



Rihmer Aurél (Budapest):

Az Adria foglyai? Az Osztrák-Magyar Monarchia kisebb hadihajói a sajtó tükrében

A földkerülő és felfedező hajók

Fregattok, korvettek és ágyúnaszádok

ACTA HISTORICA HUNGARICA TURICIENSIA

XLI. évfolyam 2. szám

A ZÜRICHI MAGYAR TÖRTÉNELMI EGYESÜLET 137. SZ. KIADVÁNYA

ISSN 2297-7538



**Zürich, Budapest, Adelaide, Athén, Bangkok, Beijing, Beregszász, Boulogne
Sur Mer, Brno, Carrigmore, Csikszereda, Felsőőr, Heidelberg, Helsingborg
Honolulu, Koppenhága, Lendva, London, Pozsony, Szabadka, Vancouver**

Szerkeszti a ZMTE Tudományos Tanácsa

BEKE Zoltán magánkutató, a ZMTE elnöke beke@pobox.sk

BÉRCZI Szaniszló C. Sc. fizikus csillagász, ny. egyetemi docens, Eötvös Loránd Tudományegyetem, bercziszani@caesar.elte.hu

CSÁMPAI Ottó C. Sc. etnopszichológus, ny. habilitált egyetemi docens, Nagyszombati Egyetem, csottoster@gmail.com

DARAI Lajos C. Sc. filozófus, professzor emeritus, Kodolányi János Egyetem, darailajos@gmail.com (főszerkesztő)

GÁSPÁR Róbert mérnök, történész gasrob75@gmail.com

GEDAI István C. Sc. történész, numizmatika, ny. főigazgató, Magyar Nemzeti Múzeum

HARAI Dénes C. Sc. katonapedagógus, ny. ezredes, egyetemi tanár, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, harai.denes@uni-nke.hu

HARASZTI Zsuzsanna magánkutató haraszti.zs.karolina@gmail.com

JÁVOR Miklós Ph. D. történész, író, javormiklos1@gmail.com

J. ÚJVÁRY Zsuzsanna Ph. D. történész, egyetemi docens, Pázmány Péter Katolikus Egyetem, zsujvary@gmail.com

KÖLTŐ László dr. univ. régész, mérnök, ny. múzeumigazgató Somogy Megyei Múzeumok Igazgatósága, koltolaszlo48@gmail.com

NYÁRI Gábor Ph. D. történész, főigazgató, Rendszerváltás Történetét Kutató Intézet és Archívum, nyari.gabor1986@gmail.com

PANDULA Attila D. Sc. történettudomány, habilitált egyetemi docens, Eötvös Loránd Tudományegyetem, attila.pandula@gmail.com

SZEDERKÉNYI Tibor D. Sc. földtudomány, ny. egyetemi tanár, Szegedi Egyetem, Pécsi Egyetem, szedertib@gmail.com

SZEKERES István írástörténet kutató, szekeresistvan1917@gmail.com

RIHMER Aurél történész, granasztoi@yahoo.com

VIZI László Tamás Ph. D. történész, tudományos rektorhelyettes, Kodolányi János Egyetem, lvizi@kodolanyi.hu

ZÁHONYI András mérnök, íráskutató, zahonyi4@gmail.com

Kapcsolat kizárólag elektronikus levelezéssel. A szerkesztőség levélcíme:
zmtedu@gmail.com

Kézirat alakja: Word, 16-os lapszélesség, 12-es betű, szimpla sorköz.

Tartalom

Bevezetés.....	5
A Monarchia földkerülő hajói.....	12
Splendido kereskedelmi vitorlás brigg.....	13
SMS Novarra fregatt, majd gőzfregatt.....	15
SMS Donau gőzfregatt (máshol korvett).....	94
SMS Saida gőzkorvett.....	121
SMS Erzherzog Friedrich gőzkorvett (gyakran fregattnak írják).....	191
SMS Donau III. (1888/1893-1920) csavaros korvett (fregatt). Utóbb átnevezték Sibenikre.....	217
SMS Fasana gőzkorvett 1869-1902 (utóbb SMS Gamma 1902-1920)...	242
Felfedező és kutató hajók.....	271
Tegetthoff fa vitorlás gőzös.....	272
SMS Pola szállítóhajó.....	278
SMS Albatros csavaros ágyúaszád.....	303
Nautilus kutatógőzös.....	337
SMS Nautilus csavaros ágyúaszád (máshol gőzszkúner) (1873).....	339
SMS Donau II. gőzfregatt (korvett).....	383
SMS Helgoland gőzkorvett vagy csavaros korvett (csavarkorvette), vagy csavaros szlup, másképp csavargőzös (1866-1897).....	410
SMS Frundsberg gőzkorvett, ágyúaszád (1873-1905-1920).....	430
SMS Aurora gőzkorvett, ágyúaszád (1873-1920).....	456
SMS Zrínyi gőzkorvett (1870-1908).....	471
SMS Najade tartályhajó.....	504
SMS Dandolo gőzkorvett 1854 -1890.....	521
SMS Hum ágyúaszád.....	548
SMS Kerka ágyúaszád (gőzszkúner).....	563



A komáromi tengerész emlékmű, amit DDR. Juba Ferenc hosszújratú-tengerészkapitány, orvos és tengerjogász és neje Perlaky Karolina okl. tanítónő állíttatott. Az emlékmű a fiumei világítótornyot mintázza egy hajóorra helyezve.

„A tengeren szenvedett és meghalt magyar tengerészek emlékére.
In memoriam in maribus passis et mortuis marinorum hungarorum”

(A tanulmány a hajók történetének azon időszakát is feldolgozza, mikor még jogilag nem létezett a Monarchia, de a hajó már szolgálatban volt.)

Ez a munka [„Az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete Páncélosok „mindenkori csatahajó osztály” és cirkálók; A flotta a sajtó tükrében”](#): ACTA HISTORICA HUNGARICA TURICIENSIA XL. évfolyam 3. szám (2025). A ZÜRICHI MAGYAR TÖRTÉNELMI EGYESÜLET 134. SZ. KIADVÁNYA ISSN 2297-7538 című tanulmánykötet folytatása. Így az ott tárgyalt hajókat újra nem említem meg. Ez a munka a Monarchia, cirkálóknál kisebb hajóegységeit próbálja meg bemutatni. Ezeknek a hajóknak az irodalma a sajtóban már jóval

pontatlanabb, hiányosabb, mint a nagyobb társaiké. Ezért, sok esetben csak külső forrás teheti teljesebbé a történetüket. A sajtó gyakran csak megerősíteni tudja a külső forrást.

Bevezetés

A Magyar királyság történetében a flotta, időről - időre jelen volt, attól kezdve, hogy Horvátország a Magyar Szent Korona részévé vált. Mivel a történelmi nagy Magyarország maga volt a „Menyország”, az állam nem szorul arra, hogy gyarmatokra tegyen szert. Ezért a flotta csak kiegészítő jelleggel volt jelen, míg a partvédelmet többnyire a szárazföldi erők látták el. Mária Terézia lesz az első olyan uralkodónk, aki már gyarmatbirodalomban kezdett el gondolkodni, ehhez viszont állandó flotta felállítása vált szükségessé. Bár osztrák flottáról van szó és csak az 1867-es kiegyezés után lesz névleg közös flotta, hazánk és Ausztria 1527-től kezdve perszonálunióban áll egymással, így a flottát lényegében közös flottának lehet tekinteni már a kiegyezés előtt is.

Az 1760-as években Mária Terézia parancsára két hadihajót építettek, amelyeknek a feladata a trieszti majd később oostendei Osztrák Kelet-Indiai Társaság hajói, illetve az időközben Mozambikban és Nikobáron létesített kereskedelmi állomásokat védelme lett volna. Azonban a hajók borsos fenntartási költségeit senki sem akarta fedezni, így hamarosan az enyészet útjára léptek. Maga a társaság sem maradt meg sokáig, mivel a Pragmatica Sancio, vagyis a Habsburg ház női ágon való öröklésének nemzetközi elismerésért cserébe Mária Terézia kötelezte magát a szervezet felszámolására. Hadihajókra osztrák hadilobogót először 1786-ban, II. József uralkodása idején vontak fel, amikor is Trieszt városa két kuttert szerelt fel kalózkodó elleni harcra. Ám ezek, az inkább csak rendészeti feladatokat ellátó hajók sem maradtak sokáig az Adrián, ugyanis hamarosan átvezényelték őket Belgiumba, amely akkor szintén az ausztriai Habsburgok uralma alatt állt. Mégis ezt az időpontot tekintjük az osztrák haditengerészet megszületésének, ugyanis ekkor húztak fel hadihajóra piros-fehér-piros hadilobogót. Ekkor bár a Horvát-Dalmát tengerpart a Magyar Korona része, a tengerészek még is az osztrákok itáliai birtokairól kerültek ki. Ezért viseltek a hajók osztrák lobogót és merült feledésbe a magyar lobogó használata.

1797-ben a napóleoni háborúk kezdetén Ausztria bekebelezte Velencét, és vele együtt a 10 sorhajót és 7 fregattot, majd hamarosan követte Ancona elfoglalása és ott újabb 3 sorhajó és 30 egyéb hadihajó birtokba vétele. Ugyanebben az időszakban a trieszti arzenál számos, főként partvédelmi feladatokra alkalmas ágyúnaszádot is vízre bocsájtott. Az 1800-as évek elején az osztrák tengerészet lobogói még a marokkói partok előtt is megjelentek. Aztán jött Napóleon és először 1806-ban Velencét és vele együtt a flottát, majd az 1809-es vereséget követően Isztriát és vele együtt a tengeri kijáratát is elvesztette az Osztrák Császárság.

1814-ben, amikor már a Napóleon birodalma minden eresztékében recsegett-ropogott az osztrák csapatok ismét anektálták Velencét és Lombardiát és vele együtt 10 sorhajót, 8 fregattot és 14 brigget. Az osztrák hódításokat a bécsi béke szentesítette. Azonban Ausztria nem sáfarkodott megfelelően a birtokába kerülő hajókkal, nagy részüket a magas fenntartási költségekre hivatkozva lebontották, és faanyagát eladták. Csak néhány kisebb egység maradt meg, illetve épült még két új is. Igazából az egykori velencei, nagy hadihajókból csak egy menekült meg, a 74 ágyús Bellona de az is csak egy fedélzete lebontása után, mint 54 ágyús nehéz-fregatt maradt tovább szolgálatban.

Ugyan a XIX. század első felének a végén az osztrák haditengerészet 162 hajóegységgel rendelkezett, de ezek közül alig volt pár olyan, amely bátran kihajózhatott az Adriáról és nem csak partvédelmi, vagy rendészeti feladatok ellátására volt alkalmas. Ennek legfőbb oka, hogy

Ausztria egy jelentős flotta fenntartása helyett, dinamikusan növekvő tengeri kereskedelmének védelmét inkább a britekre hagyta. Ugyanakkor ezen időszakban kezdődött meg a pólai hadikikötő kiépítése. Az 1848-as forradalmi hullámot nem csak a birodalom, hanem a flotta is megszenvedte. Számos hajóegysége a fellázadt Velencében ragadt és a rebellisek kezére jutott. Ám ez csak időleges volt, a város visszafoglalása után a hajók ismét osztrák kézre kerültek, de az esemény megmutatta a flotta egyik gyenge pontját. Az osztrák haditengerészet túlnyomó többségét olasz ajkúak alkották, akik hűsége a felélénkülő egyesítési mozgalmak miatt megkérdőjelezhető volt. Az osztrákok megkezdték a személyi állomány lassú cseréjét, de hogy ez mennyire nem volt egyszerű, azt jól jellemzi, hogy például a flotta élén ekkor a dán származású Birch von Dahlerup állt. A zendülésekre válaszként megváltoztatták a vezényleti nyelvet is olaszról németre, de még így is csak 1853-ban állt szolgálatba az első olyan hajó, a Huszár, amelynek tisztikarát nem csak olaszok alkották. Az 1850-es években, noha csak kis lépésekben, de Ausztria is korszerűsítette haditengerészetét, noha Dahlerup idegenkedett az újításoktól. Az hogy a flotta hirtelen fejlődésnek indult, nem kis mértékben volt köszönhető a tragikus sorsú Miksa főhercegnek, aki 1854-ben került a haditengerészet élére. Miksa befolyását látva vetve eltökélte egy erős haditengerészet kiépítését, amelyért mindent meg is tett. Megjelentek a gőzhajtású fregattok - noha az elsőt még Angliában gyártották - sőt 1861-ben szolgálatba állt a 91 ágyús Kaiser gőz segédhajtással is rendelkező sorhajó, egy letűnt kor utolsó gyermekeként. (Ne feledjük az első francia páncélost a Glorie-t 1859-ben állították szolgálatba, illetve 1861-ben megszületett az első, teljesen fém építésű tengeri hadihajó a HMS Warrior is.) Azonban Ausztria sem maradt le a fejlődésben és már a következő évben két páncélozott fregatra került fel a piros-fehér-piros hadilobogó. Ezekben az időkben az osztrák hadihajók a világ számos pontján lengedtek meg lobogójukat, ahogy azt akkoriban mondták. 1857-ben azután a flotta elvesztette pártolóját, Miksa a mexikói trónra lépett, ahova egyébként a Navarra hadihajó fedélzetén utazott.

