelem roku 1844.¹⁰ Po arcivévodově smrti 5. října 1847 pokračoval v jeho snahách hrabě Dandolo, slibný vývoj ale násilně přerušilo povstání v Benátkách.

Vláda nezávislé republiky Benátky, která byla vyhlášena 26. března 1848, zabrala také všechny lodě, které právě kotvily v přístavu, rakouská námořní moc tak byla značně oslabena. Sice bylo rozhodnuto o blokádě Benátek, ta ale byla spíše symbolická. Rakouská flotila nemohla změřit síly s žádným nepřátelským loďstvem, které se objevilo na Jadranu.

Nyní bylo třeba reorganizovat válečné námořnictvo tak, aby se zbavilo nespolehlivého italského živlu. Viceadmirál Martini, který chtěl sice vychovat nový důstojnický sbor složený výlučně z Rakušanů, ale odmítal stavbu lodí v zahraničí či najímání britských důstojníků, byl v únoru 1849 propuštěn z úřadu vrchního velitele námořnictva. Na jeho místo byl povolán dánský komodor první třídy Hans Birch von Dahlerup, který se funkce ujal 4. dubna téhož roku v

¹⁰ Úředníci byli podrobeni přísnější kontrole, bojoval proti monopolu benátských dodavatelů, nechal znovu zřídit námořní hudbu a do výuky zařadil službu na moři. Beneš, Ctirad, Rakouské válečné námořnictvo 1848-1866, Praha: Mare-Czech 2004, s. 9.

hodnosti viceadmirála. Během krátkého času došlo k rozsáhlým personálním změnám, výcvik byl zpřísněn v duchu absolutní disciplíny podle britského a skandinávského vzoru, velící a služební řeči se stala němčina. Lodě byly přejmenovávány, italská jména nahrazována německými.

Za součinnosti námořnictva s armádou maršála Radeckého Benátky 23. srpna 1849 kapitulovaly. Přístav i lodě opět připadly Rakousku, Benátky se ale natolik zdiskreditovaly, že jim byla odebrána úloha hlavního přístavu monarchie, jímž se prozatím stal Terst.¹¹

Dahlerup nepolevoval ve svém úsilí. Věnoval se reorganizaci mužstva i důstojnického sboru, značných změn doznal vzdělávací systém, správa arzenálů, výstroj a platy. Roku 1850 byly vydány nové služební předpisy, tentokrát v němčině. Také bylo rozhodnuto,¹² že pokud Rakousko chce být silnou námořní mocností, musí jednak vybudovat silnou flotilu, jednak je třeba v Pule zřídit centrální přístav pro válečné lodě.¹³

Admirál Dahlerup se nikdy nedokázal zbavit jisté konzervativnosti a nedůvěřivosti k technickým novinkám, rakouskou flotilu plánoval rozšířit o dřevěné lodě starého typu. Na provedení tohoto plánu již ale nedohlížel. V Rakousku se nikdy nepřestal cítit jako cizinec, věřil, že jiní důstojníci na něj mohou žárlit, jelikož svého postavení dosáhl jen díky císařově přízni, a tak se v srpnu roku 1850 vzdal funkce a vrátil do vlasti.¹⁴

1.2 OBDOBÍ ZLOMU 1850–1868

¹¹ V Benátkách zůstal pouze hlavní arzenál, úřad pro výstavbu, věznice a malý oddíl námořníků. V Terstu sídlilo námořní velitelství. Sokol, Hans Hugo: *Des Kaisers Seemacht*, Wien-München: Amalthea 1980, s. 31.

¹² Rozhodla zvláštní komise, která se z císařovy vůle sešla v červenci 1850, členy byli náčelník generálního štábu, generál velící ženíjním útvarům, ministr obchodu a vrchní velitel námořnictva. Tamtéž s. 34.

¹³ Viceadmirál Dahlerup s tím nesouhlasil. Nechtěl, aby námořnictvo mělo základnu na špatně dostupném a neopevněném místě, protože mělo být schopné pracovat v součinnosti s pozemními silami, Terst si dle jeho názoru pozici hlavního válečného přístavu zaslouhal více, protože disponoval jednak potřebnou infrastrukturou, jednak byl důležitým obchodním střediskem, které vyžadovalo veškerou myslitelnou ochranu. Terst byl podle Dahlerupa součástí přirozených hranic monarchie, zatímco Pula byla příliš vzdálená od centra státu. Nebyl tam dostatek domů pro personál, spojení s průmyslovými částmi monarchie bylo nevalné, nevýhodu spatřoval admirál v kamenitém pobřeží, špatném ovzduší a nulovém významu přístavu pro obchod. Sokol, s. 3–32.

¹⁴ V Dánsku Dahlerup zjistil, že jeho místo bylo zatím obsazeno služebně mladším důstojníkem, spor, který kvůli tomu vedl, ale prohrál. Proto se roku 1851 pokusil vrátit do řad rakouského námořnictva, rovněž neúspěšně. Až 16. června 1861 jej arcivévoda Ferdinand Max přijal zpět do habsburských služeb a učinil jej vedoucím komise pro předpisy. Roku 1865 se vrátil do vlasti, kde 26. září 1872 zemřel. Sokol s. 37.

Po Dahlerupově odchodu se vrchním velitelem námořnictva na přechodnou dobu stal polní zbrojmistr hrabě Wimpffen, tedy osoba z řad pozemního vojska. V rámci všeobecné reorganizace vojenských vzdělávacích ústavů monarchie došlo i na kadetní kolegium v Terstu, které bylo zařazeno mezi vojenské akademie, reformy se dotkly i druhé kadetní školy v Muggii. Hrabě Wimpffen kromě jiného přistoupil také k reorganizaci námořní pěchoty a dělostřelectva, zasadil se o přísnější výcvik sboru námořníků a změn doznaly i služební předpisy.

Na podzim roku 1854 byl vrchním velitelem námořnictva krátce kontradmirál Bujakovič, ten funkci v říjnu téhož roku předal mladšímu bratrovi císaře, arcivévodovi Ferdinandu Maxmiliánovi. V čele námořnictva tak stanul jeden z jeho největších reformátorů.

Během jeho působení ve funkci bylo provedeno mnoho změn v organizaci a předpisech válečného námořnictva.¹⁵ Kromě toho bylo nově upraveno vzdělávání námořníků s důrazem na technické sbory. Ferdinand Max rovněž kladl velký důraz na vědu. S tímto je neodmyslitelně spjata cesta fregaty *Novara* kolem světa v letech 1857-1859, ale jednalo se i o zřízení hydrografického ústavu válečného námořnictva roku 1860.¹⁶ Do téhož roku spadá převzetí sboru vnitrozemského námořnictva válečným námořnictvem.

Pokračovala také výstavba nových lodí. Plachetní fregaty *Novara*, *Schwarzenberg* a *Radetzky*, jejichž stavba byla ještě výsledkem Dahlerupovy iniciativy, byly přestavovány na šroubové. K tomu již bylo možné využít nového arzenálu v Pule. Roku 1861 byla dokončena řadová šroubová loď

¹⁵ Činnost vrchního velení byla rozdělena na administrativní, technickou a vojenskou, zástupce vrchního velitele byl od ledna 1855 jmenován inspektorem flotily. Nové předpisy upravovaly i činnost námořních duchovních a zdravotníků, platové podmínky a změny se dotkly i systému hodností. Upravena byla rovněž organizace vnitrozemského námořnictva. Beneš, s. 19.

¹⁶ Sídlil v Terstu, patřila k němu hvězdárna, knihovna sklad map a vědeckých přístrojů; úředníci tohoto ústavu zároveň vyučovali navigaci, astronomii, zeměpis, matematiku, fyziku a obecné dějiny. Roku 1864 byla zřízena studovna přístupná všem štábním důstojníkům námořnictva. Roku 1866 byl ústav zrušen, hvězdárna a sklad byly přesunuty do Puly. Knihovna se nacházela v Pule již od roku 1865. Sokol, s. 24.

Kaiser. Téhož roku byly ale na vodu spuštěny i první pancéřové fregaty *Salamander* a *Drache*, o rok později následovala *Kaiser Max*.

Na přání arcivévody zahájilo 27. prosince 1862 činnost ministerstvo námořnictva, pod jehož pravomoc spadalo námořnictvo válečné i obchodní. Tato instituce neměla dlouhý život, ministerstvo bylo zrušeno 27. července 1865.¹⁷ Zálžitosti obchodního námořnictva převzalo ministerstvo obchodu, válečného ministerstvo války.

Tou dobou již Ferdinand Maxmilián vrchním velitelem nebyl.¹⁸ Po arcivévodově odchodu si agendu válečného námořnictva muselo rozebrat několik úřadů a nový vrchní velitel arcivévoda Leopold byl nakloněn spíše vojsku pozemnímu stejně jako jeho poradce kapitán řadové lodi baron von Pöck.¹⁹ Přestože situace válečného námořnictva nebyla právě příznivá dalšímu vývoji a hrozilo, že se z něj stane pouze jakási pomocná složka pozemní armády,²⁰ prokázali námořníci záhy své kvality ve skutečném boji.

Jednalo se o válku s Dánskem, kterou Rakousko vybojovalo po boku Pruska roku 1864, a následně o válku proti Prusku a Itálii. V obou došlo ke střetům na moři. Roku 1864 se jednalo o nerozhodnou srážku u Helgolandu, kterou lze v širších souvislostech považovat za vítězství rakouské eskadry pod velením komodora Wilhelma von Tegetthoffa.²¹

¹⁷ Tegetthoff po svém jmenování do funkce vrchního velitele námořnictva roku 1868 uvažoval o znovuzřízení ministerstva, to ale po vyrovnání narazilo na odpor Maďarů. Namísto toho byla zřízena samostatná sekce v rámci ministerstva války. Tamtéž, s. 106.

¹⁸ Ferdinand Maxmilián byl vrchním velitelem námořnictva do roku 1864, kdy přijal nabídku stát se císařem Mexika. Do Ameriky jej odvezla spolu s jeho manželkou Charlotou fregata *Novara*. Stejná loď pak pod velením admirála Tegetthoffa přivezla do vlasti i jeho ostatky, když byl roku 1867 během občanské války popraven.

¹⁹ Arcivévoda si vybral muže, který „podle vlastních slov by sám sebe raději viděl jako velitele jezdecké divize než jako námořníka.“ Sokol, s.59–60.

²⁰ S tímto trendem bojoval již Ferdinand Maxmilián. Ještě za jeho působení byla posilována pozemní obrana pobřeží, arcivévoda ale zastával názor, že rakouské vody je třeba bránit především aktivně na moři. Beneš, s. 22–23.

²¹ Bylo třeba narušit dánskou blokádu Hamburku. Rakouské eskadře měl původně velet kontradmirál Wüllerstorff na bitevní lodi *Kaiser*, ale Tegetthoff se rozhodl nečekat na jeho příchod a zahájit boj sám. Hlavní tíhu bitvy nesly šroubové fregaty *Radetzky* a *Schwarzenberg* podporovány třemi pruskými dělovými čluny. Dánové měli modernější výzbroj a byl to Tegetthoff, kdo se jako první rozhodl stáhnout své značně poškozené lodě z boje. Dánové se k překvapení Rakušanů ale nerozhodli je pronásledovat, rovněž se stáhli a ukončili blokádu.

Po událostech v Severním moři bylo roku 1865 uvedeno v život nové členění veškerých plovoucích jednotek.²²

V rámci boje s Itálií se jednalo o bitvu u Lissy. Na rakouské straně opět velel Tegetthoff, nyní již jako kontradmirál. Byl si vědom značné technické převahy Italů a před bojem se ještě snažil vylepšit obranu svých lodí provizorním pancéřováním z kolejnic a řetězů, především na lodi *Kaiser*. Vítězství, kterého nakonec dosáhl, z něj učinilo jeden ze symbolů válečného námořnictva.²³ Dne 28. února 1868 byl císařem Františkem Josefem jmenován vrchním velitelem válečného námořnictva.

1.3 RAKOUSKO-UHERSKÉ VÁLEČNÉ NÁMOŘNICTVO 1868-1904

Tegetthoff byl pověřen vypracovat velkorysý plán výstavby flotily. Přestože císař byl jeho návrhům nakloněn, nebyly pro něj uvolněny finanční prostředky.²⁴

Rok 1869 lze považovat za skutečný počátek zaoceánských misí. Jejich iniciátory byli viceadmirálové Wüllerstorf a Tegetthoff, na jejichž návrh a pokyn vypluly 18. října 1869 šroubové fregaty *Donau* a *Erzherzog Friedrich* do východní Asie a Jižní Ameriky pod velením kontradmirála Antona barona von Petz. Úkolem expedice bylo předávání darů a uzavírání obchodních smluv, Petz byl za tímto účelem jmenován vyslancem a zplnomocněným ministrem monarchie. Od tohoto roku každoročně vyplouvalo na delší i kratší mise několik lodí.

²² Nově byly členěny na lodě vstrojené a ve službě, tedy lodě zahrnující cvičnou eskadru a plavidla na zahraničních misích, první rezervu, která měla na palubě čtvrtinu mužstva a veškerý materiál, druhou rezervu, která měla být připravena vyplout během 48 hodin, a třetí rezervu zahrnující především lodě v opravě. Sokol, s. 74.

²³ K bitvě došlo 20. července 1866. Modernější italské loďstvo zde doplatilo na zmatky ve velení. Italský admirál Persano se se svým štábem těsně před bitvou přesunul z pancéřové fregaty *Re d'Italia* na monitor *Affondatore*, aniž o tom ostatní velitele uvědomil. Rakouské loďstvo bylo přítom z velké části tvořeno nepancéřovanými dřevěnými jednotkami s děly s hladkými hlavněmi – firma Krupp měla vzhledem k válečnému stavu zakázáno dodat Rakušanům objednané moderní kusy. Tegetthof proto rozdělil své lodě do tří divizí, které měly v klínových formacích prorazit v kolmém směru italskou linii, aby se pokud možno vyhnuly účinkům lepšího italského dělostřelectva. Bitva byla rozhodnuta nikoliv děly, ale bojem zblízka a klouny. Tímto starým způsobem vyřadila rakouská pancéřová regata *Ferdinand Max* italskou *Re d'Italia*. Beneš, s. 41-52.

²⁴ Ministerstvo války vyčlenilo námořnictvu pouze dva miliony zlatých, delegace nebyly ochotny obětovat více než milion. Námořníci nakonec museli hospodařit s 2,7 miliony zlatých, zatímco pro uskutečnění Tegetthoffova plánu by bylo třeba 25 320 000 zlatých. Sokol, s. 107–108.

Událostí celosvětového významu bylo slavnostní otevření Suezského průplavu 17. listopadu 1869. oslav se účastnil i císař František Josef I. v doprovodu několika válečných lodí, jimž velel právě Tegetthoff.²⁵

Viceadmirál Tegetthoff zemřel 7. dubna 1871. Dvacátého šestého dubna na jeho místo nastoupil viceadmirál baron von Pöck.

V sedmdesátých letech došlo k významným změnám v podobě lodí a k nutné modernizaci. Pára definitivně vytlačila plachty, pancíř a nové zbraně si vynutily změnu taktiky. Právě baron von Pöck vypracoval a začal provádět plán přestavby starších a stavby nových lodí. Jednalo o menší plavidla včetně monitorů pro potřeby dunajské flotily, pancéřované lodě byly drahé a námořní rozpočet neumožňoval pustit se do stavby velkých bitevních lodí. Od roku 1878 disponovalo Rakousko-Uhersko také torpédovými čluny.

Na počátku sedmdesátých let proběhla polární expedice, kterou vedl poručík řadové lodi Karl Weyprecht spolu s nadporučíkem myslivců Juliem Payerem. Na trojstěžňovém škuneru *Admiral Tegetthoff* vyrazili v létě 1872 z Nové Země do Barentsova moře. Namísto svých plánů se ale museli řídit podle pohybu ledových mas, což loď nakonec v říjnu 1873 dovedlo k pobřeží pevniny, na níž lidská noha vstoupila tehdy prvně. Objevitelé ji pojmenovali na počest svého císaře Země Františka Josefa. Škuner ale uvízl v ledu, takže posádka byla nucena jít pěšky k volnému moři a plout v člunech, dokud nedorazila zpátky k Nové Zemi. Zpět ve Vídni se velitelé expedice ocitli 25. září 1874.

Válečné námořnictvo mělo podíl na obsazení Bosny rakousko-uherskou armádou roku 1878. Lodě měly na starost kurýrní a zásobovací službu, dělostřeleckou podporu pozemních jednotek a jejich přepravu.

Po smrti barona Pöcka se 17. listopadu 1883 ujal postu vrchního velitele viceadmirál Maximilian baron von Sterneck. Spjoval v sobě námořní zkušenosti a vystupování gentlemana, měl také dobré kontakty v nejvyšších

²⁵ Císař plul na jachtě *Greif*, doprovázely jej válečné parníky *Gargnano* a *Kaiserin Elisabeth*, šroubová korveta *Helgoland* a dělový člun *Hum*, který zajišťoval poštovní spojení. Sokol, s. 110.

kruzích společnosti. Toho bylo zapotřebí především v bojích za rozpočet válečného námořnictva.

Dne 11. dubna 1889 byl vydán nový zákon o armádě, který dělil rakousko-uherské ozbrojené síly na společné císařské a královské vojsko, císařsko-královskou domobranu v Předlitavsku a honvéd Uherského království, čili domobranu Zalitavska. Od tohoto dne zněl oficiální název námořní části rakousko-uherské armády k. u. k. Kriegsmarine.²⁶

Baron von Sterneck začal klást větší důraz na lepší vzdělávání důstojníků v taktice a strategii. Rozšířil počet lodí postavených každoročně do služby a vytvořil z nich letní eskadru, která byla hlavním výcvikovým tělesem a sestávala ze dvou divizí, a zimní eskadru složenou z menších plavidel, která sloužila pro přípravu personálu pro službu v letní eskadře.²⁷ Od roku 1887 se pravidelně pořádaly námořní manévry. Roku 1886 se c. a k. válečné námořnictvo účastnilo blokády Kréty ve svazku mezinárodní eskadry pod velením viceadmirála Haya. Jednalo se o zásah velmocí do sporů mezi Tureckem a řeckou vládou.

Tato akce potvrdila, jak významnou zbraní moderní námořní války jsou torpéda, přesto se do výstavby nových lodí ještě promítaly zkušenosti z bitvy u Lissy, tedy důraz na boj zblízka. Krok k další modernizaci flotily znamenal spuštění první věžové lodě *Kronprinz Erzherzog Rudolf* na vodu roku 1887. Na světové výstavě v Barceloně roku 1888 se Rakousko-Uhersko prezentovalo osmi válečnými loděmi, jednalo se o staré veterány i nově postavená plavidla. Dne 20. května se účastnily slavnostního zahájení.

²⁶ Zatímco obě domobrany podléhaly ministrům příslušných částí monarchie, bylo námořnictvo odkázáno na dobrou vůli delegací – kterým ovšem ležela na srdci více lokální domobrana, především té maďarské. Maďaři se stavěli proti největším investicím, jako byla stavba nových lodí. Rakousko-Uhersko se snažilo být samostatné, stavět lodě z vlastních materiálů a vyzbrojovat je vlastními zbraněmi, drtivá většina továren se ale nacházela v Předlitavsku. Zalitavská delegace tak například podmiňovala svůj souhlas s navýšením rozpočtu válečného námořnictva výstavbou továren ve své části monarchie. Sokol, s.139–140.

²⁷ Většina lodí byla v zimě odstrojena. Sommer-Übungscadre byla ve službě skutečně především přes léto, zpravidla od konce dubna do září. Celoročně byly ve službě školní lodě pro výuku dělostřelby, zacházení s torpédy, pohybu v lanoví atd., námořní školy měly dále k dispozici plachetní lodě, s nimiž byly v rámci studia v různých ročních obdobích podnikány i několikaměsíční plavby po středomoří. Lodě určené k misím mimo Středomoří bývaly postaveny do služby zpravidla na přelomu roku. Koudelka, Alfred von, Die k. u. k. Kriegsmarine, Reprint des Werkes „Unsere Kriegs-Marine von Alfred Freiherr von Koudelka, Wien 1899“, Wien: Edition Winkler-Hermaden, 2011, s. 112.

V devadesátých letech pokračovala stavba nových křižníků, kasematových lodí a rozšířila se i flotila na Dunaji. I přes stavbu stále modernějších jednotek Rakousko-Uhersko stále velmi zaostávalo za námořními velmocemi jak počtem, tak průměrnou tonáží lodí.²⁸

Dne 12. prosince 1897 se nástupcem barona Sternecka jako vrchní velitel námořnictva a šéf námořní sekce ministerstva války stal viceadmirál Hermann baron von Spaun. Koncem roku 1898 byl na vodu spuštěn pancéřovaný křižník *Kaiser Karl VI.*, roku 1900 byla na vodu spuštěna první loď třídy Habsburg a do služby byla zařazena nová třída křižníků Zenta. Došlo také na přerozdělení lodí v rámci letní a zimní eskadry.²⁹ Nové rozdělení včetně do služby nově postavených jednotek bylo prvně vyzkoušeno při manévrech roku 1902, do nichž se zapojila i pozemní armáda. Přiměřeně tomuto vývoji byl navyšován i počet personálu, který byl rozšířen o novou specializaci, radiotelegrafisty.

Rakousko-uherské lodě se v rámci mezinárodních sil zapojily do akcí v Číně během Boxerského povstání. Posádka křižníku *Zenta*, který se počátkem roku 1900 nacházel v čínských vodách jako stacionární loď, se zapojila přímo do bojů v Pekingu. Součástí flotily složené z plavidel velmocí pod velením britského admirála Seymoura byly další rakousko-uherské lodě, *Maria Theresia*, *Kaiserin Elisabeth*, *Aspern*, *Leopard* a *Donau*. Svazku velel kontradmirál hrabě Montecuccoli. Lodě se zapojily do bojů o pevnost Ta-ku a v okolí Tiencinu. Domů se začaly vracet na jaře 1901, nejdéle zůstaly u čínského pobřeží *Aspern* a *Maria Theresia*.

1.4 POSLEDNÍ DESETILETÍ PŘED VELKOU VÁLKOU, 1904-1914

²⁸ Roku 1896 byla na vodu spuštěna první loď třídy *Monarch*. Tyto lodě byly původně sice zamýšleny jako bitevní, jejich nízký ponor a tím i malé skladovací prostory a akční rádius jim nedovolovaly se vzdálit z Jadranu. Podstatnějším krokem k modernizaci tak byly obrněné křižníky *Franz Joseph I.* a *Kaiserin Elisabeth* spuštěné na vodu v letech 1889-1890. Sokol, s.147–153.

²⁹ Letní eskadra 1898: 1. divize: *Monarch*, *Wien*, *Budapest*, 2. divize: *Prinz Eugen*, *Don Juan d'Austria*, *Kaiser Max*, torpédová plavidla: *Zenta*, *Trabant*, *Komet*, *Meteor*, 16 topédových člunů. Zimní eskadra 1897: *Maria Theresia*, *Budapest*, *Leopard*, *Lussin*, *Magnet*, *Meteor*. Koudelka, s.178.

Nástupcem barona Spauna v obou funkcích byl 6. října 1904 jmenován viceadmirál (od 30. dubna 1905 admirál) Rudolf hrabě Montecuccoli-Polinago. Nebyl pouze zkušeným námořníkem s pochopením pro technické novinky, ale díky svému původu a postavení měl také blízko k nejvyšším společenským vrstvám a vládním postům. To mu bylo nápomocné při realizaci a především financování plánů na výstavbu nových lodí. Přesvědčit delegace o nutnosti schválit vysoký rozpočet mu pomohla i neklidná situace na Balkáně. Válka mezi Ruskem a Japonskem i marocká krize ukázala, že pro velmoc je námořní síla nutností.

Zatímco od Tegetthoffovy smrti roku 1871 do konce Sterneckova období vzrostl rozpočet válečného námořnictva z 10 938 000 zlatých na 14 782 000 zlatých a v době odchodu barona Spauna činil 62 526 410 korun (jeden zlatý odpovídá dvěma korunám), získal hrabě Montecuccoli roku 1910 pro své plány 312 milionů korun.³⁰

Velkorysé rozšiřování válečného námořnictva zahrnovalo například stavbu torpédoborců třídy Huszár zahájenou roku 1905, v letech 1908-1910 byly na vodu spuštěny tři nové bitevní lodě, stavěly se rovněž ponorky a situace na Balkáně si vyžádala i rozšiřování flotily na Dunaji. Nejvýznamnější posílení představovaly čtyři bitevní lodě typu dreadnought, z nichž první, *Viribus Unitis*, byla na vodu spuštěna roku 1911. Byly vyzbrojeny děly vyrobenými v plzeňské Škodovce. V plánu byla i stavba dalších čtyř bitevních lodí, které měly nahradit lodě třídy Monarch a na jejichž stavbu bylo roku 1914 uvolněno 426 836 000 korun. K realizaci záměru již nedošlo.

Nové jednotky zařazené do služby si opět vyžádaly reorganizaci cvičných eskader. V rámci modernizace byla na lodě instalována rádiová zařízení a namísto jmen byla u torpédových člunů zavedena čísla. I v dobách neklidu na Balkáně probíhala běžná cvičení a mise.

³⁰ Sokol, s.204.

Hrabě Montecuccoli rezignoval 22. února 1913. Nahradil jej viceadmirál Anton Haus, který reorganizoval celý systém námořních úřadů. Samotné vrchní velitelství se 6. srpna 1913 přesunulo do Puly.

V posledním desetiletí před první světovou válkou se rakousko-uherské námořnictvo různým způsobem účastnilo několika ozbrojených střetů. Zajišťovalo podporu rakousko-uherským pozemním silám během anexe Bosny roku 1908 a zapojilo se do aktivit velmocí za balkánských válek. Za první balkánské války byly rakousko-uherské lodě součástí mezinárodních sil, které zajišťovaly bezpečnost cizinců v Istanbulu a například bitevní loď *Zrinyi* byla poslána do Cavally k ochraně továrny na tabák.

Ani druhá balkánská válka se neobešla bez zásahu velmocí. Pod velením britského viceadmirála Burneyho zahájila 10. dubna 1913 flotila složená z rakousko-uherských, italských, britských, jedné francouzské a jedné německé lodě blokádu balkánského pobřeží od Baru k zálivu Drin. Jedním z výsledků války byl také vznik nezávislé Albánie, jejíž stabilitu musely rovněž zajistit velmoci. Jejich spolupráce na Balkáně skončila s vypuknutím první světové války.

2. NOVARA

Přestože plavbu fregaty *Novara* kolem světa v letech 1857-1859 lze považovat za první, zakladatelskou „Missionsreisen“ rakouského a rakousko-uherského válečného námořnictva, ještě se v mnoha ohledech liší od vzorce, podle kterého později tyto bezmála rutinní plavby probíhaly.

První popud vyslat válečnou loď na cestu kolem světa vzešel od arcivévody Ferdinanda Maxmiliána, svůj záměr by ale v době, kdy měla habsburská monarchie finanční potíže, nemohl uskutečnit bez souhlasu a pomoci vlády, císaře a obchodních kruhů.

O průběhu expedice informoval veřejnost ve svém třísvazkovém díle Karl von Scherzer.³¹

2.1 ÚČEL CESTY, LOĎ A POSÁDKA

2.1.3 VOJENSKÉ A VĚDECKÉ HLEDISKO

Žádná další loď srovnatelných rozměrů poháněná pouze větrem již nikdy svět neobeplula, tedy i v rámci habsburského námořnictva měly všechny další lodě účastníci se misí parní pohon, čase expedice ještě nebyl otevřený Suezský průplav. Hlavním rozdílem je ale skutečnost, že v případě *Novary* byla cesta z velké části vědeckou expedicí. Skutečný cíl cesty není ani dnes příliš jasný.

Tři hlavní úkoly, zmiňované v různých souvislostech, prezentace monarchie, věda a výcvik námořníků, mohou ukazovat na skutečnost, že proti tomuto podniku byla silná opozice a jeho organizátoři tedy chtěli mít co největší manévrovací prostor.³²

V instrukcích od Ferdinanda Maxmiliána stojí, že hlavním cílem je „důstojně ukázat a zastupovat císařskou vlajku na rozličných mořích a přiměřeně naší době přispět k rozšíření vědy a cti našeho válečného

³¹ Scherzer, Karl von, *Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair*, erster Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1861; zweiter Band 1861, dritter Band 1862.

³² Weiss, David, Schilddorfer, Gerd, *Die Novara, Österreichs Traum von der Weltmacht*, Wien: Amalthea, 2010, s. 17.

námořnictva, zároveň mít ale na zřeteli obchodně-politické zájmy...“ Vrchní velitel námořnictva byl pravděpodobně přesvědčen o tom, že k výcviku námořníků není třeba žádná cesta kolem světa a že plavby po Středomoří jsou dostačující. V jeho očích se expedice stala záležitostí národní cti.³³ Rakouské válečné námořnictvo, kterému se nedostávalo peněz, si cestu kolem světa za účelem výcviku posádky nemohlo ani dovolit.

Navzdory tomu uvádí Scherzer ve své knize jako hlavní účel plavby výcvik posádky. Podle něj totiž není důležité, jak je námořní moc malá nebo mladá, výcvik námořníků musí být na tak vysoké úrovni, aby na něj bylo spolehnutí v případě krize. Výcvik a zkušenosti tvoří základy, na kterých lze námořní moc dále budovat. Nikde se přitom námořník ani důstojník nenaučí více, než právě na takovéto velkorysé výpravě.³⁴

Vedle toho bylo i podle Scherzera žádoucí ukázat rakouskou vlajku také mimo Středomoří. Definice tohoto „ukazování vlajky“ napsaná více jak čtyřicet let po začátku expedice platila i tehdy, přestože si to současníci ještě nemuseli uvědomovat. „Velmocenské postavení monarchie v první řadě vyžaduje, aby naše vlast byla schopná kdykoliv zasáhnout silou či dohlížet na dění v komplikovaných situacích, které vznikají v důsledku rostoucích rozporů a rozdílných zájmů a mocenských poměrů a které se v žádném případě neomezuji na Starý kontinent, ale týkají se celé Zeměkoule.“³⁵

Zde je ovšem nutné mít na paměti, že plavba *Novary* byla jedním z prvních podniků svého druhu, v jejím případě ukázání vlajky znamenalo prezentovat světu, že habsburská monarchie má vlastní válečné námořnictvo

³³ Karl von Scherzer, *Die Welumsegelung der Novara 1857-1859*, herausgegeben, bearbeitet und komentiert von Günter Treffer, Wien, München, Zürich: Fritz Molden, 1973, s. 14.

³⁴ Scherzer, Karl vonr, *Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair*, erster Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1861, s. 2. Ze Scherzerova popisu cesty ovšem vyplývá, že na výcvik žádný zvláštní důraz kladen nebyl, důstojníci a mužstvo se zřejmě měli učit praxí. Cvičení sice měla své místo i na palubě *Novary*, ale byl rozdílný od systému používaného na pozdějších misích, který je založen na reorganizaci námořních škol a flotily v pozdějších letech, v neposlední řadě také zavedení všeobecné branné povinnosti roku 1868. Složitá cvičení se čluny, ostrá střelba z děl na plovoucí cíl a podobné komplikované akce, které byly proveditelné jen za určitých podmínek – loď musela například zakotvit na závětrné straně ostrova jen proto, aby velitel vyhověl nařízením ohledně výcviku, s největší pravděpodobností na *Nováře* neprobíhala.

³⁵ Koudelka, s. 1.

schopné pohybovat se po celém světě. O hájení zájmů vlasti ještě nemohla být řeč, *Novaru* nebylo možné považovat za moderní plavidlo, které by mohlo něčím imponovat, a i rakouští námořníci pouze sbírali zkušenosti v odlehlých koutech světa.

Jednalo se ale nepochybně o ukázání válečné vlajky a o demonstraci moci – nebo spíše o poukázání na fakt, že rakouské námořnictvo by mohlo hrát důležitou roli na světových mořích v budoucnu. Díky aktivitám rakouských obchodníků se rakouská vlajka již ukázala ve většině důležitých přístavů světa a v některých byla monarchie zastoupena i konzulárně. Celá situace tak budí dojem, že státní úředníci o této soukromé činnosti buď nechtěli vědět, nebo jim nemohli přikládat důležitost, aby se vyhnuli případné nutnosti obchodníky finančně podpořit.³⁶ Objevení se válečné lodi v těchto oblastech mělo zajistit konsolidaci a ochranu již existujících spojení.³⁷ Ovšem jen velmi symbolicky, neboť loď byla neutrální, ačkoliv vyzbrojená.

Plavbu *Novary* mohl Ferdinand Maxmilián brát jako součást příprav k nějaké větší akci. V čase, kdy *Novara* byla na cestě kolem světa, se na jadranech cvičily útoky z moře na pevninu – a v tomto kontextu nabývají zvláštního významu i detailní kresby pobřeží, které pořídil malíř expedice Josef Selleny. Vrchní velitel námořnictva měl ofenzivní záměry, které vzaly za své kvůli válce se Sardinským královstvím a plány musely být přepracovány na defenzivu. Právě skončivší cesta *Novary* měla postavení habsburské monarchie, nyní poněkud otřesené, především podpořit, po válce ale vyvstala otázka, zda Rakousko má pro válečné námořnictvo využití, které není přímo spojeno s jeho obchodními zájmy.³⁸

Expedice měla dále za úkol zkoumat hospodářské poměry v cizině, hledat nová odbytiště a případně podporovat zájmy rakouské plavby a obchodu.

³⁶ Weiss, Schilddorfer, s. 37.

³⁷ Tamtéž, s. 61.

³⁸ Weiss, Schilddorfer, s. 63–64.

Co se vědeckého účelu týče, nelze v žádném případě mluvit o nezávislosti vědců, ačkoliv námořníci se měli vyznačovat slušným chováním vůči civilistům. Vše na lodi bylo podřízeno vůli komodora a vědci se museli přizpůsobit rozkazům a životu na palubě. K dispozici měli jen velmi malý prostor, a pokud velitel narazil na bedny s exponáty na místě, kam nepatřily, hrozil, že je nechá hodit přes palubu. Mezi námořníky a civilisty panovalo na palubě napětí³⁹. Kromě toho neměl s ostatními vědci nejlepší vztahy ani doktor Scherzer.⁴⁰

Zajistit *Novaře* neutralitu se ministerstvo zahraničí pokusilo ještě před jejím vyplutím. Všechny velmoci a některé menší státy souhlasili s neutralizací expedice ještě během března 1857.⁴¹

2.1.3.1 KOLONIÁLNÍ AMBICE RAKOUSKA

V padesátých letech již bylo pokládáno za fakt, že v dohledné budoucnosti bude otevřen Suezský průplav. Někteří rakouští politici doufali, že usnadnění cesty do Indie zavdává příležitost ke změně v poměru sil na moři a v koloniích. To měla být také příležitost pro Rakousko.

Lorenz von Stein zastával názor, že by bylo vhodné spolupracovat například se Španělskem nebo Portugalskem a využít pro účely rakouského obchodu některé jejich přístavy. Naopak Ludwig von Bruck a císař věřili, že nejvhodnější by bylo zabrat pro tento účel Nikobary, na něž si ovšem činili nárok Dánové. Přesto dostal Wüllerstorff od císaře rozkaz ostrovy obsadit, pokud k tomu budou příhodné podmínky. Byla to velmi ožehavá záležitost, tento agresivní akt by znamenal porušení neutrality vůči Dánsku a lze pochybovat, že Rakousko, které mělo tou dobou finanční potíže, si mohlo něco takového dovolit. Přesto byl Wüllerstorff ještě pět měsíců po návratu expedice pověřen vypracováním plánu na využití ostrovů pro účely státu.⁴²

³⁹ Tamtéž, s. 65–68.

⁴⁰ Tamtéž, s. 50–51.

⁴¹ Tamtéž, s. 89.

⁴² Weiss, Schilddorfer, s. 76–78.

O spojitosti expedice se zájmy rakouského obchodu svědčí i fakt, že rakouský generální konzul v Londýně baron Rotschild poskytl státu na vypravení expedice půjčku ve výši 32 000 liber šterlinků. Dohoda o půjčce šla přes barona von Brucka, z čehož lze soudit, že o využití Nikobar bylo uvažováno v rakouských vládních i obchodních kruzích velmi vážně.⁴³

2.1.4 NOVARA A JEJÍ MUŽI

Navigací a meteorologií se měli zabývat sami námořní důstojníci, dohled nad plněním tohoto úkolu si vzal osobně velitel expedice Wilhelm von Wüllerstorff-Urbair. Aby ale bylo učiněno zadost požadavkům moderní vědy, rozhodl se vrchní velitel válečného námořnictva rozšířit expedici o vědce, o spolupráci požádal Císařskou akademii věd, která měla vybrat dva z vědců.

Akademie se rozhodla pro zoologa Georga Frauenfelda a geologa doktora Ferdinanda von Hochstetter. Třetího vědce vybíral císař a rozhodl se rovněž pro zoologa, Johanna Zelebora. Jelikož ale byl pro expedici velmi důležitý také botanik, byl tento obor svěřen jednomu z lékařů, doktoru Eduardu Schwarzovi. Císař dále vybral pro expedici malíře, Josefa Sellenyho, a uměleckého zahradníka Antona Franze Jelinka. Za antropologii, politiku a ekonomii byl zodpovědný doktor Karl von Scherzer,⁴⁴ který byl zároveň označován za vedoucího vědecké části expedice.⁴⁵

Vědecké přístroje byly opatřeny i v Londýně a Paříži. Pokyny pro vědce byly vytištěny na pokyn Císařské akademie věd, kromě této instituce se na nich

⁴³ Tamtéž, s. 86, 102.

⁴⁴ Karl Scherzer se narodil roku 1821 ve Vídni v rodině prominentního bankéře. Studoval ekonomii a přírodní vědy, svá studia uzavřel doktorátem. Byl liberálního smýšlení, za revoluce roku 1848 vydal spisek kritizující společnost, který byl cenzurou ihned zakázán. V následujících letech procestoval Střední a Jižní Ameriku spolu s doktorem Moritzem Wagnerem, také cestoval po Středomoří. Po konci expedice, o níž napsal třísvazkové dílo, byl povýšen do rytířského stavu. Roku 1871 byl jmenován generálním konzulem ve Smyrně, roku 1877 doprovázel korunního prince Rudolfa na cestě po Velké Británii. Jako konzul byl v Londýně a Lipsku, v Janově působil ve funkci mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra. Zemřel roku 1903.

⁴⁵ Je pozoruhodné, že pramenům navzdory je Scherzer často označován za osobu zplnomocněnou k vyjednávání. Pro vrchní námořní velitelství, ministerstvo zahraničí i císaře přitom jako zplnomocněnec nepřipadal v úvahu nikdo jiný než Wüllerstorff. Scherzer byl na účast k cestě pozván ministrem financí baronem von Bruck, a jelikož byl jediným civilistou n palubě *Novary*, který neměl vlastní uniformu, bylo mu na základě komodorova přání povoleno nosit konzulární stejnokroj. I jeho označení za vedoucího vědecké části expedice je sporné, například v listech, jimiž úřady informovaly své konzulární úředníky o chystané expedici, není o jeho vedoucí roli žádná zmínka. Weiss, Schilddorfer, s. 54–56, 100.

podílela Geografická společnost, Říšský geologický ústav nebo Společnost lékařů. Zároveň bylo expedici adresováno množství doporučujících dopisů od kolegů vědců ze zahraničí.⁴⁶

Pro cestu byla zvolena loď označovaná za nejlepší rakouskou plachetnici své doby⁴⁷, od které současníci očekávali, že obstojí za všech okolností.⁴⁸ Fregata *Novara*, jejíž stavba byla zahájena v Benátkách roku 1843, byla na vodu spuštěna 4. listopadu 1850. Loď o délce paluby 53 metrů, šířce 14,2 metru a výtlaku 2107,5 tuny původně nesla 42 děl, pro účely expedice ale prošla přestavbou. Dvě děla na každém boku byla odstraněna a namísto nich vznikly kabiny vědců. V baterii byla také zřízena rozměrná místnost s knihovnou určená pro vzdělávání důstojníků a kadetů četbou, kde byly kresleny mapy a náčrtky. Díky této úpravě byla loď vyzbrojena pouze třiceti děly. Místo pro shromážděné exponáty a vědecké přístroje bylo získáno na úkor skladu granátů a střelného prachu. Naproti tomu byly zvětšeny prostory pro skladování plachet, takže fregata měla dvojnásobné množství rezervní plachtoviny. Na přídi i zádi byla sprcha, která v případě potřeby umožňovala snadné sprchování ráno i večer. Rakouskou lodí byl tehdy poprvé použit také destilátor mořské vody.⁴⁹

Díky destilátoru bylo možné vystačit s menšími zásobami vody – to umožnilo naložit větší množství uhlí pro kuchyň – a posádka zároveň nebyla nucena riskovat zdravím v tropech, kde stojatá i říční voda byla často znečištěná. Novinkou ohledně stravování byla sušená lisovaná zelenina dodaná pařížskou firmou Chollet v plechovkách, která byla levná a Scherzer věřil, že se záhy velmi rozšíří. Aby nedošlo k otravě olovem, používalo se na palubě výhradně patentované nádobí firmy Pleischl a syn sídlící ve Vídni.⁵⁰

⁴⁶ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 3-4.

⁴⁷ Weiss, *Schilddorfer*, s. 116.

⁴⁸ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 1.

⁴⁹ Sestrojil jej jistý pan Rocher z Nantes. Službu vypověděl až ke konci cesty kvůli rzi. Tamtéž, s. 6.

⁵⁰ „Cena těchto různých druhů zeleniny je tak nízká, že je jen stěží možné, abychom ji neviděli masově vyráběnou a všeobecně využívanou.“ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 7.

Právě prostor byl jedním z důvodů, proč byla pro účely expedice zvolena plachetní loď bez parního pohonu, namísto zásob uhlí bylo možné naložit sbírky a exponáty. Tím, že odpadla nutnost nakupovat uhlí, byla cesta také podstatně levnější. Roli sehrál i ohled na výcvik mužstva a důstojníků, kterému měla loď beze stroje podle Scherzera lépe posloužit. Faktem ovšem je, že *Novara* byla lodí v podstatě zastaralou a loď se strojem by tedy byla pro výcvik posádky zřejmě vhodnější. Plán cesty byl sestaven tak, aby pravidelné větry vály v příznivém směru.⁵¹

Velitelem expedice byl komodor Bernard von Wüllerstorff-Urbair⁵², k ruce měl velitele fregaty korvetního kapitána Friedricha barona von Pöck. Když opouštěla Terst, nacházelo se na palubě *Novary* 352 mužů.⁵³

2.2 CESTA KOLEM SVĚTA

2.2.1 STŘEDOMOŘÍ A MADEIRA

Novara vyplula po dokončení většiny nutných úprav 15. března z Puly do Terstu, kde zakotvila 17. téhož měsíce. Již na této cestě ji provázela korveta *Caroline*, která měla fregatu provázet na cestě do Jižní Ameriky. Již zde se ukázalo, že *Novara* i při mírném větru často narušovaném bezvětřím rychleji než její menší kolegyně. Poslední práce, které bylo potřeba na lodi provést v Terstu, pokračovaly kvůli počasí jen pomalu. Zatím byly naloženy vědecké přístroje a na palubě se ukázal i sám arcivévoda Ferdinand Maxmilián. Rozkaz k vyplutí obdržela expedice 30. dubna 1857.

⁵¹ Na lodi beze stroje je třeba rozvázněji volit kurs, rozdílně hospodařit se zásobami a obtížnější je například pohyb v přístavech. Žádná loď vybavená strojem nemá tak dobré plavební vlastnosti, jako by měla bez něj, nedosahuje ani rychlosti, ani obratnosti plachetnice. Koudelka, s. 351.

⁵² Wüllerstorff se narodil 29. ledna 1816 v Terstu v rodině z nižší šlechty a byl předurčen pro vojenskou kariéru. Roku 1833 se přihlásil k námořnictvu a již ve svých 23 letech vyučoval astronomii a navigaci na námořní akademii, současně byl povýšen na praporčíka. Navrhl nový signální systém, jako korvetní kapitán byl pověřen velením na *S. M. S. Montecuccoli*, kde mu byl podřízen i poručík Wilhelm von Tegetthoff, působil v Levantě, kde se účastnil pronásledování pirátů. Během expedice byl povýšen na komodora a krátce po návratu na kontraadmirála. Roku 1862 podnikl cestu do západních zemí, aby se přesvědčil, jak fungují tamější námořnictva. Po bitvě u Hlegolandu se cítil být přehlížen kvůli Tegetthoffovu úspěchu, a krátce nato se vzdal aktivní služby u námořnictva, aby nastoupil dráhu ministra obchodu. Zasloužil se o splavňování řek i výstavbu železniční sítě a zavedení metrického systému v monarchii. Zemřel v jižních Tyrolích roku 1883. Basch-Ritter, Renate, *Die Weltumsegelung der Novara 1857-1859*, Graz: Adeva 2008, s. 50-52.