Az 1859-es háború a flotta részéről viszonylag békésen telt, nagyobb összecsapásokra nem került sor, mivel az Adriára befutó erős francia hadihajó kötelékkel nem kockáztathatták meg az összecsapást.

Emiatt, a császári udvarban többen megkérdőjelezték, a flotta létét, illetve a rá fordított összeg hasznos voltát. Mi sem jellemző, hogy miközben Ferenc József a világerő sem halasztott volna el egy-egy nagyobb hadgyakorlat megtekintését, a flottát ekkor nem látogatta meg. Aztán 1864-ben a haditengerészet megmutatta az orosz-lánkörmeit. Ugyan a helgoland-i összecsapás, egy jelentéktelen csetepaté volt és legfőbb nevezetessége, hogy az utolsó olyan ütközet volt, amelyben vért nélküli fa hajók csaptak össze. Talán senki sem hallott volna felőle, ha akkor Helgoland nem angol birtok és így bekerült az esemény a nemzetközi sajtóba. Noha a csata leginkább eldöntetlennek lehet minősíteni, mégis itt tűnt fel az a férfiú, aki aztán kivívja azt a győzelmet, ami miatt az osztrák haditengerészet felkerül jelentős flották közé.¹ Ez után következett 1866-ban a lissai diadal.

Érdekes, hogy a sajtó már az 1850-es évektől kezdve császári és királyi flottáról ír. Szép lassan, a flottaépítés átkerült Velencéből Polába, miáltal még inkább magunkénak érezhetjük a hajóhadat. Az áthelyezést így örökítette meg az újság. Az Arzenál. A több száz pletyka között, amelyek keringenek és bőséges anyagot szolgáltatnak a külföldi újságoknak legmerészebb találgatásaikhoz, a legújabb hír az, hogy haditengerészetünk már kiürítette a velencei arzenált, mert köztudott, hogy Velence már nem

¹ https://karosszektabornok.blog.hu/2016/07/20/207_a_porosz-osztrak-olasz_haboru_harom_csataja_iii_lissa

sokáig lesz lakható! Nem zárták be teljesen a velencei arzenált, mert néhány száz család keresi ott a kenyerét, hiszen önmagában az arzenál már semmilyen tekintetben sem felel meg a jelenlegi követelményeknek, és csak a kisebb hajók, mint például a Schönbrun, a Narenta és a Kerka gőzhajók építhetők ott. A velencei Schwarzenberg fregattal kapcsolatos nehézségek még mindig mindenki emlékezetében élnek. Ezért az arzenált, dokkmunkásainak és napszámosainak humánus érdekében kell fenntartani. Pola ezzel szemben minden tekintetben a legnagyobb fenyegetést jelenti a velencei arzenálra, mivel már 1853-ban lerakták ott egy új arzenál alapjait. Polában nagyon élénk a helyzet, és a városban rendkívüli fellendülést tapasztalni. Ebben a hónapban (1860. január) az emelőszerkezet annyira elkészül, hogy a Donau fregattot is felemelhetik vele.²



A Helgolandi tengeri csata 1864-ben.³

Jelen tanulmánynak nem célja a bemutatott hajók minden személyi állomány változásának a bemutatása. Ezért, csak a teljesebb tiszti névsorokat illetve ahol tudom, a hajók parancsnokainak a nevét adom meg.

Az olvasó elnézését kérem, ha a cikkekben ismétlődés történik, de gyakori, hogy a történésekkel egy időben íródott cikkekhez, utólag, évekkel később csatlakoznak újabb írások egy-egy kutatóút esetén.

Korábbi írásomban a páncélos hajókkal és a cirkálókkal foglalkoztam. Azok története részletesen megírható volt. A mostani kisebb hajók viszont nem álltak annyira a figyelem középpontjában, ezért a történetük a sajtóból csak hiányosan állítható össze.

Ez a kutatás az Arcanum Újságok adatbázisa nélkül nem jöhetett volna létre.

Az anyag összeállításában egy internetes anyag nagyban segített. Dőlt betűvel szedem, amikor a <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf> adatai jelentősen eltérnek a sajtó adataitól. Sajnos nem tudom, hogy ki készítette ezt az adatbázist, de az adatai többnyire helyesek. Az adott anyag forrásait sem ismerem, mert nincsen adatolva, viszont nem lehet hajónapló a forrása, mert pár utat nem ismer amiről viszont a sajtó bőven ír.

A helyneveknél a mai országot adom meg, függetlenül attól, hogy mikor a hajó ott járt, kihez is tartozott a terület. Az anyagban látható 1885.05.09/10. típusú időjelölések azt mutatják, hogy a forrásokban eltérés van a hajó időbeli mozgásában.

Gyakran, csak a hajók után küldött postából lehet egy – egy kikötőhelyet azonosítani. Viszont a postai küldemények a hajó pontos ott tartózkodási idejének meghatározására alkalmatlanok.

² Die Presse, Januar 1860-01-18

³ https://karosszektabornok.blog.hu/2016/07/20/207_a_porosz-osztrak-olasz_haboru_harom_csataja_iii_lissa

Pár hónapja jelent meg Szekér Imre Tibor: Az Adria foglyai című könyve, amely mű a zalai haditengerészek életét mutatja be. A cím azt sugallja, hogy azok, akik a Monarchia hajóra kerültek, lényegében egy alig kifutó, beltengeri flotta tengerészeivé váltak. Kis túlzással, alig lettek többek a balatoni hajósoknál. Sajnos ez a szemlélet nem meglepő. Mikor az említett könyvet megvettem, a fiatal eladó csodálkozva kérdezte, „Az Osztrák-Magyar Monarchiának volt hadiflottája”? Igen, volt hadiflottánk. DDR. Juba Ferenc tengerészkapitány szerint a világ 8. legerősebb flottája volt a miénk. Szerintem pedig a hetedik, az angol, amerikai, francia, japán, orosz és olasz flotta mögött. Bizonyos számítások szerint még az olasz flottát is megelőztük, illetve az orosz flotta pedig három tengeren volt szétszórva. Csak hát nem ismert ez a hadiflotta. Még Csonkaréti Károly: A császári-királyi haditengerészet 1786-1914 között című műve is igen csak szükséztlenül szól ezekről és a felfedező utakról.

Az elmúlt években a Monarchia tengeri haderejének a történetét dolgoztam fel, és látnom kellett, hogy a flotta ütőerejét képező páncélosok az SMS Szent István dreadnoughtot kivéve, mind felkeresték a Földközi-tenger vizeit. Thesszalóniki, Konstantinápoly, Alexandria, Kréta stb. rendre szerepeltek páncélosaink célállomásai között. Páncélos kötelékünk járt Nagy-Britanniában, Dániában és a Balti-tenger vizén.

Cirkálóink pedig a Fekete és a Kaszpi-tenger kivételével, a világ összes tengerét bejárták. Ott voltak az USA vizein, Japán, Ausztrália és Kína partjainál, és rendre felkeresték Vlagyivosztokot is. De ágyúnaszádjaink és fregattjaink is járták a világtengereket. Az SMS Panther cirkáló akkor volt Dzsibutiban, amikor Rozsesztvenszkij orosz admirális köteléke kötött ott ki, útban a csuzimai katasztrófa felé. Az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia páncélos cirkáló 1898-ban Santiago de Cuba vizein járt, pont akkor, amikor ott az USA – Spanyol tengeri csata dült. Az amerikaiak majdnem tüzet nyitottak rá, mivel nagyon hasonlított a spanyol vezérhajóra, ráadásul nevük is hasonló volt. Tengerészeink tüzet oltanak Thesszalónikében, Japánban, Kínában, illetve rendre nyújtanak segítséget bajba jutott hajóknak a világtengereken. Görög vizeken az orosz aranykészlet javát is ők mentik ki egy elsüllyedt orosz teherhajóról.

Tehát, az aki belépett a flotta kötelékébe, igen csak világlátott emberré válhatott. Nem épp volt az Adria fogja. A hajótörténeteket kutatva, egy angol honlapon leltem rá arra, hogy az Osztrák-Magyar Monarchia, illetve Ausztria – Magyarország hajói kilenc alkalommal hajózták körbe a Földet a XIX. században. Ebből egy kereskedelmi vitorlás volt, míg a többi nyolc utat hadihajók tettek meg. A földkerülő hajók között volt egy kereskedelmi és hat hadihajó.

Elsőnek a **Splendido** kereskedelmi vitorlás brigg tette meg ezt az utat 1852-1859 között. Ugyan, nem hadihajó, de teljesítménye megsüvegelendő. Őt követte az **SMS Novara** gőzfregatt (1857-1859 között), majd az **SMS Donau** fregatt 1868-ban, és az **SMS Erzherzog Friedrich** 1874-1876-között. Az **SMS Fasana** gőzkorvett 1889-1890-ben és 1891-1893-ban hajózta körbe a Földet. Az **SMS Saida** gőzkorvett 1890-1891 és 1895-1897-es útjaival folytatta a sort. Az utolsó földkerülő hajónk az **SMS Donau III.** gőzfregatt volt 1900-1901-es útjával. Ezen utak hol kereskedelmi utak voltak, hol az állam által finanszírozott tudományos küldetések. A Föld megkerülésében egyaránt részt vett a kereskedelmi és a hadiflotta.

Miért járták a Monarchia hajói a világtengereket? Ennek két oka volt. Az egyik, hogy a birodalom nem hagyhatta magára azon állampolgárait, akik valami okból kifolyólag, távoli vidékekre disszidáltak, vagy egyéb ok miatt hoztak ott létre kolóniákat. Bár távol kerültek hazánktól, az Osztrák-Magyar Monarchia számon tartotta őket és szükség esetén kész volt részükre diplomáciai vagy épp fegyveres védelmet is nyújtani.

A másik ok mögött Ferenc Ferdinánd trónörökös állt, aki amúgy is flotta nagy mecénása volt. Ő a távolkeleti, illetve egzotikus utakban kereskedelmi lehetőséget látott. Így a hajók feladata volt a helyi piacok feltérképezése, és kereskedelmi szerződések nyélbeütése. E végett néha külön utazó kereskedőket is vittek magukkal.

A flotta egységei az újak során a Birodalmat képviselték. Parancsnokaikat, illetve gyakran a tiszteket is, államfők és uralkodók fogadták. Például 1902-ben az USA elnöke fogadta az SMS Szigetvár cirkáló parancsnokát Washingtonban a Fehér Házban.

A hajók útjai nem voltak veszélytelenek. Például 1896-ban a Salamon-szigeteki Teterén, az SMS Albatros ágyúaszád legénységének néhány felfedező kedvű tagját, a helyi kanibálok megették. A Monarchia cirkálói van, hogy akár egyfolytában három évig is a kínai és Japán vizeken cirkáltak. Ilyenkor gondoskodni kellett a hajó személyzetének cseréjéről. Ezt több módon oldották meg. Például egy cirkáló elhajózott Ceylon (Srí Lanka)-ba, ott találkozott a másik cirkálóval, majd komplett legénységet cseréltek. Máskor a csere legénység vonaton utazott Porth Arthur-ba, vagy Pekingbe és utána történik meg a legénység cseréje. Ha pedig csak kapitányt, vagy pár tengerészt cseréltek, arra is volt példa, hogy kereskedelmi hajón jutottak el a térségbe. A tisztek kiképzésére jó példa, hogy ha a távoli úton meghalt a hajó parancsnoka, a hajó vezetését simán átvette az elsőtiszt. Tehát, akár egy korvettkapitány is képes volt helyt állni a távoli vizeken mindaddig, míg megérkezik az új parancsnok.

Az évek során a flotta jelentős gyarapodáson ment keresztül. 1848-ban az osztrák flotta a következő nagyobb hajókkal rendelkezett: 0 fregattokkal, 5 korvetttel, 8 brigggel, 2 szkúnerrel és 3 gőzhajóval rendelkezett.

Wandererki ausztriai hajóhad, 1849-dik év végével az *Annuario Maritimo* szerint következő hajókból állott: 4 fregát (Bellona 52, Venus 48, Juno 48 álgúval és Novara épülőben); 6 korvett (Carolina, Diana, Minerva 24, Lipsia, Adria 20, — Titania 16 álgúval); 8 brigg (Britone, Assaro, Trieste, Pola, Oreste, Montecuccoli 18, — Pilade 17,— Fido 6 álgúval); 1 sóner (Dromedario 6 álgúval); 5 goelette (Elisabetta, Stinge, Tenici, Artemisia, Artina 10 álgúval); 16 gőzös (Curtatone, Custozza, Vulcano, Marianna, Achille 4. — Seemöre 2 álgúval, Mussagere, 4 lagúna-gőzös, 2 itt, 2 Velenczében); 56 tüzérsajka, 61 penich, 2 pium (Vezúv 6 álgú és 2 nyolcvanfontossal, Mongibello 6 álgúval); 2 lombarede, s 50 más apróbb hajó, összesen 214 hajó 517 álgúval.⁴

1858-ban már 1 sorhajó (Kaiser), 7 fregatt (4 vitorlás fregattot: Schwarzenberg, Ovyara, Bellonz, Venus; és 3 csavaros fregatt: Radetzky, Adria és Donau) 7 korvett (beleértve 5 vitorlás korvettet: Carolize, Diana, Minerva, Leipzig és Titania) 2 gálya (Archduke, Friedrich és Count Danube) és még egyéb hajók állnak a flotta rendelkezésére.⁵ Később ez a flotta még tovább fejlődött. A sajtóból kitűnik, hogy az osztrák – magyar hajóhad már az 1850-es években a Földközi-tenger mindkét medencéjében egyaránt jelen van. Tevékenysége messze nem csak az Adriára korlátozódott. Ezt a korszakot is érdemes volna alaposabban felkutatni.

1867-ben kiegyezés után létrejött a dualista állam, az eddigi „Császári-Királyi Haditengerészet” elnevezés helyett a „Császári és Királyi Haditengerészet” lépett életbe. A tengeri hadiflotta az elkövetkezendő években a világ összes tengeri eseményén jelen volt, számos tudományos eredményt ért el. 1868-ban az SMS „Donau” fregatt a későbbi állomáshajó, az „SMS Erzherzog Friedrich” kíséretében Kelet-Ázsiába ment. 1869-ben a Szezi-csatorna megnyitásán Ferenc József császár is részt vett, összekötve ezt az ünnepi alkalmat egy szentföldi utazással. A flotta parancsnoka Tegetthoff volt. 1872-74 között a Peyer-Weyprecht expedíció a „Tegetthoff” nevű

⁴ Pesti Napló, 1. évfolyam, 1850-05-04 / 47. szám

⁵ Die Presse, September 1858-09-04

hajóval sarkvidéki kutatóútra indult, melynek során felfedezték a Ferenc József földet. A jégtáblák közé fagyott „Tegetthoff”-ot a legénység elhagyta. Az expedíció résztvevői gyalog verkedtek vissza magukat. 1881-ben az „SMS Erzherzog Friedrich” korvett Hermann Czedik von Bründelsberg fregattkapitány parancsnoksága alatt október 12-én dél-amerikai, dél-afrikai és nyugat-indiai missziós útra indul. 1884 és 1886 között az osztrák hajók az egész világon jelen voltak: a „Helgoland” Nyugat-Afrikában, a „Frundsberg” Kelet-Afrikában és a Vörös-tengeren, az „Aurora” Brazíliában, a „Saida” Dél-Amerikából Dél-Afrikába hajózott, majd tovább Ausztrália felé, a „Nautilus” Kelet-Ázsiában járt, a „Donau” (nem azonos a földkerülő hajóval) Amerikában, az „Albatros” Dél-Amerikában, valamint Dél- és Nyugat-Afrikában. Az 1886-os január és augusztus között tartó krétai krízis alatt egy császári és királyi hajóraj is részt vesz a sziget blokádjában. („Radetzky” fregatt, „Kaiser Max” kazamatahajó, „Elisabeth” gőzös, „Kerka” ágyúhajó, „Lussin” torpedóhajó, „XV-XVI.” torpedóhajók). A hajóraj Baron Spaun sorhajókapitány parancsnoksága alatt áll. 1891, július 28-án Wilhelm Mörth korvettkapitány és legénysége a „Pola” gőzös fedélzetén keleti hosszúság 21°45,8' és északi szélesség 35°44,8'-nál megméri a Földközi-tenger legmélyebb (4.404 m) pontját, mely a mai napig a Pola-árok nevet viseli. 1901 a „Szigetvár” SMS Alois Prapotnik fregattkapitány vezetése alatt közép-amerikai és észak-európai missziós útra indul. Február 11-én Ausztria Kelet-Ázsiában birtokba veszi Tientsin vidéket. A 7,1 km²-es területnek 40.000 kínai lakója van.⁶

A Habsburgok a XVIII. sz-tól igyekeztek Ausztriának külbirtokokat szerezni, amihez nélkülözhetetlen volt a flotta. **Banquibazar** a Gangesz deltájában 1719-től volt rövid ideig Ausztria külbirtoka. A fullasztó klímájú, politikailag zavaros helyzetű Bengáliából rossz minőségű selymet és gyapotot vittek Európába, némi ópiummal kiegészítve a termékpalletát. Hogy azért ez nem volt kimondottan állami vállalkozás, azt az is jelzi, hogy a Habsburgok tiltották a pénzkivitelt, ezért az áruért a világ minden részéről összegyűjtögetett ezüsttel tudtak csak fizetni. De azért kicsiben volt itt minden, ami egy rendes gyarmaton nélkülözhetetlen: bennszülött szolgák, írkok és besúgók, a hajók rutinszerűen adták le az ajándékokat és kenőpénzt a helyi uraknak. A most Icsapur néven ismert város gyakorlatilag Kalkutta elővárosa.

Dél-Indiában **Cabelon** (Covelong) Madrász közelében az 1700-as években tartozott a Habsburg császárokhoz. Ausztria külbirtoka volt **Delagoa** és **Nicobar** is.⁷

1817.04.09-én Triesztből az Austria és az Augusta fregatt kísérte Brazíliába Habsburg Leopoldina főhercegnőt. Házassága révén a főhercegnő Brazília császárnéja lett.



Az Austria és az Augusta fregatt 1817-ben.

⁶ <https://hajomakett.hu/content/view/621/51/lang,hu/>

⁷ https://index.hu/tudomany/tortenelem/2014/11/03/ahol_majdnem_magyar_gyarmatok_lettek/

⁸ https://www.artmagazin.hu/articles/archivum/leopoldine_von_habsburg_hazassaga_es_a_braziliasi_expedicio_cikk

Jelen munkám első részében a földkerülő hajóit mutatom be. Munkám további részében a kutató és felfedező hajókat veszem szemügyre.

Mivel az anyag főleg cikkgyűjtemény, érződik rajta a korabeli nyelvezet és helyesírás, ami a mai olvasónak néha nehézkesnek, archaikusnak tűnhet. A Novara fregatt földkerülő útját hosszasan taglalja több cikk is, de úgy vélem, hogy az első tudatos osztrák – magyar földkerülő útnak így lehet méltó emléket állítani, anélkül, hogy az utat részletesen bemutató korabeli tanulmányt idézném.

Mint látjuk, a „Monarchia” hajói a XVIII. századtól kezdve, biztosan nem voltak az Adria foglyai. Kutatásom most viszont a XIX. –XX. századra korlátozódik.

A bemutatott útleírások pedig tükrözik a tengerészek küzdelmeit és az utazásokon fellelt érdekességeket.

Mivel több hajó még akkor épült, mikor jogilag még nem létezett az Osztrák-Magyar Monarchia, a teljesség kedvéért ezen hajók történetét azok vízrebocsátásától kezdve dolgozom fel.

Az SMS” rövidítés feloldása: Seiner Majestät Schiff („Öfelsége hajója”)



Magyar emlékmű a polai volt cs. és kir. Haditengerész-temetőben.

A Monarchia földkerülő hajói

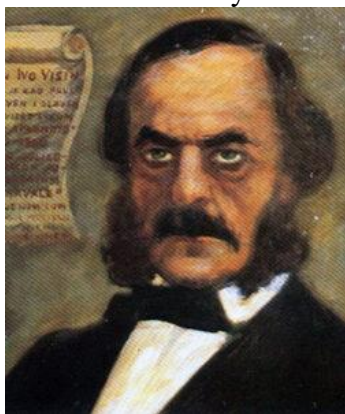
Splendido kereskedelmi vitorlás brigg

A brigg kétárbocos, keresztvitorlázatú, 311 bruttó regisztertonna vízkiszorítású hadi v. kereskedelmi hajó. A briggeknek két teljesen felszerelt árboca van: árbóctörzsszel, derék- és sudárszárral, valamint azokon négy vitorlafával. Az első árboc megnevezése előárbóc, a másodiké főárbóc. A brigget 2 ágyúval szerelték fel és legénysége 11 fő. Több utast is tudott a fedélzetére venni. A brigg nagyobbba szkúnernél. A hajótest hossza 30 m.⁹ Szélessége talán 9 m körül volt, míg a merülése 2,5 m körül lehetett. A Splendido egyes források szerint, rendelkezett gőzüzemű meghajtással is, bár szerintem ez téves adat¹⁰. A hajó tulajdonosa és kapitánya Ivo (Giovanni) Visin (Visin) volt. Visin a fiumei Tengerészeti Akadémiát végezte el, majd 25 évnyi szolgálat után tett sikeres kapitányi vizsgát.



A Splendido brigg egyik ágyúja és a hajó modellje.

Ausztria - Magyarország kereskedelmi flottája az 1800-as évek közepén jelent meg a világtengereken. Az Osztrák–Magyar Monarchia kereskedelmi flottája az 1880-as évek közepén volt a legnagyobb, meghaladta a 300 vitorlás hajót. Ez azt jelentette, hogy a monarchia kereskedelmi flottájának mérete majdnem megegyezett Franciaországgal, Németországgal vagy Olaszországgal, amelyek mind hosszú és gazdag tengerészeti hagyományokkal rendelkeztek. A monarchia jelentős szereplő volt a polgári hajózásban, de haditengerészetét tekintve a világon a hatodik helyen állt.¹³ A Splendido brigg 1850-ben épült Fiumében a zanoni hajógyárban. A hajó 9 hónap alatt épült meg. Földkerülő útja után nem sokkal egy Trieszt-Cres úton viharba került és elsüllyedt. A hajót Andrea Zanon tervezte.