⁵³ Z toho 10 důstojníků, čtyři lékaři, 14 kadetů, 10 poddůstojníků, 33 příslušníků námořní pěchoty a sedmičlenná kapela.

Obě lodě měl až k Sicílii a Messinským průlivem vléci parník *Santa Lucia*. Vlečné lano bylo vedeno z parníku na fregatu a z fregaty na korvetu. Novara ještě na rejdě před Trerstem pozdravila rakouskou vlajku jednadvaceti výstřely z děla.

Santa Lucia musela 3. května zastavit na Korfu a doplnit uhlí, zatímco obě plachetnice pokračovaly v cestě. Parník se k nim opět připojil o dva dny později a Messinským průlivem propluly lodě 7. května. Následujícího dne za klidného počasí pozval Wüllerstorf velitele parníku na palubu *Novary*. Rozloučili se, spolu s parníkem mířily zpět do Terstu poslední zprávy a dopisy.

I nadále se ukazovalo, že fregata má lepší plavební dispozice než *Caroline*, Wüllerstorf nakonec 12. května nechal vyvěsit signál „Freies Manöver, Vereinigung in Gibraltar,“ aby korveta fregatu již nezdržovala. Expedice měla v plánu provést v Gibraltaru magnetická měření a pozorování, která nebyla proveditelná na pohybující se palubě lodi.⁵⁴

Počasí se zhoršilo 16. května, kdy už se fregata nacházela velmi blízko španělského pobřeží. Toho bouřlivého večera hrozila i srážka s obchodním plavidlem pravděpodobně ze Spojených států, na palubě fregaty měli pro případ, že by obchodní loď náhle změnila kurs, připraven i slepý náboj do děla. *Novaru* zdržovalo ještě 21. května dopoledne bezvětří, ale o půl páté odpoledne už její děla zdravila britskou vlajku v Gibraltaru. *Caroline* zakotvila poblíž *Novary* až 23. května.

Díky vstřícnosti britských úřadů mohli členové expedice navštívit gibraltarskou pevnost. Novara zakotvila v Gibraltaru právě v době, kdy se slavily narozeniny královny Viktorie, takže expedice mohla přihlížet oslavám včetně ohňostroje. Navštívili guvernéra a velitele arzenálu, od nichž se dozvěděli mnohé o správě oblasti i o místní ekonomice.

Podle původního plánu měly obě lodě opustit Gibraltar současně a pokračovat k Madeiře, ale na *Caroline* museli pohřbít námořníka, který zemřel

⁵⁴ Scherzer, Reise, erster Band, s. 27.

na následky úrazu, a na palubě korvety se objevila nákaza.⁵⁵ *Novara* tedy vyrazila bez ní dne 30. května a pokusila se využít příznivých proudů a větru. Mnoho posádek doufalo, že se vítr na volném moři stočí k východu. Kvůli silnému západnímu proudění⁵⁶ není možné proplout Gibraltarským průlivem za slabého vetru nebo protivětru, ale stejně jako v celém Středomoří je zde vítr často slabý a střídá se s bezvětřím. Tato nepřízeň počasí potkala i *Novaru*, když vítr ještě téhož večera ustal. Počasí se nezlepšilo ani dalšího dne, při západu slunce se fregata nacházela 25 námořních mil⁵⁷ východněji než ráno. Nakonec 1. června odpoledne zakotvili v zátocě Frangerola 15 mil severně od Malagy. Zde už kotvilo kolem šedesáti obchodních plavidel.

Fregatu navštívilo 2. června kolem třiceti zvědavých Andalusanů, žádný z nich ještě nikdy podobně velkou loď neviděl. Vypluli až 3. června, a tentokrát byl východní vítr stálý a během dne sílil. Kolem poledne minula *Novara* kotviště *Caroline* v Gibraltaru, korveta tam už nebyla, pravděpodobně se přidala k ostatním plachetnicím, které využily příznivého počasí. *Novara* plula rychlostí mezi devíti a deseti uzly a ve čtyři hodiny odpoledne minula jižní špici Evropy.

„Právě jsme seděli u stolu, když v oknech kajuty ubíhala poslední scéna ze starého světa; každý z nás ještě jednou pohlédl na mizející pobřeží, které nám, osvětlené paprsky zapadajícího slunce, zlatým písmem mávalo ‚na shledanou‘ ... Nyní jsme byli na oceáně! Pod námi modrá, šumící voda, nad námi obloha s třpytícími se hvězdami, pod námi daleká mořská pláň a nad námi neomylní průvodci, kteří nás vedli.“⁵⁸

Drtivá většina lidí na palubě *Novary* nikdy dříve oceán neviděla, jistě tedy sdílela něco z nadšení, které se odrazilo v Scherzerově líčení plavby.

⁵⁵ Jednalo se o dnes již vyhubenou nemoc tehdy známou pod latinským názvem variola, tedy pravé neštovice.

⁵⁶ Způsobuje je Golfský proud.

⁵⁷ Jedna námořní míle měří 1852 metrů. Kdykoliv Scherzer ve své práci hovoří o mílich bez upřesnění, má na mysli míle námořní.

⁵⁸ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 52-53.

Jedním z úkolů vědecké expedice bylo zkoumat mořské proudy, které jsou pro mořeplavbu nesmírně důležité. Za tímto účelem hodili každý den do vody láhev se vzkazem uvnitř, jen o malém počtu z nich ale dostali později zprávu.⁵⁹

O půl třetí ráno 8. června potkala *Novara* opět svou souputnici *Caroline*. To již byly obě lodě blízko Madeiry, ale poblíž pobřeží se musely potýkat s bezvětřím, než zakotvily na rejde Funchalu. V té době tam kotvila také válečná loď Spojených států *Dale*, z níž k *Novare* okamžitě vyplul člun na zdvořilostní návštěvu. *Dale* také pozdravila⁶⁰ vlajku komodora třinácti⁶¹ výstřely z děla. V případě střelby i návštěvy jde o standardní zdvořilosti, jejichž porušení je pokládáno za porušení mezinárodní námořní etikety či dokonce urážku. Pozdrav střelbou musela pozdravená strana následně opětovat – pokud byl výstřelů příslušný počet či počet ze zvláštní zdvořilosti o stupeň vyšší – stejným počtem výstřelů, jinak se rovněž jednalo o hrubou nezdvořilost. Stejně tak bylo nutné opětovat i návštěvu na cizích lodích.

Po vyřízení úředních formalit, které byly podle Scherzerova názoru zbytečně složité, se zájem expedice obrátil k ostrovu samotnému. Vedle prohlídek zajímavých budov, kterými byly typicky kostely a špitály, se jednalo o výlety do okolní přírody, která vědce fascinovala. Na druhou stranu byla k procestování ostrova potřeba velká tělesná síla a výdrž. Jak ale měla expedice

⁵⁹ Vzkaz byl v němčině, angličtině, francouzštině, italštině a španělštině. „Sr. Maj. Fregatte *Novara*. Den v týdnu, datum, hodina hození láhve. Zeměpisná délka, šířka. Žádá se, aby byl zaznamenán čas, datum a místo nálezu této lahve, tato byla opět dobře zazátkována a znovu vhozena do moře, a toto učinit i na dalším místě nálezu, data pak zveřejnit, pokud v místě nálezu vycházejí noviny.“ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 55.

⁶⁰ „Geschützsalut“ se střílely slepými náboji, a to při příležitosti příchodu, přítomnosti nebo odchodu významné domácí či zahraniční osobnosti na palubě, zdraví se vlajka vlastního i cizího vlajkového důstojníka, vlajka cizího státu (zpravidla právě v přístavu patřícímu dotyčnému státu) a střílí se také při oslavách. Při účasti na cizích oslavách a pozdravech zahraniční vlajky nebo osobnosti je při počtu 21 výstřelů vztyčena vlajka daného státu na hlavním, při menším na předním stěžni. Staré plachetní lodě zdravily děly v baterii, modernější lodě rychlopalnými kanóny, protože střelba z těch nejtěžších zbraní by znamenala velkou spotřebu materiálu a loď většinou neměla na palubě ani dostatek střeliva pro všechny pozdravy. Zdravilo se: vladaři, jejich rodinní příslušníci a cizí státní vlajky 21 výstřely, v případě rodinných příslušníků se podle jejich postavení mohl počet výstřelů zmenšit podle jejich postavení, 19 výstřelů pro ministry, námořního velitele, maršála, kardinála a velvyslance, 17 pro admirála, polního zbrojmistra, správce provincie, přístavního admirála Puly, 15 pro viceadmirála, polního podmaršálka, vyslance a arcibiskupy, 13 pro kontradmirála, generálmajora, ministerského rezidenta, generálního konzula 1. třídy, 11 pro komodora, kapitána řadové lodi 1. třídy, a generálního konzula 2. třídy, 9 pro fregatního kapitána a konzula, 7 pro korvetního kapitána a vicekonzula, 5 pro námořní vyšší důstojníky a konzulární agenty. Koudelka, s. 138.

⁶¹ USA byly jediným státem, který zdravil komodora třinácti namísto jedenácti výstřely. Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 56.

příležitost zjistit, podobné výlety nebyly nic pro obyčejné námořníky, přestože jim fyzická zdatnost nechyběla. Dva takové vzali s sebou na výlet na sever ostrova k posluhování.

„Dlouhá a nezvyklá jízda divokými údolími a přes příkré horské hřbety přišla oběma synům moře pramálo účelná nebo pohodlná. Očividně se nenacházeli ve svém živlu. A když se jich jeden zeptal, jak se jim krajina líbí, upřímně od srdce odpověděli: „více by se nám zamlouvalo sedět při nejhorší bouři vysoko na ráhňě, než se za nejkrásnějšího slunečného počasí projíždět přes strmé horské převisy a skrz opuštěné rokle.“⁶²

To bylo také naposledy, co s sebou expedice vzala námořníky na výlet, těch se nadále účastnil jen štáb lodi a vědci.

Vrcholem byl pro expedici vícedenní výlet, který podnikla v doprovodu rakouského konzula Karla Bianchiho a botanika jménem Dom João Muniz. Celkem dvaadvacet jezdců zamířilo nejprve do vesnice St Anna, jejich cílem pak byl vrcholek hory Pico Ruivo. Cestou nejenže pozorovali přírodu, ale také prováděli meteorologická měření a sbírali rostliny a vzorky hornin.⁶³

Novara zvedla kotvu 17. června, ráno se na palubu ještě přišel rozloučit konzul Bianchi. A protože dva dny předtím připlul z Ria de Janeiro, které bylo dalším cílem expedice, hamburský poštovní parník *Teutonica* se zprávou, že v Riu řádí žlutá horečka, neměla rakouská expedice kam spěchat a rozhodla se více soustředit na pozorování a měření na oceáně než na rychlé dosažení cíle.

2.2.2 ATLANTSKÝ OCEÁN A BRAZÍLIE

Pro plachetní loď plující z Evropy do Jižní Ameriky jsou nejobtížnějšími úseky cesty rovníkové tišiny a oblast bezvětří na hranici severovýchodního pasátu. Novary nyní musela překonat druhou zmiňovanou oblast, a sice mezi Kapverdy a Azory. Expedice měla příležitost pozorovat například formování

⁶² Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 94.

⁶³ „Hodnoty z přineseného barometru a teploměru byly odečteny, brašny naplněny rostlinami a horninami a po velmi krátkém pobytu jsme se s povzdechem jsme se vydali na zpáteční cestu.“ Tamtéž, s. 102.

mraků, ale také život v klidném moři, který byl na oceáně bohatší než ve Středomoří, kde se často omezoval na fosforeskující plankton.

Nejúžasnější byly nepochybně létající ryby, v jejichž existenci tehdy žádný laik, který je na vlastní oči neviděl, nevěřil. Na palubách menších lodí létající ryby běžně přistávaly ve větších množstvích, na to byla ale *Novary* příliš vysoká. Do rukou vědců se dostalo jen několik exemplářů, které se zachytily v úponách.

Dne 27. července se loď nacházela v úplném bezvětří, které se expedice pokusila využít k měření hloubky. Pokus ovšem nedopadl příliš úspěšně.⁶⁴

V pasátu urazila loď za čtyřiadvacet hodin 180-200 námořních mil a Novara proplula zónou severovýchodního pasátu rychle. Již 3. července byl vítr opět nepravidelný a slabý, 9. července ale nastoupil silný jihovýchodní vítr. Vzhledem k povětrnostním podmínkám, kdy bezvětří po bezvětří rychle nastoupil pasát, musela expedice upustit od záměru zastavit se u ostrova St. Paul. Tropické počasí bylo pro Evropany nové, formování bouří a chování mračen se zcela lišilo od toho, nač byli zvyklí z domácích vod.⁶⁵

Dne 15. července ráno překročila *Novara* rovník, což bylo důvodem k tradiční námořnické oslavě. Skutečnost, že se podobné zvyky dodržují i v malém rakouském námořnictvu, byla důležitá pro jeho vlastní, nově vznikající tradici. Scherzer doufal, že těchto oslav bude napříč rakouským námořnictvem přibývat. Mezi námořníky se vždy jednalo o oblíbenou zábavu.

Jihoamerické pobřeží bylo dne 20. července již pouze 100 mil daleko a expedice dosáhla bodu, kde se Novara měla rozloučit se svou průvodkyní

⁶⁴ Pro toto měření bylo nezbytné absolutně klidné moře. Naneštěstí měli k dispozici pouze 4000 sáhů dlouhý provaz, který na dno v žádném případě dosáhnout nemohl, protože v Gibraltar, kde měl být pořízen delší, žádný vyhovující nesehnali. Pokusili se jej tedy opatřit ještě v Riu, kde ale také žádný ke koupi nebyl. Naštěstí dostali dostatečně dlouhý provaz od kapitána španělské fregaty *Villa de Bilbao*, dona José de Barnabé. Hloubku se znovu pokusili změřit až 14. listopadu v Indickém oceánu. Provaz byla ale přes veškerou péči zpuchřelý vlhkostí a přetrhl se. Scherzer uznává, že příště by bylo potřeba se lépe připravit a provaz chránit proti vlhkosti, třeba dehtem. Žádné další měření hloubky již expedice neprováděla. Scherzer, *Reise, erster Band*, s. 109, 224.

⁶⁵ Přicházející bouří například nedoprovázely změny větru. Expedice musela samozřejmě přivyknout i jiným skutečnostem, patřil mezi ně stín mířící opačným směrem, než byli Rakušané zvyklí, nebo hvězdná obloha jižní polokoule.

Caroline. Korveta dostala ráno pokyn zachovat se dle svých rozkazů a volně manévrovat, cesty lodí se rozdělily. *Caroline* mířila do Pernambuca.

Následovalo několik dnů bouřlivého, deštivého počasí, které 3. srpna vystřídal bezvětří. Expedice využila klidu ke střílení albatrosů. Dne 5. srpna zakotvila *Novara* v Riu, kde kotvilo i několik cizích válečných lodí. Rakušané pozdravili jak brazilskou vlajku, tak ostatní vlajkové důstojníky, všechny pozdravy byly opětovány. K *Novaře* zamířily čluny od ostatních válečných lodí, které vyslaly své důstojníky pozdravit nově přípluvší loď.

Scherzer označuje Brazílii za zemi kontrastů, především se jedná o úžasnou přírodu a zanedbané, špinavé město. Expedice podnikla výlet na skálu Corcovando v doprovodu botanika Doma Ildefonsa, a také k vodopádům na hoře Tejuca. Cizinci se ve městě cítili ještě méně pohodlně, když se vrátili z takového výletu do přírody do zatuchlého města.⁶⁶

Členům expedice se dostalo vřelého přijetí u rakouského generálního konzula a ministerského rezidenta von Sonnleithnera, a také u některých německých přestěhovaleckých rodin. Naopak se naskytlo málo příležitostí setkat se s brazilskými rodinami. Expedice se těšila velkému zájmu místních úřadů a především učenců, kteří Rakušanům pomáhali co nejúčelněji využít čas a poskytli jim také mnohé spisy a publikace. Jistý učenec z Vídně si také přál získat větší množství jedu kurare. Členové expedice se na něj ptali, ale v Riu nebyl k dostání. Doktor Lagos se ale postaral, aby se jed ze severních provincií Brazílie dostal do Vídně poštou.

Od Císařské akademie věd dostala expedice pokyny, aby se pokusila doplnit některá slova z východoafrických jazyků. K tomu jim v Riu dopomohla otrokářská loď, která vezla mimo jiné i otroky z Mozambiku. Vědci zde nebyli příliš úspěšní, protože Afričané se příliš nevyznali v pojmech a označeních.

⁶⁶ „Když se z takového výletu vrátí cizinci do Ria, cítí se v tmavém, páchnoucím městě dvakrát tak nepříjemně.“ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 127.

Přírodovědci neměli v Riu mnoho předmětů ke zkoumání, tím více sbírali Rakušané informace všeho druhu.⁶⁷ Expedice věnovala velkou pozornost vzdělávacím institucím a zdravotnickým zařízením, která pravidelně navštěvovala i v ostatních oblastech. Rakušané rovněž navštívili Historicko-zeměpisný institut a měli příležitost sledovat jedno z jeho pravidelných zasedání, které navštívil i brazilský císař. Od tohoto institutu obdrželi také mnoho knih. Byli také v místní veřejné knihovně.⁶⁸

Rakušané dostali od císaře k dispozici parník *Santa Cruz*, aby se mohli blíže seznámit se zátokou Ria de Janeiro. Na jeho palubě se nacházel také přístavní admirál Dom Francisco de Perera Pinto, velitelé brazilských válečných lodí, které se právě nacházely v přístavu, a také členové historicko-zeměpisného ústavu. Další výlet podnikla expedice do Petropolisu, navštívili také zasedání místního parlamentu.

Co se brazilského hospodářství týče, zmiňuje se Scherzer i o možnostech rakouského obchodu. Dle jeho názoru netkvěl problém jen minimálního podílu rakouských výrobků na celkovém evropském vývozu do Brazílie v nedostatku vhodných produktů, ale v nezájmu fabrikantů studovat brazilský trh a získávat v zemi kontakty. To málo, co se z Rakouska tehdy do Brazílie importovalo, se nedováželo přímo z Terstu, ale severní cestou přes Hamburg nebo Brémy.⁶⁹

Rakouský ministr-rezident dokázal členům expedice zprostředkovat také audienci u císaře, které se účastnil komodor von Wüllerstorff, jeho první důstojník a někteří vědci. Císař je přijal v ministerském sídle v St. Christoph a projevil o expedici velký zájem. Své otázky pokládal ve francouzštině, přestože uměl také dobře německy.

⁶⁷ Treffer, s. 36.

⁶⁸ Scherzer hodnotí brazilskou vědu a pokrok takto: „V Brazílii, tak jako pravděpodobně ve všech roamánských národnostech obývanými částmi Jižní Ameriky, nekonečnou dobrou vůli a ještě více snahy přidat se k severní civilizaci v její touze po poznání a pokroku. Ale chybí zde síla a výdrž, která je vlastní anglosaské rase a způsobuje, že co je začato, je také úspěšně dokončeno.“ Scherzer, *Reise, erster Band*, s. 139.

⁶⁹ Tamtéž, s. 159.

Během pobytu *Novary* v Riu se konala také oslavy císařových narozenin, které připadaly na 18. srpna. Loď byla ozdobena signálními praporky, tzv. Große Flaggengala, ráno, v poledne a večer bylo na počest císaře vypáleno 21 výstřelů z děla.⁷⁰ Slavnostně vystrojené byly pro tuto příležitost i francouzské a britské lodě kotvící v přístavu. Den začal slavnostním nástupem, následovala bohoslužba na palubě, jíž se účastnil i rakouský generální konzul, ministr-rezident a další rakouští občané právě pobývající v Riu, poté snídane u komodora. Večer oslavu zakončila slavnostní večeře u rakouského ministra-rezidenta, které se kromě Rakušanů účastnili i brazilský ministr zahraničí Visconde de Maranguape a senátor Visconde de Uruguay. V zahradě hotelu hráli muzikanti z *Novary* rakouskou hudbu.

Novara zvedla kotvu dne 31. srpna. Jeden kadet a dva námořníci museli zůstat v místním špitále, doktor Robert Lallemant zůstal, aby mohl pokračovat ve svém studiu žluté zimnice, tři námořníci dezertovali. Z přístavu vlekl fregatu parník, tak jako většinu velkých lodí, které nechtěly ztrácet čas složitým manévrováním proti větru mezi ostrovy v zátocce.

Členové expedice litovali deštivého počasí, který provázelo téměř celý jejich pobyt v Riu a kvůli němuž nemohli mnoho podniknout, nelitovali ale, že opouštějí Brazílii. Podivná nátura zdejších obyvatel, kterým scházela pohostinnost a vstřícnost, podnikavý duch i energie, provozovali obchod s otroky a uzavřené společenské vrstvy na sebe byly neoprávněně příliš hrdé, nemohla cizincům přirůst k srdci.⁷¹

⁷⁰ Na pozdravy a oslavy během svého pobytu v Riu, které s vyžádaly celkem 432 výstřelů, spotřebovala Novara 5250 liber střelného prachu. Scherzer, Reise, erster Band, s. 161.

⁷¹ „Pocit, že sem nepatří, podle vyjádření cizinců, kteří již dlouho žijí v Riu, se s časem nijak nevytrácí, a ještě posiluje přání brzy se s tímto pobřežím opět rozloučit.“ Tamtéž, s. 163.

2.2.3 ATLANTIK A KAPSKO

Dalším cílem expedice bylo Kapské Město, kam se doufala rychle dostat s jihovýchodním pasátem. Na jeho hranici se fregata ocitla v oblasti pravidelně se otáčejícího silného větru připomínajícího tropickou bouři. I obloha vyhlížela jako při orkánu, jasná, dokud vítr vál z jihovýchodu, s těžkými mraky pokrývajícími východní obzor, jakmile se vítr začal stáčet. Jen moře zůstávalo klidné. *Novara* využila silný vítr, aby co možná nejrychleji překonala oceán. Fregatu provázelo velké množství ptáků, navzdory nepřátelskému chování milovníků lovu a zoologů. Chytali je na udice, nebo stříleli ze člunů, k nimž se zvědaví ptáci přibližovali na velmi malou vzdálenost. Nejvíce síly a obratnosti vyžadovalo chycení albatrosa.

Dne 26. září spatřili pevninu a doufali, že brzy minou Mys Dobré naděje. Ale už následujícího dne se počasí zhoršilo a dostalo bouřlivý charakter. Měření prokázala 29 stop vysoké vlny a náklon lodi až 35 stupňů.⁷² Při podobně divokém moři a pohybu lodě trpěla především živá zvířata, která byla na palubě, ale k úhoně přišly i neživé exponáty nebo skleněné nádoby. Dalšího odpoledne se počasí uklidnilo.

Bouře zanesla *Novaru* daleko od pobřeží, pevninu opět spatřili až 1. října, tentokrát na západě. Mapy zátoky, do níž se museli probojovat proti větru, nebyly příliš přesné a proplout kolem Bílé skály bylo tím složitější, že bouře odplavila bóji. Na palubu fregaty přišel anglický lodivod, který přinesl noviny, a k večeru také jeden britský důstojník – pro případ, že by se lodivod býval nedostavil. Vítr ustal, *Novara* byla nucena na noc zakotvit asi míli daleko od Simonsovy zátoky, určené jako kotviště pro britské válečné lodě. Fregata tam zakotvila až následujícího rána v sedm hodin.

Členové expedice podnikli hned po zakotvení procházku po městečku Simons-Town. Jejich první dojmy z Afriky nebyly příliš pozitivní. „Stěží může

⁷² Toto je jedna z mnoha příležitostí, při nichž Scherzer zdůrazňuje rozdíly mezi skutečným měřením a pouhým laickým odhadem nebo představivostí. Na palubě *Novary* vědci vyvinuli vlastní metodu měření vln.

být smutnější krajiny, než jsou holé, rozeklané skály obklopující Simmonsovu zátoku. Pro nás, kdo jsme připluli z jasně zeleného, veselého pobřeží Brazílie, byl tento kontrast dvojnásobně nápadný a cizí.⁷³ Pro vědce tu byly zajímavé pouze ryby, jejichž lovem se živila většina obyvatel.

Následně na koních vyrazili do Kapského Města, kde jejich první kroky vedly k rakouskému konzulovi Juliu Mosenthalovi. Konzul byl zároveň ředitelem jednoho z největších a nejvlivnějších obchodních podniků v zemi a měl styky i mezi místními vědci, takže dokázal expedici obstarat v poměrně krátkém čase mnoho exponátů do sbírek a kontakty pro budoucnost.

Scherzer soudí, že v Kapském Městě už není poznat, že patřivalo Nizozemcům, jejich vliv již zcela vytlačil anglický element. Panovala tam také duchovní činnost, věda byla velkoryse podporována soukromníky. Pozornost expedice přitahovaly vědecké instituce a budovy jako hvězdárna, muzea a botanická zahrada. Pro vědce byli rovněž velmi zajímaví domorodci, Kafrové. Nejen, že jim domorodci předvedli některé své tance, ale guvernér také zařídil, aby pět mladých domorodců nastoupilo na palubu *Novary*. Měli sloužit na lodi a doufalo se, že doprovodí fregatu až do Rakouska. Na druhou stranu se mohli po uplynutí určité doby rozhodnout pro návrat a velitel expedice jim měl v takovém případě pomoci nastoupit cestu domů.⁷⁴

Dne 7. října podnikla expedice několikadenní výlet do vnitrozemí kolonie. Měli několik doporučení od konzula pro místní rodiny, u nichž se cestou většinou ubytovávali, a všude se jim dostalo vřelého přijetí. Byli svědky přehlídky místní milice a seznámili se blíže s krajinou a poměry v kolonii, pro vědce bylo jistě zajímavé setkání s paleontologem doktorem Meynardem, který jim ukázal svou velkolepou sbírku fosilií, nebo s doktorem Roserem přebývajícím ve vesnici obydlené civilizovanými Hotentoty, od něž obdrželi

⁷³ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 175.

⁷⁴ Jmenovali se Botscha, Mondí, Tantiso, Bangani a R'dangani. Na palubě *Novary* se jim věnoval především kaplan Eduard von Marochini, který je učil italštině, španělštině a seznamoval se s křesťanstvím. Dva z nich beze slova odešli během pobytu expedice na Novém Zélandu, zbývající tři dorazili do Rakouska, kde pak sloužili jako námořníci na jachtě *Phantasie*. Tamtéž, s. 189.

různé předměty do sbírek a také knihy. V Port Natal dostali vědci ještě sbírku ovoce, takže zpět do Kapského Města dorazili s plně naloženým vozem, který přihlížejícím nabízel věru prapodivný pohled.⁷⁵

Navštívili také Constantu, tou dobou hlavní středisko pěstování vinné révy v Kapsku. Rakouský konzul se přičinil, aby tam byla na počest *Novary* uspořádána slavnost, které se účastnilo kolem sta lidí. Slavilo se hudbou a tancem, přítomen byl celý štáb rakouské fregaty, vedle sebe byly vyvěšeny rakouská a britská vlajka. Starosta pronesl proslov, v němž vyjádřil potěšení z návštěvy *Novary* v Kapském Městě a doufal, že další rakouské lodě ji budou následovat v zájmu obou zemí.⁷⁶

Poslední výlet podnikla část expedice na Mys Dobré naděje. Pobyt v Kapsku byl využit také k vyzkoušení astronomických přístrojů, které měly být prvně plně využity až na další zastávce, ostrově St. Paul. Naměřené hodnoty byly za tímto účelem porovnány s daty místní hvězdárny.

Fregata kotvící v Simon's Bay zatím přitahovala velkou pozornost místních obyvatel, kteří se zároveň museli starat o její zásobování. Suma, kterou tu expedice za zásoby utratila, přesáhla 20 000 zlatých. K tomu se členové expedice rozhodli věnovat další peníze na výstavbu katolického kostela v městečku a přenechat místním také některé mešní předměty.⁷⁷

Novara zvedla kotvu 26. října. Na palubě britské lodi *Boscawen* se hrála rakouská hymna, když ji Rakušané míjeli, hudebníci *Novary* se odvděčili zahráním *God save the Queen*.

⁷⁵ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 191–215.

⁷⁶ „...starosta Kapského města... vyjádřil zároveň vlídnými i uctivými slovy svou radost z příplutí rakouské válečné lodi a také naději, že se v jeho městě rakouská válečná loď brzy opět ukáže, čímž by podpořila materiální i vědecké zájmy obou zemí.“ Tamtéž, s. 220.

⁷⁷ Tamtéž, s. 220..

2.2.4 INDICKÝ OCEÁN, OSTROVY ST. PAUL A AMSTERDAM

Po ranním bezvětří provázal loď až do večera proměnlivý vítr. Když se obloha vyčistila, spatřila posádka *Novary* naposledy Kapsko.⁷⁸ Teplota na moři se pohybovala jen kolem 18 stupňů, což byl po Africe pro lidské tělo jistý šok. Na pravidelné západní větry doufali narazit již 28. října, ale proti proměnlivým východním větrům si museli pracně probíjet cestu až do začátku listopadu, kdy západní vítr udeřil rovnou se silou bouře. Vlny dosahovaly výšky až 33 stop a teplota klesla k pěti stupňům. Počasí se ovšem záhy uklidnilo a 18. listopadu byl již v dohledu ostrov St. Paul.

Byla provedena přípravná astronomická pozorování a členové expedice se chystali na cestu na ostrov. Následujícího dne byl St. Paul již zcela blízko. *Novara* jej obeplula ze severu, aby za opatrného manévrování a měření hloubky našla kotviště na východní straně ostrova. Loď zde nebyla nijak chráněná před bouřemi přicházejícími z oceánu.

Oba ostrovy byly často navštěvovány velrybáři nebo pytláky, navíc leží v polovině cesty z Afriky do Austrálie, Scherzer zdůrazňuje, že i proto jsou důkladná astronomická měření a pozorování potřeba nejen z vědeckých důvodů, ale i pro potřeby navigace.⁷⁹

Novara stěží zakotvila, když k ní od břehu vyrazil člun se třemi muži na palubě. Jednalo se francouzské⁸⁰ rybáře, kteří měli na ostrově své chýše, vlajkový stožár, na němž občas vztyčovali francouzskou vlajku, když chtěli pozdravit cizí lodě, a také terasy s políčky. V jedné z těchto chýší si expedice zřídila základnu.

Vědci se na ostrově mohli zabývat například pozorováním tučňáků, mnohem zajímavější pro ně ale byl z geologického hlediska díky svému

⁷⁸ Scherzer vidí před kolonií slibnou budoucnost, základem rychlého pokroku a vývoje jsou podle jeho názoru příznivé klima, svobodomyšlná správa a dostatek surovin. Scherzer, *Reise, erster Band*, s. 222.

⁷⁹ Scherzer pokládá ostrov za místo vhodné pro opravy nebo odpočinek mužstva, ostrov ale ztrácí jakýkoliv význam s otevřením Suezského průplavu. Tamtéž, s. 230.

⁸⁰ V Kapském Městě se expedice dozvěděla, že ostrovy náleží Velké Británii, rybáři ovšem tvrdili, že patří Francii, což byla pravdivější informace. Tamtéž s. 233.

sopečnému původu. V doprovodu mulata Ferdinanda vyšplhali ještě téhož dne na stěnu kráteru. Návrat na fregatu byl již velmi obtížný, protože malé čluny Rakušanů nebyly stavěné pro podmínky Indického oceánu. Od původního plánu každý večer se vrátit na palubu bylo tedy upuštěno. Dne 20. listopadu bylo tedy na ostrov vypraveno celkem 32 osob pověřených provedením všech měření a pozorování se zásobami na 6 dní.

Zamračená obloha a bouřlivé počasí zmařily pozorování hned první noci a té následující bylo moře už tak neklidné, že *Novara* musela opět napnout plachty. Ve tři hodiny ráno 22. listopadu jeden prudký náraz přetrhl kotevní řetěz. Vyzvednout ztracenou kotvu bylo příliš nebezpečné, proto byla nakonec ponechána na místě a fregata se na tři dny ztratila z dohledu ostrova. V jeho blízkosti ale pobývala jen krátce, než ji počasí donutilo opět odplout.

Členové expedice vysazení na břehu zatím lovili kraby, poslouchali vyprávění francouzských rybářů a umělecký zahradník Jelinek vysadil několik evropských rostlin, především zeleninu. V Kapském Městě také nakoupili domácí zvířata, která plánovali nechat na ostrově. Deštivé a větrné počasí ale nepřálo ani výletům, ani pozorováním, expedice tak trávila čas mimo jiné prohlížením knih patřícím rybářům. Každého zlepšení v počasí ale využili k pobytu venku. Až 3. prosince se vyčásilo natolik, že bylo možné provést astronomická měření a pozorování, 6. prosince se expedice opět nalodila. Rybářům zanechali Rakušané dárky v podobě jídla, kovových předmětů nebo oblečení. Na ostrově také zanechali spisek, který měl pozdější návštěvníky a výzkumníky informovat o jejich činnosti a položit základ dalšímu bádání.

Novara zvedla kotvu o půl šesté odpoledne. Členové expedice na sebe mohli být pyšní, nejenže „ještě nikdy nebyla na tomto ostrově, tak důležitém pro loď mířící do Východních Indií, Číny, Austrálie a na Nový Zéland, provedena astronomická a magnetická pozorování nebo geodetická měření v takovém

rozsahu, v jakém je provedla císařská rakouská expedice,⁸¹ ale malíř Seleny s geologem Hochstetterem vytvořili velmi podrobnou mapu ostrova.

Ráno 7. prosince se *Novara* nacházela asi deset mil od ostrova Amsterdam. U ostrova kotvili velrybáři, kteří stejně jako předtím rybáři na St. Paul tvrdili, že podobně bouřlivé počasí jako v posledních dnech v této oblasti začátkem zimy nebývá.

S pokusem o vyloďení začali v 11 hodin dopoledne. Dvěma člunům velel baron von Pöck, zatímco fregata se držela na otevřeném moři. Celý jižní břeh byl tvořený skalisky, vesla se zamotávala do mořských řas, blíže ke břehu někteří námořníci chytali ryby. Přistát na ostrově dlouho nebylo možné kvůli příboji, a i když se to nakonec podařilo, ostrov nenabídl botaniků, ani zoologům mnoho zajímavého, život zde byl stejný jako na St. Paul. Večer se expedice vrátila na *Novaru*. Původně doufali, že by se mohli na ostrov vrátit ještě následujícího rána, ale počasí se natolik zhoršilo, že záměr nebylo možné uskutečnit.

Rakušané po sobě na ostrově zanechali výraznou stopu. Neopatrným zacházením se sirkami se jim podařilo založit požár, který se rychle rozšířil a ostrov do základů vypálil. Scherzer se neobtěžoval s žádnou omluvou nebo lítostí, dle jeho názoru přinesl požár ostrovu více dobrého než špatného.

Fregata pokračovala v cestě na Cejlon. Dne 8. prosince potkali obchodní loď ze Spojených států, která plula bez vyvěšené vlajky, ačkoliv obchodní lodě měly přímo povinnost svou vlajku vyvěsit, pokud byla v dohledu válečná loď. Na *Novaře* se tedy rozhodli upozornit obchodní loď na tuto povinnost slepým výstřelem z děla, ale obchodník vyvěsil nejprve jen signály, kterými se ptal na přesnou polohu. Teprve ostrý výstřel za záď obchodní lodi ji přinutil vyvěsit vlajku Spojených států.⁸²

⁸¹ Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 255.

⁸² Scherzer používá přirovnání, že pluje-li loď poblíž cizího plavidla bez vyvěšené vlajky, je to stejné, jako když se na souši protáhne jeden člověk těsně kolem druhého, aniž by se omluvil. Obchodní lodě se často válečných plavidel ptali na přesnou polohu, jelikož na jejich palubě nebyla prováděna přesná měření tak často a důkladně jako na válečných lodích. Scherzer, *Reise*, erster Band, s. 273.

Pasát dlouho nepřicházel a bylo dusno, až 18. prosince se počasí zlepšilo, jak se fregata vzdalovala od Austrálie, byl pasát silnější, dokud se 24. nedostala do oblasti bezvětří za jeho hranicí. Vánoce posádka slavila v tropickém horku a dusnu, *Novara* pokračovala jen velmi pomalu a v noci z 31. prosince na 1. ledna 1858 podruhé překročila rovník.

Dne 7. ledna konečně spatřili pevninu a o půl páté odpoledne se ukázala první kánoe, na které přijížděl lodivod. Kromě svých povinností lodivoda se ale zabýval také prodejem ovoce a drahých kamenů na připlouvajících lodích. Námořníci ulovili velkého žraloka, objevili se delfini a spousta dalších ryb, které expedice lovila. Čím blíže pevnině se nacházeli, tím více kánoí s prodejci nejrůznějších věcí – a především banánů – se na moři ukazovalo.

2.2.5 CEJLON

Dne 8. ledna zakotvila *Novara* na rejdě Point de Galle, z poblíž kotvící britské fregaty *Shannon* ji ihned vyrazil pozdravit první důstojník. Na rejdě kotvily všechny větší lodě, které se zde chtěly zdržet jen krátce, vjezd do vnitřního přístavu byl kvůli četným mělčinám obtížný. *Novara* se do vnitřního přístavu přesunula 10. ledna, aby bylo usnadněno nakládání zásob. Své služby expedici nabídl hamburský konzul. Jeden z důstojníků fregaty dostal za úkol uvědomit o příplutí *Novary* starostu, který ale jevil o expedici pramalý zájem, Rakušané měli dokonce jisté potíže s nakládáním pitné vody. Scherzer ale prohlašuje, že ke cti britské správy slouží, že toto byl jediný případ, při němž se její zástupce nechoval k expedici vstřícně.⁸³

Ještě téhož dne navštívili malý buddhistický chrám poblíž města. Navštívili ještě další chrám, *Dadála Panzela*, největší v provincii. Tam je velekněz nechal nahlédnout do chrámové knihovny, zatímco mladší kněz zapsal

⁸³ Scherzer také poznamenal, že je na první pohled poznat, že kolonie je korunní, ne samosprávná, britská vláda se k této „Maltě Indického oceánu“ chovala macešsky. Dále ale uvádí, že Britové už několikrát prokázali, že vědí, co je důležité, a i na Cejlonu se přes nedostatky ve správě rozvíjí obchod. Tamtéž, s. 278–280.

o expedici na papír několik poznámek. Kvůli krátkému pobytu neměli příležitost navštívit hinduistickou komunitu žijící převážně ve vnitrozemí ostrova.

Expedice se také vydala po pobřežní silnici do Kolomba. Koně přepřahali na stanici Bentotte, kde měli příležitost ochutnat místní kuchyni. Kočí jejich vozu, zůstal zatím sám s láhví vína, když vyrazili dál, nějakou dobu se klátil na kozlíku, až nakonec spadl na zem. Rakušané tedy šli až k další stanici pěšky a vedli koně. Tentokrát se rozhodli zastavit u katolické misie u svatého Šebestiána. Vstřícnému faráři museli navzdory spěchu slíbit, že se u něj na zpáteční cestě zastaví na snídani. Poslední úsek cesty absolvovali za tmy a velmi pomalu, brána města se jim otevřela až dalšího rána.

Pro ekonomiku ostrova byly tehdy nejdůležitější skořice a drahé kameny. Členové expedice měli příležitost navštívit jedno naleziště blízko Ratuapury a továrnu na kokosový olej, jejímž hlavním podílníkem byl rakouský konzulární agent David Wilson. Pan Wilson jim také pomohl s nákupem sinhálských písemností. Sekretář kolonie Charles MacCarthy napsal členům expedice doporučující dopisy pro úředníky ostatních částí ostrova, které expedice bohužel nemohla využít.

Na zpáteční cestě se skutečně zastavili na snídani u svatého Šebestiána, a měli také potíže s vozem spadlým do příkopu, museli několikrát měnit koně a na plánovanou večeři k hamburskému konzulovi přišli o pět hodin později, než původně měli. Pozdní příchod snadno omluvili převyprávěním svých zážitků.

Protože expedici tlačil čas, nemohli se její členové účastnit lovu na slony, ani navštívit proslulý chrám s Buddhovým zubem. Pouze pánové Hochstetter a Frauenfeld dostali od velení expedice povolení zůstat na ostrově déle, aby mohli vystoupat na nejvyšší vrchol ostrova, Adam's Peak, kde se měl nacházet otisk Buddhovy nohy. K expedici se měli připojit v Madrásu.

Novara zvedla kotvu 16. ledna. Nejprve plula směrem na jih, aby se vyhnula mělčinám, pak zamířila do Madrásu. Ještě večer před vyplutím požádal

hamburský konzul velitele expedice, zda by nevzal na palubu jednoho Berliňana, který rovněž potřeboval do Madrásu, této žádosti bylo vyhověno.

Až na jednu událost byla plavba nezajímavá. Dne 22. ledna ke čtvrté hodině odpoledne vypukl na palubě požár. Vzhledem k velkému množství alkoholu, který byl na lodi pro potřeby vědců, preparace a konzervace exponátů, byl oheň velmi nebezpečný – a alkohol byl také příčinou jeho vzniku⁸⁴. Navzdory všem obavám se jej podařilo uhasit během čtvrt hodiny.

2.2.6 MADRÁS

Když se *Novara* přiblížila k indickému pobřeží, byla na palubě slyšet od Madrásu střelba. Posádka ihned napadlo, že probíhá povstání proti britské vládě. Jednotky na cvičišti ale pouze zdravily guvernéra, který se právě vrátil domů. Následujícího dne podobně vyděsila *Novara* evropské obyvatelstvo Madrásu svým pozdravem, který místní také nejprve pokládali za projev nějakého nepřátelství nebo revolty. Rakouská fregata zakotvila na málo chráněné rejdě Madrásu 30. ledna.

Divoký příboj v Madrásu byl možné překonat jen v domorodém člunu zvaném katamaran. Domorodci byli také prvními, kdo na palubu *Novary* vstoupil. Někteří doručili dokumenty, které bylo potřeba vyplnit, jiní nabízeli různé služby. Členové expedice se dostali na břeh také v takovém člunu.⁸⁵

Navštívili místní vědecké instituce, velmi příjemně je překvapilo místní muzeum, vřelého přivítání se jim dostalo také od členů Literární společnosti, kteří byli expedici v mnohém nápomocni.⁸⁶ V Madrásu bylo mnoho vládních i

⁸⁴ „Při důkladnější prohlídce se ukázalo, že některé plechové nádoby naplněné lihem a uskladněné v železné bedně byly prožrané rží, alkohol se vsákl do písku a vypařil, takže jím byl silně nasycený vzduch. Ten se vznítil, když do místnosti vstoupil neopatrný námořník se špatně zavřenou lucernou a okamžitě vzplál jasný plamen, který námořníka vyhnal z úzkého prostoru a donutil křičet leknutím.“ Na lodi bylo nutné ze všeho nejdříve zavřít všechny střílny a průlezy, aby bylo zamezeno proudění vzduchu a šíření ohně, paluba se pokryla závěsnými lůžky námořníků, které by nasákly vodou a zabránily tak dalšímu šíření ohně. Scherzer, Reise, erster Band, s. 327–328.

⁸⁵ Domorodci při překonávání vln křičeli, přes hlavy pasažérů přehodili kus látky, aby se nenamočili. Člověk byl rád že to zažil, ale opakovat už to nechtěl. Tamtéž, s.331.

⁸⁶ Nejméně působivou částí muzea byla zoologická část, což Scherzer vysvětluje špatnou dostupností potřeb pro preparování v Indii. Literární společnost se zaměřovala především na vydávání vědeckých publikací o Asii, expedici věnovala také některé rukopisy. Scherzer, Reise, erster Band, s. 340–341.

nevládních spolků, například i umělecká škola, co ale Scherzer shledal zcela nevyhovujícím, byl špatně větraný špitál. Navštívili také palác posledního navába, který nyní patřil britským úřadům. Provázel je někdejší královský ministr, který se zdál být rád navštěvován cizinci.

Ještě v den příplutí byli členové expedice pozváni ke guvernérovi a hned následujícího rána podnikli výlet vlakem⁸⁷ do 80 kilometrů vzdálené pevnosti Bellore. Protože guvernér o jejich záměru ještě předchozího večera telegraficky zpravil velitele pevnosti, čekal na Rakušany u zastávky volský povoz. Jednalo se o původní indickou pevnost a toho času ji obývali potomci někdejšího navába, kteří ji nikdy neopouštěli. Expedice měla původně v plánu se ještě téhož večera vrátit do Madrásu, podcenila ale vzdálenost pevnosti od zastávky vlaku. Rakušané tedy telegrafovali rakouskému konzulovi Campellovi, že se vrátí až následujícího rána. Noc přečkali v rodině jednoho britského důstojníka, večer si ještě vyšli na procházku na výšinu s výhledem na město.