Giovanni Visin és hajója

⁹ [https://hu.wikipedia.org/wiki/Brigg_\(haj%C3%B3\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Brigg_(haj%C3%B3))

<https://ungarnheute.hu/news/durchbruch-bei-der-suche-nach-der-splendido-geheimnis-des-k-u-k-weltumseglers-gelueftet-37483/>

¹⁰ Magyar Szó, 24. évfolyam, 1967-07-04 / 181. szám

¹¹ <https://ungarnheute.hu/news/durchbruch-bei-der-suche-nach-der-splendido-geheimnis-des-k-u-k-weltumseglers-gelueftet-37483/>

¹² https://buvaregesz.blog.hu/2009/07/25/felfedeztek_a_19_szazadi_foldkerulo_violas_roncsait

¹³ <https://hungarytoday.hu/breakthrough-in-search-for-the-wreck-of-famous-merchant-sailing-ship-splendido/>

Antwerpenből 1852. február 9-én (máshol 11-én) a brigg ipari árukkal teli rakománnyal a chilei Valparaísoba hajózott. Ekkor vette kezdetét földközi útja. Ezen az úton 101 297 tengeri mérföldön keresztül kellett bizonyítania rátermettségét kapitányának. Csak Frederico Bellavita elsőtiszt maradt hű Visinhez hazatéréséig. A kapitánynak többször is meg kellett újítania vagy le kellett cserélnie a legénységét. A hajó útja teljességgel kereskedelmi vállalkozás volt. Az út Valparaíso-ig nem volt zavartalan. Az út elején a hajó jó széllel haladt és könnyedén átlépte az egyenlítőt és az Atlanti-óceánt áthajózva, eljutott éó-ba. Ekkor elindult a Horn Fok megkerülésére. A Horn Foknál a hajó hatalmas viharba került, rakományának egy része is megsemmisült és kénytelen volt visszatérni Montevideoba, hogy sérüléseit kijavítsa. Az úton a kimerült legénység a lázadás közelébe jutott, így Montevideóban részben új legénységet kapott a hajó. A hajó új vitorlázatot kapott a javítás során, majd ismét nekiindult a Horn Foknak. Ekkor sikerrel járt és kijutott a Csendes-óceánra. Közel kilenc hónapot vett igénybe, míg eljutott Valparaísoba, de oda áruval megrakva érkezett meg. Itt közel egy hónapig vesztegelt. 1853. január közepén vitorlázott Észak-Amerikába. Chile, Peru, Közép-Amerika és Mexikó partjai mentén haladva San Franciscóba ment, ahová 1853. március 17-én érkezett meg, Abban az időben San Francisco-ban dúlt az aranyláz. A legénység fele megszökött aranyat keresni, ezért új tengerészeket kellett toborozni. San Franciscóból Vancouver-be ment, majd Hongkongba hajózott, majd tovább Melbourne-be, ahová 1853. december 31-én futott be. Itt nem tudott rakományt szerezni, így tengerészeit sem tudta fizetni. Rakomány nélkül ment tovább Honolulu-ba ahová 1854. március 30-án futott be. Az út során viharos volt a tenger. 1854 májusában, csekély rakománnyal a Hawaii-szigeteken volt. James Cook után 75 évvel járt ott a Monarchia vitorlása. Onnét a Fülöp-szigeteki Manilla volt az úticél. A hajón fogytán volt az élelem és az ivóvíz, ráadásul nagyon viharos volt a tenger. A kimerült tengerészek többsége Manilában elhagyta a hajót, így új legénységet kellett toborozni. Itt a hajót cukorral és egyéb bárúval pakolták meg, majd elhajózott az ausztráliai Sydneybe. A hajó harmadik alkalommal haladt át az egyenlítőn. Járt a Carolina-szigeteken, a Korall-tengeren, majd a hajót 1854. április 26-án Bataviában (Jakarta, Indonézia) találjuk, ahonnan ismét Hongkongba utazott, ahová cukrot szállított. 1854-ben befutott az ausztráliai Melbourne-be, majd megérkezett Sydneybe 1854. december 02.-án. Innét a Korall-tengerre ment, ahol egy tájfunba került, ami három nap és három éjjelen keresztül tartott. A rakomány nagy része odaveszett. A sérült hajó visszatért Sydneybe, ahol pár hétbe telt a javítása. 1855. február 8-án Új-Kaledóniába ment, ahová szezonális termékeket és munkásokat szállított.. Onnét visszatért Vancouverbe, Hongkongba, Vancouverbe, majd ismét Sydneybe hajózott. 1855. augusztusában a Salamon-szigeteken ismét tájfunba került. Ceylonba sérült árbocokkal és szétszakadt vitorlával érkezett meg. A rakománya is részben megsérült. Innét Manilába ment, hogy 1856. január 16-án megérkezzen Melbourne-be. Innét Sydneybe ment nagyjavításra. Kisebb útjai során több ismeretlen atoll-t és kisebb szigetet fedezett fel. Új-Guinea és Ausztrália között kalózkodók támadták meg, de nem tudták a hajót megszerezni. Ezután Bataviába (Jakarta), Ausztráliába, Surabaya (Jáva), majd Melbourne-be, majd Bataviába (Jakarta) és Szingapúrba ment, ahová 1857. február 13-án érkezett meg. Innen Hongkongba, Manilába, Melbourne-be ment, ahová 1858. január 19-én érkezett meg. Visszatért Bataviába, majd Szingapúrba, Samarang (Jáva), Bangkokba (1858), Hongkongba, Sanghajba, Manilába, végül Szingapúrba ment, ahová 1858. november 13-án érkezett meg. Sydney-ben volt 1859. február 2-án (máshol 8-án vagy 15-én) indult tovább Angliába. A hajó értékes japán, kínai és indiai termékekkel volt megrakva. Áthajózott az Indiai óceánon, megkerülte a Jóreménység fokot Dél-Afrikánál. 1859. április 1-jén Table Bay-ben (Dél-Afrika) járt majd felhajózott az Atlanti-óceánon. Miután összesen körülbelül nyolc évet töltött a tengeren, az akkor 53 éves kapitány úgy döntött, hogy hazatér, és egyenesen Triesztbe hajózik.

Gibraltár közelében Visin egy amerikai hajó útvonalát keresztezte. A hajó matrózaitól értesült az Ausztria és Franciaország között dúló európai háborúról, amely Szardíniával és Piemonttal

szövetséges volt. Valószínűleg értékes rakományáért aggódva Visin ismét megváltoztatta terveit, és 1859. július 9-én az Egyesült Királyság semleges kikötője, Plymouth felé vette az irányt. Innét 1859. július 15-én Triesztbe indult, és mint említettük, 1859. augusztus 1-jén átkelt a Gibraltári-szoroson. 1859. augusztus 30-án a „Splendido” megérkezett Triesztbe. A „késés” ellenére – a szintén kerülőutat tevő SMS Novara gőzfregatt négy nappal korábban tért vissza – Visin-t nagy tömeg fogadta visszatértekor. Trieszt azonnal a város díszpolgárává avatta Giovanni Visint, a tengerészeti hatóság szakértői pedig díszzászlót adtak Visin kapitánynak kivételes eredményeiért. Visin kapitány, a Splendido tulajdonosa is, az első osztrák tengerész, aki ilyen hosszú utat tett meg, noha földkerülő útján végül az SMS Novara pár nappal megelőzte.¹⁴ Állítólag Magellán után a 6-dik, vagy 7. vitorlás amelyik megkerülte a Földet. Visin útja során hatalmas vagyonra tett szert és megkapta a Ferenc-József Rend-et.

A Splendido útját, több össze nem illő beszámolóból igyekeztem rekonstruálni. Ezen beszámolók német és szerb nyelven íródott újságcikkek. Így az út leírásában lehetnek kisebb tévesztések.

Talán ennek a kereskedelmi útnak a sikere is inspirálta később Ferenc Ferdinándot a tengerentúli kereskedelem szorgalmazására. Visin kapitány a délszlávok nemzeti hőse lett és igen sok lap írt róla még az 1980-as években is.

A Splendido útja során kiváló bizonyítékot adott arról, hogy a fiúmei hajóépítők mekkora szakmai tudás birtokában is voltak. Az út viszontagságai egyértelműen mesélnek arról, hogy ekkoriban még ugyan csak nagy kaland volt a Föld körül hajózása.

SMS Novarra fregatt, majd gőzfregatt

¹⁴ Die Presse, August 1859-08-22

Die Presse, August 1860-08-02

Innsbrucker Nachrichten, August 1859-08-29

Борба, July 1954-07-11 / No. 165

Борба, June 1955-06-16 / No. 142

Magyar Szó, 33. évfolyam, 1976-02-11 / 40. szám

<https://ungarnheute.hu/news/durchbruch-bei-der-suche-nach-der-splendido-geheimnis-des-k-u-k-weltumseglers-gelueftet-37483/>

Épült a Velencei Arsenal-ban épült.

Az építése 1843.09.20-án vette kezdetét, Minerva néven.

Tervezte: Paresi ezredes, építésvezető Covon kapitány.

1848-ban a hajó olasz kézbe került. Ekkor átnevezték Itália-ra.

1849.11.18-án átkeresztelték Novara-ra.¹⁵

Vízrebocsátás: 1850.11.04.

Elkészült: 1851.06.04-én készült el.

Vízkiürítése a megépültekor üresen: 1520 tonna

Meghajtása: vitorla

Személyzete: 403 fő

Fegyverzete 1849-ben a parton:

30 ágyú

Fegyverzete 1850-ben:

4 db 60 fontos Paixhans ágyú,

22 db 30 fontos ágyú

16 db 18 fontos ágyú

Fegyverzete 1859-ben:

4 db 60 fontos Bauhaus ágyú

38 db 30 fontos ágyú

A hajót 1861-1865 között átépítették gőzfregattá.

1876.08.22-től hulká minősítették át, majd 1881.06.22-től tüzérségi kiképző hajó. 1899-ben selejtezték le és ekkor bontották szét.

Vízkiürítése: 2107 (2497) tonna üresen és 2615 t (2574 hosszú tonna) feltöltve

Átépítés után a teljes vízkiürítése: 2865 t

Hossza: 76,79 m (251 láb 11 hüvelyk)

Szélessége: 14,32 m (47 láb 0 hüvelyk)

Merülése: 5,8 m (19 láb 0 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db gőzgép, a kazánok száma ismeretlen és 1 db hajócsavar átépítése után.

Motorteljesítménye: 1200 LE (890 kW), máshol 400 – 500 LE szerepel az átépítése után.

Sebessége: 12 csomó az átépítése után.

A hajót egy háromárbcos vitorlaskötélzettel szerelték fel, hogy kiegészítse a gőzgépet a hosszú utakon.

Ára: Kevesebb, mint egy millió ft.¹⁶

Hatótávolsága: 3300 tengeri mérföld/10 csomó, de vitorlázva korlátlan.

Személyzete: 315 - 550 fő (1862-ben 29 fő tiszt, 498 fő tengerész)

A hajót fából építették meg.

Fegyverzete 1865:

4 db 60 fontos sima csövű Paixhans ágyú

28 db 30 fontos Novara ágyú (máshol 44 db 30 fontos ágyú)

2 db 24 fontos hátultöltős ágyú ¹⁷ (máshol 3 db 24 fontos huzagolt löveg)

2 db 4 fontos ágyú

Fegyverzete 1870:

¹⁵ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1932-11-04

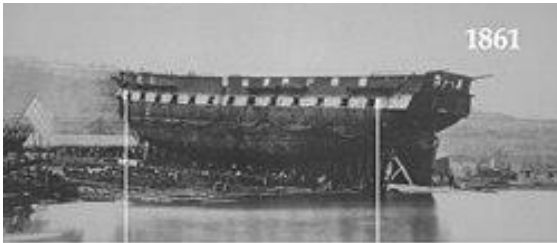
¹⁶ Magyar Ujság, 6. évfolyam, 1872-10-04 / 227. szám

¹⁷ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Novara_\(1850\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Novara_(1850))

18 db 24 fontos ágyú
 32 db 30 fontos ágyú
 2 db 4 fontos ágyú

Tüzérségi kiképzőhajóként a fegyverzete:

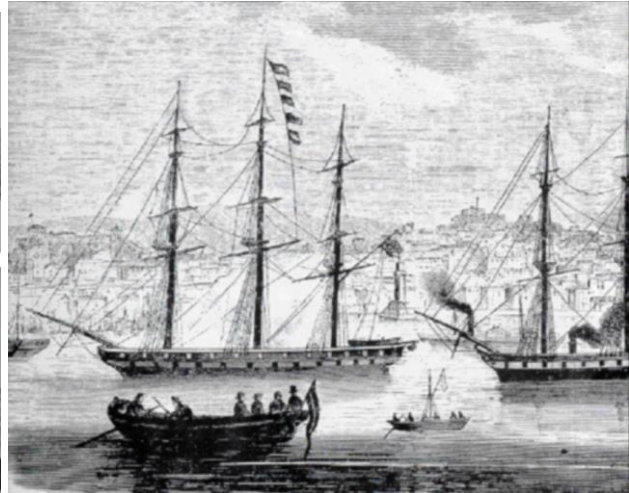
15 db 15 cm-es ágyú,
 4 db 7 cm-es ágyú



1861



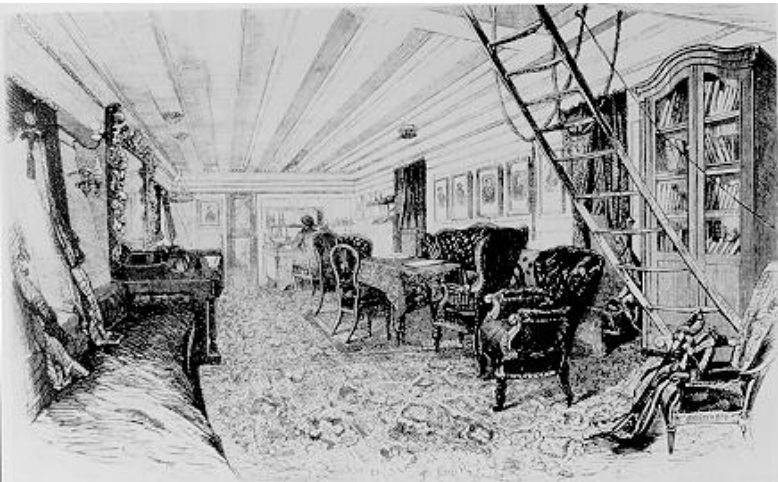
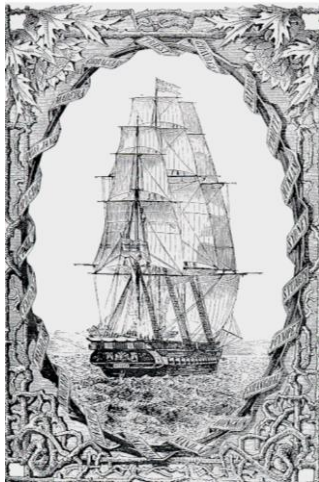
1862



1851-ben Triesztben.