Následujícího rána byli už zpět v Madrásu. Na večer byli pozváni na oslavu, kterou pořádal guvernér Harris při příležitosti narozenin jeho syna. Na oslavě se sešlo dobře tisíc lidí, nechyběl ohňostroj, jídlo a představení domorodců, následovala taneční zábava. Členové expedice s sebou měli ovšem i zavazadla, aby v jednu hodinu v noci mohli společnost opustit a vyrazit na výlet k Sedmi pagodám. K dispozici měli vůz, také vládní člun, stany a guvernérovi hinduistické sloužící, kteří je k chrámu měli dovést. Pro Rakušany byly velmi zajímavé rozhovory s kněžími.

Část expedice, která nenavštívila vzdálenější pagody, se zatím vydala k jezeru severně od Madrásu. Když se pak všichni opět sešli v Madrásu, uspořádal místní klub na počest expedice banquet, navštívený asi dvěma sty lidmi. Štáb i vědci mohli po dobu svého pobytu bezplatně využívat prostory klubu.

⁸⁷ Scherzer o britských vlacích neměl vysoké mínění. „Jestliže je na anglických železnicích i v jejich vlasti zaveden jen malý komfort, tak indickým vagónů již zcela chybí.“ Tamtéž, s. 347.

Mnoho lidí si přálo navštívit fregatu, a to i přes obtížné překonávání příboje. Krátce před odplutím bylo tedy asi 40 lidí pozváno na „tiffin“, indické jídlo mezi snídaní a obědem. Přestože paluba nebyla ani zdaleka klidná, dostavilo se nakonec asi třicet lidí včetně deseti dam. Po jídle se ještě tančilo a hosté opouštěli fregatu až za tmy.

Novara zvedla kotvu 10 února po poledni. Vyprovázelo ji jednadvacet výstřelů z pevnosti, což byla nebývalá čest a pozornost, kterou Rakušané samozřejmě opětovali. Vítr byl nejprve pouze slabý a ještě následující dva dny byla pevnina v dohledu. Až 12. února mohli skutečně vyrazit na Nikobary, které byly dalším cílem expedice. Ačkoliv tropické počasí ničím nepřipomínalo evropskou zimu, slavili námořníci na palubě masopust, měli masky a tančili.

Fregatu provázelo příznivé počasí a 22. února v deset hodin ráno bylo z fregaty možné spatřit ostrov Kar-Nikobar. U jeho severozápadní strany zakotvili následujícího rána.

2.2.7 NIKOBARY

Z paluby bylo možné pozorovat ruch na pláži, od ostrova k fregatě také brzy vyrazily čluny domorodců.⁸⁸ Na ostrově se Rakušané vylodili až 25. února dopoledne, kvůli všudypřítomným korálovým útesům a příboji to nebylo vůbec snadné. Domorodci si rádi vzali doutníky a dali Evropanům několik kokosů, i přes všechny úvodní fráze o přátelství se ale z rozhovoru brzy stalo pouhé opakování otázky, zda přijeli nakoupit kokosy a zda se brzy opět vzdálí.

⁸⁸ Mluvili zpravidla lámanou angličtinou, na sobě měli i kusy starého evropského oblečení, z něhož si nejvíce cenili černé klobouky a dávali si různá jména po evropských osobnostech, nebo jim ta jména dávali námořníci z lodí, které u ostrovů čas od času zastavily. Mívali také potvrzení o počestnosti a způsobilosti k výměnnému obchodu vystavovaná kapitány těchto lodí (jejich součástí byly často žertovné poznámky). Někteří se zalekli hroživě vyhlížejícího arzenálu fregaty a brzy se opět ztratili z dohledu, jindy nezůstávali se svými kánoemi poblíž, pokud jim záhy z paluby nebylo hozeno lano. Z peněz znali pouze rupie, nevzpomínali si na žádné misionáře, ale tvrdili, že nejhorším národem na světě jsou Dánové, protože jim chtěli vzít jejich ostrov. Karl von Scherzer: *Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair*, zweiter Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1861, s. 11 a dále. Scherzer se na všechny domorodce dívá z pohledu Evropana a kolonialisty, líčí domorodce jako děti a stejně jako jeho současníci je přesvědčen, že evropská kultura by domorodé obyvatelstvo s jeho tradicemi převládala a nechala vymřít. Weiss, Schilddorfer, s. 40-41.

Jelikož domorodci se zdáli být nedůvěřiví, rozhodli se Rakušané získat jejich důvěru tím, že je pozvali na palubu fregaty.⁸⁹ Možná i díky tomu se domorodci trochu uklidnili a začali s expedicí jednat otevřeněji. Všichni se tedy vrátili zpět na pláž, členové expedice tentokrát vybaveni i měřicími přístroji. Jen ženy a děti se neukazovaly, pravděpodobně měly špatné zkušenosti s námořníky.

Pokusy proniknout do vnitrozemí ostrova narazily na odpor přírody, expedice byla nucena držet se při pobřeží. Večer námořníci opékali prase. Domorodci tomu příliš nerozuměli, protože sami se báli rozdělovat velký oheň, aby nechytily chatrče, ale pozvání k jídlu neodmítli. Expedice se také vydala na kratší výlet proti proudu říčky, která vytékala z lesa. Šestého dne pobytu na ostrově narazili členové expedice na další Evropany, a to z posádky sardinské brigy *Giovannina*. Jeden z nich, Francouz jménem August Tigard, jim byl při několika příležitostech nápomocen při komunikaci s domorodci.

Dne 27. února se přesunuli k jižní straně ostrova, kde narazili na jiné domorodce, ovšem s totožnými zvyky. Následujícího dne se i navzdory teplotám sahajícím ke 30 stupňům ve stínu a marné snaze domorodců je zadržet vypravila část expedice do džungle na lov. Kořist byla sice nepočtená, ale cenná.

Téhož odpoledne kolem čtyř hodin zvedla fregata kotvu, aby od Kar-Nikobaru zamířila na severovýchod k 21 mil vzdálenému ostrovu Batte-Malve. Celý následující den kroužili kolem ostrova, ale slabý vítr a mořské proudy jim nedovolily vyslat k jeho bližšímu prozkoumání člun. To se jim poštěstilo až 4. března v případě ostrova Tillangschong. Přistání nebylo kvůli útesům bezproblémové, na břeh museli skákat. Ostrov byl toho času neobydlený. Se západem slunce byli už zpět na palubě.

⁸⁹ Připlout blíže k fregatě se ve svých kánoích odvážilo osm domorodců, zvláště jeden se ale třásl strachy. Pouze muž, který si říkal Kapitán Dickson se odhodlal vyšplhat na palubu. Přestože byl velmi zvědavý, vrátil se velmi rychle zpět do své kánoe. Mezitím se k fregatě přiblížily další kánoe, které přivázely nejrůznější potraviny jako „dárky“, domorodci se ovšem ihned ptali, co za ně dostanou. Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 14-15.

Ráno se rozhodli, že fregata obepluje ostrov z jihu, zatímco člun s důstojníkem odpovědným za astronomická měření a pozorování a zoologem popluje kolem jeho severního cípu. Znovu se setkali až následujícího dne ráno.⁹⁰

Dne 6. března zamířili k na místí poměry velkému přístavu na ostrově Nangkauri. Cestou míjeli několik vesnic, mnoho kánoí vyplulo fregatě vstříc, ale vždy se držely v uctivé vzdálenosti. V přístavu bylo mnoho mělčin a manévrování bylo krajně obtížné. I přes veškerou opatrnost fregata na jednu mělčinu najela a levobokem se položila na břeh. Naštěstí, ačkoliv byl právě odliv, bylo okolo ještě dost vody a loď se podařilo narovnat. Při západu slunce zakotvila před vesnicí Itóe.

Hned dalšího rána se vypravili na průzkum. Domorodci před nimi ale utekli, členové expedice našli jen prázdné chýše a psy, kteří také utekli, jak se Rakušané ukázali. Pak se vypravili na výlet na kopec Monghata na protilehlém ostrově Kamorta. Narazili tam na dvě malajská plavidla plující pod britskou vlajkou, a také na domorodce, kteří ovšem tentokrát neuměli anglicky. Navštívili i první sídlo založené Moravskými bratry.⁹¹ Jedním z úkolů expedice bylo také zaznamenání slov z jazyka domorodců. Práce to byla namáhavá, na každém ostrově se mluvilo jinak a během dvou dnů shromáždili jen sto slov. Ani to by se jim ovšem nepodařilo bez pomoci Čiňana Pching Chunga, který připlul na jedné z malajských lodí.⁹²

Doktor Hochstetter podnikl v kánoi výlet kolem pobřeží, na další výlet vyrazila expedice na gondole do zátoky Ulála.

Dne 11. března opustila fregata Nangkauri západním kanálem. Nejprve bojovala se špatným větrem, v následujících dnech míjela další ostrovy

⁹⁰ Na palubě *Novary* si všichni začali dělat starosti, když se člun za stmívání neukázal a nikdo nereagoval ani na světelné signály. Stalo se tak až dalšího dne v půl osmé ráno. Jeho posádka měla velké potíže s prováděním měření u obtížně přístupného břehu, noc ji překvapila v okamžik, kdy byla s pracemi jen částečně hotova. Člun musel zakotvit u břehu a přečkat noc na místě, na signály neodpovídali, protože zápalný materiál byl z části spotřebovaný, z části navlhlý. Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 31.

⁹¹ Jedná se o evangelickou církev, samostatnou odnož Jednoty bratrské.

⁹² Mnoho mužů na malajských lodích trpělo horečkou, proto trávily na ostrově delší čas. Scherzer podotýká, že na vině je kromě klimatu také špatná životospráva a jídelníček, pobyt na přímém slunci bez pokrývky hlavy nebo spaní na holé zemi. Tamtéž, s. 38.

obklopené korály nebo divokým příbojem, k jejichž návštěvě neměli dostatek času. Až 17. března odpoledne zakotvila Novara mezi Malým Nikobarem a ostrovem Pulo-Milú, který se rozhodli také navštívit.⁹³

Dalšího večera *Novara* opět zvedla kotvu a vyplula. Dne 19. března ještě před východem slunce už se připravoval další výsadek, tentokrát na ostrov Kondúl. Vyšplhali na nejvyšší vrchol ostrova a setkali se s domorodým lékařem, jehož metody na sobě nechal jeden ze členů expedice vyzkoušet. Někteří členové expedice také podnikli výlet okolo ostrova.⁹⁴

Dvacátého prvního března se slavily Velikonoce, byl den klidu a žádný člun neodrazil od fregaty na pevninu. Dalšího dne se expedice vydala na Velký Nikobar. Jeho obydlená část byla ale příliš daleko od kotviště fregaty, než aby se tam mohli vypravit, v ústí řeky ale narazila na pro vědce velmi zajímavý mangrovníkový háj. Dne 23. března vyplula fregata podél západního pobřeží, zatímco dva čluny vyrazily ke břehu vybaveny všemi instrumenty potřebnými k provedení všech měření a ke zmapování zatím zcela neznámého pobřeží. V divokém příboji se ale jeden ze člunů převrhl a přístroje se i s námořníky poroučely do vody. Velkou část dne tedy tato část expedice strávila zachraňováním přístrojů, jejichž větší část byla bohužel nenávratně ztracena. Zpět k fregatě se vrátili až po půlnoci.

Následující den opět patřil církevnímu svátku a klidu na palubě, pouze jeden člun byl vyslán hledat příhodné místo pro vyloďení. Úkolem pověřený kadet se po několika hodinách vrátil se zprávou, že našel pouze jediné místo, kde je možné přistát se člunem evropské konstrukce. Celý den také přicházeli na palubu domorodci a přinášeli potraviny, ale i živé papoušky a opice.

⁹³ Mimo jiné se dozvěděli o totemech, které chrání domorodce před „čerty“ přicházejícími z moře. Jeden domorodec chtěl expedici doprovodit na Velký Nikobar, kde prý měl příbuzné. Rakušané mu zato slíbili dárek, načež on se okamžitě zeptal, zda nelžou. Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 44.

⁹⁴ Scherzer uvádí, že obvod ostrova měřil stěží dvě německé míle. Výletníci vyrazili časně ráno nadšení vyhlídkou na malé dobrodružství, ale cestou se tolik zabrali do zkoumání rostlin a dostali se tak hluboko do džungle, že zcela ztratili směr. Když zapadalo slunce, neměli jinou možnost než si mačetami prosekat cestu na pláž. Břeh byl částečně neschůdný a skalnatý, museli i plavat. K *Nováře* se vrátili právě ve chvíli, kdy si všichni již začali dělat starosti. Tamtéž, s. 47.

Dvacátého šestého března – to už bylo cítit, že přichází období dešťů – se naposledy vypravili k ostrovu, aby naposledy stanuli na půdě Nikobar a setkali se s domorodci. Na Nikobarách strávili celkem 32 dní, z toho ale polovinu na moři.⁹⁵

Kromě sbírání nejrůznějších předmětů sbíral etnograf expedice spolu s lékařem Schwarzem vzorky vlasů a měřili domorodce.⁹⁶

Nikde není žádná zmínka, proč nedošlo na pokus zabrat ostrovy pro Rakousko navzdory tomu, že fregata byla po zuby ozbrojená a na palubě měla právě pro tuto příležitost oddíl námořní pěchoty. Scherzer doporučoval kolonizaci ostrovů znovu i po návratu expedice, ale nikdo mu již nenaslouchal.⁹⁷

2.2.8 MALACKÁ ÚŽINA A SINGAPUR

Do Singapuru plula *Novara* dvacet dní a počasí jí tentokráte nepřálo, bylo často bouřlivé a jednoho dne bylo do sudů a kbelíků nacytáno během půl hodiny osm tun vody. Námořníci během bouří neměli klid. Deštivé počasí střídalo bezvětří provázené vysokými teplotami.⁹⁸ Až 9. dubna přišel příznivý vítr a loď mohla proplout Malackou úžinou. Nejobtížnější pasáží pluli 12. dubna, úžina byla u ústí Perlové řeky úzká a bylo zde i množství skal.⁹⁹ Dne 14. dubna mohli z paluby pozorovat město Malaka a následujícího dne dorazila expedice k Singapuru. Pohled na město byl pro Rakušany jisté výjimečný a zcela nezvyklý.

⁹⁵ Zdravotní stav posádky byl velmi dobrý, během pobytu na Nikobarách se vyskytlo pouze šest případů horečky, počet nemocných se později během plavby k Malackému průlivu rozrostl na dvacet jedna. Většina nemocných nebyla vůbec na pevnině, zatímco z vědců a důstojníků, kteří strávili na souši mnoho času, onemocněli pouze tři. Nemoc měla ve všech případech mírný průběh. Scherzer, *Reise, erster Band*, s. 65-66.

⁹⁶ Scherzer věnuje ostrovům ve své knize mnoho prostoru, což vysvětluje především tím, že je třeba je představit pravdivě a ne na základě pověstí, jelikož žádný cestovatel ani spisovatel, který o ostrovech psal, na Nikobarách nikdy nebyl. Zabývá se také otázkou, zda by bylo možné ostrovy kolonizovat – dle jeho názoru je hlavní překážkou pro Evropany nepříznivé klima. Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 91-93.

⁹⁷ Weiss, Schilddorfer, s. 179.

⁹⁸ Mezi severním pobřežím Sumatry a Cejlomem mělo podobné obtíže více lodí. „...ve čtrnácti dnech jsme urazili stěží takovou vzdálenost, jako by zvládl dobrý parník za stejný počet hodin.“ Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 96.

⁹⁹ Bylo obvyklé, že na tomto a podobných místech lodě kotvily, pokud je zastihla noc nebo bouřlivé počasí.

„Obraz, který se nám rozvinul před očima, byl úžasný... A samotná rejda, jaký to pohled po opuštěné krajině Nikobar! Tisíce lodí všech velikostí a tvarů, s vlajkami všech po moři se plavících národů světa!“¹⁰⁰

Zakotvili ve dvě hodiny odpoledne, brzy se na palubu *Novary* dostavil důstojník britské fregaty *Amethyst*, aby pozdravil štáb *Novary* a zároveň sdělil, že ve městě již několik týdnů řádí cholera, která si vybírala své oběti už i na palubách lodí. Z toho důvodu bylo třeba pozměnit plány. Kdyby nepotřebovali zásoby, byli by ihned odpluli, takto ale museli strávit v Singapuru nejméně pět až šest dní, které se členové expedice pokusili využít tak, aby o městě a jeho obyvatelích zjistili co nejvíc.

I zde se dostalo expedici od všech společenských vrstev vřelého přijetí, všichni se Rakušany pokoušeli co nejrychleji seznámit se vším, co bylo ve městě zajímavé. Kromě procházení se po ulicích navštívili členové expedice také sklady obchodníků, kde viděli například diamanty z Bornea. Rovněž se podívali do továrny na opium a měli možnost se seznámit jak s jeho výrobou, tak s následky jeho konzumace. Jako obvykle věnovali pozornost školám, muzeu a knihovně.

Kromě toho byli na policejní stanici svědky jednoho veřejného řízení, a také mohli navštívit trestaneckou kolonii, kterou je provedl její ředitel, kapitán MacNair. Sem byli deportováni trestanci ze všech koutů Britské Indie.

Aby bylo pokud možno zabráněno zavlečení cholery na palubu, snažila se posádka obstarat zásobování fregaty co nejrychleji. Od různých lidí jim byl doporučen Číňan Chuang Tchu, který dokázal konkurovat i britským obchodníkům. Potraviny na šest měsíců a sto tun vody se mu podařilo dopravit na palubu během dvou dnů.¹⁰¹

¹⁰⁰ Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 98.

¹⁰¹ Podle Scherzera by tyto práce v jakémkoliv evropském přístavu trvaly alespoň třikrát déle, všechno bylo levné a kvalitní. Tamtéž, s. 123.

Jinak se ale nezdá, že by se expedice nechala epidemií nějak omezovat a na palubě nebyla přijata ani žádná zdravotnická preventivní opatření.¹⁰²

Protože bylo právě období monzunů a plavba mezi Singapurem a dalším cílem expedice, *Jakartou*,¹⁰³ byly zrádné, rozhodli se za nemalé peníze¹⁰⁴ najmout lodivoda. Dotyčný platil za velmi spolehlivého, dne 22. dubna přišel i se svými zavazadly na palubu, ale protože podmínky na moři nebyly příznivé a na palubu nebylo doručeno ještě ani vyprané prádlo, rozhodl se vrátit na pevninu a přijít opět za západu slunce. Prádlo přišlo ještě během noci, lodivod nikoliv a neukázal se ani následujícího rána. *Novara* tedy vyplula 23. dubna v devět hodin ráno směrem k Jávě.

Dne 25. dubna překročila fregata podruhé rovník. Přestože moře bylo plné skal a mělčin, nemusela *Novara* ani jednou zakotvit a bez větších potíží plula i přes noc, měsíc a průzračný tropický vzduch zajišťovaly dobrou viditelnost. Třicátého dubna se na palubě oslavoval rok od vyplutí z Terstu.

Pět dní po vyplutí ze Singapuru se na palubě objevil případ cholery. Onemocněl plavčík Simonovich a krátce nato i jeho ošetřovatel. Zatímco starší námořník se brzy začal uzdravovat, stav plavčíka se zhoršil a 4. dubna zemřel. Na palubě *Novary* se ještě toho večera konal první námořnický pohřeb.¹⁰⁵ Během plavby k Jávě se na palubě fregaty konala také smuteční mše na počest maršála Radeckého, o jehož smrti se expedice před krátkou dobou oficiálně dozvěděla.¹⁰⁶

2.2.9 JÁVA

Na rejdě *Jakarty* zakotvili 5. května odpoledne. Okolo nebylo ani zdaleka tak živo, jak by čekali na tak významném místě s příznivou polohou. Rejda byla

¹⁰² Treffer, s. 92.

¹⁰³ Tehdy *Batávie*.

¹⁰⁴ 175 španělských dolarů.

¹⁰⁵ Když se námořníci dozvěděli o přítomnosti nemoci na palubě, pokoušeli se je důstojníci co nejvíce zaměstnat, často vyhrávala také muzika, aby přišli na jiné myšlenky. Při pohřbu měl proslov kaplan, tělo bylo přikrytou rakouskou vlajkou a do moře bylo svrženo z pravoboku. Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 128-129.

¹⁰⁶ Veškerá činnost na palubě byla omezena na minimum. V baterii byl zřízen oltář, vše bylo černě vyzdobeno. Kapela hrála vážné melodie, kaplan zpíval requiem. Tamtéž, s. 129.

od města poměrně vzdálená, veslařům trvala jednosměrná cesta jeden a půl hodiny. Jejich služby byly tedy drahé a ani žádní řemeslníci či prodavači nepřišli nabízet na palubu své služby.¹⁰⁷

Expedice byla ovšem v Jakartě již dlouho očekávána, už před několika měsíci vydal guvernér pokyny k jejímu slavnostnímu uvítání.¹⁰⁸ Nizozemské úřady se snažily být co nejvíce nápomocny, aby pro expedici byl několikátýdenní pobyt na ostrově co nejvíce přínosný a poučný, členové expedice se také seznámili s mnoha věci a badateli, kteří je provázeli po městě i na cestách do vnitrozemí.

Hned první den věnovali pozornost muzeu a knihovně a v doprovodu doktora Bleckera, který byl nejuznávanějším znalcem místních poměrů, navštívili i jiné zajímavé veřejné budovy, především školy a špitály. Naskytla se jim také možnost přihlížet slavnostnímu přijetí vyslanců domorodých knížat u guvernéra. Sám guvernér pozval členy expedice 13. května do své rezidence. Jako vládním hostům jim zařídil výlet na sopečný kužel Gunung Pangerango za doprovodu jednoho z jeho adjutantů a také doktora Bleckera. Večer strávili u pana van der Groote, inspektora cínových dolů, s nímž si rozuměl především doktor Hochstetter, v jehož domě se setkali i s dalšími pozoruhodnými osobnostmi.

Následujícího rána vyrazili na slibovaný výlet. Projížděli tropickou krajinou s několika vesnicemi, domorodci je v každé z nich přivítali podle místní etikety, na sobě měli své nejlepší oblečení, do průvodu za vozy expedice se někdy zařadilo i 20-30 jezdců. I lidé, které potkali v otevřené krajině, se k cestujícím chovali s respektem. Domorodci je jako čestná stráž doprovázeli, i když začali stoupat ke kráteru. Počasí expedici ovšem nepřálo, bylo zataženo a chladno.

¹⁰⁷ „My, rakouská válečná loď, naprosto nezvyklý jev, jsme kotvili od odpoledne až do dalšího rána, aniž by se k ní přiblížil jediný člun.“ Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 130.

¹⁰⁸ Jeden německý obchodník, kterého členové expedice hned první den v ulicích města potkali, vyprávěl, že byly dokonce zřízeny signální hlídky, které měly připlutí fregaty včas oznámit. Tamtéž, s. 133.

Jen doktor de Brij a geolog expedice se vypravili k samotnému činnému kráteru, ostatní s vrátili zpět do Tipannas, což bylo centrum pěstování chininu na Jávě. Odtud se vypravili do Tjianduru, kde strávili několik dní sbíráním, lovením a výlety. Poslední zastávkou na cestě zpět do Jakarty bylo město Bandung, kde byla expedice přátelsky přijata v domě rádži Kusumaa. Členové expedice provedli několik změn v plánu cesty, kam zařadili také výlet do Lembangu, který podnikli Scherzer a Hochstetter aby navštívili doktora Junghuhna.¹⁰⁹ Rádža jim pro tuto příležitost ochotně půjčil vlastní koně a kočí. Komodor Wüllerstorf a zbytek expedice zatím trávili čas u rádži především lovem a účastnili se také tradiční javánské slavnosti. Domorodé tance na ně ale neudělaly žádný dojem. Celá společnost, kromě geologa, vyrazila celá společnost na zpáteční cestu do Jakarty 17. května ráno.

Doktor Junghuhn totiž navrhl výlet dál do hor, jehož se účastnil pouze Hochstetter s doktorem Brijem. Na rádžově dvoře bylo vše připraveno již následujícího rána. Ve vesnicích jimž projížděli, je opět místní obyvatelé slavnostně vítali, po večerech se tancovalo, ve Tjililinu jim jako překvapení připravili stůl plný kamenů spolu s mapou, kde byly nalezeny. Cílem byl vulkán Tankuban Prahu a také pískovcové a křídové skály. Do vozu, který je měl odvézt zpět, nastoupili 23. května.

Komodor a někteří jeho průvodci obdrželi ještě cestou do Jakarty pozvání do guvernérova zámku Buitenzorg, kde nakonec strávili dva dny a opustili jej 20. května.¹¹⁰

V Jakartě se setkali i s dalšími vědci, ředitel zdejšího topografického institutu jim významně pomohl rozšířit jejich sbírky a také dal podněty k dalším slavnostem, od doktora Toussianta obdrželi paleontologické exponáty. Na počest *Novary* uspořádala slavnost místní vojenská společnost Concordia,

¹⁰⁹ Bydlel vysoko v horách a zabýval se především chininem, také ale pěstoval kávu. Expedici věnoval výtisk své poslední práce. Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 173.

¹¹⁰ „Škoda, že tato pohostinnost byla poněkud rušena malichernými ohledy na etiketu, které guvernér ani ve svém klidném, jednoduchém venkovském sídle nechtěl postrádat.“ Nejzajímavější byla pro vědce botanická zahrada patřící k zámku. Tamtéž, s. 188–189.

v jejímž sídle se při této příležitosti sešlo na 800 lidí. Poslední dny na Jávě patřily návštěvám veřejných budov, věznice a kasáren.¹¹¹ Rakušané dostali také mnoho pozvánek k návštěvě místních rodin.¹¹²

Novara zvedla kotvu 29. května v sedm hodin ráno a vyplula směrem na Filipíny. Tento úsek cesty urazila fregata za velmi příznivého počasí a s monzunem, na překonání téměř 1800 námořních mil stačilo sedmnáct dnů.¹¹³ Dne 2. června potřetí překročila rovník, 14. již byl v dohledu Luzon.

2.2.10 MANILA

Dne 15. června zakotvila fregata v přístavu Cavite, sedm mil jižně od Manily, tento přístav byl při jihozápadním monzunu lépe chráněný než rejda hlavního města. Nehostinné okolí, černé skály a bílý písek, přinutilo členy expedice pospíchat do Manily, kam je odvezl pravidelný parní spoj.

Jednalo se o jedinou španělskou kolonii, kterou expedice navštívila, tím zajímavější bylo srovnání především s těmi britskými.¹¹⁴ I Manila s hradbami, kostely a kláštery působila na cestovatele spíše jako misie než jako obchodní středisko a příznivý dojem na Rakušany neudělaly ani ulice, kterými museli po příplutí procházet.

Členové expedice navštívili kláštery, které ale byly spíše místy, kde mohly v klidu dožít lidé unavení životem, než vzdělávacími institucemi šířícími civilizaci. Mezery ve vzdělání osazenstva klášterů byly také velmi pozoruhodné.

„Měli jsme velké potíže vysvětlit řádovým bratrům s jejich nízkým stupněm vzdělání, ze které země přicházíme. Skutečnost, že Rakousko se španělsky řekne Austria, ještě více zamotala myšlenky mnichů, jejichž

¹¹¹ Jak ve věznici tak v kasárnách dostali vědci možnost měřit domorodce. Scherzer, *Reise*, zweiter Band, s. 194–195.

¹¹² Scherzer to vysvětluje tím, že život v Jakartě je velmi nezáživný, obyvatelé si jej takto chtěli především zpestřit. Také se zmiňuje o tom, že Evropané se v zemích s pro ně nepříznivým klimatem jen zřídka usazují natrvalo, ale po šesti až deseti letech se vrací do vlasti. Z toho důvodu v době, kdy Scherzer knihu psal, mnoho jeho přátel, které na Jávě poznal, už na ostrově nebydlela. Tamtéž, s. 195–196.

¹¹³ „Es war die günstigste Fahrt der *Novara* während ihrer bisherigen Reise.“ Tamtéž, s. 197.

¹¹⁴ Scherzer ve své knize uvádí, jakým směrem by třeba bylo pokračovat v liberalizaci poměrů na Jávě, mnohem více než k Nizozemcům je ovšem kritický ke Španělům. „Dějiny části světa by nabraly jiný směr, kdyby tyto země nejprve objevila, a poté obsadila anglosaská rasa se svými principy svobody a tolerance namísto Španělů a Portugalců, kteří mají na praporech tyranii a fanatismus!“ Tamtéž, s. 200.

zeměpisné znalosti se zdály stěží sahat dále než jejich zrak. Nejprve si spletli Rakousko s Austrálií a věřili, že jsme přišli přímo z pátého světadílu. Když se s tím cestovatelé, pyšní na svou vlast, nechtěli smířit a přišli s bližším vysvětlením, věřil jeden z mladších mnichů, že jejich vlast poznal. Potěšený sám sebou, vysvětlil svým druhům, že nepřicházíme z Austrálie, ale z Asturie, takže jsme jejich krajané. Špatné vědomosti františkánů učinili z Austrie Asturii a z Rakouského císařství španělskou provincií!¹¹⁵

V klášterních tiskárnách se tiskly především slovníčky ostrovních dialektů a španělštiny, expedice si jich pořídila co nejúplnější sbírku. Klášterní knihovny ovšem neobsahovaly nic k dějinám kolonizace.

Ve svém paláci přijal členy expedice guvernér don Fernando, sice zdvořile, ale také zdrženlivě. Mluvili spolu španělsky, ačkoliv tento jazyk ne všichni přítomní ovládali. Konverzace se točila především kolem Jávy, o níž měl guvernér jen velmi povrchní představy.

V době pobytu expedice v Manile zavdala Scherzerovi další příležitost ke kritice oslava narození španělského následníka trůnu – který se ovšem narodil již v listopadu. Špatné spojení bylo nejen do Evropy, ale i mezi ostrovy pluli vládní úředníci jen v plachetních člunech.¹¹⁶

Rakušané navštívili továrnu na doutníky a pozornost věnovali rovněž rostlinám důležitým pro stavbu lodí, především konopí.¹¹⁷

Jediný delší výlet podnikli členové do laguny de Bah. Z Manily pluli na plavidlech místní konstrukce po řece do vnitrozemí, kde jen málo lidí mluvilo španělsky. Potřebovali lodivoda, aby je provedl skrz početné sítě místních

¹¹⁵ Mniši si tento názor již nenechali vymluvit. Scherzer udává, že chyba jistě nebyla v nedostatečných znalostech Španělštiny, kterou jeden ze členů expedice dostatečně ovládal, aby mohl vést konverzaci. Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 215–216.

¹¹⁶ Jednalo se o pozdějšího krále Alfonse XII. Tamtéž, s. 223.

¹¹⁷ Manilské konopí bylo po staletí známo jako to nejkvalitnější, které nepotřebovalo speciální úpravy (například impregnaci térem), aby odolalo povětrnostním podmínkám. Bylo dražší než jiné druhy, které impregnaci vyžadovaly, ale vzhledem k přechodu na parní pohon lodí a také proto, že konopí bylo na plachetních lodích vytlačováno ocelovými lany, význam této komodity rychle klesá.

rybářů, než dorazili k laguně. Své věci a lodě nechali v blízké vsi,¹¹⁸ místní je do laguny, která se měla hemžit krokodýli, na svých speciální plavidlech. Kvůli dešti nebyl první den na laguně příliš úspěšný, neulovili mnoho zvířat a i krokodýli se drželi zpátky. Večer je přivítal starosta vesnice, dalšího dne se měl konat lov na ptáky v blízkých bažinách. Protože lodivod byl nemocný, museli si dávat velký pozor, přesto měli hojnou kořist. Zoolog se zatím věnoval preparování na místní faře, farář za odměnu dostal předměty z Evropy.

Část expedice se vydala navštívit další vesnici ležící na břehu laguny, zpáteční cestu do Manily pak provázelo nepříjemné, deštivé počasí. Právě kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám nemohli podnikat výlety do okolí a zůstávali ve městě. Navštívili vojenskou knihovnu a špitály, Scherzer litoval, že se nekonalo ani žádné katolické procesí.¹¹⁹

Dne 24. června se na palubě malého parníku vrátili do Cavite.¹²⁰ Následujícího rána zvedla *Novara* kotvu a zamířila do čínských vod, jejím dalším cílem byl Hongkong.

2.2.11 HONGKONG

Vítr byl nejprve proměnlivý a střídáný bezvětřími, až přibližně uprostřed Čínského moře začal fregatu pohánět jihozápadní vítr. Ještě dříve, než se pobřeží ocitlo na dohled, poslala jedna rybářská loď na palubu *Novary* lodivoda. Tento Číňan se velmi podívoval rakouské vlajce, kterou nikdy předtím neviděl. Čínskou pevninu spatřili 4. července kolem poledne, kolem bylo velké množství čínských rybářských lodí, z paluby fregaty mohli členové expedice pozorovat hory na břehu. K přístavu dorazili až za tmy, a protože zde nebyl jediný maják a měsíc nesvítit, neodvážili se proplout úzkými kanály ještě téže noci a v devět

¹¹⁸ Zde bylo ještě složitější vysvětlit, odkud Rakušané přicházejí. Domorodci znali jen dva národy – Angličany a Španěly. Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 235.

¹¹⁹ Tamtéž, s. 244.

¹²⁰ „Téměř všichni jsme odplouvali se zklamanými nadějemi. Nepříznivé počasí... k tomu byla vláda až do našeho odjezdu lhostejná k úsilí expedice a vzdělaná část obyvatel si nás všimla stejně málo.“ Tamtéž, s. 247.

hodin večer zakotvili u západní strany kanálu Lemmas. Brzy ráno 5. července vplula Novara do přístavu, kde kotvilo velké množství dalších lodí.

„V deset hodin rána spadla přímo před městem do vody kotva; a mezi anglickými, americkými, francouzskými, holandskými a ruskými vlajkami nyní hrdě vlála i vlajka rakouská!“¹²¹

V Hongkongu panovalo v čase pobytu expedice napětí mezi Číňany a Brity, neboť právě probíhala druhá opiová válka – na výlety na pevninu tedy nebylo ani pomyšlení.¹²² Vědce velmi zajímala čínština, Scherzer připouští, že učit se psanou formu jazyka vyžaduje nejen čas a trpělivost, ale také odvalu. Při seznamování se s jazykem a nákupem čínských knih jim pomáhali evropští vědci a misionáři pobývající v Hongkongu.¹²³ Evropany rovněž zajímaly čínské obchody s kuriozitami.

Guvernér Hongkongu, sir John Bowring, pozval rakouské vědce do svého domu, kde je seznámil s významnými vědeckými osobnostmi žijícími v Hongkongu. Jako prezident čínské pobočky Královské asijské společnosti¹²⁴ také uspořádal na počest expedice zvláštní zasedání.¹²⁵

Stejně jako britské úřady byli k expedici vstřícní i Němci žijící v Hongkongu, rakouský konzul a především pruský vicekonzul, který expedici věnoval některé zajímavé předměty, které získal během obležení Kantonu. Hlavní lékař kolonie, doktor Harland, povolil měření lidí v nemocnici.

I přes poměrně nebezpečnou situaci podnikli vědci několik výletů do jižní části ostrova, komodor Wüllerstorff se štábem se byli podívat také do Kantonu. Pluli dělovým člunem celých jedenáct hodin. Jednotkám ve městě velel generál Straubenzee, k němuž byl komodor ještě téhož večera uveden, v noci se vydali i

¹²¹ Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 250.

¹²² O uzavření míru 26. června v Tienstinu se Rakušané dozvěděli z novin ještě během svého pobytu v Hongkongu. Tamtéž, s.272.

¹²³ Například sinolog Dr. Pfitzmaier, Dr. Lobscheid a Dr. Winnes, oba němečtí misionáři. Tamtéž, s. 260.

¹²⁴ China Branch of the Royal Asiatic Society

¹²⁵ Mluvílo se například o čínské kolonii v Caleuttě a o „zeleném indigu“, Scherzera ale nejvíce zaujalo vyjádření hongkongského lorda-biskupa, že křesťanství se nemusí bát vzestupu přírodních věd, ale že v něm je pro křesťanství i naděje. Tamtéž, s. 263.

na procházku ve městě. V ulicích bylo mrtvo, napjaté ticho a klid. Dalšího rána byli rakouští důstojníci na návštěvě u jediné čínské autority v Kantonu, tatarského generála a mandarína Pchi Kueje, britský vládní komisař jim sloužil jako tlumočník. Přijetí i rozloučení bylo velmi slavnostní, konverzace ovšem pouze zdvořilostní. Mandarín si nechal vyložit cíle expedice a zapsat jména důstojníků – v čínských znacích.

Zatímco důstojníci pobývali v Kantonu, vypravili se vědci na výlet do Macaa. Přátelsky je ve svém domě přijal pruský konzul von Carlowitz, který je také provázel na výletech do okolí města. Rakušané se byli podívat u portugalské hrobky ze 16. století, navštívili vědce žijící v Macau a podívali se na ostrov se „zpívajícími kameny“¹²⁶.

Po stěží dvoudenním pobytu v Macau byl zbývající krátký čas do vyplutí využit k rozřídění, uspořádání a sbalení všech získaných předmětů. Všichni noví známí Rakušanů je až do poslední chvíle zahrnovali pozornostmi.¹²⁷

Posádku v Hongkongu opustil kuchař, který studoval v Paříži. Požádal velitele lodě, aby mu umožnil zůstat v Hongkongu, kde mohl lépe využít své dovednosti, a jeho žádosti bylo vyhověno.

Novara opustila Hongkong 18. července, úzkým jižním kanálem ji vlekl parník. Cestou si ještě vyměnila pozdrav s britskou stacionární lodí Nankin. Moře bylo divoké, vál silný jihozápadní vítr, díky němuž se *Novara* rychle vzdálila od pevniny.

2.2.12 ŠANGHAJ

Fregata musela proplout ústím Modré řeky, aby se dostala do Šanghaje, který byl jejím dalším cílem. Právě u ústí ji ale zastihlo bouřlivé počasí, loď musela po dvě noci kotvit u jednoho z početných ostrovů. Na palubu vzali lodivoda, který je pak provedl zvláště pro velké lodě velmi nebezpečným

¹²⁶ Kameny zvonily jako mramor nebo bazalt, pokud se do nich udeřilo kladivem. Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 290.

¹²⁷ „Zahmuli nás pozornostmi všeho druhu a nechali nás co nejméně pocítit, za jak nepříznivých podmínek jsme překročili práh čínské říše.“ Tamtéž, s. 290.

úsekem cesty 26. července. *Novara* večer toho dne zakotvila před vesnicí Wu Sung, poblíž soutoku stejnojmenného toku a Modré řeky, 47 mil cesty řekou urazila bez potíží a zdržení.

Šanghaj leží ještě dvě námořní míle proti proudu řeky Wu Sung, ale kvůli zrádnému dnu řeky je velkým lodím přístupný pouze za přílivu. Velké lodě proto většinou kotví u vesnic na řece, expedice zde zastihla přes dvacet válečných lodí pod různými vlajkami. Na palubě se také objevil podnikatel, který nabízel zásoby. Wüllerstorf se ovšem rozhodl plout s *Novarou* až do Šanghaje, jelikož k tomu ale byl potřeba příznivý vítr nebo vlečný parník, rozhodli se vědci plout napřed ve člunu.

Hned při vstupu do města byli obklopeni kulii, kteří o právo nést Rakušanům zavazadla bojovali bambusovými holemi a musela je uklidnit policie. Také je nikterak nepotěšila zpráva, že v Šanghaji není jediný hotel v evropském stylu a domy všech Evropanů, kteří poskytovali ubytování cizincům, jsou obsazeny důstojníky válečných lodí kotvících u Wu Sungu a vyslanci. První noc museli strávit v Union hotelu¹²⁸, až dalšího dne našli lepší ubytování v domě jednoho obchodníka.

Novara dorazila do Šanghaje 29. července po tří a půlhodinové plavbě za příznivého větru a přílivu. „...zejména od zde přebývajících Němců byla pozdravena s hlasitým voláním a s očividnou hrdostí – první válečná loď německé velmoci na řece Wu Sung!“¹²⁹

Čína byla pro Scherzera místem, kde se kupila jedna zajímavost na druhou, a čtrnáct dní mohlo být stěží dost na jejich prozkoumání.¹³⁰ V úzkých, špinavých uličkách Šanghaje se prvním cílem rakouských vědců stalo knihkupectví. Od učeného Londýňana a znalce čínštiny, doktora Pfizmaiera,

¹²⁸ „...špeluňka v plném smyslu toho slova, v níž jsme strávili jednu z nejhorších nocí svého života. Myriády moskytů toho nejkrevživnějšího druhu, hlučící opilí námořníci, vyjící psi, nesnesitelné horko, které nezmírnila ani v noci propuknuvší bouře, a k tomu ubohý, strohý, špinavý pokoj – to byly podrobnosti jednoho otřesného dojmu, který nám ani přes velkou únavu nedovolil ani na vteřinu usnout. S nevýslovnou touhou jsme očekávali ranní šíření Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 296.

¹²⁹ Tamtéž, s. 296.

¹³⁰ Treffer, s. 123.

dostali seznam knih, které by pro ně měli být zajímavé. Měli štěstí a většinu z nich sehnali hned v prvním navštíveném obchodě – ovšem nedokázali by to bez svého čínsky hovořícího průvodce. Koupili také některá díla moderní čínské literatury.

Evropany pohoršila lhostejnost Číňanů k chudým a nemocným, které si všimli nejen na ulicích, ale také v ústavech a špitálech. Ubytování, které bylo poskytováno obchodníkům na radnici, bylo stejně nedostatečné jako všechny zdejší hotely, stejně tak to bylo s ubytováním na venkově. Čajovny také neudělaly právě dobrá dojem, protože čajové lity, z nichž se louhoval čaj, zde byly na vícero použití.

Členové expedice navštívili školu, čajovou zahradu, buddhistické chrámy, továrnu na olej a také klášter. Velmi zajímavá byla pro vědce lékárna. Záliba Číňanů v chovu kobylek, poslouchání jejich cvrkotu a nošení tohoto hmyzu jako ozdoby dalo Rakušanům příležitost blíže je zkoumat – přitom pravděpodobně narazili i na jeden ještě nepopsaný druh.

Dostali se i do domu jedné čínské rodiny, s níž se znal průvodce expedice. Zde dostali Rakušané další příležitost seznámit se s čínskými zvyklostmi, zatímco Číňané se nejvíce podívovali evropskému oblečení. Po tomto procházení se po čínské čtvrti se vrátili do čtvrti cizinců, kde se žilo zcela jiným životem.

Zde se expedice těšila velké pozornosti a všichni misionáři, vyslanci, obchodníci a vědci všech národností se jí snažili být nějakým způsobem nápomocní. O své znalosti se s Rakušany podělil například doktor Hobson, který vedl špitál a věnoval se zkoumání lepry, ale měl rovněž misijní školu a učil Číňany slovo Boží. Taktéž se setkali například s misionáři ze Spojených států.

Prezidentem prvního vědeckého spolku v Šanghaji byl doktor Bridgman, jednalo se o „North China Branch of the Royal Asiatic Society“. Tato společnost uspořádala na počest expedice zvláštní zasedání. Prezident společnosti pozdravil velitele expedice proslovem, který komodor Wüllerstorff opětoval. Poté měl

jeden z Rakušanů proslov o úkolech expedice. Přítomen byl například zplnomocněný ministr USA Reed, který byl setkáním se členy expedice potěšen a mluvil o vědeckém úsilí Němců.

Velitel expedice a někteří další členové obdrželi od britského konzula Robertsona pozvání, aby se v budově konzulátu účastnili přijetí nejvyššího čínského úředníka ve městě.¹³¹ Pozváním byli potěšeni tím více, že dotyčného mandarína nemohli navštívit v jeho paláci, jelikož byl na cestách. Členové expedice byli mandarínovi představeni tlumočnickem doktorem Meadowsem, Číňan se pak vyptával britského konzula na *Novaru*.¹³²

Na Rakousko přišla opět řeč až u večere. Tao-tai si uvědomil, že o Rakousku v životě neslyšel,¹³³ Číňané se Rakušanů ptali především na rakouskou ekonomiku a členové expedice se jim pokoušeli co nejlépe, ale také vlastenecky odpovědět. Číňané se nejvíce podívovali na jejich poměry velmi malému počtu obyvatel, přesto mezi sebou brzy chtěli vidět „mandaríny z Rakouska.“¹³⁴

Jediný delší výlet podnikla expedice na 12 mil vzdálenou jezuitskou misi. Pluli po řece, měli příležitost prvně spatřit siamské lodě, jinak ale k vidění mnoho zajímavého nebylo, cesta se stala jednotvárnou, jakmile člověk opustil Šanghaj. Na zpáteční cestě navštívili ještě pagodu Lang-fa.

Jedním z největších zážitků v Číně tak pro Rakušany bylo pravé, tradiční čínské jídlo, na které je pozval obchodník Ta Si. Kromě něj je pozvali také mnozí konzulové a v Číně žijící Evropané. Vědci se zde zdáli být spíše pro okrasu, než aby něco zkoumali.¹³⁵

¹³¹ Scherzer jej označuje nesprávným výrazem „táu-tái“, název dotyčné úřednické hodnosti je tao-tai.

¹³² „Mr. Robertson znovu zopakoval, že Novara je první válečná loď německé mocnosti spřátelené s Británií, která kdy plula po Modré řece...“ Scherzer, *Reise*, zweiter Band, s. 337.

¹³³ „Mr. Meadows, aby pomohl paměti čínského úředníka, nechal přinést od Dr. Muirheada do čínštiny přeloženou Obecnou geografii, otevřel ji na straně pojednávající o Rakousku a podal knihu Táu-táiovi, který si celou pasáž nechal přečíst od svého služebníka, aby se informoval o zemi, z níž pocházeli cizinci po jeho pravici i levici.“ Tamtéž, s. 338.

¹³⁴ Tamtéž, s. 338.

¹³⁵ Weiss, Schilddorfer, s. 207.

Novara zvedla kotvu 11. srpna. Z Šanghaje ji vlekl parník *Meteor*, ve Wu Sungu ještě čekala poštu a také ji na Modré řece zastihlo bezvětrí, na otevřeném moři se ocitla až 15. srpna. Dalším cílem byly Mariánské ostrovy.

2.2.13 ČÍNSKÉ MOŘE, MARIANY A ŠALAMOUNOVY OSTROVY

Počasí bylo velmi proměnlivé, neboť se blížila doba střídání monzunů, od 18. srpna je již bylo možné označit za bouřlivé a *Novara* se ocitla v tajfunu. I za těchto podmínek se na palubě slavily císařovy narozeniny, co nejvíce námořníků bylo mimo službu, konala se slavnostní mše i večere, ačkoliv stolující i nádobí se v jeden okamžik ocitli na podlaze. Přes palubu se přelévaly vlny, čluny umístěné na bocích lodi nabíraly vodu. Bylo také nutné změnit kurs a nepokoušet se dosáhnout cíle nejkratší cestou, protože hrozilo, že by fregatu dostihl střed bouře.

Při zatažené obloze nebylo možné vypočítat polohu a vzhledem k častému manévrování byl i jakýkoliv odhad velmi hrubý. Tím byl pohyb mezi ostrovy a kanály Čínského moře značně ztížený. Tajfun byl nejsilnější 19. srpna, kdy fregata plula rychlostí až 14 mil za hodinu a barometr klesl na nejnižší hodnotu. Kolem jedenácté hodiny večer už byly patrné náznaky, že počasí se začne zlepšovat.

Dne 20. srpna již svítilo slunce. Lanoví bylo pokryté krustou soli, která ukazovala, do jaké výšky sahaly vlny. Namísto tajfunu již měla *Novara* co dočinění jen s obyčejnou bouří, během posledních 48 hodin urazila 218 mil.¹³⁶ Loď nebyla téměř vůbec poškozená, až na několik odchlíplých měděných plátů na obšívce pod čarou ponoru. Bouře se ale podepsala jak na preparátech a neživých exponátech, tak na živých zvířatech. Nárazy vln doslova oškubaly ptáky v klecích na záďové galerii, která byla za jiných okolností nejbezpečnějším místem na lodi, několik volů a ovcí zahynulo.

¹³⁶ „Věda nám ukázala cestu jak se šťastně vyhnout středu bouře a zároveň tajfun využít k urychlení naší cesty an Mariany.“ Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 390.

„Byl to první tajfun roku 1858, který v Šanghaji vycházející noviny ‚North China Herald‘ předpovídali již před několika týdny, a tisíciletý čínský kalendář jej předpovídal na 10. srpna.“¹³⁷

Moře bylo stále neklidné, loď plula rychle a 26. srpna byl v dohledu Guam. Následujícího dne zamířili k zátocce Umáta, ale ukázalo se, že vzhledem k povětrnostním podmínkám nebude možné u ostrova zakotvit. Bylo rozhodnuto jej pouze obeplout a pokračovat v cestě. Třicátého srpna dosáhla *Novara* východní hrance jihozápadního monzunu a s dobrým větrem byla 15. září na dohled od svého dalšího cíle, ostrova Puynipet. Poslední den cesty ale fregatu provázela bezvětří a k ostrovu se přiblížila velmi pomalu.

Dne 16. září, když byla fregata již jen pět šest mil daleko od ostrova, k ní připlul člun evropské konstrukce s několika černochoy a bělochem na palubě, který nabídl své služby jako lodivod. S jeho pomocí zamířila expedice kolem ostrova do přístavu. Novaru záhy obklopilo mnoho kánoí domorodců,¹³⁸ které, ačkoliv fregata plula poměrně rychle, provázely loď až k dalšímu přístavu stejně jako delfini.

Na jižní straně ostrova museli vyměnit lodivoda. Přístav Roankiddi byl vymezen ostrovy a kanály mezi korálovými útesy. Sice měl být bezpečným kotvištěm i pro větší lodě, ale při převládajícím západním větru se komodor rozhodl, že s ohledem na bezpečnost fregaty bude *Novara* kroužit na otevřeném moři, zatímco Wüllerstorff s některými vědci se 18. září v pět hodin ráno vypravili ke břehu na člunu.

Ostrov obývalo pět různých kmenů, první domorodci, na něž expedice narazila, ale nebyli ani zdaleka tak vstřícní jako ti na Nikobarách. Sice přistoupili na výměnu zboží, ale vždy byli váhaví. Bydlel tam i jeden běloch, který doprovodil Rakušany do sousední vesnice, kde se nalézala i misie –

¹³⁷ Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 392.

¹³⁸ „Přestože jsme pluli rychle, přilepili se někteří ve svých chatrných plavidlech na fregatu jako parazité na žraloka...“ Tamtéž, s. 395.

všichni duchovní byli ovšem tou dobou pryč. Pro vědce byly zajímavé i mangrovníkové porosty a bazaltové skalní útvary.

Během zpáteční cesty se připozdilo a velké potíže působilo také plavidlo, jeden z místních, gondole podobných člunů, který nebyl očividně stavěný pro zvlněné moře. Na palubu je doprovodil i jeden na ostrově usedlý běloch, který za svou námahu obdržel žvýkací tabák a oblečení. Protože neočekávali, že by se počasí mělo brzy změnit, rozhodli se u ostrova déle nezůstávat a pokračovat v cestě do Austrálie.

Cesta tentokrát ubíhala velmi pomalu, fregatu v oblasti kolem rovníku skutečně zastihlo bezvětří, pro tyto šířky sice velmi typické, ale velmi nepříjemné. Bylo horko, občas zapršelo nebo přišel náhlý náraz větru, moře se vlnilo a fregata se houpla, aniž by ovšem za den urazila byt' jedinou míli.¹³⁹

Dne 29. září překročili rovník, bezvětří je ale provázelo i na jižní polokouli. Několik korálových útesů, které měla expedice podle anglické mapy míjet, nebylo v dohledu, přestože námořníci a kadeti vyšplhali až na brámová ráhna. Až 8. října byly konečně v dohledu Cartenetovy ostrovy. Na mapě byly i tentokrát některé útesy přebytečné. Fregata se držel blízko pevniny, žádné domorodce ale Rakušané z paluby nespatriili.

Dne 13. října se *Novara* nacházela poblíž hornatého ostrova Malaita. Téhož odpoledne udeřil nejsilnější náraz větru, který fregatu za celou cestu potkal, roztrhl hlavní košovou plachtu a zlomil jalové ráhno.¹⁴⁰ Noc propršela, vítr a prou přivedl fregatu velmi blízko k pevnině, takže následujícího rána k ní vyrazily i čluny domorodců. Jen jednomu plavidlu se podařilo dosáhnout fregaty. Žádný z domorodců neuměl ani slovo anglicky, ale zdálo se, že zvou

¹³⁹ Scherzer popisuje, jak taková situace mění život na lodi: „Ta nejnedůležitější událost na lodi, ten nejobyčejnější předmět, který byl k vidění ve vodě nebo ve vzduchu, na sebe okamžitě přitáhl všeobecnou pozornost a často zavdal podnět k všeobecné debatě.. Jednoho dne jsme viděli v dáli plavat tmavý předmět; jak se fregata přiblížila, ukázalo se, že je to téměř 100 stop dlouhý kmen stromu, a ačkoliv jsme jej mohli použít nanejvýš na palivové dřevo, byl na vodu přesto spuštěn člun, aby jej prozkoumal...“ Scherzer, *Reise, zweiter Band*, s. 426.

¹⁴⁰ Jalové ráhno bylo už beztak vetché, naštěstí ale dobře připevněné, takže oba kusy zůstaly viset ve vzduchu a nezapříčinily žádnou nehodu pádem na palubu. Tamtéž, s. 430.

expedici na návštěvu ostrova. Ani slovníky, které měli vědci na palubě, nepomohly, stejně tak se nepodařilo domorodce zlákat k vyšplhání na palubu.

Styk s domorodci se na Šalamounových ostrovech omezil na tuto krátkou epizodu, fregata se od ostrova s příznivou brízou rychle vzdálila. Členové expedice se shodli, že se jednalo o nejméně civilizací dotčené lidi, které na své cestě potkali.¹⁴¹

Následujícího rána, dne 16. října, byla *Novara* na dohled od korálového ostrova Sikaiana¹⁴². Komodor se rozhodl u ostrova zakotvit, protože po šestašedesátidenním pobytu na moři se na palubě objevily případy kurdějí a byly třeba čerstvé zásoby. Kánoe domorodců se k fregatě přiblížily ještě téhož odpoledně a členové expedice využili příležitost k dohodě o zásobách..¹⁴³ Večer bylo bohužel třeba pohřbít námořníka zemřelého na dysenterii.

Dalšího rána se tři čluny *Novary* vypravily ke břehu, zatímco fregata kroužila poblíž. Britskému námořníkovi, kterého tu na jaře nechala obchodní loď, nabídli místo na palubě *Novary*, jejímž dalším cílem bylo Sydney. Na pláži pak proběhl výměnný obchod, během něhož se podařilo provést i antropologická měření domorodců. Po stěží čtyřhodinovém pobytu na ostrově se členové expedice v pět hodin odpoledne vrátili na palubu fregaty a za západu slunce již *Novary* mířila k Sydney.

Fregata musela plout proti jihovýchodnímu pasátu na neklidném moři, počasí dostalo 25. října bouřlivý ráz. Loď nabírala nezvykle mnoho vody. Domnívali se, že je to kvůli odchlíplému měděnému plátování, prosakující místo ale nemohli najít. Jistě se nenacházelo pod čarou ponoru, neboť se neprojevovalo na klidném moři. Pro případ potřeby byla připravena plachta k utěsnění praskliny, kdyby se zvětšila, a také byl upraven kurs.

¹⁴¹ Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 432.

¹⁴² Též Stewardův ostrov.

¹⁴³ Domorodci překvapili Rakušany svým chováním. „...naše překvapení dosáhlo vrcholu, když jeden z těchto zdánlivě divokých synů přírody v baterii náhodou narazil na jeden stůl s připravenou šachovnicí pro dámu a okamžitě jednomu z okolostojících nabídl partii. Hře rozuměl tak dobře, že ze tří partií dvě vyhrál.“ Scherzer je také označuje za nejpřátelštější domorodce, s nimiž se expedice setkala. Scherzer, Reise, zweiter Band, s. 435–449.

Bylo upuštěno od záměru plout podél západního pobřeží Nové Kaledonie, namísto toho proplula *Novara* mezi Novou Kaledonií a mysu Sandy. Tato trasa byla sice obtížnější a plná korálů, ale nabízela klidnější moře. Dne 30. října minuli šířku mysu a mohli zamířit přímo do Sydney.¹⁴⁴

2.2.14 AUSTRÁLIE

„Deset měsíců jsme strávili v tropech, na nejteplejších mořích světa, a nyní, jednoho jasného, příjemného listopadového dne na jižné polokouli, jsme se cítili jako ve vlasti za krásného jarního dne.“¹⁴⁵

Australskou pevninu spatřili 4. listopadu a následujícího dne zakotvili v Port Jackson.

Kromě vlády a úřadů podporovalo expedici v Austrálii také německé obyvatelstvo. Místní *Australische Zeitung* vydaly 6. listopadu číslo plné inzerátů, které poukazovaly na uvítací oslavy spojené s příplutím *Novary* a obsahovalo také zvláštní článek vítající rakouskou expedici v Austrálii. Slavit se ale mohlo až v okamžik, kdy byly dokončeny opravy fregaty, které zabraly tři týdny.¹⁴⁶

Čas trávil expedice prohlídkou města a také výlety do vnitrozemí. Rakušané navštívili univerzitu, muzeum, knihovny a také vědce žijící v Sydney.¹⁴⁷ Podnikli výlet do Botanické zátoky a také do Campbelltownu, kde je čekal sir William MacArthur, který je pozval do své rezidence, a odtud dále do Wullongongu.¹⁴⁸ Tam se setkali s Eduardem Hillem, odborníkem na australské domorodce.¹⁴⁹

¹⁴⁴ Opět se přesvědčili o nepřesnostech v mapách, třeba v případě Bamptonova útesu. Scherzer, *Reise*, zweiter Band, s. 451.

¹⁴⁵ Tamtéž, s. 452.

¹⁴⁶ Díky dobré vůli guvernéra kolonie sira Williama Denisona byla fregata opravována týden ve vládním suchém doku. Hlavní inženýr prohlásil, že *Novara* je největší loď, která kdy byla v suchém doku nejen v Sydney, a pravděpodobně také na celé jižní polokouli. Karl von Scherzer: *Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair*, dritter Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1862, s. 56.

¹⁴⁷ Scherzer uvádí například doktory Leichard a a Bermnetta. Tamtéž, s.8–10.

¹⁴⁸ Cestou museli přenocovat v Appinu, což dalo Scherzerovi příležitost opět se vyjádřit o jiných národnostech: „Ačkoliv zjevně špinavý vesnický lokál, v němž jsme se ubytovali, nijak nevábil k návštěvě, museli jsme se rozhodnout zde strávit noc, neboť byl jediným ubytovacím zařízením pro cizince v celé obci. Nářečí, které jsme

S dotyčným vědcem se také vypravili do pralesa lovit klokany, průvodce jim dělali domorodci se psy dingo.

Členové expedice ještě navštívili doly v pohoří Keria a odpoledne se měli vrátit parníkem do Sydney, kde byli očekáváni již následujícího dne. Kvůli protivětru ale parník nepřišel, a protože Rakušané chtěli dorazit včas, rozhodli se cestovat vozem. Cestou hornatým terénem se ovšem unavili koně a členové expedice nakonec museli jít 18 anglických mil pěšky až k nejbližší stanici, kam dorazili až po půlnoci. Ráno se již objevil kočí se silnějšími koňmi a expedice mohla pokračovat v cestě do Campbelltown a odtud vlakem do Sydney.

Někteří vědci zatím navštívili uhelné doly v Newcastleu a ostrovní sídlo člena parlamentu Scotta na Hunter's River, odkud vyrazili i k vrcholu nedaleké hory.

Rakušané také mluvili s německými přistěhovalci. Bylo by jich jistě více, kdyby se s nimi na lodích zacházelo lépe, tvrdí Scherzer a cituje stanovisko zdravotnického úřadu v Sydney: „...žádný anglický úřad nepovolí vylovení z plavidel, na kterých jsou tak malé, tmavé, špinavé a nezdravé prostory, jako na německých vystěhovaleckých lodích, kde nadto není jediné opatření pro oddělení osob opačného pohlaví a lékařská péče často zcela chybí¹⁵⁰ Členy expedice zajímala problematika přistěhovalců vůbec.¹⁵¹

Dne 25. listopadu zakotvila *Novara* u Garden Island a hned následujícího dne mohla začít řada slavností, kterými chtěl i rakouskou expedici přivítat němečtí obyvatelé Sydney. Pro oslavy byl zapůjčen od britských obchodníků parník *Washington*, který nejprve kroužil po přístavu s transparenty,

slyšeli, nás nenechalo na pochybách, že se nacházíme v irském podniku. Nedbalost a nepořádek, které vládly ve všech pokojích, nás o tom rovněž okamžitě přesvědčily.“ Scherzer, *Reise*, dritter Band, s. 23–24.

¹⁴⁹ Pro Rakušany byly velmi zajímavé bumerangy, pravděpodobně si ale představovali, že původní Australané je budou nosit vždy u sebe. „Chtěli jsme po okolostojících domorodcích, aby vrhli bumerang, a nebyli jsme málo překvapeni, když jsme spatřili, že ani jediný ze značně civilizovaných, černých synů přírody u sebe tuto proslulou zbraň nemá, ale musí ji nejprve vyřezat ze dřeva v ohybu kmene stromu.“ Tamtéž, s. 28.

¹⁵⁰ Tamtéž, s. 51.

¹⁵¹ Scherzer osobně si přál zlepšení situace, mohl mít i dojem, že německé národy by se měly stydět. „Stálá starost a dostatečná ochrana, kterou svým emigrantům poskytuje britská vláda, neustále vzbuzuje v hrudi každého vlastence přání, aby také německé vlády učinily z problému vystěhovalců národní záležitostí a ve svém vlastním zájmu se staraly o osud a budoucnost německých emigrantů více, než tomu bohužel bylo dosud.“ Tamtéž, s. 55.

bengálskými ohni, barevnými lampiony, zpěvem a asi třemi sty hosty na palubě. Ti se večer přesunuli na Novaru, kde oslava pokračovala.¹⁵² Následujícího dne pokračovaly oslavy slavnostním jídlem v německém klubu v Sydney.

Během oslav dorazila zpráva o narození následníka trůnu prince Rudolfa. Dne 27. listopadu se tato událost slavila mší a dělostřelbou, 30. listopadu následoval bál na palubě Novary. Pozvánku dostalo kolem 400 lidí. „Zdálo se, že pro lepší společnost je nutností, byt komodorem pozván an ‚bál na *Novare*‘.“¹⁵³

Z politického života Sydney viděli členové expedice jen málo. V posledních dnech pobytu se ale ještě dvakrát setkali s domorodci, a to opět na výletech s Mr. Hillem do zátoky Coggeralle a do Dlouhé zátoky.

Členové expedice měli také příležitost seznámit se s místní ekonomikou a systémem trestanecké kolonie.¹⁵⁴ Z přírodovědeckého hlediska přinesl pobyt v Austrálii žně především botanikům a zoologům, do sbírek byly získány rovněž fosilie a kosti domorodců.¹⁵⁵

Šestého prosince večer byla fregata připravena k další cestě, z přístavu ji měl následujícího rána vléci parník. Ten měl ale nehodu a nemohl alespoň půl dne pracovat. Protože ale vál silný jižní vítr, rozhodl se Wüllerstorf vyplout pod plachtami bez pomoci vlečného parníku. Počasí dostalo brzy bouřlivý charakter a uklidnilo se až po dvou dnech, zatímco australská pevnina se ztratila z dohledu již kolem poledne.

¹⁵² „Slavností večer skončil tak, jako začal, s tóny a zpěvem! Tento ryze německý způsob přivítání udělal na Angličany, kteří v Sydney nikdy nic podobného neviděli, silný dojem. Nejpřednější deník vycházející v Sydney přinesl dlouhý popis slavnosti, který doprovodil dlouhou úvahou o jistých způsobech a potřebách civilizovaných národů. Angličané a Američané, soudil pisatel, by k oslavě a přivítání připravili ‚ohromnou večeři‘, Francouzi by vstříleli co možná nejvíc střelného prachu, pořádali vojenské přehlídky a možná připravili oslnivý bál; ale Němci, nejmuzikálnější z národů, se zdraví zpěvem a hudbou!“ Scherzer, *Reise, dritter Band*, s. 62.

¹⁵³ Tamtéž, s. 63.

¹⁵⁴ Ani zde si Scherzer neodpouští několik rad a postřehů. K trestancům by se nemělo přistupovat jako k otrokům, mělo by se rozdílně přistupovat k líným a pilným, také by jim mělo být umožněno mít rodinu a zamezit trestancům přístup k alkoholu. Tamtéž, s. 88-90.

¹⁵⁵ Treffer, s. 140.

Devátého prosince byl pohřben jeden dělostřelec, který zemřel na dysenterii, 19. prosince byl v dohledu Velký bariérový útes, kolem jehož jižní špice fregata proplula. Jejím dalším cílem byl Nový Zéland.

2.2.15 NOVÝ ZÉLAND

Do Aucklandu připlula *Novara* ze velmi netypického bezvětří a zakotvila v šest hodin večer 22. prosince. Guvernérem kolonie byl toho času Thomas Gore Browne, který geologu expedice, doktoru Hochstetterovi, povolil geologický průzkum distriktu Drury. Komodor souhlasil, že Hochstetter může na ostrově strávit delší čas než fregata, setkat se tedy měli až ve vlasti.¹⁵⁶

Členové expedice měli příležitost přihlížet shromáždění domorodých Maorů v distriktu Takapuna, kde jejich náčelníci přísahali věrnost britské královně. Domorodci členy expedice vřele přivítali a jednotliví náčelníci pak k Rakušanům jednotlivě přistupovali a přednášeli své proslovy v angličtině. Když se pak expedice vracela ke člunům, vyprovodili je domorodci trojnásobným „hurá“. Pět z náčelníků pak také přišlo osobně ke guvernérovi a členové expedice byli očitými svědky jejich žádosti o rozkazy nebo pokyny.¹⁵⁷

Co se antropologie týče, byly expedici k dispozici výsledky měření a vážení domorodců, která provedl jeden z lékařů 58. pluku, doktor Thomson.

Zatímco doktor Hochstetter věnoval svou pozornost distriktu Drury, podnikal zbytek expedice výlety po okolí Aucklandu. První z nich byl do zátok Judge a Oraki, kde se nacházela i domorodá vesnice. Zdejší Maori cizince sice pozdravili, ale nezdáli se mít chuť se s nimi nějak blíže seznamovat nebo hovořit.

¹⁵⁶ Vše naznačovalo tomu, že oblast je bohatá na nerostné suroviny. První průzkumy distriktu přinesly nad očekávání dobré výsledky, a i to přesvědčilo guvernéra požádat Wüllerstorfa, aby geolog mohl na ostrově provést podrobnější výzkum. Z Aucklandu vyrazila tato expedice 28. prosince 1858, zpět byla již 2. ledna 1859. Hochstetter podal rozsáhlou zprávu, na jejímž základě se vláda rozhodla pustit se do těžby. Geolog pak pokračoval v průzkumech ještě delší čas, jeho cestu zpět do Rakouska hradila britská vláda. Scherzer, Reise, dritter Band, s. 97, 156.

¹⁵⁷ Prohlásili se loajálními Británii. I přes příměří mezi Brity a maori uzavřené roku 1840 vládlo na ostrově jisté napětí, zvláště pokud si obě strany vykládaly jeho podmínky odlišně.

Vedení expedice se rozhodlo vzít nějaké Maory na palubu *Novary*, a tak využili každé setkání, aby se pokusili přesvědčit domorodce přidat se. Rakušané ale nebyli v tomto ohledu úspěšní. Domorodcům sice nechyběla chuť poznávat cizí země, ale nechápali, proč by s sebou cizinci brali na palubu právě nezkušené Maori, kteří by se i přes svou neznalost ihned stali námořníky první třídy. Ani Kafrové z jižní Afriky v tomto ohledu nebyli nápomocní.¹⁵⁸

Další výlet byl do kauriového lesa v horách Nanukau, jehož součástí bylo i náročné šplhání a stoupání po skalách.

Během pobytu *Novary* v Aucklandu zemřel loďmistr druhé třídy Cergogna na selhání srdce a byl pohřben na místním katolickém hřbitově. Na palubě byl tak oblíbený, že se posádka i složila na náhrobek.

Prudký severovýchodní vítr dlouho několik dní nedovolovat fregatě vyplout, během této doby se ale podařilo získat do posádky fregaty dva Maory.¹⁵⁹ Fregata vyplula 8. ledna, někteří lidé za ní ještě vyrazili na člunech a loučili se s expedicí přinesením květin. K *Novare* se přiblížil také člun s generálním vikářem a několika domorodci, které se duchovní ještě na polední chvíli pokoušel dostat na palubu, ovšem neúspěšně. *Novara* plula s příznivým větrem směrem na Tahiti.

2.2.16 TAHITI

Cesta na Společenské ostrovy ubíhala rychle jen krátký čas, záhy se vítr stočil do nepříznivého směru a plavba pokračovala jen velmi pomalu. V moři nebylo mnoho zajímavého ani pro vědce, i ulovený žralok byl spíše pro pobavení mužstva.

¹⁵⁸ „Zas a znova jsme slyšeli jejich hlavní myšlenky, všichni totiž pevně věřili, že je chceme prostě využít namísto čerstvých zásob, s úmyslem žít se v čase nedostatku jejich masem. Přestože jsme s sebou měli některé Kafry, kteří na palubě byli již 15 měsíců jako námořníci a s nimiž se zacházelo co nejpřátelštěji, říkal ten nejstarostlivější Maori „kdo ví, možná byli Kafrové ušetřeni jen proto, že čas nouze ještě nenastal!“ Tamtéž, s. 138.

¹⁵⁹ Byl to náčelník malého kmene Waikato Wiremu Toetoe Tumohe a jeho příbuzný Te HemaraRerehau Paraone. Po cestě do Rakouska měli strach pouze jednou, a to během obeplování Hornova mysu, na čemž se pravděpodobně podílely i nízké teploty. Ve Vídni se vyučili v k. k. státní tiskárně a dočkali se také audience u císaře Františka Josefa. Zpět na Nový Zéland se vrátili roku 1860 přes Londýn, kde je přijala i královna Viktorie. Scherzer, Reise, dritter Band, s. 159-160.

Dne 10. ledna překročila fregata datovou hranici, tedy sto osmdesátý stupeň délky. První pevninu bylo z *Novary* možné spatřit až 4. února, a sice malý ostrov Tubuai. Tahiti bylo v dohledu ž 11. února. Vjezd do přístavu Papeete byl ohraničený korálovými útesy a fregata si musela signálem zažádat o lodivoda, přestože ale bylo manévrování s velkou lodí obtížné, zvolil Wüllersotrf kratší, nikoliv snazší trasu. „Podívovali se, že jsme si troufli proplout s fregatou úzkým kanálem mezi Eimeo a Tahiti, který není téměř nikdy využíván velkými loděmi, kterým je ale možné se spolehlivým větrem průjezdný a cestu do přístavu značně zkracuje, jak jsme se sami přesvědčili.“¹⁶⁰

Novara pozdravila francouzskou vlajku vlající nad městem a expedici se dostalo přátelského přijetí od guvernéra, protože v těchto zeměpisných šířkách se ještě nevědělo nic o napětí mezi Francií a Rakouskem, které bylo v Evropě předebranou války. S jeho souhlasem využívali vědci nedaleký ostrůvek Motu-Uta k provádění astronomických, meteorologických a magnetických pozorování.

Rakušané se seznámili s fungováním místní správy a navštívili také zasedání parlamentu. O své vědomosti se s nimi podělili vědci a misionáři žijící na ostrově, botanik a lékař doktor Radaut je provázel i na výletech. Mezi nejzajímavější patřila jistě cesta na Pointe Venus, kde kapitán Cook prvně zaměřil polohu ostrova, a také zde byl nejvyšší vodopád Tahiti. Zoolog Frauenfeld pak podnikl ještě výlet k jezeru Maiira, ale k jeho zklamání byli jedinými živočichy, na něž narazil, vlaštovky a papoušci.

Členové expedice se také měli možnost zúčastnit lidové slavnosti ve vsi Faáa, kde místní obyvatelé dne 22. února vítali guvernéra, který se ujal svého úřadu teprve nedávno. U jídla – které bylo k lítosti expedice v evropském stylu – byl pronesen také přípitek na zdraví rakouského císaře. O dva dny později slavnost pokračovala bálím v guvernérském paláci, kde zahráli i muzikanti z *Novary* a ukázala se i domorodá královna Pomaré.¹⁶¹

¹⁶⁰ Scherzer, Reise, dritter Band, s. 176.

¹⁶¹ Celým jménem Aimata Pōmare IV Vahine-o-Punuatera'itua se narodila 28. února 1813 a královnou se stala ve svých čtrnácti letech. Poté, co Francie prohlásila Tahiti svým protektorátem, vedla proti Francouzům válku za

Nepříznivé počasí a proměnlivý vítr zdrželi odplutí o několik dní, vysoký příboj nedovoloval fregatě proplout úzkým prostorem mezi korálovými útesy. Až 28. února bylo možné zvednout kotvu, mezi korálovými útesy vleklo Novaru několik menších plavidel. Protože na otevřeném moři vál silný, příznivý vítr, ztratilo se Tahiti brzy z dohledu.¹⁶²

2.2.17 TICHÝ OCEÁN A CHILE

Dalším cílem expedice bylo Chile. Přesnou trasu určoval také záměr komodora protnout linii stálé deklinace a měřit odchylku kompasu.¹⁶³ Cesta přes Pacifik také nabídla příležitost k dalšímu pokusu, a to plout dál na východ tak, aby odchylka kompasu byla stále co nejmenší, tedy pokud možno přímo nulová.

Třetího března se a palubě slavil masopust, námořníci se přestrojili nejčastěji za invalidy, Nikobařany a Tahit'any. Svou daň si ale vybrala kolika, kterou si s sebou posádka přinesla z Tahiti, dne 9. března musel být pohřben jeden námořník, který na její následky zemřel.

Cesta do Jižní Ameriky byla rychlá, ale bouřlivá. Dne 11. dubna se zlomilo hlavní ráhno, ačkoliv počasí tohoto dne bylo spíše klidné. Při bližším prozkoumání se zjistilo, že bylo shnilé zevnitř. Na klidném moři mohlo být vyměněno bez jakýchkoliv komplikací nebo nehody, protože ale na fregatě žádné náhradní ráhno odpovídající velikosti nebylo, musela si Novara prozatím vystačit s menším.

Dne 16. dubna odpoledne již bylo v dohledu pobřeží, kvůli rozbouřenému moři a slabému větru se ale nepokusili vplout do přístavu ještě v noci. Vítr do rána odumřel, a tak následujícího dne musely fregatu na rejdu města Valparaíso

nezávislost v letech 1843-1847, kterou ovšem prohrála. Kvůli tlaku ze strany Velké Británie nemohla Francie Tahiti anektovat, a tak Pomaré vládla s omezenými pravomocemi pod francouzským protektorátem až do své smrti roku 1877.

¹⁶² Scherzer soudí, že Francouzi mají, c o se kolonií týče, málo štěstí, na druhou stranu by ale měli také změnit svůj přístup. „Pod vlivem liberálních, ale morálně silných zákonů by se Tahiti brzy vyvinulo v obchodní středisko jižních moří, v Singapur Oceánie.“ Scherzer, *Reise, dritter Band*, s. 217.

¹⁶³ Odchylka stříelky kompasu od zeměpisného severu se s časem mění, a rovněž je na každém místě jná. Existuje jen několik míst, na nichž zůstává tako hodnota konstantní. Novara měla protnout křivku stálé deklinace severovýchodně od Markýzových ostrovů. Tamtéž, s. 222.

odvléct čluny britské řadové lodi Ganges a francouzské korvety *Curydice*. Novara urazila více než 5000 námořních mil za 48 dnů.¹⁶⁴

Rakouský generální konzul Flemmich sice ihned poslal na palubu poštu, ale dopisy, které tu posádka a především velitel expedice doufali dostat, ještě nedorazily. Napětí ohledně toho, co se právě děje v Evropě, se ještě zvýšilo.

Členové expedice si prošli na pahorcích stojící město. Jedno z nejzajímavějších panoramat se naskývalo při pohledu od kasáren dělostřelectva a malíř Seleny se rozhodl je zachytit. Kvůli tomu se záhy dostal do konfliktu s horlivými vojáky, kteří mu to nejprve nechtěli dovolit a svého dosáhl až po delší výměně názorů.

Město nebylo chudé jen na monumentální budovy, ale také na hotely, cizinci se museli ubytovávat u krajanů. Rakušané bydleli u jednoho z místních Němců. Němci se také rozhodli uspořádat na počest expedice oslavu v nedalekém městečku Quilpé, která dostala také jisté politické zabarvení, protože do Chile právě dorazili zprávy válečném napětí v Evropě, všichni němci z Valparaisa prohlašovali, že stojí s Rakouskem proti Francii. Lékař Aquinas Ried zkomponoval pro tuto příležitost skladbu pro pěvecký sbor *Wilkommen der Novara*.¹⁶⁵ Němci také expedici v rámci svých možností podporovali.

Členové expedice se vypravili také do Santiaga. Zatímco zoologové a malíř Seleny vyrazili do hlavního města Chile dříve, Wüllerstorf, jehož úkolem bylo uzavřít zde obchodní smlouvu a smlouvu o lodní dopravě, v doprovodu doktora Scherzera a rakouského generálního konzula se na cestu vydali o několik dní později. Cestovali vozem po nepohodlných horských cestách, město samotné pak bylo stejně chudé na monumentální stavby jako Valparaiso, překvapovalo ale kypícím duševním životem, v tomto ohledu byla zajímavá také

¹⁶⁴ „...ačkoliv jsme kvůli pokusu držet se nulové magnetické odchylky ztratili povážlivě mnoho času, dorazili jsme do cíle dříve než obchodní loď, které z Papete vypluly současně s námi nebo ještě dříve, ale zamířili jižněji skrz archipel Paomotu.“ Scherzer, *Reise, dritter Band*, s. 246.

¹⁶⁵ Scherzer uvádí tuto sloku: „Sei eining nur Germania, so stehst du ach einzig da, das große Vaterland.“ Tamtéž, s. 257.

univerzita, muzeum nebo hvězdárna. Profesor Domeyko věnoval Rakušanům cenné kusy hornin.

Komodor Wüllerstorf se v Santiagu setkal s prezidentem Manuelem Monttem. Wüllerstorf mu předložil návrh smlouvy ve španělštině a prezident vyjádřil tu nejlepší vůli navázat s Rakouskem bližší spolupráci, a to nejen diplomatickou a ekonomickou, ale také ve vědě. Na důkaz své dobré vůle obdaroval expedici rozsáhlým dílem Francouze Claudeho Gaye o Chile a sbírkou parlamentních dokumentů. Naděje, že se smlouvu podaří uzavřít ještě během pobytu expedice v Chile, se ale nenaplnila, neboť chilskou vládu zaměstnávaly vnitropolitické problémy.

Hlavní inženýr a ředitel Jižní dráhy Evans pozval Rakušany, aby si prohlédli železniční most Maipú sedmnáct anglických mil od Santiaga.¹⁶⁶ Kromě konstrukce samotné mohli obdivovat nesčetná panoramata Kordiller. Dne 30. dubna vyrazili na zpáteční cestu do Valparaisa, tentokrát poštovním vozem, aby se nevraceli po stejné trase. Cestou je v městečku Melepilla zastihla noc, a protože bylo možné pokračovat až ráno, navštívili Rakušané rodinu dona Lecarose, jejíž hacienda byla nedaleko.

Prvního května odpoledne dorazili do přístavu, kde byla *Novara* připravena vyplout. Ale protože ještě nedorazily zprávy ani rozkazy z Evropy, podle nichž se chtěl Wüllerstorf zařídit. Tato nejistota již nedovolovala podnikat žádné dlouhé výlety. Rakušané se byli podívat ještě do lázní v městečku Guillota a na haciendu La Calera a ještě se blíže seznámili s některými německými podnikateli.

Z chilského hospodářství Scherzera velmi zaujal chov alpák. „Mohly by se aklimatizovat v jistých hornatých částech Rakouska, jako například v Dalmácii, Kraňsku, Chorvatsku, Sedmihradsku atd.“¹⁶⁷ Zvířata pro něj byla zajímavá především svou nenáročností.

¹⁶⁶ Vlaky v Chile běžně jezdily rychlostí 25 anglických mil za hodinu, Rakušané ovšem jeli rychlíkem, který urazil až 60 mil za hodinu. Scherzer, *Reise, dritter Band*, s. 270.

¹⁶⁷ Scherzer, *Reise, dritter Band*, s. 279.

Dne 8. května konečně přišla pošta z Evropy. Ovšem nejednalo se o očekávané dopisy, ale balík se zprávami, které byly již několik měsíců staré a zastaralé. Mluvílo se v nich o blížícím vypuknutí války, a komodor Wüllerstorff se tedy rozhodl bez otálení vyplout zpět do vlasti. Bylo tedy upuštěno od původního plánu navštívit Limu, Galapágy, Montevideo a Buenos Aires. Pouze doktor Scherzer dostal od velitele svolení cestovat po souši do Limy a Panamy, odkud měl do Evropy zamířit poštovním parníkem a s *Novarou* se opět setkat v Gibraltaru. *Novara* musela na cestě do Evropy překonat víc jak deset tisíc mil, k čemuž měla potřebovat osmdesát až devadesát dní, doktor Scherzer měl tedy mnoho času.

Ještě než fregata vyplula, konal se u rakouského generálního konzula kvůli vnitropolitickému napětí několikrát odkládaný ples. Dne 11. května bylo na fregatě vše připraveno k odplutí a čekalo se pouze na příznivý vítr. Nakonec *Novaru* muselo z rejdy vléci čtrnáct člunů britských a francouzských lodí.

2.2.18 HORNŮV MYS, ATLANTSKÝ OCEÁN A STŘEDOMOŘÍ

Wüllerstorff se rozhodl plout paralelně s pobřežím ve vzdálenosti 150 až 200 námořních mil, dokud nebude možné s jihozápadním větrem proplout kolem Ohňové země. Počasí bylo nepříznivé, několik dní nebylo možné provádět astronomická pozorování, až 23. května se obloha náhle vyčistila. Jak se fregata blížila k nejjižnějšímu bodu své cesty, byl pohled na moře i oblohu stále smutnější, často panovalo bezvětří, ačkoliv moře bylo neklidné, teplota výrazně klesla a vítr od pólu s sebou přinesl sníh.

Z paluby bylo spatřeno mnoho lodí, žádná se ale odvažovala plout tak daleko na jih jako *Novara*, která chtěla využít polární vítr. Dne 29. května prořala fregata zeměpisnou délku Hornova mysu.¹⁶⁸ Navzdory bouřlivému

¹⁶⁸ *Novara* nebyla první lodí, která obeplula svět pod rakouskou vlajkou, toto prvenství patří lodi *Splendido*, rodilého Černohorce Giovanniho Visina, který vyplul v červenci 1851 z Fiume a v srpnu 1859 ukončil svou cestu v Terstu. Byla ale první rakouskou válečnou lodí, která obeplula Hornův mys.

počasí bylo na palubě provedeno mnoho meteorologických měření a pozorování. Bohužel a naneštěstí pro vědu bylo takových měření provedeno jen málo.¹⁶⁹

Dne 1. června minula *Novara* Falklandy, prudké nárazy větru západně od těchto ostrovů způsobily fregatě významné škody v takeláži kvůli pozdě skasaným plachtám. Loď se na divokém moři nakláněla více než kdykoliv předtím. Ve dnech 7. a 8. června se *Novara* ocitla v tropické bouři kdy hrozilo, že se na závětrné straně utrhnou čluny zavěšené na jeřábech. Patnáctého červa se fregata již pohybovala v oblasti jihovýchodního pasátu, loď obklopily velryby a delfini, hezké počasí mělo dobrý vliv na morálku mužstva. Konečně 23. června překročila *Novara* naposledy rovník.

Sedmého července dorazila fregata do Sargasového moře, kde začíná Golfský proud. Dne 9. července byl na palubě den smutku, námořník, který již rok trpěl plicním onemocněním, zemřel jako poslední oběť cesty.

V dohledu bylo více lodí, a protože Rakušané chtěli získat zprávy z Evropy, vyslal Wüllerstorf k jedné španělské lodi člun. Naneštěstí tento obchodník opustil Evropu už před padesáti dny a kapitán lodi se o politické dění příliš nezajímal. Devatenáctého července proplula *Novara* s dobrým větrem kanálem mezi Azory, jednalo se o první pevninu, kterou posádka spatřila po jednasedmdesáti dnech na moři.

Zde, méně než 100 mil od Gibraltaru, *Novaru* opustil příznivý vítr, fregatu obklopilo na několik dní bezvětří. Napětí na palubě, zapříčiněné nejistotou ohledně dění doma, zatím stoupalo. Fregata potřebovala na cestu z Valparaísa do Gibraltaru 82 dní, zatímco byla na moři, bylo uzavřeno příměří ve Villafrance.¹⁷⁰

¹⁶⁹ „S výjimkou Hornova mysu se ve vysokých šířkách dosud bohužel neprovedlo tolik měření, aby z nich bylo možné vyvodit správné závěry, tak důležité pro vědu i námořníky, objasnit skutečnosti, které mají velký vliv na proudění vzduchu v celé této části světa. Tohoto cíle nemůže dosáhnout jedna expedice s jedinou lodí, muselo by jich být více a s dobře seřízenými přístroji by v odměřených vzdálenostech současně vypluly k jižnímu pólu, provedly by podobná pozorování a věnovaly by celou svou pozornost vědeckému prozkoumání této tak málo známé části moře.“ Scherzer, *Reise*, dritter Band, s. 288.

¹⁷⁰ *Novara* byla v tomto konfliktu neutrální již podle dohod z roku 1857 Scherzer píše, že na její palubě se nachází vědecké bohatství, které je společným majetkem celého lidstva; jakýkoliv útok na ni by byl ostudou celého civilizovaného světa. Scherzer, *Reise*, dritter Band, s. 401.

V Gibraltaru se na fregatu opět nalodil doktor Scherzer. Wüllerstorff okamžitě telegrafoval do Vídně pro rozkazy, odpověď od Ferdinanda Maxmiliána přišla 7. srpna. *Novara* měla okamžitě odplout do Messinské úžiny, kde ji bude čekat vlečný parník.

Vítr byl slabý, *Novara* plula pomalu, Sicílie byla v dohledu až 15. srpna. Ráno 18. srpna dorazila k ústí úžiny, na palubu fregaty přišel lodivod a potvrdil, že v přístavu na ni čeká rakouský parník. *Novara* jej na svou přítomnost upozornila slepým výstřelem z děla. O několik hodin později už byla *Novara* ve vleku stejného parníku *Santa Lucia*, který ji vyprovázel i na začátku cesty. Jeho velitel měl rozkaz dovést fregatu do Gravosy, kam dorazili 19. srpna. Zde museli čekat na rozkazy, takže v neděli 21. srpna mohli vědci a část důstojníků vyrazit na výlet do nedalekého Dubrovníku.

Následujícího dne připlula do Gravosy šroubová korveta *Graf Dandolo* a také jachta *Fantasie*, na jejíž palubě se nacházel také arcivévoda Ferdinand Maxmilián s manželkou. Stál na krytu kola, zdravil fregatu a mával čepicí, mužstvo *Novary* mu z úpon křičelo v odpověď.

Arcivévoda přišel kolem poledne na inspekci na palubu *Novary* a vyjádřil spokojenost se stavem mužstva a lodi. Večer se konal banket na korvetě *Dandolo*, kam byl pozván celý štáb *Novary*. Ferdinand Maxmilián byl potěšený z výsledků cesty a chválil „muže *Novary*, jejichž jména se zapsala do dějin Rakouska!“¹⁷¹

Dne 23. srpna vyplula *Novara* pod plachtami v doprovodu *Dandola* a *Lucii* do Puly. Krátce před vyplutím přišel na palubu arcivévoda a všechny překvapil dlouhým seznamem vyznamenání. Každý příslušník mužstva o stupeň povýšil, z kadetů se stali důstojníci. V centrálním přístavu Rakouska pozdravilo fregatu dvanáct válečných lodí voláním „hurá“, které bylo mužstvem *Novary* s radostí opětováno. V přístavu panoval čilý ruch, štáby lodí se vzájemně

¹⁷¹ Tamtéž, s.403-404.

navštěvovaly, zatímco někteří vědci se vypravili prohlédnout si antické památky ve městě.

Večer *Novara* vyplula, tentokrát v doprovodu celé eskadry, do Terstu. Když v jedenáct hodin dopoledne 26. srpna míjela Miramar, zasalutovaly jí od zámku kanóny, záhy se ozvala i děla přístavní pevnosti Terstu. Jeden parník Lloydu s vrcholnými představiteli města a přáteli účastníků expedice vyplul fregatě vstříc a přidal se k impozantním liniím lodí. Eskadra, částečně zahalená v dýmu ze střelného prachu, proplula kolem města do zátoky Muggia, kde lodě spustily kotvy.

2.3 VÝSLEDKY EXPEDICE

Novara na své cestě kolem světa nereprezentovala pouze Rakousko. Scherzer napsal, že „ve vývoji císařského námořnictva lze spatřit misi ku prospěchu lidu: podporovat rakouské tak jako německé zájmy na všech světadílech, oživovat německé národní vědomí.“¹⁷² Habsburská monarchie byla tehdy přední německou velmocí a celé Německo expedici provázelo a sledovalo téměř na každém jejím kroku.¹⁷³ Stejně tak Scherzer věnuje ve své knize velkou pozornost i Němcům ze všech koutů německého spolku. O obchodní nebo přistěhovalecké politice tak neuvažuje jen v rámci možností habsburské monarchie, ale s ohledem na všechny německé vlády.