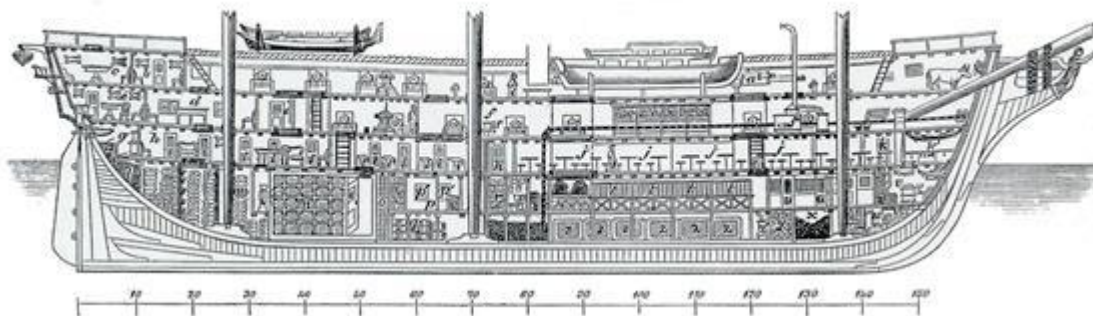
1851.

1851.07.31-én Ferdinand Max főhg. a „Novarra“ fregatton elutazott Triesztből.¹⁸



SMS Novara fregatt, majd gőzfregattként. Parancsnoki kabin.

VERTICAL SECTION OF THE FRIGATE "NOVARA."



¹⁸ Pesti Napló, 2. évfolyam, 1851-08-02 / 421. szám

<i>a.</i> Tartalék vitorlarudak	<i>g.</i> Tálaló és tárlók tisztéknek	<i>m.</i> Kenyértárolók	<i>t.</i> Vitorla raktár
<i>b.</i> Parancsnoki kabin	<i>h.</i> Tiszti étkeзде vagy szalon	<i>n.</i> Lőporkamra	<i>u.</i> Szerszámraktár
<i>c.</i> Kommodore lakosztálya	<i>h'.</i> Kommodore készletei	<i>o.</i> Konzerv élelmiszerek	<i>v.</i> Fedélzetmesteri kabin
<i>c'.</i> Parancsnoki lakosztály	<i>i.</i> Tiszti kabinok	<i>p.</i> Éléstár	<i>w.</i> Festékraktár
<i>d.</i> Tiszti szalon (olvasószobának is használták)	<i>i'.</i> Tiszti tároló ládák	<i>p'.</i> Éléstár rizs, kakaó és szárított zöldségek részére	<i>x.</i> Szénraktár
	<i>j.</i> Fél-fedélzet (a legénységnek)		<i>y.</i> Legénységi konzervek
<i>e.</i> Tudósok kabinjai	<i>k.</i> Altiszti kabinok	<i>q.</i> Szeszraktár	<i>z.</i> Vas víztartályok
<i>f.</i> Szivattyúk	<i>k'.</i> Betegszoba	<i>r.</i> Sózott élelmiszerraktár	<i>z'.</i> A desztilláló berendezés tartálya (f)
<i>f.</i> Konyha a desztilláló berendezéssel	<i>l.</i> Lövedékraktár	<i>s.</i> Tisztítóeszköz raktár	

Ő Királyi Fensége Ferdinánd főherceg 1851.08.09-én kiváló egészségben érkezett Nápolyba a Novarra nevű császári és királyi fregatton, onnan pedig Gaetába utazott, hogy meglátogassa Öfelségét, Szicília királyát. 16-án Baroly gróf kapitány, a Novarra nevű császári és királyi fregatt parancsnoka Nápolyból Livornóba kívánt hajózni, ahol a hadihajó néhány napig tartózkodott, majd folytatta útját Gibraltár felé.¹⁹

Ferdinand Max főherceg tegnap (1851.09.02-án) este Novara fregatton Livornoba érkezett, onnan Luccaba utazott.²⁰

1851.10.19. Trieszt: A Novara fregát-ot ő cs. föntségével Miksa főherczeggel ugyanide várattják. Hajóhírek szerint f. hó 6-kán hagyta ez utóbbi, 8 napi veszteglés után Malaga (Spanyolország) kikötőjét.²¹

1851 decemberi hír: „A déli tengereken való cirkálásra szánt Császári és Királyi Osztrák Hajóraj a következő hajókból áll: a „Venus” és a „Novarra” fregattok, és a „Karolina” és a „Diana” korvettek, a „Pilades” és a „Husar” briggek, valamint a „Lucia” és a „Volta” gőzkorvettek.²²

1852.

1852. márciusi hír: A Császári és Királyi Hajóraj március 7-én, este 10 órakor érkezett meg kikötőhelyére. A Muggia-öbölbe a „Vulcan” gőzhajó fedélzetén érkezett meg Öfelsége a Császári és Királyi Apostoli Felség a haditengerészeti parancsnok kíséretében, majd a „Novarra” fregattra szállt át, és Öfelsége saját parancsnoksága alatt egy 15 hajóból álló századdal nagyon sikeres vitorlás manővert hajtott végre a Trieszti-öbölben. Ez a manőver nagyon kedvező időjárás mellett estig tartott. Reggel 7 óra körül Öfelsége a „Vulcan” fedélzetén visszatért Triesztbe, ahol nagy tömeg gyűlt össze a rakparton, hogy üdvözölje a szeretett uralkodót.²³

¹⁹ Militär-Zeitung, August 1851-08-23

²⁰ Pesti Napló, 2. évfolyam, 1851-09-03 / 446. szám

²¹ Pesti Napló, 2. évfolyam, 1851-10-22 / 487. szám

²² Der Humorist, Dezember 1851-12-11

²³ Die Presse, März 1852-03-09

A „Novara“ fregátot, melyre Ferdinand Maximilian főherceg ő cs. k. fensége szolgálattevő tiszt minőségében lépett, egy utat tett a középtengeren, a spanyol partok hosszában Cadix-ig.²⁴

A cs. k. adriai hajóhadosztály hajói mind megérkeztek Fiuméba (1852.10.09-én), és pedig: Novara fregát, Diána, Lipcse és Titania korvettek, Huszár és Pilades briggek, Sphynx és Artemisia goelettek, Luzia gőzfregát és Custozza gőzkorvette. Achilles gőzössel egy dalmát küldöttség ment Fiuméba.²⁵

1852.10.13-án Ferenc József császár a velencei Palmanova-ben megszemlélte a flottát. „A viharos rosz-nő daczára, mi 3 nap óta folyvást dühöngött. A metsző borászéi daczára, mely esővel váltva a napot egy pillanatig sem engedé látni, (3 Felsége e napot csaknem kizárólag hajóhadának szentelé. Ez állott: „Novara“ fregát parancsnokhajóból, továbbá „Diana“ „Leipzig“ „Titania“ korvettek; „Huszár,“ „Pilades“ briggek, „Sphynx,“ „Artemisia“ schoonerek, „Sta Lucia“ gőzfregát, „Custozza,“ „Taurus,“ „Achilles“ gőzöskből, és a fiumei kikötőben két sorban horgonyzott egy naszádban, melyet e kereskedő város első hajósai hajtottak. (3 Felsége, „Orovara“ fregát fedezetére ment, honnan a gyakorlatok végezte után, gr. Wimpffen alt. teng. főpar. Nugent tnagy és más főrangú katonaság kíséretében mindenik hadihajót megtekinté.²⁶

1853.

A „Novara“ cs. k. gőzfregát 1853.01.16-án Megline (Montenegró) előtt vetett horgonyt.²⁷

„Triest, 1853. február 5. Ferdinand Miksa főherceg, csász. Fensége egy Lloyd gőzösön a toplei öbölbe érkezett és ott „Novara“ cs. kir. fregát fedezetére ment át.,²⁸

1853. márciusi hír: A "Novarra" és a "Bellona" fregattok, valamint egy gőzhajó Castelnuovo közelében horgonyoznak.²⁹

Smyrna, 1853.07.13. Alig érkeztek meg „Bellona“ és „Novara,“ a két ausztriai fregat, amint az amerikai korvett felszedő horgonyát s elhagyó Szmyrnát. Koszta még mindig a francia consulságnál van. Konstantinápolyból még semmi eldöntő tudósítás sem érkezett rá nézve. A gyilkos merény feletti vizsgálatot Cheki b effendi buzgón folytatja. Ali pasa elutazott.³⁰

Smyrnában 1853.07.21-én a cs. k. austriai fregát „Novara“ fedezetén ünnepélyes gyászisteni tisztelet tartatott a meggyilkolt báró Hackelberg lelki nyugalmaért A cs. k. parancsnokok s magasb tengerész tiszték az itt horgonyzó hajó osztályától, a cs. austriai, toskánai és orosz főkonsulság személyzete, valamint a porosz consulságé is s több austriai alattvalók jelen voltak a gyászszertartáson, mialatt a consulok lobogóikat csak az árbocz feléig vonták fel.³¹

Bejirút, 1853.09.16. „Bellona“ cs. kir. austriai fregát Jaffából, „Novara“ austr. cs. k. fregát Cyprusból megérkezett; francia és angol hadihajók érkezését is várják. E hajók jelenléte a lakosságra annál jobb benyomást tett, mivel a rendes csapatok Erzerum és Szaidábia elmentek ott hajóra szállandók.³²

²⁴ Pesti Napló, 3. évfolyam, 1852-07-09 / 699. szám

²⁵ Pesti Napló, 3. évfolyam, 1852-10-09 / 776. szám

²⁶ Pesti Napló, 3. évfolyam, 1852-10-22 / 787. szám

²⁷ Budapesti Hírlap, 1853-01-27 / 23. szám

²⁸ Budapesti Hírlap, 1853-02-09 / 34. szám

²⁹ Siebenbürger Bote, Februar-November 1853 (Jahrgang 63, 1853-03-09 / nr. 39

³⁰ Wiener Theaterzeitung, Juli 1853-07-23

Pesti Napló, 4. évfolyam, 1853-07-24 / 1012. szám

³¹ Budapesti Hírlap, 1853-08-06 / 184. szám

³² Budapesti Hírlap, 1853-10-01 / 231. szám

Bejirút, 1853.09.30. „Novara“ cs. k. fregát (kapitánya b. Bourgnignon) 16-án ide érkezett. — 27-kén „Novara“ és „Bellona cs. k. fregátok s „Huszár“ cs. k. hadi briggg elhagyák az itteni kikötőt. 28-kán három török gőzös állott a kikötőben, melyek fedezetén 6 gyalog zászlóalj volt, kiket Bakut-, Saida- és Tripolisban szedtek föl a fedezetre, Konstantinápolyba szállítás végett.³³

Smyrna, 1853.10.23. Az orosz cs. főconsulság hivatali működését megszüntette. „Novara, Huszár és Artemisia“ austriai cs. hadihajók ide érkeztek.³⁴

1853.10.25. Smirna: „Szmyrnából, okt. 25-kéről írják: Kikötőnkben egy hét óta hadihajók okoznak nagy élénkséget. Három ausztriai, „Novara“ fregát, „Huszár“ briggg, és „Artemizia“ goelette, — három hollandi, „Orániai herczeg“ és „Palembang“ fregátok, s „Zeehond“ briggg, — „Serieuse“ francia corvette, és „Mercur“ briggg — végre „Neil Zafer“ török briggg békésen horgonyoznak egymás mellett.” A városban ekkor ismét zavargások voltak. Az orosz főkonzulátus elhagyta Smyrnát és Athénba települt át.³⁵

Az ausztriai fregattok Novara és Bellona is Várlából Smyrnába érkeztek 1854.01.04-én s itt horgonyoznak.³⁶

1854.