Přestože „kurs fregaty, přístavy, které měly být navštíveny, doba pobytu v těchto přístavech byly stanoveny s ohledem na obchod a navigaci,“ a vědcům byl poskytnut jen omezený, krátký čas, během něhož se mohli věnovat výzkumu,¹⁷⁴ proslavila se expedice nejvíc právě díky vědecké činnosti. Navzdory tomu lze ale zpochybňovat i samotné slovo expedice. Cesta nevedla přes neznámé, nebezpečné končiny, nepřinesla nic převratného a nouze byla i o dobrodružství. Rakušané bydleli v nejlepších hotelech, všichni jim ochotně

¹⁷² Weiss, Schilddorfer, s. 53.

¹⁷³ Treffer, s. 9.

¹⁷⁴ Scherzer, Reise, dritter Band, s.408.

pomáhali, účastnili se slavností a fregata, nesoucí povážlivé množství zbraní, jim sloužila spíše jako plovoucí taneční sál a nepříliš pohodlný dopravní prostředek.¹⁷⁵

I přesto, že do Rakouska doputovalo obrovské množství exponátů a Rakušané shromáždili mnoho nejrůznějších informací – včetně měření lidí, které Akademie věd vysloveně nevyžadovala –, činilo i samotnému Scherzerovi potíže dát těmto „výzkumům“ nějaký význam, kromě těch týkajících se hospodářství, politiky a diplomacie. Více jak vědeckou expedici tak tento podnik připomíná sérii státních návštěv.¹⁷⁶

Mezi vědci na palubě nepanovala žádná kolegialita. Hochstetter a Frauenfeld, které doporučila akademie věd, se cítili ostrčení, Jelinek, který neměl žádný akademický titul, ještě víc. Scherzer o ostatních vědcích vždy psal pouze jako o „zoologovi, botanikovi geologovi,“ zatímco sebe nikdy neopomněl zmínit jménem. Hochstetter dostal příležitost realizovat své záměry na náklady britské vlády na Novém Zélandu. Frauenfeld požádal, zda by mohl expedici opustit v Limě. Jeho žádost byla zamítnuta, protože akademie nebyla ochotna jej financovat.

Situace na palubě *Novary* byla nejednou napjatá. V Rio de Janeiru byl „vyhozen“ doktor Robert Lallemant, jehož doporučil Alexander von Humbolt. Jednalo se o odborníka, který se specializoval na léčení tropických nemocí, na palubě byl ale zařazen jako korvetní lékař a nucen vykonávat běžnou práci, aniž dostal jakýkoliv prostor k vlastní vědecké činnosti. Velení se nakonec rozhodlo se doktora zbavit dříve, než se jeho stížnosti a neznalost řemesla lodního lékaře stanou pro výpravu nebezpečnými.¹⁷⁷

Další nepříjemnosti způsobilo jmenování dalšího lékaře, doktora Schwarze, oficiálním botanikem výpravy. Jediným botanikem na lodi byl totiž

¹⁷⁵ Weiss, Schilddorfer, s.254-255.

¹⁷⁶ Tamtéž, s. 234.

¹⁷⁷ Lallemant pravděpodobně nepochopil, že svou účast na expedici si musí odpracovat, Scherzer, Pöck a Wüllerstorf zase neměli pochopení pro jeho potřeby a představy. Doktorovi se nikdy nedostalo omluvy. Tamtéž, s. 259–268.

zahradník Jelinek, Schwarzovy znalosti v oboru byly nedostatečné, přesto měl podporu Scherzera i většiny důstojníků. Jelinek se cítil být jen jakýmsi polovičatým členem expedice a Schwarzovým pomocníkem.¹⁷⁸

Scherzer tedy nebyl žádným profesionálním vedoucím výzkumníkem a ani rozkazy, jimž se museli vědci podrobit, nemohli výzkumům prospět. Cesta přitom nevyšla státní pokladu právě levně, včetně vystrojení lodi stála 616 000 zlatých a další statisíce činily náklady na zveřejnění jejích výsledků. Část hradilo samo ministerstvo války.¹⁷⁹ Není ale snadné rozhodnout, zda se investice vyplatila.

Předmětů, které *Novara* přivezla, byly desetitisíce, a to včetně živých zvířat. Na přání Ferdinanda Maxmiliány byla část z nich vystavena přímo v Terstu, poté co se arcivévoda odebral do Mexika, bylo toto muzeum uzavřeno, exponáty převzala akademie věd a později vystaveny ve Vídni. Po Sellenyho smrti roku 1875 byly vystaveny i jeho obrázky.¹⁸⁰

Scherzerův trojdílný cestopis o cestě kolem světa se stal bestsellerem a do roku 1876 vyšel v pěti vydáních.¹⁸¹ Byl přeložen do angličtiny, na zamýšlený překlad do francouzštiny nedošlo. Kromě toho bylo publikováno dalších devatenáct svazků, v nichž bylo pojednáno o výzkumech a jejich výsledcích. Nejhodnotnější je Hochstetterova práce o Novém Zélandu¹⁸², zoologové objevily na 200 ještě nepopsaných druhů a měření kostí a těl přispělo právě vznikající antropologii.¹⁸³

Plavba *Novary* kolem světa byla nepochybně prestižní záležitostí, rakouská vlajka se objevila daleko od domácích vod a expedice přitahovala nemalou pozornost. Návštěvy u guvernérů a bály na palubě fregaty byly

¹⁷⁸ Jelinek Schwarze podezřívá například z falšování dopisů. Scherzer zahradníkovi upíral i účast na výletech, když si Jelinek stěžoval u komodora, pohrozil mu Wüllerstorf vyložením. Jelinek ale poněkud naivně věřil, že komodor je tou dobrou osobou, zato Scherzera sám slyšel překrucovat fakta a mluvit proti němu. Tamtéž, s. 268–278.

¹⁷⁹ Treffer, s. 214.

¹⁸⁰ Basch-Ritter, *Novara*, s. 224–225.

¹⁸¹ Tamtéž, s. 225.

¹⁸² Mezi geologem a Scherzerem došlo k roztržce, protože Hochstetter chtěl svou práci původně vydat samostatně a přesvědčit jej musel až Ferdinand Maxmilián. Weiss, Schilddorfer, s. 48.

¹⁸³ Treffer, s. 215.

vhodnými příležitostmi k reprezentaci a rakouské válečné námořnictvo o sobě nepochybně dalo přinejmenším vědět.

Otázkou ale zůstává, nakolik se jednalo o úspěšné spojení námořnických schopností s výzkumem a navazováním obchodních kontaktů.¹⁸⁴ Monarchie měla ve většině přístavů, které *Novara* navštívila, své diplomatické zástupce, kteří mohli průzkum trhu obstarat sami. Velkorysá expedice a reprezentativní návštěvy ale mohly pomoci prohloubit známosti a dodat váhu slovům rakouských diplomatů. O harmonickém soužití vědců a námořníků nemůže být řeč vůbec. Vědci nemohli jednat nezávisle a jejich snahy byly často příčinou hádek. Nelze se ubránit dojmu, že pokud by expedice skutečně měla být vědeckou, musela by být také méně vojenskou a pravděpodobně by si zasloužila i jiný plán cesty. Časová tíseň a přehršel povinností vedly k tomu, že nic nemohlo být provedeno pořádně.

Na *Novare* nepochybně probíhal výcvik mužstva, a to v nezvyklých podmínkách a i za krizových situací. Ačkoliv Ferdinand Maxmilián nebyl přesvědčen o vhodnosti zámořských plaveb pro výcvik a vzdělání námořníků, velitel expedice Wüllerstorf měl jiný názor, možná právě na základě této zkušenosti. Právě on stál u zrodu pravidelných zámořských misí válečných lodí habsburské monarchie, které kladly na vzdělání námořníků hlavní důraz a spojovaly v sobě vojenské i civilní účely.

Protože nedošlo na obsazení Nikobar, byla cesta *Novary* civilní, mírovou misí, reprezentativní návštěvou zástupců Rakouska ve velmi vzdálených přístavech. Nebyla ani vědeckou expedicí, a pokud její organizátoři zamýšleli dosáhnout tímto projektem něčeho jiného, neuspěli.

¹⁸⁴ Takto vidí cestu Renate Bach-Ritter, *Novara*, s. 221.

3. MISSIONSREISEN

3.1 LOĎ PRO MISI

I v 70. a 80. letech 19. století, kdy už bylo zřejmé, že budoucnost patří parnímu pohonu, vyrážely na mise především plachetní lodě, které sice měly zabudovaný parní stroj, jehož používání ale mělo být omezeno na minimum. Až od 90. let a především od počátku 20. století je vytlačují i na těchto „výcvikových“ cestách moderní parní lodě. Bylo to jednak způsobeno potřebou cvičit posádky na dlouhých cestách i na těchto plavidlech, protože plachty byly již na ústupu, jednak nutností ukázat světu nejmodernější plavidla monarchie, která se mohla dle potřeby efektivně účastnit ozbrojených akcí po celém světě. Plachetní lodě ale dál hrály důležitou roli ve vzdělávacím systému válečného námořnictva.

Zde se bude mluvit o osmdesátých a počátku devadesátých let, konkrétně o misích korvet *Zrinyi*, *Fruntsberg*, *Saida* a dělového člunu *Albatros*.

Zrinyi a *Fruntsberg* byly sesterské lodě. *Zrinyi* byla spuštěna na vodu v Terstu 10. prosince 1870 a byla určena pro běžnou službu ve flotile, první přestavbou prošla v letech 1877–1878 a od 80. let sloužila především jako loď pro mise. *Fruntsberg* byla na vodu spuštěna rovněž v Terstu, a to 11. února 1873 a od osmdesátých let byla také určena pro cvičné zámořské plavby.¹⁸⁵

Jednalo se o korvety s hladkou palubou a barkovou takeláží¹⁸⁶ o délce 59 metrů, šířce 10 metrů a ponorem 4,9 metru, s výtlakem 1340 tun. Postaveny byly tzv. kompozitním systémem, kostra lodi byla ocelová a obložená dřevem. Parní stroj lodi *Fruntsberg* měl výkon 800 koňských sil, který jí umožnil dosáhnout rychlosti až 11 uzlů, *Zrinyi* se strojem o výkonu 600 koňských sil umožňoval pouze 9 uzlů. Vyzbrojeny byly dvěma děly systému Warendorf

¹⁸⁵ Obě lodě prošly ještě několika přestavbami a ve velmi změněné podobě přečkaly i první světovou válku. *Zrinyi* se náhle potopila roku 1920 v Pule, *Fruntsberg* po válce přešla nejprve na Itálii, která ji postoupila Spojenému království Srbů a Chorvatů, roku 1841 se ještě nacházela v Šibeniku. Další osud není znám. Gogg, Karl: Österreichs Kriegsmarine 1848-1918, Salzburg, Stuttgart: Das Bergland-Buch, 1967, s.47.

¹⁸⁶ Na besanovém stěžni je pouze vratiplachta, chybí příčné oplachtění.

ráže 15 cm, dvěma rychlopalnými děly a pěti lehkými děly ráže 9 cm. Posádka lodi *Fruntsberg* čítala 211, *Zrinyi* 210 mužů.¹⁸⁷

Korveta *Saida* byla na vodu spuštěna 2. června 1878 v Pule a do flotily byla zařazena již jako loď přímo určená pro mise.¹⁸⁸ Jednalo se o korvetu s velitelskou palubou a úplnou takeláží, stavěnou rovněž kompozitním systémem, o délce 71 metrů, šířce 13 metrů, s ponorem 5,8 metru a výtlakem 2440 tun. Stroj o výkonu 1800 koňských sil dával lodi rychlost až 12 uzlů. Výzbroj lodě tvořilo devět děl systému Uchatius ráže 15 cm a jedno lehké dělo pro parní barkasu, posádka čítala 333 mužů.¹⁸⁹

Posádka byla také pyšná na vzhled korvety, která byla jednou z nejhezčích lodí rakousko-uherského válečného námořnictva, a také už v Port Saidu „byla *Saida* zdaleka nejznamenitější a nejkrásnější mezi přítomnými válečnými loděmi a celá posádka byla hrdá, že to samé platilo ve všech navštívených přístavech.“¹⁹⁰

Dělový člun *Albatros* byl v době jedním z vůbec nejmenších plavidel rakousko-uherského válečného námořnictva. Na vodu byl spuštěn 22. listopadu 1873 v Pule a sloužil u flotily, v 80. a 90. letech vyplul na několik misí. Byl postaven kompozitním systémem a nesl barkovou takeláž bez královských plachet. Délka člunu byla 46 metrů, šířka 8 metrů a ponor 3,4 metru. Výtlak *Albatrosu* byl 570 tun, stroj o výkonu 400 koňských sil mu umožňoval dosáhnout rychlosti až 8 uzlů. Ozbrojen byl dvěma děly systému Warendorf ráže 15 cm a jedním lehkým. Posádka čítala 109 mužů.¹⁹¹

Pokud právě nebyly na misích, sloužily tyto lodě například námořním akademiím pro výuku kadetů, kdy podnikaly několikaměsíční cesty po

¹⁸⁷ Koudelka, s. 463.

¹⁸⁸ Žádná další rakousko-uherská loď nepodnikla tolik cest do Austrálie a Tichého oceánu, jako jediná byla na Havaji. Roku 1920 byla již jako hulk předána Itálii k rozebrání. Gogg s. 47–48.

¹⁸⁹ Koudelka, s. 463.

¹⁹⁰ Marchetti, Hermann, Die Erdumsegelung S. M. Schiffes *Saida* in den Jahren 1890, 1891, 1892, Wien: Carl Gerold's Sohn, 1894, s. 1, 11–12.

¹⁹¹ Koudelka, s. 463.

Středomoří. Všechny byly vybaveny destilátorem vody, jehož činnost byla závislá na parním stroji.

3.2 ÚČEL MISE A INSTRUKCE

Účel mise byl v několika ohledech totožný s tím, co měla za úkol již posádka *Novary*.

Na prvním místě stál vždy výcvik štábu i mužstva. „Velitel musí mít neustále na zřeteli hlavní účel cesty – podporovat všemi možnými způsoby výcvik štábu a mužstva.“¹⁹² Na plachetní lodi se posádka mohla lépe připravit na zvládání krizových situací, služba na takové lodi byla těžší než na moderním parním plavidle. Posádka si také měla zvyknout na dlouhé odloučení od domova a naučit se své dovednosti využívat v pravý čas a za správných podmínek. Topiči se pro svou práci lépe připravili ve specializovaných školách a především v tropických vodách muselo být využití páry omezeno na minimum také z důvodu šetření topičů. Úspěšnost velitele lodi se určovala také podle poměru délky trasy překonané pomocí páry a plachet.

Ve výcviku mužstva došlo od expedice *Novary* k podstatným změnám. Kromě čištění lodi měla v reglementu své místo i pravidelná cvičení všeho druhu, mohlo se jednat o střelbu z ručních zbraní a děl, cvičné poplachy, cvičení se čluny, výcvik v zacházení s takeláží, manévry apod. Tato se odehrávala vždy dopoledne mezi ode desíti do půl dvanácté a odpoledne od dvou do půl páté, v zimě kvůli časnějšímu stmívání do půl čtvrté. Především na malých lodích bylo provádění některých cvičení velmi komplikované, a to hlavně na rozbouřeném moři, pro střelbu na cíl z lodních děl byla potřeba klidné moře a co nejslabší vítr, některá cvičení tak mohla proběhnout jen jednou či dvakrát za celou cestu.

Instrukce se nijak nezmiňují o obecném účelu misí, „rozvinutí c. a k. vlajky našimi válečnými loděmi na určitých místech, kde by eventuelně mohlo

¹⁹² Benko, Jerolim von, Die reise S. M. Schiffes *Zrinyi* nach Ost-Asien 1890-1891, Wien: CarlGerold's Sohn, 1893, s. 5.

být třeba využít vojenskou sílu.“¹⁹³ S tím souvisí také ochrana občanů monarchie žijících v zahraničí a podpora diplomatických a obchodních zájmů Rakouska-Uherka.

Ekonomický účel cesty je v instrukcích zmiňován vždy hned na druhém místě. Šlo o to „starostlivě dbát na hospodářské zájmy monarchie, zjistit počet a sociální postavení rakousko-uherských poddaných žijících v navštívených přístavech a podat zprávu o jejich poměrech, dále zjistit druh, systém a původ, okolnosti odbytu a ceny různých průmyslových výrobků (například ručních palných zbraní) v zámořských oblastech, a tím nabídnout příležitost průmyslu mocně se rozmáhajícímu v korunních zemích, aby se mohl přizpůsobit chuti a přání, potažmo poměrům a požadavkům zahraničí, a tím úspěšně konkurovat na světových trzích.“¹⁹⁴

Informace získávali velitelé lodí především od konzulů, ale i od místních obchodníků a jistě se nejednalo o žádnou odpočinkovou činnost. „Opravu to není nic lehkého, odvážit se ve zcela cizí metropoli, kterou člověk navštívil poprvé v životě, pozorovat poměry tak, aby z těchto pozorování mohly být vybrány skutečnosti, které by bylo možné použít ku prospěchu vlasti.“¹⁹⁵

Kromě toho se štáb, především kadeti, měli na návštěvách u úředníků a vysoce postavených osob zdokonalovat ve společenském chování.

Lodě také měly být připraveny poskytnout pomoc parníkům rakouského Lloydů a diplomatickým zástupcům monarchie.

Vědecká a výzkumná činnost se na misích soustředila především na oblasti užitečné pro mořeplavbu. Šlo tedy o astronomická pozorování a případné korekce map, nákresy pobřeží nebo charakteristiku mořských proudů. Zároveň ve svých zprávách velitelé misí uvádějí podrobnosti o poměrech v navštívených přístavech, polohu nejlepších kotvišť a orientační body, někdy také ceny

¹⁹³ Koudelka, s. 78.

¹⁹⁴ Marchetti, s. 4.

¹⁹⁵ Benko, Jerolim von, *Reise S. M. Schiffes Albatros unter Commando des k. k. Fregatten-Kapitäns Arthur Müldner nach Süd Amerika, dem Caplande und West-Afrika 1885-1886*, pola: Carl Gerold's Sohn, 1889, s. 133.

potravin, pitné vody a uhlí. Prováděla se také měření hloubky, k dispozici byly již modernější přístroje než v případě expedice Novary.¹⁹⁶

Na lodích byly pozorně sledovány rovněž klimatické podmínky v nejrůznějších částech světa a jejich vliv na zdraví posádky. V tomto ohledu dávaly instrukce některé všeobecné rady a velitel loď se měl řídit především podle pokynů lodního lékaře.

Ostatní přírodovědná odvětví stála většinou v pozadí. Velitelé ale neřídka dostávali nejrůznější předměty, sbírky a spisy jako dary pro císaře, *Albatros* se pokoušel lovit mořské živočichy vlečnou sítí a vědě přispěla také činnost těch členů posádky, kteří se o vědu sami zajímali.¹⁹⁷

3.3 TRASA MISE

Cesty se plánovaly tak, aby se trasa alespoň trochu přizpůsobila pravidelným větrům, především v Rudém moři a monzunům. Cesta zpravidla začínala v centrálním přístavu v Pule, kde byla loď vystrojena, provedena zkouška stroje a kompasu a obsazena posádkou. Po návratu bývala loď opět odstrojena.

Velitel v instrukcích dostal nejen popis trasy, ale také data, k nimž měl dorazit do jednotlivých přístavů, jak dlouho se tam má zdržet a kdy by jeho loď měla být zpět na Jadranu. Těchto instrukcí se ovšem nemusel držet za všech okolností, byli-li někde nepříznivé poměry, například epidemie nebo občanská válka, mohl dotyčnou zastávku vynechat. O takovém úmyslu bylo ovšem třeba telegrafovat na vrchní námořní velitelství. Pokud se veliteli podařilo nějaký čas ušetřit, mohl jej využít k návštěvě jiného přístavu, či dle svého uvážení prodloužit pobyt na některém místě. V instrukcích také mohlo být navrženo

¹⁹⁶ *Zrinyi* provedla toto měření thompsonovým hloubkoměrem, který pracoval na chemické bázi. Benko, *Zrinyi*, s. 62-63.

¹⁹⁷ Například při cestě *Albatrosu* na Dálný východ nebyl pro vědeckou činnost na malé lodi prostor, „přesto sbíral fregatní lékař Dr. Bareš ryby a korýše, kteří byli naloženi do alkoholu.“ Vlečná síť byla ale už při druhém použití ztracena. *Die Reise S. M. Kanonenboot Albatros im Rothen Meere*, in *den ostindischen und chinesischen Gewässern in den Jahren 1884-1885*, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1885, s. 4.

větší množství zastávek s tím, že velitel si podle podmínek na místě zvolil jen některé.

Od podoby trasy se odvíjelo také hospodaření na lodi. Na dlouhých úsecích bylo třeba šetřit uhlím, na tropických ostrovech nemuselo být palivo dostupné vůbec, jinde byly problémy s vodou nebo přemrštěné ceny. Menší loď musela častěji doplňovat uhlí.

V osmdesátých letech již byla síť zastupitelských úřadů monarchie mnohem hustší než v době expedice *Novary*.¹⁹⁸ Velitelé lodí se tak i v méně významných přístavech mohli spolehnout na pomoc konzulů a vyslanců, kteří jim pomáhali s vyřizováním nejrůznějších povolení, doporučovali obchodníky a poskytovali informace o místní ekonomice. Tito diplomatictí zástupci měli také lepší informační základnu než koncem padesátých let. Kde Rakousko-Uhersko své úředníky nemělo, zastupovali je zpravidla němečtí nebo britští konzulové.

Dále bude řeč především o následujících pěti misích.

Korveta *Fruntsberg*, jíž velel fregatní kapitán Gustav Semsey de Semse, vyplula 15. srpna 1885. Po krátké zastávce v Gavose zamířila do Port Saidu, Suezským průlivem do Rudého moře se zastávkami v Suezu, Massawě a Adenu, odtud do Indie. Zde se korveta zastavila v Kalkatě, Madrásu a Bombaji, dále plula loď na Cejlon, kde zastavila nejprve v Point de Galle, a pak v Kolombu. V instrukcích stálo, že pokud bude zbývat čas po návštěvě Cejlonu, nebo pokud bude nutné některý přístav vypustit, má *Fruntsberg* navštívit ještě Bombaj, což velitel lodi vzhledem k příznivému průběhu cesty provedl. Zpáteční cesta vedla přes Aden do Assabu, přes Suákin a Džiddu do Suezského průplavu a zpět do Puly, kde korveta zakotvila 15. dubna roku 1886.

Fruntsberg strávila v přístavech 108 dní, 137 dní na moři, z toho 84 dní pod plachtami a 53 pod parou. Pod plachtami urazila loď 7535 námořních mil,

¹⁹⁸ Ve většině přístavů, které *Novara* navštívila, už tou dobou Rakousko svého diplomatického zástupce mělo.

pod parou 7664, přitom spotřebovala 845,5 tun uhlí, tedy tunu uhlí na 9,05 námořní míle.¹⁹⁹

Dělový člun *Albatros*, pod velením korvetního kapitána (během cesty povýšeného na fregatního kapitána) Josefa Wostrého, opustil Pulu 30. prosince 1883. Po krátké zastávce na Korfu plul přes Port Said do Suezského průplavu, odtud přes Suez do Adenu. Dalším cílem měl být Cejlon, ale kvůli nepříznivému počasí se velitel rozhodl navštívit nejdřív Bombaj. Odsud plul člun do Kolomba, Jakarty a poté do východoasijských vod. Zde byl první zastávkou Singapur, následoval Saigon a Hongkong. Na přání rakousko-uherského generálního konzula v Hongkongu navštívil člun také přístavy Sua-tou a Amoy. Dotud plul do Šanghaje a Č'-fu, pak zamířil do Nagasaki. Zpáteční cesta vedla přes Šanghaj, Hongkong, Singapur a Penang do Point de Galle a Kolomba. Odtud plul *Albatros* zpět do Rudého moře, zastavil se v Adenu, přístav Hodejda byl vypuštěn, protože byl za silného větru, který právě panoval, špatně chráněný, následoval Suákin, Džidda, Suez a Port Said. V Pireu se člun přidal k cvičné eskadře, s níž odplul do Terstu, kde zakotvil 10. března 1885.

Albatros pobýval 247 dní v přístavech a 189 na moři, z toho 108 pod plachtami a 81 pod parou. Urazil 22 000 námořních mil a spotřeboval 1140 tun uhlí.²⁰⁰

Tentýž člun vyrazil a další misi ještě téhož roku, tentokrát pod velením korvetního kapitána Arthura Müldnera, a to 1. září, tentokrát západním směrem. Plul nejprve přes Gravosu a Maltu do Tangeru. Další zastávkou měl být Gibraltar, kde ale právě panovala přísná karanténní opatření. *Albatros* se tedy vrátil do Tangeru pro potřebnou dokumentaci, pak pokračoval do přístavu Mogador na africkém pobřeží. Odtud plul na Teneriffe a podle nových rozkazů také na Madeiru. Poté překonal Atlantský oceán a zakotvil v Pernambuku. Na

¹⁹⁹ Benko, Jerolim von, Die reise S. M. Schiffes Frundsberg im Rothen Meere und an den Küsten von Vorderindien und Ceylon in den Jahren 1885-1886, Polo: Carl Gerold's Sohn, 1888.

²⁰⁰ Die Reise S. M. Kanonenboot Albatros im Rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern in den Jahren 1884-1885, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1885.

brazilském pobřeží navštívil člun ještě přístavy Bahia, Rio de Janeiro, Paranagua a Desterro. Instrukce pevně stanovovaly pouze návštěvy hlavních brazilských přístavů, pro návštěvu těch menších se měl velitel lodi rozhodnout podle situace. Další zastávkou bylo Montevideo, dále Buenos Aires. Odtud pokračoval *Albatros* do Afriky, nejprve do Kapského Města a pokračoval na sever podél západního pobřeží Afriky. Trasa vedla přes města Mossamedes a Luanda v Portugalské Guineje,²⁰¹ Banana na řece Kongo a Freetown v Sierra Leone.

Zpáteční cesta vedla přes Dakar, Funchal, Gibraltar a Palermo do Puly, kde *Albatros* zakotvil 19. prosince 1886. Na cestě byl jeden rok, tři měsíce a devatenáct dní.²⁰²

Korveta *Zrinyi* pod velením fregatního kapitána Waldimira Khittela vyplula na misi do asijských vod 3. května 1890. Loď měla navštívit i mnoho přístavů na Žluté řece, a aby mohla dodržet stanovený program, bylo veliteli povoleno častější využití páry, než bylo na misích běžné.

Po krátké zastávce na Korfu plula *Zrinyi* přes Port Said a Suez do Adenu. Následujícím cílem bylo Kolombo, pak už korveta mířila do čínských vod, nejprve zakotvila v Singapuru, a pak v Šanghaji. Odtud pokračovala po Jang-c'-ťiang, navštívila přístavy Čchin-ťiang, Wuc-hu, Chan-kchou a na zpáteční cestě Ťiou-ťiang a Nanking. Odtud vedla její cesta přes Wu Sung a Č'-fu na volné moře. Dalším cílem byl Port Arthur, pak Čemulpo, odkud vyrazila 1. října 1890 na zpáteční cestu, na níž navštívila ještě Hongkong. V březnu 1891 měla již být podle instrukcí zpět v Pule.²⁰³

Na cestu kolem světa vyplula dne 5. září 1890 korveta *Saida*, velitelem mise byl fregatní kapitán Joseph Wachtel von Elbenbruck. Cesta vedla přes Port Said a Suez do Rudého moře, odtud do Adenu a na jih, kde byl dalším cílem ostrov Diego Garcia, a následně Mauricius. Pokračovala do Austrálie, aby navštívila přístavy Albany, Adelaide, Portland a Melbourne. Aby bylo snazší

²⁰¹ Dnes Angola.

²⁰² Benko, *Albatros*.

²⁰³ Benko, *Zrinyi*.

provést opravy, krátce zakotvila v zátocě L'Esperance, následně plula do přístavu Hobart v Tasmánii, odtud pokračovala do Sydney. Dalším cílem byl Milford Sound na Novém Zélandu, pak Wellington a Auckland.

Kvůli zprávám o rostoucích nepokojích v Chile se velitel rozhodl západní pobřeží Jižní Ameriky zcela vypustit, z Aucklandu tak *Saida* zamířila rovnou do Magellanova průlivu. Krátce se zastavila v zátocě Charrucca v Ohňové Zemi a chilském přístavu Punta Arenas. Jedním z úkolů mise zde bylo pokusit se vypátrat něco o osudu v jižním Atlantiku ztracené obchodní lodi Santa Margherita. Proto se velitel rozhodl zastavit se i v Port Albemarie na Falklandech. Dalším cílem mělo být Montevideo, v němž ale již několik týdnů probíhala epidemie pravých neštovic, takže se Wachtel rozhodl namísto toho navštívit Buenos Aires. Z Argentiny vedla cesta přes oceán na Svatou Helenu, ostrov Ascension, přístav Porto Grande na Kapverdech, Porta Delgada na Azorech, Funchal a Tanger do Gibraltaru.

V Gibraltaru se k veliteli *Saidy* dostal pokyn z ministerstva války, že má pokračovat do Smyrny, kde čeká školní eskadra, a předat jí kadety a aspiranty, jimž se již blížil čas zkoušek, aby se se školní eskadrou vrátili do Puly. Dne 16. ledna 1892 zakotvila *Saida* v centrálním přístavu monarchie. Celkem urazila 37 000 námořních mil, z toho 32 000 pod plachtami.

3.4 NAVŠTÍVENÉ OBLASTI

3.4.1 SUEZSKÝ PRŮPLAV A RUDÉ MOŘE

Přístav Port Saidu byl pro velitele misí zajímavý snad jen jako špinavé, nepřívětivé místo, kde bylo doplněno uhlí a lodi bylo přiděleno pořadové číslo a čas vplutí do Suezského průplavu. Monarchie měla v přístavu také svého konzula, který byl nápomocný i velitelům válečných lodí. Pokud byl dostatek

času, než měla loď vplout do přístavu, přišla řada na běžné zdvořilostní návštěvy²⁰⁴ a prohlídku města.

Lodě vedl kanálem lodivod. Až do května roku 1887 byla cesta průplavem zdoluhavá, protože ještě nebyla povolena plavba přes noc. Lodě musely na noc kotvit na předem určených místech a čekat, až dalšího dne dostanou povolení k další cestě. *Albatros* potřeboval v lednu 1884 51 hodin, aby se z Port Said dostal kanálem do Suez, a to se po cestě nic pozoruhodného nestalo.

Lodě jen zřídka mohly využít své plné rychlosti, plavidla s větším ponorem často uvázla na mělčině, a v takovém případě byla plavba na několik hodin i dní zastavena, protože kanál nebyl dostatečně široký, aby dvě lodě mohly bezpečně proplout vedle sebe. Právě to potkalo korvetu *Fruntsberg*, která do kanálu vplula 29. srpna ve tři čtvrtě na čtyři odpoledne. Zakotvit byla nucena na jednom z prvních k tomu určených míst, protože jedna z lodí před ní najela na dno. Cesta nebyla volná ani následujícího rána.

Semsey se od posádky jednoho parníku dozvěděl, že by se se svou malou korvetou mohl překážce úspěšně vyhnout. „Než ale lodivod kanálu povolil tento pokus, musel na sebe L. S. C. von Semsey vzít písemně zodpovědnost za všechny škody a následky, které by mohl způsobit.“²⁰⁵ Manévr se sice podařil, ale následujícího dne bylo nutné se vyhýbat lodím plujícím z opačného směru, takže *Fruntsberg* zakotvila v Suez 31. srpna ve čtvrt na dvě odpoledne po 46 hodinách plavby.

Korveta *Zrinyi* měla roku 1890 už možnost plout i přes noc. Noční plavba byla ale povolena pouze v případě, že loď měla k dispozici odpovídající elektrický reflektor. Velitel mise Khittel se jej rozhodl pronajmout od firmy

²⁰⁴ Nově přípluvší loď musela pozdravit cizí vlajku. Návštěvy proběhly jednak na cizích válečných lodích – v tomto případě stačilo vyslat člun s některým členem štábu – a jednak u představitelů místní správy. Například Khittel navštívil egyptského kontradmirála Privileggia Pašu a guvernéra Ibrahima Pašu Rouchy. Slušelo se také navštívit konzula. Návštěva musela být opětována na palubě lodí, na porušení tohoto zvyku bylo pohlíženo jako na urážku. Za nepříznivého počasí se připouštělo nahradit návštěvu plavidla setkáním u konzula apod. Benko, *Zrinyi*, s. 27.

²⁰⁵ Benko, *Fruntsberg*, s. 19.

Barini za deset liber.²⁰⁶ Korveta proplula kanálem, aniž by se cokoliv zvláštního přihodilo, jen musela na několik hodin zastavit a vyhnout se lodím plujícím v protisměru. Kanál překonala za 24 a půl hodiny.

Velitel *Saidy* se v září roku 1890 rozhodl šetřit a neplout přes noc. Klidnou plavbu absolvovala za 31 hodin.

Ve městě Suez, kde se nacházel i rakousko-uherský konzulát a kancelář Lloydu, se lodě zdržely zpravidla jen krátce, a to pokud bylo třeba provést například povinné čištění kotlů, doplnit zásoby uhlí nebo vyspravit takeláž. Důvodem ke spěchu bývaly povětrnostní podmínky v Indickém oceánu, kdy bylo třeba vyhnout se sezóně cyklónů nebo stačit příznivý monzun.

Podmínky pro plavbu pod plachtami jsou v Rudém moři obecně špatné,²⁰⁷ proto se plavba Suezským průplavem vyplatí pouze lodím s parním pohonem. Často panuje bezvětří a neutěšená jednotvárná krajina, neustále jasné nebe a vysoké teploty mají špatný vliv na zdraví o morálku mužstva. Semsey uvádí, že během září 1884, kdy se korveta pohybovala v oblastech s nejvyšší teplotou, byla průměrná ztráta váhy 3 kilogramy na hlavu.²⁰⁸ Od horka neulehčovalo ani pravidelné sprchování dvakrát denně (koupat se v moři nebylo možné kvůli žralokům), nad palubou se natahovaly plachty, aby poskytly stín, spalo se na palubě. Bylo také nutno hlídat kvalitu potravin a dohlížet na pitný režim.²⁰⁹ Mužstvo nosilo tropickou uniformu, denní režim byl pozměněn, takže cvičení se konala pouze brzy ráno, námořníci se při práci, která byla omezena na minimum, střídali častěji.²¹⁰

Khittel byl zmocněn najmout pro cestu Rudým mořem arabské topiče, aby v horku příliš nenamáhal vlastní muže. O tomto záměru byl již z Port Said

²⁰⁶ Zařízení se zcela osvědčilo. Velitel prohlásil, že noční plavba není nijak těžší než plavba přes den, lodivod mu řekl, že většina obchodních parníků dokonce plavbu v noci upřednostňuje. I cena byla střídavá, velké lodě mohly používat vlastní reflektory. Benko, Zrinyi, s. 28-29.

²⁰⁷ Ve studenější polovině roku vanou větry proti sobě, v jižní polovině Rudého moře jihovýchodní, v severní polovině severovýchodní, v létě se směry otáčejí a větry vanou od sebe. Pohodlně plout pod plachtami je tedy možné nanejvýš polovinu cesty.

²⁰⁸ Benko, Frundsberg, s. 231.

²⁰⁹ Destilovaná voda se osvědčila nejlépe. Přidával se do ní ocet nebo citrónová šťáva, topiči na *Frundsbergu* dostávali čaj. Účelem bylo zahnat žízeň při co nejmenší spotřebě tekutin. Benko, Frundsberg, s. 45.

²¹⁰ Benko, Zrinyi, s. 46.

informován rakousko-uherský vicekonzul, který sehnal dvanáct topičů, dva spolu s lodivodem přivedl také agent Lloydu. Námořníci se ovšem cítili dotčeni, že velitel chce spoléhat na tyto „poloviční divochy“ více než na ně samotné. Khittel měl s Araby, kteří se nebránili ani dalším pracím na lodi, dobré zkušenosti a doporučoval další využívání jejich služeb.²¹¹

Lodě měly na palubě arabské lodivody, kteří ale byli potřeba pouze v případě, že loď potřebovala vplout do některého přístavu nebo se z nějakého důvodu dostala mezi korálové útesy a ostrovy. „Mapy jsou obecně tak přesné a dobré, že člověk je jen zřídka v situaci, kdy musí položit otázku lodivodům, kteří většinou odpoví jen nepřesně, protože když pevnina na nějaký čas zmizí z dohledu, zcela ztratí orientaci.“²¹²

V přístavech, které lodě v Rudém moři navštívily, zajímalo velitele misí, jak se zdejší vojenské posádky – především ty italské – vyrovnávají s horkým klimatem, zajímali se i o zásobování vodou (například v Adenu byla tekoucí voda zdraví nebezpečná) a místní obchod. Sami také navrhovali, kde by se případně mohl prosadit rakousko-uherský Lloyd. Semsey navrhl aby „Lloyd zřídil nízkonákladovou společnost pro pobřežní plavbu s malými parníky v Rudém moři. Špatně řízenou, zcela orientálním způsobem hospodařící společnost Khédivieh by bylo snadné bez větší námahy vyhodit ze sedla.“²¹³

Členové štábu podnikali výlety do měst, vykonávali návštěvy u úředníků či vojenských velitelů a dva kadeti spolu s účetním korvety *Fruntsberg* se v Massavě vypravili i na lov.²¹⁴

Cesta Rudým mořem končila v Adenu. Italové žijící v tomto městě oslavili přítomnost korvety *Zrinyi* slavnostní večeří. Pro štáb *Fruntsbergu* připravil rakousko-uherský konzul Escher výlet do oázy. Posádka *Saidy* využila čas v přístavu k cvičením.

²¹¹ Benko, *Zrinyi*, s. 40–41, 45.

²¹² Marchetti, s. 15.

²¹³ Benko, *Fruntsberg*, s. 44.

²¹⁴ Měli řeckého průvodce. Těšili se na africká zvířata, ale zastřelili jen několik křepelek, holubů, zajíců a jednoho orla. Tamtéž, s. 41.

3.4.2 INDICKÝ OCEÁN A MAURICIUS

Arabské moře bylo často poměrně bouřlivé, přestože poblíž Arabského poloostrova převládala bezvětří. Kvůli mořským proudům byly lodě většinou nuceny plout podél pevniny s využitím parního pohonu.

V této oblasti hrál důležitou roli monzun, který byl ale velmi nespolehlivý. Severovýchodní monzun převládá od prosince do března, zatímco jihozápadní od června do září. Období střídání monzunů bylo v některých oblastech velmi bouřlivé a znamenalo také sezónu tropických bouří. Přesto patřila právě cesta mezi Adenem a indickým subkontinentem mezi nejhůře překonatelné pod plachtami.²¹⁵

Korvetu *Fruntsberg* provázely na podzim roku 1885 cestou do Indie pouze brízy, přičemž korveta musela plout pod parou téměř nepřetržitě, dokud neminula ostrov Sokotra. Na zpáteční cestě, kdy vyplula 18. března z Bombaje, ji nejprve poháněla čerstvá bríza, která záhy opadla a od 22. března plul *Fruntsberg* pod parou až do Adenu, kam dorazila 1. dubna.²¹⁶

Albatros vyplul z Adenu 3. března a nejprve plul s monzunem, protivětry a bezvětří u arabského pobřeží jeho plavbu ale značně zpomalily a i poté, co se dělový člun odpoutal od pevniny, odumřel monzun několikrát do úplného bezvětří. Kvůli větru, který *Albatros* zanesl severně, změnil velitel trasu a zamířil do Bombaje namísto do Cejlonu, kam by za těchto okolností musel namáhavě proti větru. Nepříliš příznivé počasí provázelo *Albatros* nejprve i na zpáteční cestě, z Kolomba do Adenu, kterou nastoupil 9. prosince. Člun nejprve bojoval s protiproudy a slabým větrem, od 15. března jej ale provázel monzun a *Albatros* mohl plout pod plachtami až do Adenu, kam dorazil 30. prosince.

Zrinyi, která vyrazila z Adenu na Cejlon 3. července, plula také nejprve pouze se slabým větrem, nebo musela plout pod parou kvůli protivětru, už 4.

²¹⁵ Například fregatní kapitán Heinrich Fayenz, který velel korvetě *Saida* na misi v letech 1884-1886, si cestou z Kolomba do Adenu ve svém deníku neustále stěžoval, že uprostřed sezóny zimního monzunu jeho loď zastihlo několikrát po sobě čtyřicetihodinové bezvětří. Palla, Rudi, Die Weltreise Seiner Majestät Korvette Saida in den Jahren 1884-1886, Wien: Christian Brandstätter, 2011.

²¹⁶ Benko, Fruntsberg, s. 191.

července ale mohla využít jihozápadního monzunu, který začal ještě než minula Sokotru a doprovodil korvetu až do Kolomba.

„Bouřlivá plavba jihozápadním monzunem Indického oceánu byla pro mužstvo sice těžkou, ale efektivní školou. Deset dní se loď nepřestala kymáčet, přitom musely být plachty refovány a zajišťovány; námořnické schopnosti mužstva se rychle vyvíjely. Naproti tomu bylo možné vojenskou výuku, různá cvičení a ručními zbraněmi kvůli prudkým pohybům lodi přirozeně provádět pouze v omezené míře.“²¹⁷

Vítr dosáhl až síly bouře a loď se na rozbouřeném moři musela přizpůsobovat jeho směru. Šestáho června jeden zvláště silný náraz loď vážně poškodil, zlomilo se ráhno závětrovky a voda promáčkla obšívku na pravoboku, deformovala zábradlí a obnažila dehtem utěsněné spáry. Vše bylo hned provizorně opraveno, velitel lodi dal ale pro jistotu zatopit pod kotli, kdyby byla potřeba parní pumpa. Masy vody dopadaly na loď z výšky sedmi osmi metrů.

Při bližším ohledání škod se ukázalo, „že obšívka by tomuto mocnému náporu odolala mnohem lépe, kdyby se železná žebra sloužící jako její výztuže, nenacházela v tak špatném stavu. *Zrinyi* se v tomto případě ukázala být obětí nevýhod, kterými trpí lodě postavené kompozitním systémem; obložení železa pláňkami znemožňuje provádět kontrolu rezavění a opotřebení vnitřních stavebních prvků. Zvláštní ohled by měl být na tuto skutečnost brán v případě, že se jedná o loď tak úctyhodného stáří, kterého dosáhla *Zrinyi*.“²¹⁸

Silný i slabý vítr měly své nevýhody. Vzhledem k tomu, že úspěšnost velitele mise byla hodnocena také podle toho, kolik spotřeboval uhlí, bylo záhodno využít i slabý vítr, pokud vál v příznivém směru, plout déle pod plachtami a přitom čekat, zda se neobjeví silnější vítr. I pokud nastalo bezvětří, čekali velitelé lodí často několik hodin nebo i den, než nechali uvést do chodu parní stroj. Pouze pokud se ukázalo, že mořské proudy unášejí loď nežádoucím

²¹⁷ Benko, *Zrinyi*, s. 64.

²¹⁸ Tamtéž, s. 61-62.

směrem, nebo byl důvod ke spěchu, použil se stroj v součinnosti s plachtami nebo bez delšího vyčkávání na příznivý vítr.

Saida byla v poněkud odlišné situaci, protože její cesta vedla z Adenu na Mauricius. Vyplula 5. října, naděje, že brzy nastoupí zimní monzun, se ale nenaplnily. Korveta plula na jih jen pomalu za slunečného počasí, ale pouze se slabým větrem nebo za úplného bezvětří. Byl tedy čas na lov žraloků a cvičení se čluny na otevřeném moři. Dne 25. října překročila *Saida* rovník, oslavu ale přerušil déšť a deštivé počasí provázelo korvetu i nadále, musela plout pod parou proti větru, a když dorazila k atolu Diego Garcia, její zásoby uhlí se ztenčily na pouhých dvacet tun.

Uhelný hulk se ale dva týdny před jejím příplutím potopil a jediné palivo, které místní mohli nabídnout, byly skořápky kokosových ořechů. „Jejich výhřevnost není malá, když byly ale smíchány s uhlím, aby nepropadly roštem, její velkou část ztratily.“²¹⁹ Wachtel tedy nechal odstavit stroj, jakmile loď proplula lagunou, přestože před *Saidou* byla ještě obávaná oblast cyklónů kolem Mauriciu. Tato část cesty ale proběhla bez potíží, *Saidu* hnal po celou dobu pasát. V Port Louis byl námořníkům k dispozici rakousko-uherský honorární konzul Friedrich Estill, kromě oprav lodi a cvičení měli členové štábu možnost využít pozvání na večeři a piknik, volné jízdenky na vlak a také návštěvu hvězdárny, kde se nacházely meteorologické mapy celého Indického oceánu. Meteorologický atlas dostal poručík řadové lodi Anton Haus jako dárek. Za pozvání se velitel lodi odvděčil podle možnosti poledním jídlem a tancem na palubě korvety.

Směrem do Austrálie vyplula 26. listopadu, nejprve skrz oblast západních větrů, které se v oblasti tlakové níže kolem 40 stupně východní délky stácejí k východu. Téměř po celou dobu provázelo *Saidu* deštivé počasí způsobené níží, silný vítr a vysoké vlny nedovolily zakotvit u ostrova St. Paul, který míjela 12. listopadu. Na cestě do Austrálie neměla žádné potíže.

²¹⁹ Marchetti, s. 34.

3.4.3 INDIE A CEJLON

Jedním z nejhůře dostupných přístavů indického subkontinentu byla Kalkata, kam bylo nutné plout proti proudu Gangy. *Fruntsberg* byla první rakousko-uherskou lodí, která Kalkatu navštívila. Semsey měl pro plavbu k dispozici příručky, které ale poskytovaly užitečné informace jen pro první úsek cesty, na kterém usnadňovaly orientaci i světelné signály. Od Sandheads na rameni Huglí už nebyla plavba bez lodivoda možná, a tak i příručky poskytovaly pouze strohé informace, bylo potřeba se řídit stavem vody závislém na přílivu a odlivu, dno řeky se navíc často měnilo kvůli erozi a také spadlým předmětům.

Štábu korvety byl k dispozici rakousko-uherský konzul Heilgers, který zařídil návštěvu v královské rezidenci v Avadhu, ve francouzském Čandarnagaru a indické slavnosti v sídle rádži sira Surindra Mohuna Tagoreho.²²⁰ Rádža věnoval Rakušanům kolekci indickým hudebních nástrojů. Co se obchodu týče, představoval si Semsey, že rakousko-uherská obchodníci by si měli vzít příklad z Němců působících v Kalkatě. Z toho, co na místě viděl, také usoudil, „že při zachování stávajících cen by rakousko-uherský Lloyd téměř jistě z dopravy ve Východní Indii vytlačil konkurenci britských společností a rejdařů.“²²¹

Cesta do Madrásu byla koncem listopadu s doprovodem monzunu rychlá a bezproblémová. *Fruntsberg* zastihla v tomto městě pouze tři občany Rakouska-Uherska, z nichž jeden žádal o možnost odcestovat s korvetou do vlasti. Jeho žádosti velitel vyhověl. V přístavu se posádka musela vypořádat s divokým příbojem, o němž psal již doktor Scherzer, což byla dobrá škola pro posádku. „Zamýšlené vyzkoušení příbojových člunů přivezených z Puly muselo být jak zde (v Pondichéry), tak v Madrásu vynecháno; v Madrásu je ve vnitřním přístavu zakázáno používat všechny čluny s výjimkou člunů massuah a

²²⁰ Podle vyprávění jednoho mladíka z posádky *Fruntsberg* indický tanec Evropany příliš nenaschl. Tanečnice se chovala zdrženlivě, patrně protože byly přítomné i dámy, když skončila s tancem, začala žvýkat betel a přitom se pustila do zpívání. Benko, *Fruntsberg*, s. 91.

²²¹ Tamtéž, s. 96.

katamaran...²²² Podrobnosti o místním obchodě získal Semsey od firmy W. S. Eales a vyplývalo z nich, že podíl habsburské monarchie je zanedbatelný.²²³

Žádné přímé obchodní spojení s Rakousko-Uherskem neměl ani další přístav, kam *Fruntsberg* dorazila po krátké cestě pod plachtami z Madrásu, francouzská kolonie Pondichéry. Zde korvetu zastihla pozvánka, na jejímž základě se dva důstojníci vypravili vlakem na bál ke guvernérovi v Madrásu.²²⁴

Dalším loděmi na misích navštěvovaným přístavem byla Bombaj. K dispozici jim zde byl rakousko-uherský konzul Stockinger, který zorganizoval mnoho návštěv, a štáb *Fruntsbergu* se setkal i s nejvyššími úředníky kolonie včetně guvernéra. Výlet na Sloní ostrov si nenechal ujít ani štáb *Albatrosu*, ani *Fruntsberg*, *Albatros* také využil pobyt v přístavu k opravě těsnění obšívky, čehož se ujal místní britský arzenál.

Podle získaných informací se Rakousko-Uhersko podílelo na obchodu s Bombají jedním až dvěma procenty a Lloyd byl považován za jednu z nejsolidnějších společností. Neduhem rakousko-uherských dodavatelů bylo obecně nedodržování přísných předpisů například při balení zboží. Semsey byl toho názoru, že do Bombaje by se z habsburské monarchie mohli dovážet vagóny anebo koně. Také doporučil, aby Lloyd, který zavedl pravidelnou linku do Bombaje již roku 1870, nasadil zvláštní spoje v čase pouti do Mekky.²²⁵

Poměry na Cejlonu se od časů, kdy ostrov navštívila expedice Novary značně změnily. Scherzer byl ještě přesvědčen, že Point de Galle bude vždy nejdůležitějším přístavem ostrova, za nímž bude Kolombo kvůli nepříznivým přírodním podmínkám vždy zaostávat. V osmdesátých letech tomu ale bylo naopak, díky investicím a budování vlnolamů získávalo Kolombo na významu a

²²² V Pondichéry bylo nebezpečí spojené s použitím nevyzkoušených člunů tím větší, že v moři žilo mnoho žraloků. Benko, *Fruntsberg*, s. 112.

²²³ Tamtéž, s. 103.

²²⁴ Byli to poručík řadové lodi von Rubelli a praporčík řadové lodi Kosarek.

²²⁵ Benko, *Fruntsberg*, s. 189.

Semsey tvrdil, že Point de Galle upadne zcela do zapomnění, pokud se přístav v Kolombu dočká ještě dalších vylepšení.²²⁶

Korveta *Fruntsberg* navštívil Point de Galle na své misi hned dvakrát. Nejprve cestou z Adenu, aby zde vysadila nemocného kadeta von Pronaye, který se na palubu vrátil při její druhé návštěvě, tedy koncem prosince 1885 cestou z Pondichéry. Tato plavba začala se slabým větrem, který ale brzy zesílil a korveta překonala vzdálenost poměrně rychle. V přístavu konzulární agent Scott, který zastupoval jak habsburskou monarchii, tak Spojené státy požádal velitele lodi, zda by nemohl do přístavu odtáhnout americkou loď *Alice*, jejíž posádka velmi oslabila úplavice. Semsey tomuto přání vyhověl.

Z Point de Galle plula korveta do Kolomba. Příznivé počasí a bezpečné zakotvení lodě umožnily veliteli povolit mužstvu vycházky na břeh a i štáb měl volnější režim. K dispozici byl námořníkům zástupce konzulátu Fuchs a kromě obvyklých návštěv s tancem a jídlem podnikli členové štábu i výlety do vnitrozemí, nenechali si ujít příležitost navštívit Kandy s Buddhovým zubem. Přímá linky Lloydu sem vedla od roku 1879, podíl Rakouska-Uherska na obchodu Cejlonu nebyl ale nijak významný, jak ukazují data sesbíraná konzulem Janitschkem.²²⁷

Fruntsberg plul z Kolomba do Bombaje, *Albatros* absolvoval tuto trasu o jeden a půl roku dříve a opačným směrem. Obě lodě měly problémy se slabým větrem. *Fruntsberg*, který se cestou zastavil ještě v Kalikatu, aby svěřila do péče tamní německé misie úplavicí nakaženého Johanna Schlosse, musela větší část cesty křížovat proti větru a mořským proudům, až ji zastihlo bezvětří a bylo nutné využít stroj. *Albatros* měl příznivý vítr pouze v odpoledních a večerních hodinách, ráno musel plout pod parou, dokud se brízy opět neobjevily. Stálý, silný vítr zastihl dělový člun až v zálivu Manar.

²²⁶ Benko, *Fruntsberg*, s. 142.

²²⁷ Tamtéž, s. 143.

Khittel, který byl se svou lodí *Zrinyi* v Kolombu v červnu 1890, zmiňuje nespolehlivost příruček. V okolí přístavu nebyly na pevnině žádné dobré orientační body a skupiny palem, o nichž se příručky zmiňovaly, se posádce nepodařilo najít, ani když už korveta kotvila v přístavu. Jako nejjistější způsob vplutí do přístavu v noci nebo za špatného počasí považuje použité hloubkoměru.²²⁸

Zrinyi pobýval v Kolombu jen šest dní, které byly využity především k opravě škod vzniklých v Indickém oceánu. Mužstvo dostalo vycházky na pevninu a část štábu vyrazila na výlet do Kandy. S guvernérem se Khittel nepotkal, neboť sir Arthur Havelock byl právě na cestě do vnitrozemí ostrova. Hlavní úkol, který měl fregatní kapitán Khittel v Kolombu, ale nesplnil. Jednalo se o rakousko-uherskou obchodní loď *Sansone*, kterou v přístavu držely už dlouho spory mezi jejím kapitánem a nájemcem. Koloniální zákony jí neumožňovaly odplout a hrozil i prodej lodi. Vyřešit problém se snažil již předešlého roku hrabě Montecuccoli, který Colombo navštívil na misi s lodí *Aurora*, ale marně. V čase pobytu *Zrinyi* v Kolombu byly problémy ještě hlubší a vše komplikovala také skutečnost, že *Sansone* by vyžadovala velmi nákladné opravy. Žádné levné vyrovnání se rozhádaných stran tak nepřipadalo v úvahu a Khittel se rozhodl všech pokusů o urovnání sporu vzdát.²²⁹

3.4.4 INDONÉSIE, SINGAPUR A SAIGON

Cesta *Albatrosu* z Kolomba do Jakarty, která trvala 25 dní, byla velmi zdlouhavá a namáhavá. Než překonal rovník, plul pouze se slabým větrem často přerušovaným bezvětřím. Poblíž rovníku se obloha zatáhla a vítr provázely dešťové přeháňky, takže nebylo možné přesně určit polohu lodi., kterou vítr snášel výrazně k severu. Rovník byl kvůli bezvětří překonán 2. dubna 1884 pod parou. Následujícího dne se konečně objevil příznivý vítr a *Albatros* plul pod plachtami až do 10. dubna, kdy za bezvětřného počasí proplouval Sundským

²²⁸ Benko, *Zrinyi*, s. 83.

²²⁹ Tamtéž, s. 88.

průlivem a dalšího dne rovněž pod parou vplul proti silnému odlivovému proudu na rejdu Jakarty. Cestou, především 3. a 4. dubna, bylo zajímavé pozorovat moře pokryté lávou a tufem, které připomínaly erupci sopky Krakatoa roku 1883.

Z Jakarty do Singapuru plul *Albatros* pod parou a cesta mu trvala tři dny, hned prvního dne se naskytlá příležitost ke cvičení střelby z děl. Velitel člunu zaznamenal, že orientace v průlivu Bangka není snadná, protože kopce označené v mapách a příručkách jako orientační body jsou na pozadí dalších výšin velmi špatně rozeznatelné.²³⁰

Na zpáteční cestě, kterou *Albatros* absolvoval v listopadu 1885 ze Singapuru přes Penang do Point de Galle, bylo počasí ještě méně příznivé. Déšť, protiproudy a slabý vítr nutily člun velmi dlouho plout pod parou. Bylo nutno upustit od původního záměru proplout jižně od Nikobar a namísto toho zamířil *Albatros* východně kolem ostrovů a do Desetistupňového průlivu. Oheň pod kotli byl uhašen jen proto, že bylo nutné šetřit uhlím. Nárazy větru a deště v dotyčné úžině ale donutily velitele k rozhodnutí plout pod parou i mezi ostrovy, než se člun dostal na volné moře. Na Cejlon doplul *Albatros* pod plachtami.

Korveta *Zrinyi* plula z Kolomba přímo do Singapuru. Od jižní špice Cejlonu plula pod plachtami až k Nikobarám. Deštivé počasí, zatažená obloha, silné proudění a vítr stáčeující se často do nepříznivého směru přinutily velitele Khittela nechat zatopit pod kotli, aby loď byla schopná držet se kurzu, zvláště když nebylo možné kontrolovat pozici korvety astronomickými pozorováními. S krátkou přestávkou plula *Zrinyi* pod parou až do Singapuru. Nejobtížnějším úsekem byla plavba Malackou úžinou, kterou hlavně v noci provázely prudké přeháňky a loď plula proti silnému proudu.

²³⁰ Die Reise S. M. Kanonenboot Albatros im Rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern in den Jahren 1884-1885, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1885, s. 17.

Ačkoliv tento úsek nebyl tak bouřlivý jako cesta *Zrinyiho* ze Sokotry na Cejlon, byl Khittel velmi potěšen pokroky ve výcviku mužstva. Provedl také několik detailních inspekcí, s jejich výsledky byl spokojen.²³¹ I zdravotní stav na palubě byl příkladný. V čínských vodách dostávalo mužstvo tři dny před vplutím do přístavu ležícím v ústí některé řeky z preventivních důvodů denně dávku chininu. Pouze stav nemocného strojníka Marghetiche se zhoršil natolik, že musel zůstat v přístavu, kde mu mohla být poskytnuta lepší péče než na palubě. V Singapuru, kde byl posádce k dispozici rakousko-uherský konzul Brandt, se korveta účastnila oslav narozenin nizozemské princezny von Wied a kromě běžných zdvořilostních návštěv se Khittel účastnil také slavnostní večeře, kterou pořádal německý kontradmirál Valois na palubě své vlajkové lodě.

Posádka *Zrinyiho* měla možnost prokázat své námořnické umění, když na rejdu Singapuru udeřily nárazy větru s deštěm a hrozila srážka s německou lodí *Sophie*. První důstojník korvety, poručík řadové lodě von Mauler přišel s řešením, za které přišel na palubu *Zrinyiho* vyjádřit dík a uznání i velitel *Sophie*, korvetní kapitán Härbig.²³²

Krátká cesta *Albatrosu* ze Singapuru do Saigonu nepřinesla nic zajímavého. Velitel doufal v jihozápadní monzun, který ale nenastoupil, a Wostry musel vzdát pokus plout podél pobřeží pod plachtami. Vzhledem k tomu, že v Saigonu právě v květnu 1884 řádila cholera, nezakotvil *Albatros* přímo v tomto přístavu, ale na jednom vedlejších ramen dále po proudu řeky Dong Nai.

²³¹ Benko, Zrinyi, s. 91.

²³² Nechal napnout kosatku, jejíž efekt měl být v případě nutnosti podpořen i napnutím přední košové plachty. Tlak na přídi lodi vede k odpadnutí lodi od větru, což v tomto případě znamenalo, že se od sebe obě lodě vzdálily. Tamtéž, s. 93-94.

3.4.5 ČÍNSKÉ VODY

3.4.5.1 ŠANGHAJ

Albatros neměl příznivé podmínky ani k cestě ze Saigonu do Hongkongu. Byl květen, jihozápadní monzun ještě nenastoupil a dělový člun musel pout pod parou proti východnímu větru. Když se vítr stočil k severu a vál přímo proti kursu lodi, rozhodl se velitel Wostry zakotvit u ostrova Cecir de Mer a vyčkat následujícího rána, kdy by se počasí mohlo zlepšit. Tato přestávka byla využita ke cvičení ve střelbě. Nakonec ale bylo možné plout pod plachtami pouze dva dny a i vplutí do přístavu bylo pozdrženo tmou a mlhou.

Na přání rakousko-uherského konzula v Hongkongu navštívil *Albatros* cestou do Šanghaje ještě přístav Sua-tou, kde ještě nikdy rakousko-uherská válečná loď nezakotvila, a Amoy, „aby tam ukázal naši vlajku“.²³³ Většinu cesty bylo nutné využívat parní pohon, jen v posledním úseku, z Amoye do Šanghaje, kdy počasí dostalo bouřlivý charakter, plul *Albatros* pod plachtami. V Šanghaji zakotvil nejprve v Novém doku, pak se přesunul na kotviště vyhrazené válečným lodím.

V Šanghaji přišel dělový člun o proviantmistra, který spadl do vod řeky Wu Sung, když v noci přicházel po molu na palubu. Přestože byl pro jeho záchranu ihned spuštěn na vodu člun, tělo se našlo až po více jak dvou dnech. Nešťastník byl pohřben na místním katolickém hřbitově, posádka se mu složila na náhrobek.

Albatros navštívil Šanghaj i na zpáteční cestě, v srpnu 1885. Ve městě vládlo napětí mezi Číňany a cizinci, německý komodor Paschen, který organizoval evropské námořní síly, přidělil *Albatrosu* úkol bránit v případě potřeby oba mosty přes Sun-t'iang. Strávil tu dva měsíce, během nichž došlo i na obvyklé návštěvy a opravu parního stroje. *Albatros* udělal v Číně dobrý dojem, zprávu o jeho příplutí šířily i místní deníky, a to povzbudilo i v Šanghaji

²³³ Die Reise S. M. Kanonenboot Albatros im Rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern in den Jahren 1884-1885, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1885, s. 20.

přítomné občany habsburské monarchie. „Kapitáni parníků Lloydu, s nimiž přišel *Albatros* do styku, mluvili opakovaně o tom, jak dobrý vliv mělo objevení se dělového člunu v těchto vodách na podporu zájmů rakousko-uherské lodní dopravy.“²³⁴

Zpáteční cesta *Albatrosu* vedla ze Šanghaje do Hongkongu, kde měl štáb dělového člunu příležitost prohlédnout si dok a námořní zařízení v Kau-lunu (Kowloon), a odtud do Singapur, ani ta ale nebyla ideální, co se povětrnostních podmínek týče. Se severovýchodním pasátem plul jen krátce a většinu cesty musel urazit pod parou.²³⁵

Naproti tomu červencová cesta korvety *Zrinyi* ze Singapur do Šanghaje byla rychlá a bezproblémová, korvetu hnal jihozápadní monzun. Loď měla ovšem také obrovské štěstí, protože právě tou dobou zuřily při pobřeží Číny tři tajfuny. *Zrinyi* je minula sice v bezprostřední blízkosti, ale jejich přítomnost nezaznamenala ani poklesem barometru. Pokračoval výcvik posádky, mužstvo již bylo schopné refovat košové plachty za méně jak tři minuty. Klidné moře umožňovalo také cvičení ve střelbě z děl i palných zbraní. Velitel mise Khittel nechal vyhlásit i planý požární poplach a „muž přes palubu“, když loď plula pod plnými plachtami.²³⁶

Zdravotní stav posádky byl horší, vyskytly se případy lehčích i závažnějších onemocnění a jeden námořník nakažený tyfem musel zůstat ve špitále v Šanghaji. V tomto přístavu si Khittel vyměnil běžné pozdravy s veliteli lodí Velké Británie a Spojených států, kotvil zde také jeden rakousko-uherský obchodní parník.²³⁷ *Zrinyi* zakotvila nejprve u celnice, po intervenci rakousko-uherského generálního konzula jí bylo přiděleno místo poblíž konzulátu.

²³⁴ Lloyd provozoval pravidelnou linku do Šanghaje od roku 1880. Die Reise S. M. Kanonenboot Albatros im Rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern in den Jahren 1884-1885, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1885, s. 20, s. 25.

²³⁵ Cestou z Hongkongu do Singapur plul 850 námořních mil s využitím páry a 600 pod plachtami. Tamtéž, s. 27.

²³⁶ Benko, *Zrinyi*, s. 99.

²³⁷ Jmenoval se *Anchin-Maru* a patřil Rakušanovi žijícímu ve Wu-hu jménem Krips. Loď o výtluhu 700 tun byla primárně určen k přepravě zboží a podnikatel s ní měl takové úspěchy, že si chtěl v dohledné době opatřit další

Veplout do ústí řeky Wu Sung bylo díky majákům možné i za tmy, pokračovat dále k Šanghaji bylo ale možné jen s lodivodem, za dostatečně vysoké hladiny vody v řece a s příznivými proudy, v každém případě pod parou. Khittel poznamenal, že na jím používané mapě jsou dobře vyznačena místa, kde proudy lze proudy očekávat.

Zkušenost velitele Khittela s Hongkong and China Bank nebyla příliš dobrá, neboť dostal i znehodnocené nebo falešné dolary. Kromě parníků Lloydu se zde pravidelně objevovaly i lodě rakousko-uherských rejdařů, zájmy monarchie zastupoval na počátku devadesátých let představitel generálního konzulátu Haas. Příznivé přijetí rakousko-uherských důstojníků, pozvání na jídlo a oslavy, za něž se štáb snažil odvděčit pozváním na palubu korvety, budily dojem, že lidé v Šanghaji mají pro podunajskou monarchii velké sympatie. Z těchto návštěv byla nepochybně nejzajímavější ta u tao-taie, kterou čínský úředník opětoval na palubě korvety.

3.4.5.2 JANG-C'-ŤIANG

Khittel se musel sám rozhodnout, kdy vyrazí na cestu po Jang-c'-ťiang.²³⁸ Konzul Haas mu zajistil možnost promluvit o tom s několika kapitány právě přítomnými v Šanghaji a na základě těchto rozhovorů se Khittel rozhodl vyplout proti proudu řeky v srpnu, kdy je nejvíce vody, ale největší horko, a přístavy ve Žlutém moři hodlal navštívit až v září, kdy mohla voda v Jang-c'-ťiangu náhle klesat. Byly naloženy zásoby na tři měsíce a *Zrinyi* mohl 3. srpna opustit Šanghaj. Na její palubě se nacházel i konzul Haas.

Po řece se všemi jejími rameny, mělčinami a ostrovy je jen stěží možná plout bez lodivoda, lodivod najatý na *Zrinyiho* se jmenoval Brun za své služby si nechal zaplatit 2502,5 rakouských zlatých.²³⁹ Velitel korvety se nemohl

dva parníky. Ještě během doby, kdy *Zrinyi* působila ve východní Asii jako stacionární loď, došla firma založená na kapitálu nejasného původu neslavného konce. Tamtéž, s. 100.

²³⁸ První rakousko-uherskou válečnou lodí která plula proti proudu Jang-c'-ťiang, byla korveta *Aurora*, její cesta vedla roku 1887 jen do Čih-ťiang. Ve všech smluvních přístavech s výjimkou Šanghaje zastupoval zájmy habsburské monarchie britský konzul.

²³⁹ Benko, *Zrinyi*, s. 166.

spolehnout na britskou mapu, která jako orientační body zachycovala například padlé stromy, které ale už nebyly viditelné. Nejobtížnější částí je okolí ústí, kde se proud řeky setkává s přílivovým prouděním. Lodě s hlubším ponorem, k nimž patřila i *Zrinyi*, pluly pouze za denního světla a v noci jen za jasné měsíční záře, jinak kotvily.

Ukázalo se, že proti proudu musí korveta plout s použitím všech čtyř kotlů. Navigační důstojník poručík řadové lodi von Friedenfels po cestě shromáždil mnoho údajů důležitých pro plavbu po řece. První zastávkou byl Čin-t'iang, jehož návštěva nebyla pro cizince nikterak zajímavá, pozoruhodnější byly výlety po okolí.²⁴⁰ Dalším navštíveným přístavem byl Wu-chu. Tento úsek cesty byl zajímavý snad jen vysokou teplotou, která stoupala, jak loď pokračovala do vnitrozemí, a také moskyti. Khittel velmi obdivoval mužstvo, které obstaralo všechnu těžkou práci a provádělo i cvičení.²⁴¹

Ve Wu-hu se *Zrinyi* zdržel jen krátce. V přístavu nebyly pro lodě téměř žádné zásoby a kvůli nedostatku času a zdoluhavým čínským ceremoniím nepodnikl Khittel ni návštěvu u tao-taie, pouze se s částí štábu byl podívat na katolické misii. Biskup ji osobně opětoval na palubě a *Zrinyi* jej pozdravil 13 výstřely z děla.

Dále plula korveta do města Chan-kchou, cestou musela proplout velmi obtížnými úseky Split Hill a Havock Rock. Přístav Chan-kchou měl, jak poznamenal i Khittel, nejhorší kotviště ze všech přístavů na Modré řece.²⁴² Na palubě korvety se v tomto přístavu slavily narozeniny císaře, jíž se přislíbili účastnit mnozí cizinci žijící v Chan-kchou, někteří z nich na loď ale nemohli

²⁴⁰ Khittel s představeným celního úřadu Schjohtem na procházce narazili na čínské vojáky, kteří právě cvičili střelbu z ručnic, žádný se ale nemohl trefit do terče. Khittel dostal příležitost si jednu z pušek půjčit, a nejenže se trefil, ale terč i s trojnožkou, na které stál, se poroučel k zemi. Večer následujícího dne se v evropském klubu dozvěděl, že tato příhoda šla od úst k ústům a že Číňané věří, že Evropané mají dar silnější rány, protože žádný z nich nikdy nesrazil terč z trojnožky. „...já jsem ale trojnožku sestřelil – a musím mít také dar zvláště silné střely, protože jsem velitelem tak velké válečné lodě.“ Tamtéž, s.193.

²⁴¹ Tamtéž, s. 200.

²⁴² Dno bylo písčité a kotva se v něm bořila velmi hluboko, bylo nutné ji nejméně jednou za osmačtyřicet hodin vytáhnout a znovu spustit, aby v písku nezůstala pohřbená úplně. I *Zrinyi* měla potíže, kotvu marně vyprošťovala tři hodiny a nakonec musela zapojit plnou sílu stroje. Tamtéž, s. 227–28.

přijít kvůli náhlé průtrži mračen. Členové štábu se mezi sebou složili na tombolu pro mužstvo. Khittel navštívil také místního tao-taie, který návštěvu opětoval.²⁴³

Dál proti proudu parníky nepluly a i pro *Zrinyiho* bylo Chan-kchou bodem, v němž se musela otočit ke zpáteční cestě. Když míjeli vesnici Ťi-čchao, poslal zde přítomný čínský admirál *Zrinyi* vstříc člun s pozdravem, který korveta opětovala patnácti výstřely z děla.²⁴⁴ Plavba po proudu řeky byla rychlá, průměrná rychlost korvety mezi Chan-kchou a další zastávkou, Ťiou-ťiangem, byla 11,6 uzlů. Během krátkého pobytu byl čas pouze na několik návštěv a vycházky do okolí, korveta brzy vyplula do Nankingu, kde zakotvila po třiceti a půl hodinách, počítaje i zastávku na noc.

Jak korveta vplouvala do přístavu, míjela četné pevnosti, z paluby na nich ale nebyla vidět žádná děla. Khittel se tedy rozhodl nezdravit, protože nebylo jisté, zda by byl pozdrav z čínské strany opětován. Na pozdrav se dostalo až tehdy, když byli velitelé pobřežních baterií jedním mandarínem upozorněni, že přijde střelba a je třeba ji opětovat. *Zrinyi* stěží zakotvila v přístavu, kdy k ní vyrazila džunka přivázející pozdrav od vicekrále. Dotyčný se omlouval, že kvůli zdravotním problémům nemůže cizince přijmout na audienci, že jej ale zastoupí tao-tai. Díky vicekrálově vstřícnosti měl štáb korvety příležitost vidět i to, co by se jim jako běžným turistům nepodařilo.

Khittel se rozhodl pobyt korvety v Nankingu prodloužit, aby mohl tao-tai návštěvu opětovat na palubě. Na mandarínovo přání došlo na *Zrinyi* i na cvičení s Mannlicherovým kanónem, Khittel využil příležitosti a dal Číňanům brožuru v čínštině o této zbrani, kterou jej pro podobné případy vybavilo ministerstvo války. Hned po ukončení návštěvy vyplula *Zrinyi* do Wu Sungu. Aby tam dorazila ještě před setměním, topilo se pod všemi čtyřmi kotli.

²⁴³ Khittel by tuto záležitost býval rád odbyl již před oslavou císařových narozenin, ale britský konzul právě s tao-taiem vedl spor o etiketě, takže návštěvu musel zprostředkovat konzul Haas. Benko, *Zrinyi*, s. 258.

²⁴⁴ Tento zcela výjimečný projev zdvořilosti mohl být inspirován tao-taiem z Chau-kchou, který vyjádřil k habsburské monarchii velké sympatie. Tamtéž, s. 260.

Konzul Haas hned po příplutí do Wu Sungu dostal zprávu, že nemá korvetu provázet na cestě do Koreje, namísto toho se má hned vrátit na svůj úřad. Khittel využil čas ještě k návštěvě místní hvězdárny.²⁴⁵

Cesta proti proudu dlouhá 597 námořních mil zabrala 11 dní, z toho 4 dny a 21 hodin plavby a zbytek v přístavech. Při plném využití výkonu stroje byl průměrná rychlost 5,1 uzle. Zpáteční cesta byla dlouhá 58 mil a trvala 9 dní a 1035 hodiny, z toho 2 dny a 7,5 hodiny plavby. Průměrná rychlost byla 10,5 uzle, přičemž s výjimkou posledního úseku se topilo pouze pod třemi kotli.

Zdravotní stav posádky se na Jang-c'-ťiang zhoršil, přesto byli vážně nemocní pouze dva námořníci. Z topičů, kteří měli nejnáročnější práci, neonemocněl žádný.

Khittel cestu do vnitrozemí hodnotil pozitivně. „Věřím, že mohu s radostí a vlasteneckou hrdostí říci, že císařská a královská vlajka byla v těchto vodách, které sahají hluboko do vnitrozemí čínského císařství a jejichž význam pro mezinárodní obchod rok od roku podstatně roste, byla všemi tam žijícími Evropany bez rozdílu národností přivítána s radostí a křikem a že byla s nemenší přátelstvem přijata také autoritami čínského císařství, a také, tak jako já jsem měl všude z mnoha spontánních pozorností ten nejlepší dojem, že všichni cizinci, kteří přišli do styku se S. M. S. *Zrinyi*, mají na loď a její posádku ty nejlepší a nejpřátelštější vzpomínky.“²⁴⁶

3.4.5.3 ŽLUTÉ MOŘE

Zrinyi i *Albatros* pluly z Šanghaje, potažmo z Wu Sungu, do Jen-tchaje. *Albatros* vzal v Šanghaji na palubu mimořádného vyslance a zplnomocněného ministra pro Čínu, Japonsko a Siam, hraběte Karla von Zaluského. Dělový člun vyplul pod parou jednoho rána na konci června, a protože vály pouze slabé brízy, plul přes noc ještě s pomocí polovičního výkonu stroje. Po čtyřech dnech

²⁴⁵ Jednalo se o hvězdárnu Zi-ka-wei. Vedoucí mu přislíbil telegrafické informace o bouřích, zatímco bude *Zrinyi* pobývat v čínských vodách, Khittel mu na oplátku slíbil dát k dispozici výsledky každodenních meteorologických měření a pozorování konaných na palubě korvety. Benko, *Zrinyi*, s 283-284.

²⁴⁶ Benko, *Zrinyi*, s. 282.

ráno zakotvil v Jen-tchaj. Odtud Zaluski pokračoval do Pekingu, provázeli jej také dva důstojníci jako suita. *Albatros* čekal na jejich návrat déle jak tři týdny.

Ani *Zrinyi* neměla počátkem září příznivý vítr. Ať už byl silný nebo slabý, niky nevál trvale a plavba pod plachtami byla střídána plavbou pod parou. Zvláštní opatrnosti bylo třeba za tmy, protože pobřeží v oblasti Ťiang-šan bylo na mapách zakresleno jen v hrubých konturách. Korveta potřebovala na cestu do Jen-tchaj sedm dní.

Tou dobou se jednalo o nejsevernější čínský přístav nějakého významu, který v zimě nezamrzá, rakousko-uherské zájmy zde zastupoval britský konzul. Khittel vykonal běžné návštěvy u úředníků a velitelů válečných lodí. Styk s tao-taiem se omezil na výměnu čínských navštívenek.²⁴⁷

Albatros zamířil z Jen-tchaj do Nagasaki. Moře bylo většinu cesty rozbouřené a dělový člun musel často zapojit parní stroj. Nejobtížnější byl začátek cesty, lodní šroub byl často venku z vody a spotřeba uhlí naprosto neodpovídala překonané vzdálenosti. *Albatros* musel proto na jeden a půl dne zakotvit, aby vyčkal lepšího počasí. V Nagasaki se posádka nejprve od velitele německé korvety, a poté i telegraficky dozvěděla, že v Šanghaji se všichni obávají lidového povstání proti cizincům, všechny lodě se proto pod německým velením shromažďují ve Wu Sungu.

Mimořádný vyslanec Zaluski se rozhodl nepokračovat do Jokohamy a ještě téhož večera se soukromým parníkem vydal na cestu do Šanghaje. *Albatros* jej měl následovat hned po čištění kotlů a doplnění zásob uhlí. Kvůli naléhavosti situace plul celou cestu s využitím páry a za součinnosti plachet, které umožňoval příznivý vítr. Dělový člun dosáhl rychlosti až 8 uzlů.

Zrinyi plula z Jen-tchaj do Port Arthur. Na radu konzula Haase byl pro tuto cestu najat lodivod. Moře bylo neklidné a vál protivítr. Korveta proti němu plula nejprve s využitím páry, většinu cesty křížovala proti větru pod plachtami.

²⁴⁷ Čínský úředník by návštěvu nemohl opětovat na lodi, protože moře v přístavu bylo divoké, Khittel by musel projít na cestě k mandarínovi tou částí města, kde se právě objevily četné případy cholery. Zprávu o situaci podal a řešení navrhl britský konzul Briston, který se osobně dostavil na palubu. Benko, *Zrinyi*, s. 305–306.

V Port Artur musela *Zrinyi* zůstat čtyřadvacet hodin v karanténě kvůli choleře, která se vyskytovala v Jen-Achaj. Během této doby si velitel vyměnil pozdravy s úředníky i ostatními válečnými loděmi a *Zrinyi* si vyměnila dělostřelecký pozdrav s přístavní pevností.

Khittel měl v Port Arthuru možnost blíže se seznámit s poměry v čínské armádě, a také přihlížel jednomu velkému cvičení, které se mu zdálo být podle německého vzoru.²⁴⁸ Byl také na návštěvě u obou tao-taiů, kteří ve městě sídlili, mladší z nich opětoval návštěvu na palubě korvety. Mandaríni se zajímali především o dojmy, jaké si cizinci odnesli z cesty po Jang-c'-t'iang, a nemohli uvěřit, že se *Zrinyi* vrátí do vlasti, aniž by navštívila Japonsko. *Zrinyiho* navštívili také tři čínští generálové, které více než zbraně zajímal klavír nacházející se v salonku korvety.²⁴⁹

Když se *Zrinyi* chystala vyplout a zahřívala kotle, roztrhl se ventil na předním levobočním kotli a unikající pára popálila dva strojníky. Ukázalo se, že příčinou nehody byla dlouho bez povšimnutí ponechaná rez, a protože strojní dílny v Port Arturu ještě nebyly s to stroj opravit, museli jej námořníci opravit s použitím toho, co měli na palubě. Poté mohla korveta vyplout do Čemulpa.

První dva dny plula rychle s příznivým větrem, stroj musel být uveden do chodu, až když byl v dohledu Korejský poloostrov. Po třech dnech plavby byla *Zrinyi* na rejdě Čemulpa, pro kterou tou dobou ještě neexistovala žádná použitelná mapa.

Brzy po příjezdu byly všechny přítomné válečné lodě pozvány velitelem japonského dělového člunu *Čókai*, aby se účastnily slavnosti. K tomu byla potřeba nová japonská válečná vlajka, kterou *Zrinyi* na palubě neměla, a bylo třeba ji narychlo vyrobit.

Hlavním Khittelovým úkolem v Koreji bylo zjistit, jak se místní vláda staví k případnému uzavření smlouvy o přátelství, obchodu a lodní dopravě mezi

²⁴⁸ Benko, *Zrinyi*, s. 312.

²⁴⁹ Tamtéž, s. 320.

Koreou a Rakousko-Uherskem. Khittel se proto spojil s německým konzulem Krienem, který zde zastupoval i zájmy habsburské monarchie, a spolu s několika členy štábu podnikl koňmo cestu do Soulu. Za asistence tlumočnicka a konzula Kriena, který uměl japonsky, mluvil 26. září 1890 s prezidentem korejského zahraničního úřadu a dozvěděl se, že král mu bohužel slyšení poskytnout nemůže, ale Korea by se cítila velmi poctěná, kdyby mohla s Rakousko-Uherskem smlouvu uzavřít, jen co přijede zplnomocněná osoba. Prezident také vyjádřil potěšení, že habsburská monarchie je ve spolku s Německem.²⁵⁰

Khittel také zaznamenal, že „mocnosti, které už s Koreou mají smlouvu, vítají každou novou smlouvu se sympatiemi, protože na základě doložky nejvyšších výhod jim přijde k dobru každé zlepšení, které s sebou přinese nová smlouva.“²⁵¹

V době nepřítomnosti velitele byly na korvetě provedeny všechny potřebné opravy a první důstojník využil odlehlého kotviště ke cvičení s děly, čluny a ostré střelbě. Konzul Krien doprovodil důstojníky *Zrinyiho* na cestě ze Soulu a navštívil korvetu, na níž se při této příležitosti konala slavnostní večeře. Pozdraven byl devíti výstřely z děla.

3.4.6 AUSTRALSKÉ VODY A TICHÝ OCEÁN

3.4.6.1 AUSTRÁLIE

Saida připlula do Austrálie počátkem zimy, stejně jako v případě *Zrinyiho* byla její cesta přes Indický oceán provázená bouřlivým počasím. „Vojenská cvičení musela být z velké části vypuštěna a nahrazena teoretickou výukou, zatímco naproti tomu námořnické vzdělání bylo podpořeno častými manévry s plachtami.“²⁵²

Když bylo australské pobřeží v dohledu, ukázalo se, že po třicetidenní cestě není nutné výrazněji korigovat kurz, což poukazovalo jak na přesnost

²⁵⁰ Smlouva byla nakonec uzavřena 12. 6. 1892. Benko, *Zrinyi*, s. 243.

²⁵¹ Tamtéž, s. 346.

²⁵² Marchetti, s. 64.

navigačních přístrojů, tak na správné provedení pozorování, měření a výpočtů. *Saidu* dovedl pod parou do přístavu Princess Royal u městečka Albany přístavní kapitán.

V přístavu bylo sice snadné se orientovat, ale přestože byl důležitý pro lodě plující od mysu Dobré naděje, byl zde jen omezený prostor pro velká plavidla a přístav nebyl dobře chráněný proti jihozápadnímu větru. Posádka se v přístavu zaměstnávala především čištěním lodi, nakupováním zásob, bylo třeba vyzvednout a odeslat poštu a dát prát prádlo. Kdo neměl právě službu, vyrazil hned druhý den po příplutí na pevninu. Z Marchettiho vyprávění je patrné, že všichni byli na pátý světadíl velmi zvědaví. Na pevnině došlo na běžné zdvořilostní návštěvy.²⁵³ Členové štábu navázali kontakt se zástupci železničních společností a na pozvání jednoho z nich ve zvláštním vlaku navštívili prales Torbay.

Saida se těšila velké pozornosti a i přes neklidné moře ji navštívilo mnoho lidí. „V Albany pravděpodobně žádná válečná loď nebyla už léta a zvědavost byla ještě zvýšena působivostí rakousko-uherské korvety.“²⁵⁴

Korveta opouštěla Albany pod plachtami v den, kdy měla do města podle předpřipraveného programu teprve vplouvat. Velitel se rozhodl využít uspořené čas k zastávce v Adelaide, které ještě žádná rakousko-uherská loď nenavštívila.

Saida měla příznivý vítr, který sice často měnil směr a občas přecházel do bouřlivých nárazů, stroj ale musela uvést do chodu až v ústí Torrens River. Do přístavu ji jako lodivod zavedl přístavní kapitán.

Hned došlo k nedorozumění ohledně dělostřeleckého pozdravu. Poslední výstřel *Saidy* zazněl se západem slunce a dělostřelecký důstojník Adelaide pozdrav správně opětoval až následujícího rána. Stal se ale terčem útoků

²⁵³ Wachtel se v doprovodu jednoho důstojníka nejprve vydal navštívit starostu. Neznalí místních poměrů nejprve hledali vůz, který by je k němu zavezl, ale marně. Museli tedy jít pěšky, starostovu adresu zjistili na poště. Dotyčný úředník ale nebyl doma. Vydali se tedy s guvernérem, který je přivítal i se svou dcerou a manželkou. Wachtelovi se líbila guvernérova kočka, a tak dostal jako vzpomínku na Albany jedno z jejích koťat. Marchetti, s. 98–99.

²⁵⁴ Na palubě se ukázaly i mnohé dámy, které musely být na neklidném moři z člunů vyzvedávány k žebříkům a při zpáteční cestě do člunů dokonce skákat. U stolu se chovaly velmi zdrženlivě a nic nejedly. Tamtéž, s. 101.

vojenských zvyklostí neznalých novinářů, kterým situaci museli vysvětlovat jak britští důstojníci tak Wachtel. Zájem tisku o *Saidu* trval. Členové štábu i mužstvo dostali volné jízdenky na státní dráhy i lokální parníky po celé Austrálii, vstupenky na výstavy a do muzeí, po dobu pobytu byli důstojníci bráni za členy místních klubů.

Rakousko-uherské zájmy zastupoval v Adelaide honorární konzul von Treuer, který byl ale příliš zaměstnán svými obchody, než aby se námořníkům mohl věnovat. Od starosty se jim dostalo oficiálního přivítání od starosty banketem s přípitky na zdraví královny a císaře. Guvernér byl v době příplutí *Saidy* mimo město, později loď osobně navštívil.²⁵⁵ Štáb měl možnost navštívit huť a více jeho členů podniklo vozem výlet do Lofty Mountains.

„Bylo postřehnuto, že štábu v celé Austrálii nejlépe posloužila uniforma; budila stejně tak mnoho nebo málo vzruchu jako civilní šaty, všude je ale vítána s největší vstřícností a zalíbením.“²⁵⁶

Zájem o *Saidu* byl značný, loď si chtělo prohlédnout velké množství lidí. Návštěvy ale musely být rázně, leč zdvořile odmítány v časech, kdy měla probíhat cvičení. „Jednomu reportérovi, který toho litoval, řekl fregatní kapitán von Wachtel, že o nedělích nejsou pro návštěvy žádná omezení; dotyčný neměl na práci nic lepšího, než toto zveřejnit.“²⁵⁷ Loď tak byla každou neděli zaplavena lidmi. Pro další pobyt v Austrálii se velitel nakonec rozhodl stanovit po vzoru britských vlečných lodí stanovit jeden den vyhrazený všeobecným návštěvám, který by byl zveřejněn v tisku. Aby příval lidí nebyl příliš velký, nebyla to nikdy sobota nebo neděle.

Dále plula korveta podél pobřeží do Portlandu, kromě průlivu Backstairs plula pod plachtami, přestože především v prvních dnech bylo nutné křížovat proti větru. Krátce zastavila v Portlandu, protože Wachtel zde doufal získat ryby

²⁵⁵ Obyčejně návštěvu opětovali adjutanti.

²⁵⁶ Marchetti, s. 123.

²⁵⁷ Tamtéž, s. 123.

z jihoaustralských vod, o něž žádalo Dvorské muzeum. Už následujícího dne vyplula na další cestu.

Následujícím cílem *Saidy* bylo Melbourne. Cesta trvala jen krátce a obešla se bez komplikací, nejobtížnějším úsekem byla zátoka Port Phillip, kam nebylo možné vplout za tmy a *Saida* pod plachtami čekala na denní světlo. V Melbourne kotvila britská flotila, jejíž lodě si s rakousko-uherskou korvetou vyměnily dělostřelecký pozdrav. Mezi množstvím lidí, kteří se krátce poté, co *Saida* zakotvila na místě vyhrazeném pro válečné lodě, byli také bratři Rindskopfové. Zastupovali rakousko-uherského honorárního konzula Pinschofa²⁵⁸ a přišli domluvit návštěvu, která se uskutečnila v nejbližším možném termínu.

Starosta Lang uspořádal na počest *Saidy* oslavu v německém klubu, na které mimo jiné vyjádřil potěšení nad ujištěním, že bude brzy zajištěno přímé spojení Rakouska-Uherska s australským kontinentem. Vyjádřil také svůj kladný vztah k Trojspolku, který měl napomoci zachovávat mír, tolik potřebný pro obchod.²⁵⁹ Štáb byl také pozván na koncert na radnici a námořníci podnikli výlet do dolů v Sandhurstu.

Z Melbourne odplula *Saida* pod parou po devítidenním pobytu, tentokrát bez lodivoda. Při této příležitosti došlo na měření odchylky kompasu, po jejím přesném stanovení byl oheň pod kotli uhašen, korveta naplnula plachty a pokračovala do přístavu Hobart. Počasí bylo nejprve příznivé, když ale obeplula severozápadní špici Tasmánie, udeřila bouře. Loď nakonec nemohla plout proti divokému moři a větru, který ji snášel k jihu, pod plachtami, musel být uveden do chodu stroj a *Saida* plula 73 námořních mil pod parou. Plachty byly napnuty až poté, co minula Jihozápadní mys.