Smyrna, 1854.01.11. A kikötő, igen élénk. „Bellona, Novara, Huszár, Artemisia“ cs. k. hadi-, hajókhoz „Karolina“ korvett is ide érkezett, de hír szerint nem sokára Szalonikba indul, „Huszár“ pedig ma Triestbe megy, kitataroztatás végett.³⁷

1854. március: A Marseille-n keresztül postán érkezett Konstantinápolyi jelentések szerint a Navarra osztrák fregatt és a Volta osztrák gőzkorvett Beikos kikötőjében, a kikötőhelyek mellett horgonyzott le. További három osztrák hadihajó érkezésére számítanak.³⁸

Öfelsége Navarra fregattja 1854. március 16-án érkezett Gibraltárra.³⁹

Az egész ausztriai flottaosztály a Levantéban Beykoszba (Isztambul ázsiai partja, a Boszporusz és a Fekete-tenger partvidékén) a Feketetenger torkolatába megy. Ez az első eset a keleti bonyodalmak kezdete óta. Novara fregatt Bourguignon kapitány alatt és Volta gőzkorvette már ott horgonyt vetettek (1854.03.19) s három más hadihajó követé.⁴⁰

A Bourguignon kapitány parancsnoksága alatt álló "Novara" császári és királyi fregatt ma kora reggel 1854.04.28-án érkezett meg a Pyraeus és a Corfu szigetéről Triestbe.⁴¹

1854.06.18-án Triest-ből a Novara fregat tegnap innen Londonba indult.⁴²

Triest, 1854.11.17: A "Novarra" fregatt ma reggel érkezett ide Lisszabonból.⁴³

³³ Budapesti Hírlap, 1853-10-01 / 231. szám

³⁴ Budapesti Hírlap, 1853-11-04 / 259. szám

³⁵ Pesti Napló, 4. évfolyam, 1853-11-08 / 1099. szám

Budapesti Hírlap, 1853-07-28 / 176. szám

³⁶ Pesti Napló, 5. évfolyam, 1854-01-15 / 1155. szám

³⁷ Budapesti Hírlap, 1854-01-27 / 330. szám

³⁸ Der Humorist, März 1854-03-25

³⁹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1854-08-05

⁴⁰ Pesti Napló, 5. évfolyam, 1854-03-24 / 1212. szám

Budapesti Hírlap, 1854-03-25 / 378. szám

⁴¹ Klagenfurter Zeitung, Mai 1854-05-02

Budapesti Hírlap, 1854-04-30 / 408. szám

⁴² Budapesti Hírlap, 1854-06-21 / 449. szám

⁴³ Klagenfurter Zeitung, November 1854-11-21

Ma hajnali 2 órakor Őfelsége fregattja, a "Novarra", befutott a Muggia-öbölbe, Anter közelében. 36 nap alatt tette meg útját Lisszabonból, ahonnan korábban értesítettek minket érkezéséről.⁴⁴

1856.

1856.12.24-én már felvetődött a hajó világkörüli útja. „A „Novara cs. k. fregat által a világ körül teendő utat illetőleg az „Alig. Zrg“ egy bécsi levelezője, e vállalat politikai-kereskedelmi érdekéből, nem nyomhatja el azon óhaját, hogy a fregatot egy vagy több hadihajó is elkísérje. Az expeditio, mint tudva van Chinát és Japánt is érinteni fogja s egy kis hajórajnak ott megjelenése a jelen körülmények közt, egybekötésben ügyes alkuszokkal, Austriára nézve is hasonló előnyös kereskedelmi kötések eredményezhet, melyeket Anglia s az egyesült államok már élveznek. Mi ez expeditio tudományos czélját illeti, mely mint tudva van a politikai — kereskedelmi czállal egybekötve leendő a földrajz, népisme és természetrajzra nézve a keletindiai tenger különféle szigetein minden esetre fontos adalékot remélhetni. A fregát meg fogja a bengáli tengerből mkobari szigeteit látogatni, melyekben gazdag tenyészet található. Ezen szigetek földisme minősége, melyet tudományos utazó még se nem látott se le nem irt, szintoly ismeretlen mint Flórája és Faunája. Teljes alapossággal hihetni, hogy ott igen sajtáságos formák léteznek. Borneo, Celebes, a molukki és philippi szigetek, hol a fregát szintén tartózkodni fog; a világ legszebb szigetei közé tartoznak, hol főleg zoológok és fűvészek fölötté gazdag kincsekre találnak, s hol a népisme nyomozásoknak is érdekes mező nyílik. A Philippi és Sandwich-szigeteken a legnevezetesb forrongó tűzhegyek található, s azonfelül a szervek földrajzi elterjedésére nézve igen fontos kérdések oldandók meg. Még rövid tartózkodás mellett is sikerülhet ott egyes érdekes dolgokat gyűjteni, melyek azon még oly kevéssé ismert tájak nép- és országisméjét igen gazdagíthatandják. Az expeditióval menő tudományos nyomozók közül Höchst 11 es a geognosia, Frauenfeld a zoológia érdekében küldetik ki. Az első különben a geológiai nyomozásokra nézve is kitűnő acquisitio. Dr. Scherzer fogja a kereskedelmi-politikai, műveltségtörténeti és népisme közléseket egybegyűjteni.”⁴⁵

1857.

„A Novarra fregat világ körüli útja) az ismeretes természetbúvár Tsudi-nak alkalmat szolgáltatott azon kérdés fejtegetésére, mely Európán kívüli kitűnő minőségű háziállatok lennének alkalmasak, a mezőgazdászainak Austriában hasznos szolgálatot tenni. Tsudi megjegyzi, hogy a sajtáságos alakzatoktól, melyekre az európai háziállatok a fordító alatti némely országokban átváltak , fajaink javítása nem várható , aztán megemlíti a lámák és alpakáknak az angol , francia és hollandi kormányok által már többször , de mindig sikertelenül tett honosítási kísérleteit, s úgy hiszi, hogy a láma teljesen alkalmatlan, de az alpakával oly vidékeken, melyekben nincsenek fölötté hosszú telek, mint Erdély, Krajna, Horvátország és főleg Dalmatia, lehetne kísérletet tenni.”⁴⁶

1857.04.15-én a hajó már útra kész volt.⁴⁷ Eredetileg már 19-én útnak kellett volna indulnia.⁴⁸

1857.04.30.⁴⁹ és 1859.08.30. között zajlott le a Novara-expedíció, amely során megkerülte a Földet. Az út 2 év és 4 hónapig tartott. Ekkor a hajó még teljesen a vitorláira volt kénytelen hagyatkozni. Útját Habsburg Miksa, a későbbi mexikói császár finanszírozta. Az út során a

⁴⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1854-11-22

⁴⁵ Budapesti Hírlap, 1856-12-24 / 297. szám

⁴⁶ Budapesti Hírlap, 1857-02-15 / 37. szám

⁴⁷ Ost-deutsche Post, April 1857-04-15

⁴⁸ Politikai Ujdonságok, 3. évfolyam, 1857-04-22 / 16. szám

⁴⁹ Pesti Napló, 8. évfolyam, 1857-05-01 / 2187. szám

bécsi Természettudományi Múzeum számára végeztek kutatásokat. A hajón 7 tudós is tartózkodott.

„A nagy világútra indult Novara nevű cs. k. fregat igen szép és kényelmes elrendezésű hajó. A parancsnoknak a felső és közép tetőn két elegáns salonja van. A hajó hátulsó részének külső oldalán egy virágokkal övezett karzat van, melly magán szemlélődésekre s bizalmas beszélgetésekre alkalmas, háborútlan helyet nyújt. Az ágyúszoba, mellyből az ágyuk el vannak távolítva, igen választékos tanulmányozási terem, négy pamlaggal, szép s válogatott, az utazás céljának megfelelő könyvtárral s kitűnő föld- és tengertérképekkel. Itt a dohányzás is meg van engedve. Minden újdonság, tartós és ízletes. Az éléstárak bőven el vannak látva, baromfi s egyéb házi állat kellő s lehető mennyiségben. A konyhák csinosak, kényelmesek szélszerűek. A főszakács azelőtt az angol Cowley lordnál szakácskodott Frankfurtban. Egy külön tisztító gép arra szolgál, hogy a tengervízből tiszta iható vizet készítsen, amit rendszeren jobban szeretnek az édes víznél. A legénység kitűnő, a kormány felszólítására 400 önkénytes ajánlkozott ez expedícióhoz, ezekből van kiválasztva a hajó 200 embere. Csupa vidámság, jó kedv, bátorság és szolgálatkészség valamennyi, ami miatt a tiszték el vannak ragadtatva. Még zeneközpont is van, 12 emberből álló, így felszerelve indult világgá a Novara, vivén magával több rend és szakbeli tudóst is, ki a távol földeken s vizeken teendő tapasztalásaikat szorgalmasan fel fogják jegyezni. Ha ismét hírt hallunk róla, tudósítjuk olvasóinkat. Ferdinand Miksa főherceg, cs.fens, megrendelő, hogy a lipcsei képes újságnak a Novara világ körüli útjának feltűnőbb eseményeiről időnkint képes jelentések küldessenek. Remélhetjük ennél fogva, hogy ezek egy részét a „Vasárnapi Újság“ is meg fogja szerezhetni.”⁵⁰

Az expedíció tisztikara:

Bernhard von Wüllerstorff-Urbair kommodore, mint az expedíció parancsnoka
Hajóparancsnok: Baron Friedrich Pöck, aki 1857. december 2-án szállt a Carolináról a Novarára.

Első tiszt: Gyulai Gaál Béla

Tiszték: Moriz Monfroni de Monfort, gróf Alexander Keilmannsegge, William Lund, Robert Müller, Ernst Jacoby, Eugen Kronowetter, Balog Gusztáv és Antonio Basso (Számvevő)

Vezetőorvos: Dr. Franz Seligmann. Segédorvosok: Dr. Karl Kuziczka, Dr. Eduard Schwarz és Dr. Ave Robert Lalleman.

Lelkész: Eduard von Marochini atya.

Kadétek: Heinrich Fayenz, Joseph Natty, Semsey Gusztáv, báró Richard Walterskirchen, Meder Lajos, Kalmár Sándor (utóbb lovag, matematikus), báró Augustus Scribanek, gróf Andreas Borelli, báró Franz Cordon, báró Friedrich Haan, Eduard Latzina, Máriássy Mihály, Prince Eugen Wrede, Joseph Berthold.

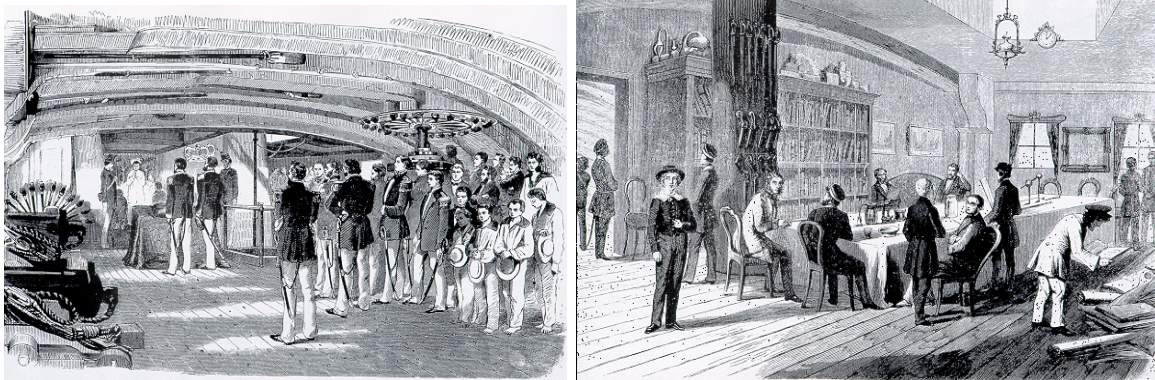
Gépész: Wenceslas (Wenzel) Lehmann

Tudóscsoport: Dr. Ferdinand Hochstetter geológus, Dr. Eduard Schwarz és Anton Jellinek botanikusok, Georg Frauenfeld és Johann Zelebor zoológusok, Dr. Karl Scherzer etnográfus és Joseph Selleny festőművész.