Wachtel nechtěl vplout do přístavu Hobart, dokud nebudou opraveny všechny škody na lodi, které způsobila poslední bouře. V Melbourne se totiž

²⁵⁸ Pozornosti fregatního kapitána Wachtela neušlo, že konzul je velmi schopný a nápomocný občanům monarchie. Marchetti, s. 144.

²⁵⁹ Tamtéž, s. 144.

dozvěděl, že v Hobartu kotví britská eskadra. Proto se rozhodl zakotvit nejprve v zátocě L'Esperance, kde byla loď dána do pořádku. Když se po čtyřech dnech *Saida* chystala odplout, smrtelně se zranil strojník Ferrini. Korveta zůstala v zátocě o den déle kvůli pohřbu, jehož se účastnilo mnoho místních.²⁶⁰

Pobyt v přístavu Hobart byl pouze čtyřdenní a přeplněný společenskými událostmi. *Saida* opustila přístav ve stejný den jako britská flotila, která mířila do Aucklandu, válečné lodě si ještě cestou vyměnily pozdravy. Dalším cílem bylo Sydney.

Po krátké plavbě pod parou bylo možné díky velmi příznivému větru použít plachty, loď plula nejprve rychlostí osm uzlů, když vítr zesílil do bouře, zvýšila se rychlost na jedenáct uzlů. Čluny nabíraly vodu, byly do nich dány pytle s olejem, aby se odlehčily. I kormidelní kolo muselo být zajištěno pomocí silného lana. Počasí se začalo uklidňovat, když *Saida* minula mys Howe, jak se ale v dohledu ocitl Nový Jižní Wales, nastalo bezvětří, takže korveta musela do Port Jackson pokračovat pod parou. Tam byla přivázána k jedné z bojů vyhrazených pro britské válečné lodě.

V Sydney zastupoval Rakousko-Uhersko německý konzul. Členové štábu vykonali běžné návštěvy na ostatních válečných lodích, u politiků včetně guvernéra a premiéra, který je pozval na banket a také měli možnost se účastnit ceremoniálu při nástupu nového guvernéra do úřadu. Cizí důstojníci byli pozváni na palubu *Saidy*, Rakušané dostali volné jízdenky na vlak a podnikli výlety do okolí, například do Botanické zátoky. Měli také možnost setkat se s mnoha známými z Melbourne a Albany, protože se právě konala konference o Národní australské konvenci. Důstojníci *Saidy* byli pozváni na závěrečný banket.

3.4.6.2 NOVÝ ZÉLAND

²⁶⁰ S příjemnými lidmi se jen těžko loučilo, kdyby bylo po jejich, byla by loď přeplněna dárky. Marchetti, s. 163.

Port Jackson opustila *Saida* po devítidenním pobytu začátkem března, jejím dalším cílem byl Nový Zéland. Z přístavu a poblíž pevniny plula kvůli bezvětří pod parou, poté napnula plachty. S převládajícím severním větrem nebylo ani pomyšlení na proplutí Cookovou úžinou, všechny plány navíc zhatila bouře, která loď zanesla k jižnímu novozélandskému ostrovu. Baterie byla zaplavená, na palubě se tvořily početné kaluže, vítr roztrhl bouřkovou kosatku i přední košovou plachtu, ačkoliv byla třikrát refovaná. K její výměně bylo potřeba dvojnásobné množství lidí než obvykle a práce trvala šest hodin.²⁶¹ Wachtel se rozhodl vplout do Milford Sound, aby si námořníci mohli odpočinout na pevnině.

Podle Marchettiho vyprávění byla posádka výjevem okouzlená. „První tmavý mys Milford Soundu byl za námi. Moře bylo hladké jako zrcadlo, loď se natolik přiblížila strmým stěnám, že by jeden věřil, že ráhna musejí zavazit o stromy; další zákrut se zdál tak blízko, že to vypadalo, že není možné ji vytočit – a štíhlá takeláž, pýcha posádky – jak malá se zdála!“²⁶² Všichni se shromáždili na palubě a sledovali scenérii okolo. Člověk si v zálivu připadal jako trpaslík, a i když už loď kotvila v zálivu, vyběhl čas od času uprostřed noci někdo na palubu, protože hučení vln připomínalo bouři.²⁶³

Příslušníci štábu se setkali s guvernérem, vydali se na výlet podél Arthur River k jezeru Ada, který nakonec překazil déšť.

Ze zálivu vyplula *Saida* pod parou a proti větru do Wellingtonu. Během krátké cesty musela střídat plachty i páru a nedaleko cíle v Port Nicholson ji zastihly i silné nárazy větru, z nichž se vyvinula bouře. Kontakt s pevninou byl pro bouřlivé počasí velmi složitý, zásoby mohly být doplněny jen částečně a s velkými obtížemi, *Saida* proto Wellington opustila již po dvou dnech. Za bouře se přetrhl jeden z řetězů, což zapříčinilo velké komplikace při zvedání

²⁶¹ Marchetti, s. 202.

²⁶² Tamtéž, s. 213.

²⁶³ Tamtéž, s. 217.

kotvy, korveta musela proti bouřil plout pod parou. Ukázalo se, že při spalování australského uhlí je výhodnější topit pod třemi než pouze pod dvěma kotli.²⁶⁴

Saida mířila do Aucklandu. Přes noc musela kotvit v zálivu Hauraki a dalšího dne dorazila do přístavu Watemata. Město se od doby, kdy tu byla *Novara*, velmi změnilo, rozrostlo se o nové veřejné i průmyslové stavby.

Už v Sydney se z Reuterovy kanceláře k Wachtelovi dostaly zprávy o nepokojích v Chile, když se pak doslechl o embargu uvaleném ze strany chilské vlády na parníky s uhlím, které dalo důvod k obavám, že by loď v přístavu nemusela mít možnost naložit uhlí, rozhodl se návštěvu Chile vynechat. O tomto rozhodnutí telegrafoval na ministerstvo války. Předpokládaný čas návratu lodi do vlasti nebyl změněn, Wachtel měl s časem naložit dle uvážení. Velitel se tedy rozhodl prodloužit pobyt v Aucklandu ze čtyř na třináct dní.

Tento čas byl využit jak k výletům, tak k návštěvám, například u guvernéra hraběte Onslowa. Všichni úředníci i představitelé klubů se chovali velmi vstřícně a přátelsky, zvláštní díky ale patřily dánskému konzulovi Waldemaru Johansenovi, který se při této příležitosti dobrovolně ujal zastupování rakousko-uherských námořníků. Štáb měl příležitost procestovat oblast horkých pramenů, jezer a krápníků Waitomo. Loď, která posledními bouřemi značně utrpěla, byla zatím opravována, bylo třeba nově utěsnit spáry a vyspravit takeláž. Na palubě se slavily Velikonoce, jeden z místních farářů sloužil mši. Došlo také na cvičení, která nebylo možné provést na otevřeném moři. O dobrý stav lodi i výcvik se na úkor vlastního pohodlí zasloužil první důstojník Johann Padevit.²⁶⁵ Z Aucklandu odplula *Saida* 12. dubna 1891.

Saida strávila v australských vodách tři a půl měsíce. Z toho, jak přátelsky byli rakousko-uherské námořníky u protinožců přijati, usuzuje Marchetti, že rakousko-uherská vlajka je i v této části světa vážena. Důstojníci pak všechny pocty nesmějí vztahovat na sebe, neboť patří také státu a císaři.²⁶⁶

²⁶⁴ Marchetti, s. 222.

²⁶⁵ Tamtéž, s. 229

²⁶⁶ Marchetti.

3.4.6.3 TICHÝ OCEÁN

Z Aucklandu vyplula *Saida* pod parou, pak stroj nahradily plachty. Aby byla šetřena loď i mužstvo, rozhodl se velitel neplout k Magellanově úžině nejkratší cestou, nevázat se na konkrétní souřadnice a plně využít vítr, podobně jako cestou z Mauricia do Albany. První dny byly horké a počasí krásné, když se tedy objevily v dohledu ostrovy Chatham, rozhodl se u nich velitel zakotvit. Záměr překazily bouřkové mraky, které se objevily na obzoru. Silný vítr a bouřlivé počasí pak provázelo korvetu několik dní.

Barometr dlouho jen klesal, nárazy vln poničily obšívku dvou člunů. Jeden z nich nabral tolik vody, že plaňky musely být nakonec proraženy, aby voda mohla odtékat a člun se neutrhl. Bouři na jednu noc vystřídal bezvětří, jižní vítr, který začal záhy foukat, byl součástí dalšího cyklonálního systému. Pokus dostat se na severní stranu bouře nevyšel, loď sice plula velmi rychle, ale bouře ji zasáhla plnou silou. Voda se dostala do baterie i nákladového prostoru, mnoho členů posádky se při pohybu na kymácející se palubě zranilo. Silný vítr donutil *Saidu* odchýlit se od předpokládaného kurzu daleko k severu. Barometr dosáhl minima 6. května a mezi 11. a 12. květnem urazila korveta doposud nejdelší vzdálenost 236 námořních mil.²⁶⁷ Cesta z Aucklandu do Magellanovy úžiny trvala 34 dní a jednalo se o nejbouřlivější úsek celé mise. Během plavby nebylo možné zabránit početným haváriím a velká spotřeba materiálu si vyžádala větší opatrnost při další cestě.

²⁶⁷ Jednalo se o tzv. „Generaldistanz“, tedy přímou vzdálenost mezi jedním zaměřeným bodem a dalším zaměřeným bodem. Skutečná trasa, kterou loď plula, bývala mnohem delší. Marchetti, s. 232.

3.4.7 JIŽNÍ AMERIKA

3.4.7.1 OHŇOVÁ ZEMĚ

Saida vplula do Magellanovy úžiny pod parou, počasí i okolí bylo klidné. Korveta zakotvila v zátocě Churrucce, kde byla stále ještě tabule, kterou tam na památku své návštěvy roku 1891 nechala korveta *Fasana*. Krátký čas, který zbýval do brzkého soumraku, využili námořníci k průzkumu okolí.

V Long Reach spatřili kánoe domorodců z Ohňové země, stroj byl tedy odstaven a kánoe dostala příležitost se ke korvetě přiblížit. Čtyři domorodci dokonce vyšplhali na palubu, ale výměnný obchod nebyl jejich cílem, spíše žebrali o tabák a suchary. Na palubě strávili asi čtvrt hodiny a ani nepostáli, aby se nechali vyfotografovat.²⁶⁸

Dál plula korveta s využitím páry i plachet rychlostí 13 uzlů. Protože za těchto podmínek by k následujícímu kotvišti, zátocě Fortescue, dorazila za tmy, rozhodl se Wachtel tam vůbec nezastavovat a pokračovat v plavbě. Cílem *Saidy* bylo Punta Arenas.

Na palubě korvety panovalo napětí, protože se nacházela ve vodách Chile, v němž hrozila vypuknout občanská válka. Zprávy, které přinesl přístavní kapitán Dom Pedro Garcia, nebyly nijak uklidňující, jinak se ale rozhovorům na toto téma všichni spíše bránili. Pobyt v přístavu byl využit jednak k oficiálním návštěvám, ale především k vyptávání se na zprávy o osudu hamburské obchodní lodi *Santa Margherita*, která se ztratila v jižním Atlantiku.

Generál Valdivieço dal Wachtelovi k dispozici i oficiální korespondenci k tomuto tématu a seznámil jej se vším, co chilské úřady podnikly k objasnění celé záhady včetně vypravení záchranné expedice. Nic konkrétního však nezjistili. Sympatie, kterým se v Chile Rakousko-Uhersko těšilo, vyjádřil i darem pro císaře, jemuž poslal čtyři cenné kožešiny. Wachtel mu na oplátku věnoval portrét Františka Josefa,

²⁶⁸ Marchetti, s. 234.

Protože uhlí zde bylo drahé a *Saida* měla na palubě i po plavbě z Aucklandu ještě přes 174 tun na palubě, rozhodl se Wachtel naložit pouze potraviny. *Saida* opustila přístav 20. května 1892 ráno a ještě téhož dne proplula posledním úsekem úžiny. Aby byla jistější pozdější navigace, nechal korvetu plout ještě dalších 35 mil východně pod parou a až dalšího rána byl odstaven stroj. Cesta na Falklandy pokračovala pod plachtami.

3.4.7.2 ARGENTINSKÉ VODY

Wachtel si ze získaných dat vyvodil, že *Santa Margherita* Hornův mys pravděpodobně neobeplula. Rozhodl se po ní porozhlédnout na Falklandách, které leží v oblasti častých bouří a u jejichž břehů ztroskotala již nejedna loď. Vítr byl příznivý, *Saida* mohla obeplouvat ostrovy a bylo možné nahlédnout do každé zátoky, po vraku ale ani stopy. Navečer se Wachtel rozhodl plout do Port Albemarle, kde podle mapy měly být jakési chatrče, aby se tam poptali. Do zátoky vplula korveta s jasným měsíčním světlem, při prvním pohledu se ukázalo, že chýše na břehu jsou opuštěné. Loď spustila kotvu, ale měsíční světlo mátló, ráno námořníci zjistili, že kotví dobrou míli od pláže. Podrobnosti pobřeží nebyly na mapě zakresleny přesně.

Saida kotvila v zátoce tři dny. Expedice ve člunech byly posílány pátrat po *Santa Margheritě*, ale nenalezly žádnou stopu.²⁶⁹ Výzkum ztěžovaly nárazy větru provázené sněžením. Kdo chtěl, věnoval se také střílení ptáků. „Ze všech zastřených zvířat byly vybrány ty nejhezčí exempláře, a ty byly vypreparovány v arseniku, jak nejlépe to šlo. Později se naneštěstí ukázalo, že si krysy nevyvinuly ani před vědou ani před jedem žádný respekt – ve své žravosti celou sbírku zničily! Kéž jim arsenik udělal dobře!“²⁷⁰

Saida pokračovala do zálivu La Plata. Slabý vítr se střídal s bezvětřím a protože moře bylo klidné, když korveta dorazila k ústí zálivu, rozhodl se

²⁶⁹ Poté, co opustila Buenos Aires ji východní proudění pravděpodobně odneslo ke skalnatému pobřeží Patagonie. Marchetti, s. 244.

²⁷⁰ Tamtéž, s. 243–244.

Wachtel provést následujícího rána cvičení ve střelbě na cíl s děly, zatímco měli čekat na lodivody. Od cvičení musel ale upustit, protože vítr se přes noc změnil a bylo třeba uvést do hodu i stroj. Lodivod přinesl zprávu, že v Montevideu, kam měla korveta původně namířeno, řádí variola. Z novin se Wachtel dozvěděl o ekonomické krizi, v níž se Argentina právě nacházela, přítomnost rakousko-uherské válečné lodi měla být také uklidňujícím gestem pro ministra-rezidenta v Buenos Aires. Lodivod tvrdil, že doky jsou tak hluboké, že v nich může kotvit i válečná loď, tedy nemusí zůstat na hůře chráněné rejdě.²⁷¹ Wachtel se rozhodl plout do Buenos Aires namísto do Montevidea.

Aby byla cesta rychlejší a aby korveta plně využil vyššího stavu vody způsobeného východním větrem, rozhodl se Wachtel nechat zatopit pod všemi kotli. Odpoledne se viditelnost velmi zhoršila a nebylo možné přesně stanovit polohu, v noci byla mlha a loď zakotvila. Následujícího rána se počasí vyčistilo pouze na hodinu, pak opět padla mlha. Když lodivod zcela ztratil orientaci, musela *Saida* znovu zakotvit. Mlha se začala zvedat při západu slunce a loď tentokrát plula podle pokynů navigačního důstojníka, jehož rozhodnutí lodivod nejprve zpochybňoval. Když se ale v dohledu objevil maják, našel lodivod opět správný směr a v plavbě se pokračovalo až do dvou hodin v noci, kdy ji přerušila mlha.

Na rejdě Buenos Aires si *Saida* vyměnila pozdravy s argentinskou vlajkou i ostatními válečnými loděmi, na její palubu přišel lodivod, který měl zkušenosti s vedením takto velké válečné lodi do doku. Manévrování v úzkém prostoru bylo velmi obtížné, v jednu chvíli neměla korveta kolem sebe víc jak tři metry prostoru a některé obraty byly tak prudké, že korvetě musel pomoci vlečný parník, který na její palubu přivezl rakousko-uherského konzula Mihanoviche. Posádka *Saidy*, která dobře znala její vlastnosti a reakci na kormidlo, vše velmi dobře zvládla a *Saida* byla 10. června přivázaná v doku.²⁷²

²⁷¹ To bylo možné jen po krátký čas. Už v době vydání knihy bylo vplout do doků s válečnou lodí opět zakázáno. Marchetti, s. 245.

²⁷² Marchetti, s. 247–248

Když v Buenos Aires v březnu roku 1886 zakotvil *Albatros*, který plul zátokou rovněž pod parou, musely velké lodě kotvit poměrně daleko od města. Z Montevidea s sebou přivezl rakousko-uherského ministra-rezidenta barona von Salzberg.

Pro habsburskou monarchii byla Argentina zajímavá především jako odbytíště. Zboží z Rakouska-Uherska se do Argentiny dováželo, ale pouze v malém množství, ačkoliv by mohlo úspěšně konkurovat ostatním dovozcům. Jedním z důvodů byla nedostatečná propagace. Fregatní kapitán Müldner na místě zjistil, že například ředitel jedné obchodní firmy v Buenos Aires, rodilý Rakušan Heggenbach, by se ujal zřízení a udržování sbírky vzorků zboží.²⁷³

Pro zefektivnění obchodu mezi Argentinou a Rakousko-Uherskem by dále bylo třeba pravidelné spojení Terstu nebo Fiume s La Plata. Müldner navrhl rasu přes Neapol a Tanger do Buenos Aires, Montevidea, Ria de Janeiro, Pernambuka a odsud zpět do Evropy. Ve své zprávě se zabývá i tím, jaké zboží by připadalo v úvahu. Na lodě by pak měli nastoupit také přistěhovalci. Müldner dostal příležitost mluvit o tomto případném spojení s argentinským ministrem obchodu Ortizem, který dal najevo, že argentinská vláda by záměru vyšla vstříc.²⁷⁴

V době, kdy v Buenos Aires pobýval *Albatros*, byla většina potravin, které zde byly pro loď k dostání, dražší než v Pule.²⁷⁵

V Argentině byla velkým problémem dezerce z válečných i obchodních lodí. Někteří místní lidé na ní založili své podnikání, agenti lákali námořníky z jejich lodí a zprostředkovali jejich zaměstnání na jiných plavidlech za mnohem horších podmínek. Müldner měl příležitost mluvit o tomto problému také s rakousko-uherským konzulem Schnabelem a dospěl k závěru, že k jeho řešení nestačí pouze zákony a zákazy. „...bylo by nutné se postarat, aby konzuláty byly více řízeny lidmi, kteří všechen svůj čas nevěnují pouze

²⁷³ Benko, *Albatros*, s. 254.

²⁷⁴ Tamtéž, s. 254–260.

²⁷⁵ Tamtéž, s. 298.

obchodům, ale kteří by mohli nabídnout i dostatečné prostředky, aby bylo možné vést jednání v případech stížností mužstva na kapitány a opačně s dostatečnou znalostí námořnického života, povahy našich lidí a v jazyce, kterému námořníci rozumějí.²⁷⁶

Štáb *Albatrosu* vykonal obvyklé zdvořilostní návštěvy u vojenských i civilních osob, navštívil přírodovědné muzeum a mluvili také se zástupci firmy pana Mihanoviche, která podnikala v oblasti paroplavby na La Plata. V době jejich pobytu ve městě se konala zemědělská výstava, důstojníci a lékaři dělového člunu dostali za úkol pečlivě prostudovat některé její části, ale vzhledem k tomu, že vystavovatelé se chtěli ukázat v co nejlepším světle, nebyla získaná data věrohodná. Jedinou oblastí, která by na základě těchto poznatků mohla být zajímavá pro rakousko-uherský obchod, byly léky pro dobytek. Pro štáb bylo namáhavé i plnění úkolu, který jim zadalo Muzeum obchodu, totiž získat co nejvíce předmětů importovaných do Argentiny z Evropy a Spojených států s přihlédnutím k rakousko-uherskému obchodu. Muzeum na jejich zakoupení vyčlenilo 350 zlatých.²⁷⁷ Navštívili také hlavní město provincie, La Plata.

Habsburská monarchie se zde prezentovala dobře. „Je jisté, že Argentinci mají v současné době o naší vlasti vysoké mínění; časté návštěvy válečných lodí v hlavním městě k tomu nemálo přispívají; v poslední době udělala dobrý dojem stavba dvou válečných lodí pro Argentinu v loděnicích San Rocco u Terstu, která zcela odpovídá těmto dobrým a smluvním vztahům, a také příkladné zacházení s přítomnými argentinskými důstojníky.“²⁷⁸

Albatros strávil v Buenos Aires víc jak tři měsíce. Protože opustit kotviště v Boca de Riachuelo nebylo snadné, zajistil Mihanovich lodivoda a také vlečný parník. Lodivod opustil palubu, jakmile *Albatros* dorazil k ústí kanálu Riachuelo

²⁷⁶ Benko, *Albatros*, s. 300.

²⁷⁷ Tamtéž, s. 310-311

²⁷⁸ Tamtéž, s. 308.

do La Plata. Pršelo, kvůli špatným podmínkám musel Müldner nechat dvakrát zakotvit, aby vyčkal lepšího počasí. Plachty byly napnuty až na volném moři.

Pobyt *Saidy* v Buenos Aires byl kratší. Protože oproti původnímu plánu cesty měla korveta ještě 42 dní náskok, bylo rozhodnuto strávit zde pět týdnů.

Nejprve bylo třeba opravit loď, která značně utrpěla bouřemi v Tichém oceánu, škody byly v takeláži, vyspravovaly se čluny a musely se prohlédnout kotle. Zbývající čas se námořníci věnovali cvičením včetně těch, která bylo možné provést pouze v přístavu. Dlouhý pobyt korvety v Buenos Aires umožnil dát mužstvu více času na vycházky na pevninu. Dezertovat pouze jediný námořník.²⁷⁹

Generální konzul baron von Salzberg představil členy štábu prezidentovi a některým vládním činitelům. Wachtel navštívil rodiny rakousko-uherských přistěhovalců, kteří byli především z Dalmácie. Salzberg jej chtěl seznámit také s přední rodinou přistěhovalců z Německa, návštěva byla ale zrušena. V přístavu udržovali rakousko-uherští námořníci přátelské styky především s posádkami válečných lodí Itálie a Spojených států. Na každé z těchto lodí se nakonec pro štáby pořádala slavnost.²⁸⁰ Wachtel dostal také pozvání na oslavu k argentinskému admirálovi.

Členové štábu *Saidy* rovněž podnikli výlet do města La Plata. Kromě města a jeho nejbližšího okolí v oblasti ale nic zajímavého nebylo.

Saida musela proplout komplikovanou trasou, když opouštěla přístav. Aby neměla příliš hluboký ponor, měly být potraviny naloženy až na rejdě. Pět dní bylo nutné čekat, než bude hladina moře dostatečně vysoko, aby mohla proplout, velitel nebyl ochoten vyložit kvůli tomu uhlí. Plula pod parou a posádka vše opět bravurně zvládla. Nejobtížnější pasáží bylo proplutí vraty prvního doku za čerstvého větru. „...brilantní manévr, který si vysloužil obdiv

²⁷⁹ Námořníci si dezerci pravděpodobně rozmysleli především proto, že na vlastní oči viděli, jak špatně se zde nižším vrstvám žije. Marchetti, s. 271.

²⁸⁰ Když přišla řada na *Saidu*, měl Wachtel největší potíže se sháněním kapelníka, který by uměl zahrát valčíky. Ten, kterého si nakonec půjčil z válečné lodi Spojených států *Tallapoosa*, byl rodilý Čech. Tamtéž, s. 272.

všech přihlížejících a chválu pro velitele lodi, který jej vedl, také pro prvního důstojníka, který vše předvídal a připravil, a konečně pro mužstvo, které během manévru několikrát povolovalo a utahovalo šest až sedm lan naráz²⁸¹

Čluny, které byly jindy zavěšeny u boků lodě, vlekl parník zapůjčený Mihanovichem. Lodivod byl vysazen u Maldonada. První den po opuštění zálivu byl stroj ponechán v provozu kvůli bezvětrí, poté už korveta plula pod plachtami.

3.4.7.3 URUGUAY

Kromě Buenos Aires navštívil *Albatros* v oblasti La Plata také Montevideo, kam dorazil koncem ledna 1886. Plul pod plachtami, s lodivodem na palubě zakotvil nejprve na vnější rejdě, dalšího rána vplul pod parou do přístavu. Tato cesta je vzhledem k proudění ze zálivu a písčným prahům poměrně obtížná.

Ovzduší ve městě nebylo právě klidné, protože končilo volební období dosavadního prezidenta Maxima Santa. Z toho důvodu Müldner nedostal příležitost osobně se setkat s nejvyššími představiteli státu. V Montevideu zastupoval habsburskou monarchii ministr-rezident baron Salzberg, který 5. března 1886 s *Albatrosem* odplul do Buenos Aires.

Fregatní kapitán Müldner měl na obchod mezi Uruguayí a Rakouskem-Uherskem stejný názor jako v případě Buenos Aires. Dařilo by se mu, kdyby existovalo přímé spojení a zboží bylo lépe propagované.²⁸² Zásoby potravin byly na palubu dělového člunu nakoupeny za vyšší cenu než v Buenos Aires, uhlí bylo nepatrně levnější.²⁸³

3.4.7.4 BRAZÍLIE

Albatros strávil mnoho času v Brazílii. Poté co opustil Evropu a překonal Atlantik, bylo jeho cílem nejprve Pernambuco.

²⁸¹ Marchetti, s. 278.

²⁸² Benko, *Albatros*, s. 189.

²⁸³ Tamtéž, s. 207-208.

V tomto městě zastupoval Rakousko-Uhersko konzul José de Livramento. Müldner jej navštívil ještě v den příplutí. Konzul zprostředkoval návštěvy u nejvyšších úředníků provincie a došlo i na opětování návštěvna palubě dělového člunu. Štáb lodi se musel věnovat především opravě lanoví, které utrpělo cestou přes oceán škody, měli také čas na výlet ke konzulově vile a taneční zábavu v německém klubu.

Protože klimatické i hygienické podmínky byly dobré, dostalo mužstvo možnost vycházek na pevninu. Později byla tato výsada omezena jen na spolehlivé poddůstojníky, neboť velitel došel k závěru, že i zde pracují agenti lákající námořníky k dezerci.²⁸⁴

V Pernambuku sice nesídlila žádná rakousko-uherská obchodní firma, z habsburské monarchie se přesto dovážela široká škála zboží.

Müldner doufal dostat v Pernambuku poštu, poštovní parník na sebe ale nechal čekat. Když konečně dorazil do přístavu, rozhodl se jeho kapitán, že nebude ztrácet čas v karanténě a zamíří rovnou do Ria de Janeiro. Na palubu *Albatrosu* se tedy pošta nedostala. Müldner tedy telegrafoval na rakousko-uherský konzulát v Rio de Janeiro a žádal, aby byl dotyčný poštovní balík zaslán do Bahie, která byla dalším cílem *Albatrosu*.

Pro vyplutí bylo třeba čekat na příliv. Z přístavu vyplul *Albatros* pod parou za pomoci lodivoda, kterého vysadil na rejdě, plavbu pokračoval pod plachtami. Zpočátku byl vítr silný a *Albatros* plul rychlostí až 8,6 uzle, kvůli silnému proudění u pobřeží a následně bezvětří bylo nakonec nutné použít k pohonu lodě stroj, který byl v činnosti již dříve kvůli destilaci vody. Klidné počasí využil Müldner ke cvičení střelby na cíl z děl, do Bahie dorazil dělový člun bez jakýchkoliv potíží koncem listopadu 1885.

Müldner vykonal běžné zdvořilostní návštěvy, na počest *Albatrosu* uspořádal slavnost rakousko-uherský konzul Dobbert. Štábu se dostalo přátelského přijetí a dostal příležitost podniknout několik výletů do okolí města.

²⁸⁴ Benko, *Albatros*, s. 80.

Albatros se v Bahii účastnil hned dvou národních oslav, narozenin císaře Pedra II. a narození prince Augusta.

O dovoz zboží z Rakouska-Uherska, hlavně oceli a mouky, se staraly především firmy pánů Berckoe, Saama a Josého do Conde.

Albatros pobyl v Baji jen krátký čas, 6. prosince vyplul do Ria de Janeira. Hned na začátku cesty se sice zdržel kvůli čištění kotvy, vítr byl ale příznivý a *Albatros* mohl celou cestu plout pod parou. Po několik hodin rychlost neklesla pod 9 uzlů, cestu dlouhou 777,4 námořní míle urazil za 5 dní a 4,8 hodiny, což odpovídá průměrné rychlosti 6,2 uzle.²⁸⁵

Albatros potkal na rejdě brazilskou cvičnou eskadru, se všemi loděmi se běžným způsobem pozdravil. Monarchii ve městě zastupoval namísto nepřítomného rakousko-uherského vyslance německý vyslanec Le Maistre a rakousko-uherský honorární konzul Klingelhofer.

Müldnerovi bylo diplomaty přislíbeno zprostředkování návštěvy u císaře, ta se ale nekonala kvůli smutku za zesnulého portugalského krále Ferdinanda II.

Co se obchodu habsburské monarchie s Brazílií týče, zaznamenal Müldner, že do Rakouska-Uherska se suroviny z Brazílie dovážejí, ale jen velmi zřídka přímo, zpravidla přes Anglii nebo Hamburk. Stejně tak zboží z Rakousko-Uherska bylo většinou dováženo pod cizími značkami. Pro rozvoj obchodu bylo podle Müldnera nesmírně důležité opět pravidelné spojení, ale také balení zboží a nutnost držet krok například s módními trendy. Vzorky nesmí následovat zboží horší kvality.²⁸⁶

Albatros opustil Rio de Janeiro 25. prosince. Nejprve plul pod parou, až když se nacházel kolem 12 námořních mil od pevniny, odstavil stroj a pokračoval pod plachtami. Jeho dalším cílem byla Paranaguá. Vítr byl slabý, dělový člun pokračoval v cestě pomalu. U pevniny jej zastihla mlha, což znamenalo další zdržení. Do zátoky Paranaguá vplul pod parou jižním

²⁸⁵ Benko, *Albatros*, s. 93.

²⁸⁶ Tamtéž, s. 110-112.

kanálem, červené bóje důležité pro orientaci zde ale nebyly a ani na vyvěšený signál pro lodivoda nikdo nereagoval. Naštěstí ze zátoky právě vyplul poštovní parník, který Müldnerovi přenechal svého lodivoda. Od něj se dozvěděli, že bóje, které dlouho a neúspěšně hledali, nejsou na svých místech už osm měsíců, nikdo se přitom neobtěžoval zajistit nové, proto se používal pouze severní kanál. *Albatros* potřeboval na cestu z Ria do zátoky Paranaguá 5 dní a 10,5 hodiny, vzdálenost přitom byla jen 343 námořních mil. To odpovídá průměrné rychlosti 2,7 uzle.

Ve městě se uskutečnily běžné návštěvy u úředníků i v klubech, deputace města se ukázala i na palubě *Albatrosu*. Müldner podnikl cestu do hlavního města provincie Curitiba, kde byl přivítán německým honorárním konzulem a mluvil také s prezidentem provincie. Jedním z témat rozhovoru bylo přistěhovalectví. Müldner se osobně setkal s některými přistěhovalci z Rakouska-Uherska. Vzhledem k jejich počtu věřil, že by bylo vhodné v Curitibě zřídit honorární konzulát.²⁸⁷

Po krátkém pobytu v zátoce zamířil dělový člun do Antonine. Cesta za pěkného počasí trvala dvě hodiny. Bylo rozhodnuto vzít na palubu lodivoda, aby pomohl s opravou chybných údajů v mapě.²⁸⁸ V přístavu Antonina pobýval *Albatros* necelé tři dny, než se vrátil na své původní kotviště v Paranaguá.

Ze zátoky zamířil *Albatros* k ostrovu Santa Catarina, cílem bylo město Desterro. Krátce po vyplutí musel dělový člun opět zakotvit, aby vyčkal vyššího stavu vody. Nakonec vyplul jižním kanálem na otevřené moře, stroj byl odstaven a zbývající krátkou vzdálenost urazil dělový člun pod plachtami. Navzdory příznivému větru se Müldner rozhodl vplout do přístavu opět pod parou, což mu dávalo lepší možnost provádět přesná měření polohy. Těch bylo zapotřebí k opravě četných nepřesností v mapě.

²⁸⁷ Benko, *Albatros*, s. 152.

²⁸⁸ Odmítal si nechat zaplatit, Müldner mu nakonec věnoval láhev rakouského vína. Tamtéž, s. 143.

Habsburská monarchie neměla v Desterra diplomatické zastoupení a Müldner po obhlédnutí zdejších poměrů souhlasil, že zde v žádném případě není potřeba.²⁸⁹

Rejda byla od města vzdálená víc jak sedm námořních mil, do Desterra bylo lepší jet po souši ze San Antonia. Posádka se tak na pevninu příliš často nedostala, Müldner nicméně navštívil prezidenta provincie i ředitele dvou německých obchodních firem.

Albatros měl původně navštívit i Porto Allegre. K návštěvě sice měl dostatek času, ale už v Riu a zátocce Paranaguá se Müldner dozvěděl, že už minulo období, kdy bylo možné s takto velkou lodí do přístavu vplout, voda opadla. *Albatros* by musel čekat i déle než měsíc. Müldner telegrafoval do Vídně, dostal pokyn, že nemá čekat na příležitost vplout do Porto Allegre. *Albatros* tedy pokračoval do La Plata. Vyrazil 19. ledna 1886 nejprve pod parou, stroj záhy nahradily plachty.

Už po poledni začal barometr klesat, vítr zesílil a *Albatros* zastihl i jeden silný náraz větru. Přes noc vítr zeslábl a nahradily jej slabé protivětry. Dělový člun proti nim plul jen s velkou námahou, Müldner využil čas k měření hloubky a rybolovu s vlečnou sítí. Vítr často měnil směr a byl slabý, velitel ale nenechal uvést do chodu stroj a až do Montevidea plul *Albatros* pod plachtami.

3.4.8 ATLANTSKÝ OCEÁN

Lodě, které na svých misích musely překonat Atlantik, se zpravidla zastavili na Madeiře, Azorech, Kapverdech, Kanárských ostrovech nebo na Svaté Heleně. Tyto ostrovy byly pro habsburskou monarchii mnohem zajímavější jako místa pro doplnění zásob a opravu lodi po nebo před dlouhou cestou přes oceán. V přístavech a v zátvích těchto ostrovů se často naskytl příležitost pro cvičení, která na oceáně nebylo možné provést, především střelbu z děl.

²⁸⁹ Benko, *Albatros*, s. 161.

Kromě výměny pozdravů a zdvořilostních návštěv mohl pobyt na ostrovech v Atlantském oceánu přinést i některé zajímavé zážitky. Například *Albatros* vyvolal v listopadu 1885 na Teneriffe jisté pozdvižení, neboť byl místními zaměněn za německý dělový člun téhož jména a vztahy Španělska a Německa byly tehdy napjaté kvůli otázce Karolin.²⁹⁰ Na Madeiře si většina velitelů všimla podmínek v přístavu Funchal, který v zimě nebyl chráněný a vždy se tam špatně přistávalo s čluny.

Saida na ostrově Ascension dostala od signální věže pokyn upustit od dělostřeleckého pozdravu, protože želvy, které zde byly hlavním zdrojem potravy, právě kladly vejce. Jedna taková želvu, vážící 272 kilogramů, byla vzata na palubu jako dar pro velitele Wachtela. Na kapverdském ostrově St. Vincent nebyla baterie schopná pozdrav opětovat, proto *Saida* portugalskou vlajku dělostřelecky nepozdravila. O přístavu Ponta Delgada na Azorech poznamenal Marchetti, že je ve stejně špatném stavu, jako když jej před 16 lety navštívila válečná loď *Helgoland*.²⁹¹ Posádka Saidy zde možnost přihlížet oslavám při příležitosti ukončení školního roku.

Albatros překonal na své misi Atlantik dvakrát. Poprvé plul na podzim 1885 z Madeiry do Pernambuka. Müldner zvolil trasu západně od Kapverd. Moře bylo nejprve klidné a vítr slabý, 23. října se s proměnlivými brízami střídalo bezvětří a déšť. Dne 24. října už dělový člun poháněl severovýchodní pasát a moře se rozbouřilo, malá loď se nakláněla na bok pod úhlem až 30 stupňů každých 8,6 sekundy. Od přelomu října a listopadu bylo často zataženo a nebylo možné přesně určit polohu, nárazy větru s deštěm se ukázaly nebýt příliš nebezpečné. Poblíž rovníku a zóny jihovýchodního pasátu byl vzduch naopak suchý.

Cesta trvala 32 dní a posádka se setkala s nezvyklými klimatickými jevy. V oblasti rovníkových tišin, kterou Müldner označuje za nejnáročnější úsek

²⁹⁰ Benko, *Albatros*, s. 37.

²⁹¹ Marchetti, s. 302.

cesty, „děšť“ provázený bezvětřím a mírnými, ale proměnlivými brízami naplnil lodní prostory teplou vlhkostí, která, ačkoliv neměla žádné zdraví škodlivé následky, způsobila všeobecnou duševní nepohodu. Byl to především případ mužstva, které trpělo nedostatkem suchého oblečení.²⁹²

Za této situace bylo zvláště potřeba mužstvo zaměstnat, ale protože se loď velmi houpala a prostoru bylo málo, nebylo možné provést mnoho předepsaných cvičení, došlo pouze na jednu střelbu z děl.²⁹³ V podpalubí bylo málo vzduchu i světla, protože okna musela být utěsněná, a i psaní bylo velmi obtížné. Přesto i na takto malé lodi proběhla tradiční oslava překonání rovníku. Cvičení se velitel rozhodl nahradit přednáškami pro mužstvo. První přednesl sám, další měli na starost kadeti. Tématika byla vědecká a námořnická, jednu neděli byla řeč o plavbě apoštola Pavla. Přednášky byly mezi námořníky velmi populární, a to mělo dobrý vliv na morálku, s níž mohl být Müldner nakonec spokojený.²⁹⁴

Druhá cesta *Albatrosu* přes oceán byla z La Platy do Kapska, a to v červnu 1886. Mělčiny u pobřeží musel překonat pod parou, hned na začátku plavby přišlo krátké bezvětří. V následujících dnech už *Albatros* provázel stále silící vítr, který nakonec dosáhl síly bouře. Na vysokých vlnách plul dělový člun velmi rychle. Bouřku doprovázel kromě hromů a blesků také Eliášův oheň viditelný na koncích ráhen. Nejvyšší zatím naměřené rychlosti 9,6 uzle dosáhl *Albatros* dne 27. června.

Dne 4. července byl v dohledu ostrov Tristan da Cunha. V instrukcích pro misi stálo, že pokud budou podmínky příznivé, má u jeho břehů *Albatros* zakotvit a navštívit tamní obyvatele. Počasí tomuto záměru nepřálo a Müldner neměl čas vyčkávat lepších povětrnostních podmínek. Pobyt poblíž ostrova byl využit k astronomickým pozorováním a kontrole stavu lodního chronometru.

²⁹² Benko, *Albatros*, s. 60.

²⁹³ S pomocí parního pohonu bylo někdy možné zvýšit stabilitu lodi na vlnách. V tomto případě bylo cvičení provedeno v okamžik, kdy byla dokončena destilace vody do zásob a po cvičné střelbě byl stroj odstaven. Tamtéž, s. 59.

²⁹⁴ Tamtéž, s. 61.

V posledním úseku cesty provázal *Albatros* pro tuto oblast netypický východní vítr a tlak byl nezvykle vysoký, Müldner se tedy rozhodl plout nějaký čas pod parou, dokud se loď nedostane do oblasti s příznivějším západním větrem. Totéž musel učinit ještě jednou, než *Albatros* dorazil do Kapského Města.

Počasí po cestě odpovídalo údajům v německém atlasu, kromě nezvyklého směru větru v jedné oblasti, a střelka kompasu měla zcela odlišnou odchylku, než byla uvedená v pokynech pro plavbu. Müldner se na tuto skutečnost vyptával na místní hvězdárně a dozvěděl se, že zvláštní chování střelky zaznamenaly i jiné lodě.²⁹⁵

S počasím, které zcela neodpovídalo příručkám, se setkala i *Saida*, která plula v červnu 1892 z La Platy na Svatou Helenu. Často přšelo, výkyvy teploty byly příčinou četných případů nachlazení. Během cesty se cvičila střelba z ručních zbraní, nikoliv ale z děl, pro tu nebylo moře dostatečně klidné. Velitel lodi věnoval velkou pozornost také výcviku kadetů, kteří dostali příležitost vést pod dohledem službu konajícího důstojníka manévry. *Saida* plula 33 dní, během cesty nemusela ani jednou použít stroj, a to ani při vplutí do přístavu na Svaté Heleně.

Cestou na ostrov Ascension, kam *Saida* pokračovala ze Svaté Heleny, nebylo počasí právě příznivé, Wachtel ale opět se zřetelem na výcvik štábu předal velení prvnímu důstojníkovi a kadety nechal držet přes den hlídku.²⁹⁶

Odsud *Saida* pokračovala na Kapverdy. Oblast rovníkových tišin proplula s dobrým jihozápadním větrem a stoj byl uveden do chodu, až když bylo nutné proplout mezi ostrovy Brava a Forgo, nejjižnějšími z Kapverd. Cestou přes oceán byly pozorovány létající ryby a fosforeskující živočichové. Kvůli horku byly znovu používány tropické uniformy, cvičilo se a pracovalo v pozdních večerních nebo brzkých ranních hodinách.²⁹⁷

²⁹⁵ Benko, *Albatros*, s. 318.

²⁹⁶ Marchetti, s. 287.

²⁹⁷ Marchetti, s. 291.

Z Kapverd plula korveta na Azory. Vesta byla zdlouhavá, proměnlivé slabé brízy vystřídalo bezvětří a *Saida* musela plout 230 námořních mil pod parou. Cesta dlouhá 423 námořních mil trvala 23 dní, průměrná rychlost byla jen 3,3 uzle a *Saida* plula jen 7 dní pod plachtami. Počasí a klidné moře ale umožňovalo provést všechna cvičení včetně střelby z děl. Cestou korvetu provázela hejna delfínů, kteří se líbili především mladším lidem na palubě.²⁹⁸

Ještě pomaleji plula *Saida* z Madeiry do Tangeru, průměrná rychlost byla jen 3,2 uzle, zatím nejnižší za celou misi. Wachtel se rozhodl navštívit Tanger, protože do plánovaného příplutí do Gibraltaru stále zbývaly dva dny.

3.4.9 AFRIKA

3.4.9.1 KAPSKO

V čase pobytu Albatrosu v jižní Africe mělo Kapské Město umělý přístav, který se začal budovat roku 1860. Nebyl sice chráněný proti větru ze všech směrů, Müldner ale chválí dobře organizovanou policii, požárníky a lodivody, kteří se starají o bezpečnost v přístavu.²⁹⁹

Albatros strávil v Table Bay čtrnáct dní, kdy si mužstvo i štáb mohli po náročné cestě přes oceán odpočinout. Kromě zdvořilostních návštěv ve městě, opětovaných na palubě Albatrosu, jel Müldner také do Simons Town, kde se setkal s britským admirálem Hunt-Grubblem.

Informace o poměrech v kolonii získal především od výzkumníka z oblasti jihoafrických jazyků doktora Hahna, německého konzula Biebera, barona Baba a také na farmě Welmoed.³⁰⁰

Albatros opustil Kapské Město 5. srpna ráno. Z přístavu vyplul pod parou a Müldner dal pokyn k novému měření odchylky střelky kompasu. Poté byl stroj odstaven a loď plula krátký čas pod plachtami. Cestou podél západního pobřeží Afriky jej provázely jen slabé proměnlivé větry a bezvětří.

²⁹⁸ Tamtéž, s. 301.

²⁹⁹ Benko, *Albatros*, s. 377.

³⁰⁰ Tamtéž, s. 386.

3.4.9.2 PORTUGALSKÁ GUINEA

Orientace v Guinejském zálivu byla obtížná. Vzduch byl plný výparů, v nichž se lámalo světlo, takže astronomické určení polohy bylo možné jen s přesností na deset námořních mil. Měření hloubky se s údaji v mapě shodovaly jen málo a ani obrysy pobřeží v ní nebyly zaneseny přesně. Müldner se tedy rozhodl, že fregatní lékař Jaroslav Hoříčka, zručný kreslíř, bude kreslit obrysy pobřeží, které jediné umožňovaly přesnou navigaci.³⁰¹ Bylo-li na jižní polokouli léto, bylo pobřeží vidět už na vzdálenost 24 námořních mil, viditelnost byla podstatně horší od června do září. Na rejdu města Mossamedes vplul *Albatros* za úplného bezvětří.