Az expedíciót elkísérte Joseph Selleny (Seleny) tájképfestő.⁵¹

⁵⁰ Politikai Ujdonságok, 3. évfolyam, 1857-04-29 / 17. szám

⁵¹ Der Zwischen-Akt, April 1861-04-14



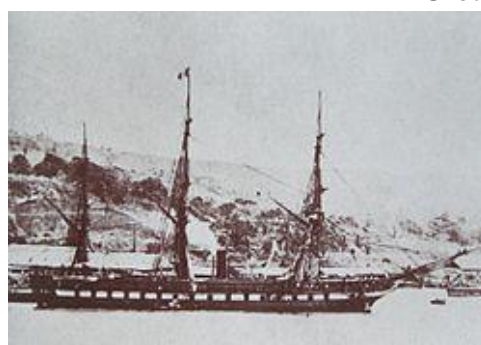
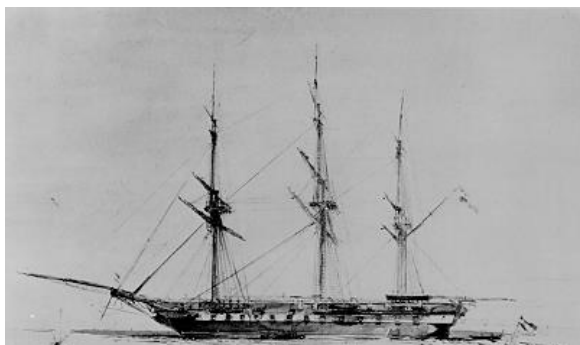
A Novara fedélköze, illetve könyvtár – tiszti szalonja.



A Novara egy kabinja a világszerte utazás során.⁵²



Kommodore Bernhard von Wüllerstorff-Urbair



Az SMS Novara 1864 előtt és utána, már a beépített gőzgéppel.⁵³

A hajó parancsnoka Bernhard von Wüllerstorff-Urbair. A legénység 345 fő (máshol 315 - 352 fő). Jelentős oceanográfiai kutatást is végeztek az út során.

A hajó átépítést 1857. március 15-én fejezték be, és a Novara ekkor a Carolina korvett kíséretében északra hajózott Triesztbe, az expedíció hivatalos indulási helyére. A nagy trombitaszóval és ágyúörgéssel tarkított végső búcsúra 1857. április 30-án került sor. A két hajó nem vitorlákkal hagyta el Triesztet, hanem a St. Lucia gőzös szívéssége folytán vontában.

⁵² <https://mateinfo.hu/oldmate/irasok/navy-novara.htm>

Veperdi András: A Novara fregatt világszerte utazása

⁵³ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Novara_\(1850\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Novara_(1850))

⁵³ <https://mateinfo.hu/oldmate/irasok/navy-novara.htm>

A gőzös Szicíliaig, a Messinai-szoroson túlra vontatta őket, ahol vitorlát bontottak és a Földközi-tengeren nyugat felé hajózva a Gibraltári-szoroson át kifutottak az Atlanti-óceánra. A Carolina egészen Rio De Janeiróig kísérte a Novarát, amely ezután egyedül hajózott tovább Afrikába, Indiába, Kínába, a Fülöp-szigetekre, Indonéziába, Ausztráliába, Új-Zélandra és a Csendes-óceán különböző szigeteire. A pontos útvonala a következő volt:

Az SMS Novara útjának állomásai 1857–1859

Április 30. - Indulás Triesztből⁵⁴

„A „Novara“ cs. k. fregat világútja. Gibraltártól Madeiráig. . A Novara fregatnak tudományos ügy mint kereskedelmi célból rendezett nagyszerű expedíciója bizonyára hazánk tudósait is nagyobb mértékben érdekli, mint hogy az annak menetéről érkező egyes tudósításokat szívesen ne fogadják. Jelentettük annak idején ezen expedíciónak elindulását a triesti öbölből, s onnan a földközi tengeren át a gibraltári szorosig, az atlanti tenger kapujáig érkezett; legközelebbi számunkban pedig arról is értesítők az olvasót, hogy a Novara aug. 3-n Amerika párjain a rio de janeirói öbölben veté ki horgonyait. Ezen utóbbi nagy tengeri útnak, egy szakaszát képezi az alábbi levél, melyet, sorra nézve már a negyediket, Hocfastell és Ferdinand a bécsi természettudományi és földrajzi társulatokhoz intézett. E levél következőleg szól: A legderültebb, felhőtlen ég borítá Algeciras öblét, midőn május 30-kának reggele fölvirradt. Már két nap óta hasztalan várakoztunk csak egy szellő leheletére is kelet felől. Végre 11 óra táján kerekedett egy gyöngye keleti szél; a horgonyokat fölszedék, a vitorlákat kifeszíték, s mi délnyugati irányban rézsút szelettek át Algeciras öblét. Elérkezettnek látszott a perc, midőn Európától búcsút kell vennünk. Minden gondolataim ennél fogva honomba szálltak vissza és pedig annál inkább, miután azon kis csomag tartalma, mely Bécsből érkezvén, ma jutott kezemhez, egészen visszahelyezett bizalmas barátaim körébe. Azonban úgy látszik Európa nem enged távoznunk, mielőtt még egyszer búcsú-üdvözlétül magához ne ölelt volna, mert íme, pünkösdi reggelén, 31-én — ahelyett, hogy az atlanti tenger magas hullámain ringatóznánk, nyugodtan és csendesen ott feküdtünk a földközi tenger tükörsíma vizein, 20 mértföldre Gibraltártól. Körülbelül épen ott, hol 20 án Gibraltárt először pillantottuk meg. A keleti szél ismét nyugativá csapott át s aztán szélesend állt be, s így a tengerömlés, mely a gibraltári után át nyugatról keletre árad s az óceán vizét a földközi tengerbe önti, visszahajtott bennünket. A delphineek serege vidám tánczolásal ünnepelé a pünkösödöt, s a hajólegénység először jelent meg fehér nyári ruhákban. Jún. 1-jén éjjel heves nyugati szél kerekedett, mely bennünket kényszerített a spanyol és afrikai partok közt hosszú járatokban fel s alá czirkálni. Miután a tenger erős ellenömlése az ellenszéllel összehatott, ezért a labodázás (?) keveset használt, óránként messzebb távoztunk Gibraltártól, s hogy még tovább vissza ne vessünk, kényszerítve valánk, estve felé néhány tengeri mértföldnyire nyugatra a malagai öböltől a spanyol de Frangirola vára előtt horgonyt vetni. Itt feküdtünk egész másnap estig, mintegy 60 hajó oszta velünk e sorsot. Készen lévén minden pillanatban ismét a tengerre kiindulni, be kelle érünk azzal, hogy a szárazföldet csupán a hajóról szemléltük. Estve azonban naplenyugta előtt a természet egy tengeri „légképlet“ érdekes látványát tünteté fel előttünk. Egyszerre a legtávolibb láthatáron számos hajó merült fel, melyeknek azelőtt semmi nyomát sem vettük észre, s árbocz felett árboczot mutatott fölfelé nyúlva a tükörkép. Egy igen közeli shooner ellenben mellékvitorláival a vízben látszott haladni. Nemsokára a nap lenyugta után elenyészett e tünemény. Ez abból volt magyarázható, hogy a víz s a közvetlen fölötte álló légrétegek 14°C fokkal alantibb légmérséklettel bírtak, mint a felsőbb légrétegek 28 C fokkal, a tünemény tehát megfordítva ugyanaz volt, melyet az egyiptomi sivatag forró homoksíkjain oly gyakran láthatni, hol a távoli tárgyak tükörképe lefelé fordítva verődik vissza s azért azon csalódást ébreszti, mintha visszatükröződő vízfelületek feküdnének előttünk. Ezen fata morganak voltak az idő forduló pontjai. Gyöngye keleti szellő indult meg, eleinte alig lengedezve, de később mindig

⁵⁴ Pesti Napló, 8. évfolyam, 1857-05-01 / 2187. szám

több-több erőre kapott. Zeneszó mellett szedék fel a horgonyokat s a „Novara“ a legpompásabb holdvilágos éjszakán a legszebb díszben összes vitorláival a szélelőtt szökdelve repült Gibraltár felé. Jun. 3-án reggel ismét fölmerült előttünk e szikla, lassan de bizton szedelve az ellenömlést, közeledtünk feléje, pontban éjfélkor álltunk a világító toronnyal szemközt. A keleti szél mindig frissebben Mily életet varázsolt az eső a gibraltári úton. Előttünk utánunk az egész láthatárt forma szerint elfogták a hajók, zárt sorokban vitorlázván az óceán felé. Mintegy fényes nagyszámú hajóraj által kísérve haladt a „Novara“ az utakon keresztül, büszkén középütt tartva magát, ott, hol a legerősb szél lengett, s a legerősb ömlés ellen küzdve. Ennek daczára gyorsan elhagyogatták mindazon kisebb hajókat, melyek a parthoz közelebb tárták magukat, hogy a keleti ellenömléseket használhassák; szél és ömlés egymással küzdöttek a tenger felszínén s fehér tajtékos hullámok vidám táncz közt hömpölyögtek az óceánból elénk. 3 óra táján Tarifa mellett és a földközi tengerről kiúsztunk az óceánra. Gazdag kárpótlást nyertünk itt azon türelmi próbáért, melyet a természet utolsó napokban ránk szabott, mert valóban büszkébben nem haladhattuk volna meg két tenger határát! Tíz mérföldnyi gyorsasággal metszettük keresztül az óceánnak folyvást nagyobbodó hullámain, úgy hogy köröskörül fehér hab loccsant szét, s az asztal körül örömteljes lelkesedésben kocczanták össze a pezsgő poharakat a haza szívélyes üdvözlétére, a jövő vidor reményében. A tengerszoroson túl a számos hajók minden irányban szétváltak, s naplenyugtakor azokkal együtt az európai szárazföld utolsó körrajzai is eltűntek. Következő napokon, jan. 4-től 7-éig felette szép derült időnk volt, éjjel a hold ezüst fénycsillámot árasztott el az óceán hullámain. A szél nem fogyatkozott meg erejében. A térkép melyben az „ágyúszobában“ mindennap délben feljegyeztetés a pont, hol épen állunk, mutatá, hogy mindennap 24 óra alatt átlagosan 130 tengeri mérfölddel haladtunk előbbre. Ha az óceánon mindenütt oly nyugodt és egyforma a járat, akkor minden esetre igaz azon tengerészi közmondás, mikép „az óceánon levetközve fekhetni le, a földközi tengeren csak felöltözve, az adriain pedig épen nem!“ A hajónak lassúbb egyformább gördülő mozgása a szélesebb és hosszabb óceáni hullámokon azokra nézve is kevesebbé volt érzékeny, kik tengeri betegségben szenvedtek. Egy hatalmas hosszúfejű fizéteren kívül, mely mellett elhaladtunk, az óceán érdekes tengeri állatokból mi újat sem tüntetett elénk, szintúgy más följegyzésre méltó eseményeket sem. Már 8-án reggel, midőn víradni kezdett, fölkelte bennünket e kiáltás: „Madeira látható!“ Egy egyenes irányú szél éjjelen át várakozásunk ellenére hozott bennünket oly közel célunkhoz. — Midőn egészen megvíradt, már azon kisebb keleti szigetcsoportok közt úsztunk, melyek Madeirához tartoznak. Porto Santo az egyik, Desertas a maga hegyes, vitorlázó hajóhoz hasonló szikla csúcsával a másik oldalon feküdt, Madeira maga még felhőkbe burkolva borongott előttünk. — De a „Karolinán“, melyet 3-án, midőn Gibraltárból elvitorláztunk, néhány beteg miatt ott hagytunk, hajónk nyomában mögöttünk úszott. — ez oly találkozás volt, mintha arra összebeszéltünk volna, mi bizonyosan ép annyira örültünk e csinos véletlennek, mint bajtársaink ott a „Karolina“ Madeira déli partjai hosszában haladtunk előre. Csak miután a kinyúló Garagao fokot (az angolok Brazen Headját) körülvitorláztuk, jön Funchál láthatóvá. Mint egy panoráma kép merült fel balról jobbra a fák mögől, s végre egész kiterjedésben előttünk feküdt a maga messze csillogó fehér és drága házai és számos villáival, melyek a város fölött az amphitheatralis hegyen a kertek közt szétszórva fekszenek. A sziget által védve a szél majdnem egészen megszűnt. Egy gyöngye száraz szellő lassan elhajtott bennünket a horgonyhelyre, s néhány perccel 10 óra előtt csörögve zuhantak le a horgonylánczok 32 ölnyi mélységbe délre Loo Rocktól a négyoldalú fekete bazaltszírttel, rajta egy bástyafokkal, mely a funchali kikötőre nézve annyira jellemző. Láttuk, mint töltik a ledőlt és bomladozó bástyafalak mögött a portugál tüzérek az ő ütegeiket. Miután az egészségi bizottmány elfogadá a „Novara“ egészségi bizonyítványát, megdördültek a mi ágyúink 21 üdvölvéssel üdvözölvén a portugál lobogót, melyeket Leo Rockból

viszonoznak.⁵⁵

1757. június 8-17-én – Madeira-n járt.