V Portugalské Guineji bylo zajímavé pozorovat soužití mezi bělochy a domorodci, kteří se k evropské kultuře sice nestavěli přímo nepřátelsky, ale byli přinejmenším velmi zdrženliví vůči misionářům i ostatním širitelům evropských zvyklostí.³⁰² Město Mossamedes, označované také za ráj západního pobřeží, Müldnera příliš nenadchlo.³⁰³ *Albatros* zde setrval tři dny.

Dalším cílem bylo São Paulo de Loanda. Navzdory slabým brízám nechtěl Müldner zapojovat stroj, *Albatros* tak plul jen velmi pomalu. Občasná bezvětří umožnila provést zkoušku průhlednosti vody pomocí bílého disku spuštěného do moře a posádka měla cestou příležitost pozorovat částečné zatmění slunce. Nakonec bylo nutné uvést do chodu stroj a *Albatros* vplul do Loandy 30. srpna dopoledne. Cestou se zatím neseťkal s žádnými extrémními teplotami.

V přístavu kotvilo několik válečných lodí a také dvě obchodní plavidla plující pod rakousko-uherskou vlajkou. Město bylo nejdůležitějším hospodářským centrem Portugalské Guineje a sídlem guvernéra. *Albatros* zde setrval opět jen krátce, čas byl využit především k návštěvám a rozhovorům.

³⁰¹ Benko, *Albatros*, 387.

³⁰² Müldner byl sám svědkem, jak jsou domorodci vůči bělochům nevděční. Jeden běloch zachránil domorodci život, když od něj pak chtěl drobnou službu, dožadoval se domorodec zaplacení. Tamtéž, s. 396.

³⁰³ Pravděpodobně proto, že krása je relativní pojem. Müldner se narodil v Rakousku, které je tak bohaté na přírodní krásy, a přednedávnem navštívil také Jižní Ameriku, v porovnání s těmito oblastmi nebyla západní Afrika zřejmě tak zajímavá. Tamtéž, s. 404.

Začátkem září pokračoval do Konga. Z Loandy vyplul pod parou a stoj zůstal v činnosti po celou dobu plavby, jednak k destilaci vody, jednak protože povětrnostní podmínky neumožňovaly plout dlouho pod plachtami. Po dvou dnech zakotvil v Banana Creek.

3.4.9.3 KONGO

Pobřeží v okolí přístavu bylo ploché, takže orientace nebyla snadná. Müldner se zde setkal se zástupci nizozemských a francouzských faktorí, kteří mu pomohli zásobit loď, a také půjčili lodivoda pro cestu proti proudu řeky Kongo do Puerta de Lenha.

Domorodý lodivod, který nazýval místa zcela jinak než britské mapy, často přivedl loď velmi blízko k břehu, aby měl Albatros co nejnižší odpor protiproudu, okolí bylo zarostlé hustou vegetací, ve vedlejších ramenech řeky pluly kánoe domorodců. Štáb ani posádka neměly na práci nic jiného než sledovat pokyny lodivoda, cesta pro ně byla spíš „půvabnou zábavou v rozlehlém, krásném přírodním parku.“³⁰⁴

Ačkoliv byli v Puertu de Lenha přátelsky přijati, vyvolala válečná loď na Kongu u obyvatel faktorí spíše starosti. Domnívali se, že se jedná o zásah proti některému odbojnému domorodému kmeni. Při dvoudenním pobytu měli námořníci příležitost seznámit se s jednotvárným životem faktorí. Po návratu do Bannany nenechal Müldner oheň pod kotli uhasit, byl potřeba k destilaci vody. *Albatros* měl hned následujícího rána přístav opustit a zamířit do Sierry Leone.

3.4.9.4 SIERRA LEONE

Albatros vyplul z Bannany 9. září. Krátce se zatavil u San Antonia, kde vysadil portugalského lodivoda, a zamířil k ústí Konga. Na volném moři nechal Müldner oheň pod kotli dohořet, vítr se ale záhy stočil k západu a *Albatros* musel znovu zapojit stroj, aby se mohl dostatečně vzdálit od pevniny. S co

³⁰⁴ Benko, *Albatros*, s. 422.

nejmenší spotřebou uhlí pokračoval dělový člun dál, dokud se směr větru opět nezměnil.

Stroj byl opět odstaven, *Albatros* pokračoval pod plachtami. Vítr byl proměnlivý, dne 17. září překročil *Albatros* rovník, 20. září začalo plavbu ovlivňovat proudění v guinejském zálivu, které loď zpomalovalo. Proto byl opět uveden do chodu stroj. Mělčiny poblíž St. Anna bylo možné minout jen za častého měření hloubky, tento úsek cesty provázely nárazy větru a deště. Jinak byla orientace bezproblémová, sloužil k ní především charakteristický profil poloostrova. Müldner si všiml, že ačkoliv byl vítr často velmi silný, moře zůstávalo tak klidné, že by celou cestu mohla absolvovat i jola.³⁰⁵

Do Freetownu dorazil *Albatros* 24. září. Teploty a klima byly zde tak jako již v Kongu už skutečně tropické, námořníci dostávali jako prevenci dávky rumu a chininu, lidé se také nesměli příliš namáhat. Jediný, kdo zde onemocněl, byl velitel lodi. Proto si sice vyměnil návštěvu s guvernérem, ale ostatní pozvání již musel odmítnout. Přístav *Abatros* opustil 28. září za silného deště, podél afrického pobřeží pokračoval ke Gibraltaru.

3.4.9.5 DAKAR A MAROKO

Cestou podél afrického pobřeží provázelo *Albatros* koncem září 1886 téměř úplné bezvětří. Z Freetownu do Dakaru tak plul převážně pod parou, Müldner měl alespoň příležitost provést předepsané semestrální cvičení s děly.

V Dakaru přístavní úředníci sice nabídli své služby při zaopatření lodi zásobami, lodě, které v tomto ročním období připluly z jihu, musely ale zůstat v přísné pětidenní karanténě. Müldner už si nemohl dovolit ztrácet čas, a tak po zásobení lodi vším potřebným dal rozkaz k cestě na Madeiru a odtud do Maroka.

I v tomto úseku cesty bylo možné plout pod plachtami jen krátký čas, nejprve bezvětří, pak protivítr si vynutily použití parního pohonu. Teplota vody dosáhla téměř třiceti stupňů, *Albatros* provázela hejna velryb a delfínů. Na

³⁰⁵ Benko, *Albatros*, s. 431.

Madeiře platila pro lodě plující ze západní Afriky téměř stejně přísná opatření jako v Dakaru, proto *Albatros* záhy pokračoval do Maroka.

Začátek cesty převládalo bezvětří, Müldner využil klidného moře k vyhlášení cvičného požárního poplachu. V dalších dnech vítr sílil a barometr klesal, *Albatros* zastihla bouře, která jej hnala průměrnou rychlostí 9 uzlů. Silný vítr vál v nepravidelných nárazech, loď se kymácela, největší změřený náklon byl přes třicet stupňů. Za této situace nebylo možné plout do Rabatu, jak měl Müldner původně v úmyslu, dělový člun pokračoval přímo do Gibraltarského průlivu.³⁰⁶

Počasí se nezlepšovalo, tlak byl stále nízký a vítr se stočil k jihu. Müldner nechal uvést do chodu stroj, za tohoto počasí ale nebylo moudré vplout na k jihu otevřenou rejdou Gibraltaru. *Albatros* tedy zakotvil nejprve v Tangeru, kde vyčkal příznivějšího počasí, a až poté pokračoval do Gibraltaru.

Albatros za bouře prokázal své kvality. Přes dělový člun se sice přelévaly vlny, nikdy ale vody nebylo tolik, aby byla zaplavená celá paluba. Největší potíže působilo, jak se loď kymácela na vlnách a starosti působily strojem šité plachty, bouře nezpůsobila žádné havárie.

Zkoumání poměrů v Tangeru se Müldner věnoval již na začátku mise, *Albatros* v zde pobýval v září 1885. Velmi užitečnou seznal činnost agentů, kteří se nejprve seznámí s místními podmínkami a potřebami obyvatelstva, než se firmy pokusí vstoupit na trh. Zřízení přímé paroplavební linky z Jadranu do Tangeru nedoporučoval, radil jednat podle vzoru ostatních velmocí, pro něž byl Tanger jen vedlejší zastávkou na delších trasách.³⁰⁷

V Tangeru se zastavila v listopadu 1892 také *Saida*. Jejím objevením se v přístavu byl velmi překvapen rakousko-uherský konzul rytíř von Boleslawski, který se i se svou manželkou vynasnažit být posádce nápomocen. Kontakt

³⁰⁶ *Albatros* plul se zkrácenými plachtami, přední košová plachta musela být skasaná z toho důvodu, že stehy šité strojem a nikoliv v ruce se začaly na několika místech trhat. Benko, *Albatros*, s. 450.

³⁰⁷ Benko, *Albatros*, s. 21.

s pevninou velmi komplikoval čerstvý vítr. Korveta odsud plula rovněž do Gibraltaru.

Na marockém pobřeží navštívil *Albatros* ještě Mogador. Navzdory vši orientální zdvořilosti neudělal správce provincie právě dobrý dojem, neboť se velmi zdráhal oplatit návštěvu na palubě dělového člunu. Müldner se domníval, že se bojí plavby po rejdě ve člunu. Nakonec byla návštěva guvernérem opětována v budově rakousko-uherského konzulátu. Správce provincie poslal na palubu také dárky v podobě potravin, totožné dostal již velitel S. M. S. *Helgoland* rok předtím. Müldner se za ně odvděčil padesáti franky.³⁰⁸

3.4.10 STŘEDOMOŘÍ

3.4.10.1 GIBRALTAR A ŠPANĚLSKO

Albatros se při cestě tam i zpět v Gibraltaru pouze krátce zastavil. Platilo to zvláště pro první zastávku v září 1885. V Gibraltaru platila karanténní opatření, kvůli nimž se dělový člun musel vrátit do Tangeru a vyzvednout zdravotní průkaz, který měl lodi pomoci vyhnout se podobným opatřením a ztrátě času v dalších přístavech. Do Gibraltaru se již nevrátil a pokračoval do Mogadoru. Při zpáteční cestě se Müldner pokusil získat od velitelů dalších přítomných lodí informace o bouři, kterou musel *Albatros* proplout, ale s nevelkým úspěchem.

Ani *Saidu* nepotkalo v Gibraltarské úžině příznivé počasí. Vál silný jižní vítr, zatímco loď plula se zkrácenými plachtami, zanesl ji proud daleko na východ a nebylo možné se proti takto silnému proudění a větru prodírat do Gibraltaru. Wachtel se tedy rozhodl zakotvit u Algeçiras. V zátocce panovalo téměř úplné bezvětří a hustě pršelo, Saida se tu setkala s parníkem Lloydu, který vyrazil z Tangeru spolu s ní.

Špatné počasí bylo i následujícího dne. Když se počasí 16. listopadu uklidnilo a obloha vyjasnila, poslal Wachtel do Gibraltaru v parním člunu

³⁰⁸ Tamtéž, s. 34.

důstojníka, který měl za úkol najít firmu, která by opravila během plavby úžinou poškozenou čelenovou čnělku, a také spolu s konzulem zajistit zásoby pro další cestu. Korveta opustila kotviště pod plachtami, kvůli bezvětří ale nebylo možné doplout do Gibraltaru bez zapojení stroje.

Na palubu *Saidy* ihned přišel balík pošty, který obsahoval i rozkaz z ministerstva války. Korveta měla plout pouze pod plachtami do Smyrny, kde na ni bude čekat školní eskadra, která měla převzít kadety a aspiranty, jimž se blížily termíny zkoušek, a odplout s nimi do Puly. Pro *Saidu* to znamenalo jeden až dva měsíce zdržení. Jen díky shodě a harmonii na palubě tohoto nevídaného prodloužení cesty nikdo nahlas nelitoval.³⁰⁹ S vyhlídkou na dlouho plavbu Středozemním mořem zkrátil Wachtel pobyt v Gibraltaru, jak jen to bylo možné.

3.4.10.2 ZNÁMÉ VODY

Plavba Středomořím, ať už mezi Pulou a Gibraltarem, nebo Pulou a Port Saidem, možná nebyvala příliš zajímavá, ale nebyla ani snadná. Převládající slabé, proměnlivé větry nutily lodě ke zdlouhavé plavbě pod plachtami, pokud velitelé nechtěli překonat celou vzdálenost s využitím stroje, jindy bylo počasí naopak velmi bouřlivé.

Středomoří bylo zároveň oblastí, v níž se celoročně pohybovaly školní lodě, všem tedy velmi dobře známou. Při bouřích, jakkoliv zde byly časté, už se nikdo nesnažil shromáždit nějaké nové údaje nebo poznatky, každý se omezil na konstatování, že počasí bylo špatné. „Z vlastní zkušenosti víme..., že zájem na zbývající části cesty upadá, jakmile loď na zpáteční cestě propluje Herkulovými sloupy nebo Suezským průplavem; člověk se cítí jako doma, jakmile se loď ocitne ve středomořských vodách.“³¹⁰

Cesta napříč Středomořím, z Puly do Gibraltaru, mohla trvat dva tři týdny, ale také dva měsíce, záleželo na počasí a zastávkách. Po vyplutí se lodě často zastavoval ještě na balkánském pobřeží, především k doplnění uhlí nebo

³⁰⁹ Marchetti, s. 312.

³¹⁰ Benko, Albatros, s.452.

posledních personálních změnách, v Gravose nebo Fiume. Dále mohly zastavovat na Sicílii, Korfu, nebo Maltě.

Albatros provázelo na začátku i konci své mise do Jižní Ameriky a Afriky poměrně bouřlivé počasí, stroj musel využít jen zřídka a plul poměrně rychle. Při své předchozí misi, do Orientu přes Suezský průplav, plul středomořskými vodami pod parou. U dalmatského pobřeží nebylo možné plachty využít vůbec, v druhém úseku cesty plul s využitím plachet i stroje zároveň a cesta mu trvala 9 dní. Na zpáteční cestě jej provázelo bouřlivé počasí, dělový člun plul část cesty pouze pod parou, část opět s parou a plachtami. Cesta končila v Pireu, kde se přidal ke cvičné eskadře, s níž později dorazil do Terstu.

Úsek mezi Pulou a Port Saidem absolvovaly i obě menší korvety. *Fruntsberg* plula větší část cesty proti jižnímu větru a kvůli bezvětří pod parou, dva dny s využitím plachet. I se zastávkou pro uhlí v Gravose potřebovala 12 dní. Na zpáteční cestě trávající jedenáct dní ji provázela severní protivítr a bezvětří, pod plachtami tedy mohla plout opět jen krátce. Velmi podobné počasí provázelo i *Zrinyi*.

Saida měla cestou do Port Saidu dobrý vítr, Wachtel u Jónských ostrovů nechal loď cvičně křížovat proti větru. Stroj byl uveden do chodu až po třinácti dnech cesty, kdy byl přístav již blízko. Na cestu z Gibraltaru do Puly potřebovala, také díky zastávce ve Smyrně, téměř dva měsíce. Cestou do Smyrny ji provázela jen slabý vítr a tento úsek urazila za třicet dní. Druhá část cesty začala bouřlivě, *Saida* musela bojovat i se silným protivětrem, stroj byl ale uveden do chodu jen na krátký čas. Ještě než dorazila do Puly, musela se zastavit pro zásoby v přístavu na ostrově Lissa, protože cesta se příliš protahovala.

3.5 HODNOCENÍ MISE

Úspěšnost mise se hodnotila podle vzdálenosti překonané pod parou, počtu zranění a onemocnění, dodržení časového plánu nebo škod a poruch na lodi. Hledělo se také na to, zda velitel bral dostatečné ohledy na výcvik

námořníků a obstaral všechna potřebná data, jeho posádka byla v dobrém zdravotním stavu a ztráty na životech byly minimální. Stav lodi byl hodnocen při nástupu hned po ukončení mise.

Údaje, které velitelé nashromáždili, byly dále využívány, v případě těch meteorologických Hydrografickým úřadem. K meteorologickým měřením a pozorováním patřilo i zkoušení nových přístrojů či měření odchylek u těch osvědčených. Úspěšný velitel přidal k datům získaným od konzulů a obchodníků i své vlastní názory, zaznamenával údaje o počasí během cesty a podal podrobný popis přístavů. Ostatním lodím tak ve své zprávě doporučil nejvhodnější kotviště a určil nejvhodnější orientační body, také korigoval nepřesné údaje v mapách. Kromě toho přivážely lodě domů i nejrůznější předměty, ulovené živočichy, dárky nebo nákresy pobřeží.

Příkladně splnit všechny úkoly bylo snazší za dobrého počasí, které provázelo například *Fruntsberg*. Korveta navštívila všechny přístavy, které byly uvedeny v instrukcích a navíc i Kalikat, na její palubě nedošlo k žádným vážným zraněním, poškozením takeláže ani poruchám stroje. Zdravotní stav posádky byl po celou misi uspokojivý, a to jak díky přijatým zdravotním opatřením, tak díky odolnosti námořníků. Zaznamenány byly výkyvy ve váze posádky, které byly nejvýraznější v Rudém moři.³¹¹ Mise byla poměrně krátká a vedla mnoha oblastmi, kterými nebylo možné plout bez použití stroje, proto nelze vyvozovat závěry z porovnání vzdálenosti překonané pod plachtami a pod parou.

Vrchní velitel námořnictva baron von Sterneck hodnotil velmi kladně misi korvety *Saida*. Dojem na něj udělal obrovský rozdíl ve vzdálenosti překonané pod plachtami a pod parou i pokroky ve výcviku mužstva i štábu, na který bral Wachtel velké ohledy. *Saida* se pohybovala pod plachtami i v některých přístavech. „K ocenění velením lodi v mnoha ohledech prokázané rozvážnosti i cílevědomosti, činorodosti provázené nejlepšími výsledky a s ohledem na

³¹¹ Benko, Fruntsberg, s. 231.

příkladné splnění úkolů mise, c. a k. Říšské ministerstvo války, námořní sekce, s velkým uspokojením vyjadřuje jménem císaře své uznání velením S. M. lodi *Saida* pověřenému fregatnímu kapitánovi Josefu Wachtelovi šlechtici von Elbenbruck.³¹²

Na dlouhé misi, jejíž trasa vedla několikrát přes oceán, bylo snazší využívat plachty častěji než páru a bylo také více příležitostí ke cvičením, zatímco loď na poměrně krátké misi do Indie, pokud ji zastihlo bouřlivé počasí, nemusela dostat žádnou příležitost například ke cvičení s děly. Námořníci měli zato možnost překonávat příboj v Madrásu nebo absolvovat náročné plavby po řekách, což bez problémů zvládly posádky *Zrinyi* i *Fruntsberg*.

Albatros byl kvůli svým rozměrům v poněkud odlišné situaci než korvety. Dělový člun bojoval s protiproudem nebo rozbouřeným mořem s mnohem většími potížemi a stroj musel využívat častěji, ani s využitím páry ale nedosahoval tak vysoké rychlosti jako větší lodě za silného větru pouze pod plachtami. Bojovat na rozbouřeném moři s vlnami s využitím stoje bylo možné, jen dokud vlny nebyly tak vysoké, že lodní šroub se při náklonu lodi ocitl ve vzduchu. Předepsaná cvičení bylo možné provádět jen v omezené míře kvůli výrazným náklonům paluby a nedostatku prostoru. Záleželo tedy na schopnostech a vynalézavosti velitele lodi, který se s touto situací musel vyrovnat. Baron Sterneck, který provedl inspekci *Albatrosu* po jeho návratu z mise do Jižní Ameriky a Afriky, Müldnera za dosažené výsledky ve výcviku mužstva pochválil.³¹³

Je zřejmé, že pro výcvik posádky bylo důležité, aby se loď pohybovala v oblastech s co nejrozdílnějšími povětrnostními podmínkami a počasím, trasu ale určovaly instrukce. K výcviku námořníků patřily bouře i bezvětří, obtížné přistávání se čluny i opravy poškozené lodi. Na veliteli mise bylo, aby našel

³¹² Marchetti, s. 315.

³¹³ Benko, *Albatros*, s. 453.

vhodné chvíle k náročnějším cvičením, poplachům a aby dbal na dodržování hygienických opatření na palubě lodi.

Spotřebu uhlí mohl ovlivnit jen v omezené míře. Jestliže se loď nacházela v oblasti pravidelného větru, který vál proti ní, plula Rudým mořem nebo po řece, nebylo možné se použití stroje vyhnout. Na veliteli zůstávalo rozhodnutí pod kolika kotli zatopit a zda spolu se strojem využít i plachty. Další možností bylo zakotvit a vyčkávat na příznivější vítr, především v pobřežních vodách. Na volném moři bylo možné korigovat kurs tak, aby se loď dříve dostala do oblasti s příznivějším větrem, nebo překonání tišin pod parou tak, že loď sice neplula tou nejkratší cestou, ale mohla plout déle pod plachtami.

Přestože velitelé misí byli v instrukcích nabádáni k šetření uhlím, mělo ministerstvo války pro využití stroje pochopení, pokud bylo potřeba. V opačném případě sklídl velitel od svých nadřízených kritiku. Například fregatní kapitán Heinrich Fayenz, který velel korvetě *Saida* na misi do Afriky a Austrálie v letech 1884-1886, měl velké potíže v Indickém oceánu. Monzun se nedostavil a korveta musela plout velmi dlouho pod parou. Tato skutečnost nebyla kritizována, ale „...misi dovedl uspokoivým způsobem ke konci – avšak při zpáteční cestě překonal Středomoří pod parou, což nelze dostatečně ospravedlnit, toto opatření nemuselo být nutné.“³¹⁴

³¹⁴ Fayenz také několikrát označil *Saidu* za špatnou plachetnici, což odporuje Wachtelovým zkušenostem s toutéž lodí. Rudi Palla, *Die Weltreise Seiner Majestät Korvette Saida in den Jahren 1884–1886*, Wien: Christian Brandstätter Verlag, 2011, s.51, 124.

4. NOVARA A MISE

I přes časový odstup a technologický pokrok zůstávalo na dlouhých cestách do vzdálených moří mnoho podobného. Na plachetnicích určených pro mise se s bouřlivým počasím i nepříznivým větrem bojovalo velmi podobně jako dříve na *Novaře*. Jen pokud nastalo bezvětří nebo protiproudu měly modernější lodě výhodu parního stroje. Velitelé ale museli s uhlím šetřit a bezvětří mělo na morálku mužstva špatný vliv i tehdy, když loď plula pod parou, zvláště když trvalo delší dobu.

Parní stroj dával modernějším lodím možnosti, které *Novara* neměla. Mohly se pohybovat po přístavech a po řekách, bylo pro ně snazší plout podél závětrných pobřeží a v oblastech se silným protiproudem. Menší korvety a *Albatros* měly díky menšímu ponoru méně problémů s hladinou vody, překonáváním mělčin a písčinych prahů. V tomto ohledu byla trasa cesty vždy plánována s ohledem na možnosti lodě. *Novara* na své cestě překonávala takové nástrahy především poblíž tropických ostrovů, lodě na misích se držely blíže civilizaci, pro posádku *Saidy* tak byl zkouškou v manévrování přístav Buenos Aires, pro *Zrinyiho* plavba po Modré řece, v případě *Fruntsberg* Huglí.

Při bouřlivém počasí byla rozměrnější loď s větší stabilitou výhodnější, bouřlivému počasí se ale žádná nevyhnula a i *Albatros* prokázal své kvality při plavbě v obtížných podmínkách. Ze zmiňovaných parních plachetnic utrpěla nejméně škod *Fruntsberg*, zato na *Zrinyi* v Indickém oceánu a *Novaře* v Tichém byla vážněji poškozena obšívka a i *Albatros* cestou do Indie potřeboval opravu těsnění. *Saida* v Tichém oceánu utrpěla značné škody v takeláži, podobně jako *Novara*. Parní lodě mohly mít i potíže se strojem a kotli, v případě *Zrinyi* se jednalo o roztržený ventil. Kotle se také musely pravidelně čistit.

Na *Novaře*, ačkoliv na její palubě bylo několik vědců, nebyl na hygienická opatření kladen takový důraz jako na pozdějších misích. Z *Novary* dezertovalo celkem devět námořníků a osm zemřelo. I později na misích námořníci umírali na následky zranění nebo nemocí, dezertérů ale bylo méně.

Albatros neztratil v jižní Americe navzdory přítomnosti agentů ani jednoho námořníka, z *Novary* dezertovali v Riu de Janeiro tři, ze *Saidy* za celou cestu dezertoval pouze jediný, a to v Buenos Aires, kde měl příbuzné. Marchetti se domnívá, že je to proto, že námořníci sami dobře viděli, v jak nuzných podmínkách místní žijí, a nechtěli se k nim připojit.³¹⁵

Život na palubě se kromě manévrování skládal především ze cvičení, na něž byl kladen mnohem větší důraz na misích. Zatímco *Wüllerstorf* se v první řadě snažil co nejlépe dostat z jednoho místa a druhé a za klidného moře umožnit vědcům měření hloubky či lov ptáků nebo ryb, na misích se cvičně křižovalo proti větru, v přístavech cvičilo se čluny a na klidném moři střílelo z děl.

Přítomnost vědců na palubě *Novary* znamenala, že fregata domů přivezla data nejrůznějšího charakteru, zatímco velitelé misí se soustředili především na meteorologii, přístavy a hospodářství. Problémy byly vždy s exponáty, předměty se poškozovaly za bouří a neunikly ani pozornosti krys.

Některé situace vyhlížely jak na *Novaře* tak na misích téměř stejně. Záchrana tonoucích námořníků i opice Bessy, která spadla do moře přes palubu *Novary*, probíhala vždy velmi podobně. Stejně tak pohřby, oslavy překročení rovníku, masopustu nebo Štědrého dne. I oficiální návštěvy se odehrávaly ve stejném duchu, a to jak slavností obědy nebo večeře u velitele lodi, tak větší slavnosti a bály na palubě. Posádky se setkaly s rozdílným přístupem úřadů na různých místech a měly dobré i horší zkušenosti s lodivody nebo zásobovateli. Tyto skutečnosti ovšem nelze zobecňovat, zde záleželo na konkrétních osobách.

Na *Novaře* panovalo jisté napětí mezi vojáky a civilisty, které mohlo mít negativní dopad na morálku celé posádky, tyto potíže muselo vycítit i mužstvo. V tomto ohledu měly lodě na misích výhodu, protože jedinými civilisty na jejich palubách bývali diplomaté, a i oni pouze na přechodnou, často velmi krátkou dobu.

³¹⁵ Marchetti, s. 271.

Velký rozdíl byl také v zájmu veřejnosti. Zatímco expedice *Novary* se těšila velké pozornosti i mezi civilisty a v zahraničí, lodě na pozdějších misích již byly v jiné situaci. Stejně jako *Novara* mohly být, i když v menší míře, zajímavostí pro obyvatele navštívených přístavů, nebyly nijak zajímavé pro domácí tisk.

4.1 PROBLÉMY NA MOŘI

Vzhledem k rozdílnému charakteru oceánů měly lodě v různých koutech světa odlišné podmínky k plavbě. Obě lodě proplouvající Pacifikem, *Saida* i *Novara*, absolvovaly tento úsek cesty rychle, při bouřlivém počasí. To znamenalo jednak škody na lodi, především v takeláži, jednak zvýšené nároky na posádku.

Počasí bývalo bouřlivé i v Indickém oceánu, zde ale měla každá loď jiné podmínky. Záleželo, zda plula jeho severní nebo jižní částí a zda byla právě sezóna monzunů. Při arabském a africkém pobřeží býval vítr slabý, plavba blízko pevniny vyžadovala zapojení stroje. To se ovšem týkalo pouze lodí, které pluly Suezským průplavem, *Novara* neměla žádný důvod se držet u pobřeží, přesto i ona měla na začátku cesty z Kapska na St. Paul špatný vítr.

Zatímco *Fruntsberg* musela plout při překonávání severní části Indického oceánu většinu cesty pod parou, *Zrinyi*, *Saida* a *Novara* měly v jihozápadní části oceánu silný až bouřlivý vítr. Déšť znemožňoval meteorologická pozorování, *Saidě* bouře znemožnila přistát u St. Paul a *Zrinyi* utrpěla na rozbouřeném moři vážné škody. Zatímco na *Novaře* působily bouře spíše potíže, případně zdržení, na korvetách se na ně pohlíželo jako na příležitost k výcviku mužstva za těžkých podmínek.

Proměnlivý byl rovněž Atlantik. Velitelé museli počítat s pasáty i s rovníkovými tišinami a vítr se ne vždy choval podle toho, co bylo psáno v příručkách. Plavba přes Atlantik zabrala mnoho času, který lodě na misích využívaly ke cvičením, bylo-li počasí klidné, především na palubě *Saidy* byl cestou přes oceán kladen na výcvik štábu i mužstva velký důraz. Na *Albatrosu*

byla cvičení nahrazena přednáškami. Cestu zpravidla nečinil náročnou vítr nebo bouře, ale změny teploty, déšť a všudypřítomná vlhkost. Posádku bylo třeba zaměstnat, aby morálka mužstva příliš neklesla.

Pro posádku *Novary* byla cesta přes Atlantik zajímavá i jinak. Měření a pozorování doplňoval lov ptáků a ryb v mnohem větší míře než na misích, naopak výcvik byl omezený. Všechny lodě provázeli v Atlantiku kytovci a na všech palubách proběhla oslava překročení rovníku, což pomáhalo udržet dobrou morálku mužstva.

Velmi specifickou oblastí bylo Rudé moře. Lodě zde čelily problémům sice předvídatelným, ale nikoliv banálním. Využití páry zde bylo nutné, který úsek cesty překoná loď pod parou bylo určeno ročním obdobím, ačkoliv počasí mohlo vždy být o něco horší nebo lepší. Největší potíže zde působilo sucho a vysoké teploty, které si na všech lodích vyžádaly zvláštní opatření ohledně pitného režimu a práce. Byly učiněny změny v organizaci služby, aby mužstvo nemuselo pracovat v největším horku. Khittel měl dobrou zkušenost s arabskými topiči, které najal na *Zrinyi*, aby šetřil vlastní muže. Klima v Rudém moři sice způsobovalo například ztrátu váhy a lidé se v něm nesměli příliš namáhat, nebylo ale příčinou nemocí.

Naopak v čínských vodách byla běžná cholera a ani tyfus nebyl vzácný. Zajímavé je, že na *Novaře* se cholera brala spíše na lehkou váhu, ačkoliv řádila v Singapuru, kde se fregata zastavila. Ani její pobyt v přístavu nebyl omezen na dobu bezpodmínečně nutnou k doplnění zásob, což mohlo zabrat jeden až dva dny. Když pak nemoc vypukla na palubě, Scherzer se zmiňuje pouze o tom, že se hrála hudba, aby posádka nepropadala malomyslnosti. Tato lehkomyšlnost či podceňování nemoci je velmi zvláštní, zvláště porovnáme-li situaci *Novary* s tím, s čím se setkávaly lodě později na misích. Na jejich palubách se preventivně podával chinin a pobyt v přístavech ohrožených nějakou epidemií se počítal spíše v hodinách než ve dnech.

K všeobecně uspokojivému zdravotnímu stavu námořníků v tropických vodách přispívaly i destilátor mořské vody, takže posádky nebyly odkázané na vodu dodávanou z pevniny, která mohla být znečištěná.

V čínských a indonéských vodách byly jedním z hlavních nebezpečí tajfuny. *Novara* musela jedním z nich proplout, naopak *Zrinyi* se třem tropickým bouřím úspěšně vyhnula. Jak fregata, tak korvety i dělový člun dokázaly bouřím úspěšně čelit. Obtížná byla rovněž orientace v pobřežních vodách a v Malacké úžině, při zatažené obloze, prudkém větru nebo špatné viditelnosti musely lodě kotvit a vyčkávat lepších podmínek. Čínské vody byly ale poměrně dobře zmapované, bylo-li vidět pobřeží, bylo možné se orientovat podle něj. Jisté potíže s navigací mohly ovšem vyvstat i na Cejlonu, pro nějž mapy jako orientační body uváděly shluky stromů a dohled nebyl kvůli oparu velký.

Na misích i na *Nováře* bylo důležité časté přesné měření polohy, jež nezářídka doplňovaly i kresby pobřeží. Nezářídka byly takto zjištěny nepřesnosti v mapách, náčrty pobřeží mohly orientaci rovněž napomáhat. Zvláště důležité byly ale v oblastech, kde nebylo možné přesné astronomické určení polohy jako u západoafrického pobřeží, kde je nechal pořizovat velitel *Albatrosu* Müldner. Štáb *Zrinyi* pořídil nákresy přístavů s okolím na Modré řece, kde bylo také nejvhodnější orientovat se podle pobřeží, přestože si lodě najímaly lodivody. *Novara* s sebou přivezla podrobné kresby mnoha pobřeží včetně Nikobar. Znat profíl pobřeží bylo důležité pro nalezení vhodného místa k vylodění, a tyto znalosti by nabyly na důležitosti v případě, že by se Wüllerstorf býval rozhodl Nikobary skutečně obsadit.

Středomoří bylo zajímavější pro expedici *Novary* než pro lodě na misích, jejichž štáb znal tyto vody zpravidla velmi dobře. Proplout Gibraltarským průlivem proti západnímu proudu bylo snazší pro lodě s parním pohonem, pokud jejich instrukce výslovně neříkaly, že mají tento úsek absolvovat pod plachtami. I vítr v přílehlých částech Atlantského oceánu býval slabý a proměnlivý, velitelé misí se ale snažili vyčkávat na příznivější počasí a velké

vzdálenosti překonávali pod parou, pouze pokud to bylo nezbytně nutné, proto se jejich lodě mohly i několik dní nacházet v podobně neutěšené situaci jako *Novara*.

Pro plavbu pod plachtami na otevřeném moři byla *Novara*, konstruovaná jako čistě plachetní loď, vhodnější než pozdější lodě vybavené parním strojem. Menší korvety, *Zrinyi* a *Fruntsberg*, byly delší než *Novara* a také těžší. Nebyly tedy obratnější ani rychlejší, ale stabilnější. Ještě rozměrnější *Saida* mohla za silného, bouřlivého větru dosáhnout rychlosti srovnatelné s fregatou.

4.2 PŘÍSTAVY, ŘEKY, PEVNINA

Pohyb v přístavech a po řekách byl limitován ponorem lodí a také protiproudy. Proto vždy nestačilo čekat například na příliv a vyšší hladinu vody, aby bylo možné překonat písečné prahy. Plavba lodí proti proudu řek byla značně komplikovaná. *Novara* a mnoho dalších lodí se po Wu Sung dostalo do Šanghaje, pro *Novaru* tato cesta ale znamenala čekání na příznivý vítr, který by jí pomohl překonat proud řeky. Cestu po řekách dál do vnitrozemí bylo vhodnější absolvovat pod parou, parní pohon zaručoval, že protiproud bude možné překonat a nárazy větru zároveň neměly tak výrazný vliv na pohyb lodí, jako kdyby plula pod plachtami.

Plavba po řekách vyžadovala značnou opatrnost, nejkomplikovanější v tomto ohledu byla cesta *Fruntsbergu* do Kalkaty. Tato cesta byla sice podstatně kratší než úsek Modré řeky, po níž se do vnitrozemí Číny vydala *Zrinyi*, ale nebezpečnější. Naopak na palubě *Albatrosu* cestou po Kongu všichni odpočívali a sledovali krajinu.

Pokud loď kotvila na rejdě, nebyla pro ni plavba na kotviště nijak náročná. Pro *Novaru* bylo nejsložitější manévrování a hledání kotviště a Nikobarách či u ostrovů v Indonésii a Oceánii. Působivý výkon podala *Saida* svým manévrováním v Buenos Aires.

Lodě na misích nebyly tolik odkázány na dobrou vůli místních úřadů jako expedice *Novary*. Jejich velitelé zpravidla potřebovali pouze informace o

hospodářství, které jim většinou zprostředkovali rakousko-uherský konzulové, nebo je byli schopni získat od obchodních společností, a museli zajistit zásoby. Přesto se k nim úředníci chovali zpravidla velmi vstřícně, a to tím více, čím vzácnější přítomnost válečné či rakousko-uherské lodi v daném přístavu byla. Korvetám *Zrinyi* a *Fruntsberg* se dostalo mnoho pozornosti v Kalkatě a na Modré řece, kam připluly jako vůbec první válečné lodě habsburské monarchie, o *Saidu* se zajímalo mnoho lidí v Austrálii.

Pro lodě na misích nebyly pozornosti a dárky tak důležité jako pro expedici *Novary*, často stačilo, když úředníci dodržovali etiketu. Vzhledem k tomu, že guvernéri či starostové reprezentovali nejen sebe ale i celý stát, jen zřídka pravidla zdvořilosti porušovali. Tím spíše byly tyto případy hodné zaznamenání, jako v případě návštěvy *Albatrosu* v Mogadoru.

Mnohem dotčenější laxním přístupem úředníků se zdá být Scherzer, a to přestože zdvořilosti bylo během expedice *Novary* vždy učiněno zadost. Expedice pro své podniky potřebovala jistou podporu, kterou jí ale nikdo nebyl povinen poskytnout. A tak zatímco na Jávě nebo v Austrálii všichni překypovali vstřícností, na Filipínách byly správní i vědecké instituce k expedici lhostejné.

Kromě epidemií, karanténních opatření, kvůli kterým se velitelé misí občas rozhodli daný přístav zcela vypustit, komplikovalo pobyt v přístavech i mezinárodní či vnitropolitické napětí. Války a povstání v Číně nebo hrozící občanská válka v Chile nebo prezidentské volby v Argentině byly také příčinami změn v programu.

Zatímco právě politické napětí v Chile v případě *Novary* nebo v Argentině v případě *Albatrosu* pouze znemožnilo uskutečnění některých návštěv a bylo zajímavým tématem rozhovorů a zpráv, rozhodl se Wachtel se *Saidou* Chile kvůli hrozícímu vypuknutí občanské války vůbec nenavštívit. Opiová válka v Číně si vynutila změnu programu expedice *Novary*, další konflikt, který hrozil vypuknout v čase pobytu *Albatrosu* v čínských vodách, vyžadoval, aby se dělový člun připravil a v případě nutnosti zasáhl do bojů, k čemuž ale nedošlo.

Napětí panovalo i mezi kolonisty a domorodci v přístavech u Rudého moře, posádka *Frundsberg* byl svědkem přestřelky mezi Brity a domorodci v Suákinu. Ale zatímco pro Novaru byly ozbrojené střety nepříjemnostmi, které značně komplikovaly práci vědců a narušovaly pečlivě sestavený plán cesty, válečné lodě na misích musely být připraveny do konfliktů v případě potřeby zasáhnout.

ZÁVĚR

Účel i instrukce k jednotlivým misím si byly zpravidla velmi podobné. Jednalo se zejména o výcvik posádky a získávání konkrétních informací, nehledě na to, o kterou loď se jednalo a kam měla namířeno. Veškeré vedlejší úkoly, ať už se jednalo o pomoc konkrétním rakousko-uherským občanům, diplomatické mise nebo mapování, ale mohly trasu mise významně ovlivnit, ne-li přímo určovat.

Samotná trasa mise určovala, jaké budou podmínky pro výcvik a zejména složitější cvičení, jak bude mise obtížná s ohledem na klimatické podmínky a počasí a kterými obtížnými místy bude loď muset proplout. Tyto okolnosti měly značný vliv na to, jak často bylo nutné plout pod parou. Šetření uhlím bylo po velitelích lodí vyžadováno.

Novara neměla k dispozici parní pohon a trasa její cesty byla plánována i s ohledem na tuto skutečnost. Expedice neměla tak přesně stanovený časový harmonogram jako pozdější mise a její velitel měl volnější ruce i ohledně volby zastávek. V případě této expedice mělo poznávání v plánu cesty mnohem významnější místo než při pozdějších misích, *Novara* navštívila i některá místa, která byla spíše zajímavá než důležitá jako například korálové ostrovy v Pacifiku. Na pevnině členové expedice trávili čas především poznáváním okolí, což mohlo být spojeno i se získáváním informací o místním hospodářství a vědeckým výzkumem.

Ale právě vědecký výzkum, který měl činit expedici jedinečnou, byl značně omezen společenskými povinnostmi a tím, že vědci byli nuceni plnit rozkazy velitele expedice, místo toho aby měli vlastní plány. Na palubě panovalo napětí mezi vojáky a civilisty. Na loď bylo naloženo mnoho exponátů, které velmi trpěly vlhkostí a prudkými pohyby lodi.

K obsazení Nikobar nedošlo, expedice byla nakonec zcela mírová, přestože fregata byla po zuby ozbrojená. Současníci označovali expedici za velký úspěch, z dnešního pohledu ale není účel cesty zcela zřejmý. Expedice

nepochybně popularizovala válečné námořnictvo ve vlasti, prezentace v zahraničí prostřednictvím tehdy v podstatě již zastaralé fregaty je ale pochybná.

Situace na palubě *Novary* byla odlišná od lodí na misích, které byly výlučně záležitostmi válečného námořnictva. Civilisté byli na těchto lodích přítomni jen zřídka a dočasně, úkoly, jasně dané v instrukcích, již měly s vědeckou činností společného jen málo a prostor pro iniciativu velitele mise byl menší. Závažnější problémy a změny trasy bylo třeba telegraficky konzultovat s ministerstvem války.

Výsledkem misí byla meteorologická data, popisy přístavů, informace o jejich ekonomice, zprávy o zdravotním stavu posádky v různých klimatech, někdy také nákresy pobřeží a opravy chyb v mapách nebo informace o cizích flotilách a vojenských zvyklostech.

Hlavním účelem misí byl ale výcvik námořníků, který se odehrával v nejrůznějších, někdy velmi obtížných podmínkách, které se velmi lišily od Středomoří. Mise byly finančně velmi nákladné, ale na rozdíl od expedice *Novary* plnily svůj účel.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

BASCH-RITTER, Renate, Österreich auf allen Meeren, Graz, Wien, Köln: Styria 1987.

BASCH-RITTER, Renate, Die Weltumsegelung der Novara 1857-1859, Graz: Adeva 2008.

BENEŠ, Ctirad, Rakouské válečné námořnictvo 1848-1866, Praha: Mare-Czech 2004.

BENKO, Jerolim von, Die reise S. M. Schiffes Frundsberg im Rothen Meere und an den Küsten von Vorderindien und Ceylon in den Jahren 1885-1886, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1888.

BENKO, Jerolim von, Reise S. M. Schiffes Albatros unter Commando des k. k. Fregatten-Kapitäns Arthur Müldner nach Süd Amerika, dem Caplande und West-Afrika 1885-1886, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1889.

BENKO, Jerolim von, Die reise S. M. Schiffes *Zrinyi* nach Ost-Asien 1890-1891, Wien: Carl Gerold's Sohn, 1893.

GOGG, Karl, Österreichs Kriegsmarine 1848-1918, Salzburg, Stuttgart: Das Bergland-Buch, 1967.

HUBERT, Miroslav, Do světa s parníky rakouského Lloydu, Praha: Mare-Czech, 2011.

HÜBNER, Peter, Die k.k. Segelfregatte Fürst Felix Schwarzenberg und ihre Zeit 1853–1861, Wien: Amalthea, 2010.

HYNEK, Vladimír, KLUČINA, Petr, Válečné lodě 2, Mezi krymskou a rusko-japonskou válkou, Praha: Naše vojsko, 1986.

KOUDELKA, Alfred von, Die k. u. k. Kriegsmarine, Reprint des Werkes „Unsere Kriegs-Marine von Alfred Freiherr von Koudelka, Wien 1899“, Wien: Edition Winkler-Hermaden, 2011.

MARCHETTI, Hermann, Die Erdumsegelung S. M. Schiffes *Saida* in den Jahren 1890, 1891, 1892, Wien: Carl Gerold's Sohn, 1894.

PALLA, Rudi, Die Weltreise Seiner Majestät Korvette Saida in den Jahren 1884–1886, Wien: Christian Brandstätter Verlag, 2011.

SCHERZER, Karl von, Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair, erster Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1861.

SCHERZER, Karl von, Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair, zweiter Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1861.

SCHERZER, Karl von, Reise der Oesterreichischen Fregatte Novara um die Erde unter den Berichten des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair, dritter Band, Wien: aus der kaiserlich-königlichen Staatsdruckerei, 1862.

SCHERZER, Karl von, Die Welumsegelung der Novara 1857-1859, herausgegeben, bearbeitet und komentiert von Günter Treffer, Wien, München, Zürich: Fritz Molden, 1973.

SOKOL, Hans Hugo, Des Kaisers Seemacht, Wien-München: Amalthea 1980.

WEISS, David, SCHILDDORFER, Gerd, Die Novara, Österreichs Traum von der Weltmacht, Wien: Amalthea, 2010.

Die Reise S. M. Kanonenboot Albatros im Rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern in den Jahren 1884-1885, Pola: Carl Gerold's Sohn, 1885.