A „Novara“ cs. k. fregat világútja. Madeira. Hochstetter Ferdinandnak e szigetről kelt levele következőleg hangzik: Madeira hegyi sziget a szó teljes értelmében. Partjai majdnem függőlegesen emelkednek fel köröskörül, az éjszaki oldalon 1000—2000 láb magasak, s a tajtékzó hullámok fehér gyűrűzete öleli körül a zöld szigetet, melynek közép dereka 5000 lábnyira emelkedik, sőt egyes csúcsokban 6000 lábnyira nyúlik föl, s szinte mindig felhőkbe van burkolva. Madeirában akárhány hely viseli a nevet: „porto”, u. m. „Porto da Cruz“, „Porto Sao Jorge“, „Porto Nova“, stb. mégis az egész szigeten alig van csak egyetlen egy tulajdonképi kikötő is. Csak a funchali öböl nyújt nagyobb hajóknak horgonyhelyet, azonban mai napig is csak nyílt rév az, mely minden d. ny., d. és d. k. szeleknek teljesen ki van téve. Loo Rockban ennél fogva folyvást készen áll egy riasztó ágyú, mely a horgonyzó hajóknak jelt ad, mikor kell a nyílt tengerre kimenekülniük, ha partra vettetni nem akarnak. A funchali öböl vize még teljes szélcsend mellett is folytonos mozgásban van, a hosszú óceáni hullámok a bazált kötörékből álló meglehetősen meredeken felnyúló kikötőhelyen vagy hullámtörést (Brandung) idéznek elő. Midőn először szálltam ki, igen kíváncsi voltam a rajtratétetés gyakran leírt működésére. Felogadtam a sárga és zöldre festett igen csinos fülsejti funchali bárkák egyikét, melyek a Nóárá, mihelyt horgonyt vetett, tüstént körülraongták. Egy erőteljes portugalin kívül az evezőadón egy valódi mulatt legény is ült gyapjafekete hajával, ki nagyon is magán hordá a portugali és néger vér vegyületének bélyegét. Azért említek ily kis vonásokat, mert egy újdödre léptünkkor mindazt, mi azon mint első idegenszerv lép elénk, különös élvezettel kíséjük később is mindig visszaemlékezünk reá. így most is midőn az egyenlítő alatti tájakon az óceánnak hömpölygő hullámain ringatózom, inkénytelenül is tollam alá jó azon első kiszállási jelenet Madeirában. Néhány ölnyire a pártól megfordult a bárka, úgy hogy hátrészével illt a part felé. Bevárt egy nagy hullámmozgást s annak segélyével meglehetősen messzire kievezett i part felé, míg le nem ült. Egy pár nap barnázotta mezítlábas férfiálak elére menve belépett a hullámtörés köré, megfogák a naszádot hátsó orránál fogva, egy második hullámmozgás segélyével láрма és kiabálás közt a partrazzák. Azonnal egész csoport férfi és suhancz veszi itt azt körül, kik mindennel, lóval, öszvérrel, szánnal stb. kínálgatják a jörvényt. Ennyit vehettem ki az ő portugál és angol nyelvzagyvalékukból. Átadtuk podgyászunkat egy pár erőteljes ficzkónak. A Miles English Family hotelbe igyekvénk eljutni, melyet nekünk igen ajánlottak. De az még messze volt. Madeirában a kiszállás nemcsak természeti nehézségekkel jár. Már a „Novarától“ a partig haladtunkban két portugál őrhajónak kifeszített kötelein kelle átkelnünk, most a parton házról házra, hivatalból hivatalba hülidenek podgyászunk megvizsgálása végett. Itt találtunk hivatalnokokat asztalok körül, hivatalnokokat magas, zöld posztóval bevont asztalokkal rakott emelvényeken, mint egy törvényszéki teremben, roppant nagy könyvekkel maguk előtt, melyekbe szorgalmasan jegyezgetének. Végre miután mintegy ötször idestova küldöztek, egy nyájas öregember egy udvarban megvizsgálá egyik bőröndünket, a többit érintetlen hagyás ezzel elbocsátott bennünket. Később a „Novara“ kieszközli, hogy háborútlanul kelhettünk. A vámsorompók Madeirában igen szigorúak, miután dohány, étel stb. mind a kormány egyedárúját képezik, s a bornak ki- és bevitele fölött (az első tulajdonkép teljesen meg van tiltva, hogyadeira jó hírének ne ártson) a legszigorúbb ellenőrködést viszik. A helyett hogy Funchalt szabad kikötővé nyilvánítnák s ez által felvirágzását lehetőségessé tennék, a legszigorúbb zárrendszer alatt szenved. Madeira az éjszaki- és keleti tengerről Dél-Amerikába vivő útnak szinte közepén fekszik, terményekben gazdag sziget, a világon legjobb éghajlattal bír fölfrissítésre és üdülésre s kitűnő forrászive van. Ha ehhez Funchal még szabad kikötő is lenne, mely az ott horgonyzó hajókat minden szükséges

⁵⁵ Budapesti Hírlap, 1857-09-16 / 210. szám

készlettel ellátná, ha e biztonság nélküli rév, a természeti viszonyokat használva, azáltal, hogy Loo Rock egy molo által a parttal összeköttetik, biztos kikötővé alakíttatnék; akkor Funchal okvetlen gazdag virágzó várossá válnék s Madeira lakosságának új kereseti források nyílnának meg. Most Funchal semmi egyéb, csupán borpincze Madeira számára, szükségét szenvedő kőszén-állomás, fölfrissítési és üdülési hely, vagy pedig temetkezőhely tüdővész európaiak számára. S a hegyek közt a föld népe a legkeserűbb szükségét szenved, miután a szőlőkór öt év óta minden szőlőtermést semmivé tett. Egy magas, kéményszerű, félig beomlott torony, mely a vámépület előtt a tengerpartján áll s az első tárgy, mely Funchalhoz közeledve szem elé tűnik, nekem Funchal jelképének tetszett. Egy kereskedő, úgy todják, itt egy roppant darucsigát (málhák ki és beemeléseire szolgáló emeltyűt) akart építeni. Egyszer egy században egy eszme, s ez is helytelen időben és rosszul kivive és megghiúsítva. Különben Funchal környékével együtt igen kellemes és kielégítő benyomást tesz. Az egész város, házak úgy mint utcák rendkívül tisztán tartván. Hogy a kis bazaltkötőreken, melylyel Funchals általában Madeirában minden út mozaikszerűen kövezve van, fa nő, szintén a madeirai éghajlat termékenységének bizonyítványa, mely még kövekből is tenyészetet varázsol elő. A kövezés eleme a gyalog emberre nézve Madeirában épen oly kellemetlen, mint a régi Augsburg német birodalmi városban, hol épen ily hegyes kova kőteréken kell haladni. De Madeirában a föld népén kívül senki sem jár gyalog s a meredek hegyi utakon a kövezet e neme igen czélszerű. Az ekként kövezett utakon az ember azon kitűnő lovakon, melyeket Funchalban kaphatni, a meredek lejtőkön is vágatva halad fel s ügetve le, hol gyalog csak nagy bajjal juthat fel vagy le az ember a nélkül hogy le ne csuszszék, s hol ha szánra ül, vasúti gyorsasággal ér le. Madeirában nem kerek kocsikon járnak, hanem folyvást, mikor hó sincs, szánakon csúsznak. Azon kocsi, melyen az előkelő funchali nők bálba mennek, egy ószerű négy ülésel ellátott hintó egy szántalpon, melybe két ökör van befogva. Más formájú szánakon, nagy kiterjedésű alaborokon (Hemmschuh), viszik fel a bort a hegyekre, s két üléses szánakon, melyeket az ember magának a hegyekre fölrendel, örült gyorsasággal rohan le a lapos kőteréken Funchalba. Csak egyetlen út van Madeirában, a New Road, mely Funchaltól nyugatra mintegy 1V2 órányira Camatos Loboshoz visz, a mi fogalmaink szerint, mégpedig igen kitűnően készítve. De térjünk vissza Funchalba. A rendes kiszállóhelytől egy szép árnyas platán-sétány vezet a főtérre. Balra a várszerű kormánypalota áll, jobbra a tér másik végén a székestemplom, egy minden hatás nélküli építmény, a gót, byzant és rococo stílek vegyületével. Ezen árnyas fasorokkal rakott főtér, egyszersmind sétatér is. Jelenlétünk alatt, itt egy este egy igen jól begyakorlott portugáli katonai zenekar, s egy másik este a „Novara“ s a „Karolina“ egyesült, zenekari játszottak. Az egész előkelő társaság össze volt ott gyűlve, s különösen a szépnem. Egy kedélyes tánczvizgalom, melyet C. B. a madeirai ideiglenes austriai consul rendezett számunkra, még inkább alkalmat adott nekünk arra, hogy a funchali hölgyeket megismerhessük. A természet úgy látszik, nagyon is gazdagon önté ki a szépség bőségszarvát, hogy az „óceán gyöngyét“, mint egy költő Madeirát nevezi, pompás virágokkal díszítse föl, és többé semmije sem maradt a „férfi élet segélytársa“ számára. Ez ugyan talán kissé kimélytelen, de igaz ítélet, mely azonban, ezt kellemes visszaemlékezéssel mondom, némely lényeges kivételeket szenved, mégpedig szerencsénkre épen azon körökben, melyekkel leginkább érintkezésbe jöttünk. A vidéki nép közt is láthatni ugyan szép erős férfiakat, de szintén csupán fut nőket. Funchalban, mint mondják, jól szervezett nyilvános kórházak s közoktatási intézetek vannak, valamint egy árvaház is. Madeirában nagyon feltűnő, mikép sehol sem lehet szentek képeit, kereszteteket vagy kegyes emlékeket felállítva látni. A templomok eléggé számosak, mind szilárdan építvék, s igen barátságos tiszta külsejűek. Egész Madeira egyházközségekre van felosztva. A papokat úgy tanultam ismerni, mint barátságos figyelmes gazdákat. Szerzetesek nincsenek, csupán apácza-zárdák tüzetnek el. Az úrnapi menet, mint előttem beszéltek, fényre nézve mindent túlhaladt, mit más egyházi meneteknél látni szoktunk. Mindazon lovak, miket Funchal felmutathat, részt vettek a menetben, s pánczélos-, és ó-portugali öltözetű lovagok ültek rajtuk. Ezen pompa az

egész szigetre vonzerőt gyakorol, mivel mindenfelől egész csapatokban láttuk a vidéki népet Funchalba vonulni úrnapijára. Funchal környékének legszebb díszét képezik a felséges kertek, mikben a világ minden részeibeli tropicus és subtropicus növények buján tenyésznek. Az angol temető egy pompás fűvészkert. Madeira magyarul építési fát vagy használati fát jelent, s azon kitűnő fáról neveztetett így, mit a szigetek fölfedeztetésük korában szolgáltatottak. Rész gazdálkodás, s egy 7 évig tartott erdő égés tette a szigetet oly fátlanná, aminő az jelenleg. Csak a leghozzáférhetlenebb völgytorkokban lehet még babérőserdők maradványait találni. A bodros uszonyfa, mely a szomszéd Teneriffén óriási alakja által oly híressé len, Madeirában szinte egészen elenyészett. A cukornádtermelés, mely korábbi századokban Madeirának főjövedelmét szolgáltatá, szinte egészen megszűnt. Az arra következett bortermesztésen úgy látszik halálcsapást ejtett a már 5 év óta tartó szőlővész, mely a népet nyomorba süllyesztte. Mit tegyenek most a madeira fák? Dohányt nem termelhetnek, ez a kormány egyedáruja. Most már cochenillel tesznek kísérletet. Tengeri, rozs, búza, árpa, burgonya s vám gyökér azon főélelmiszerek, miket a föld terem. De épen nem eléggé bőven arra nézve, hogy egy mintegy 120,000 főnyi népességet táplálhasson. Szükségkép nagymennyiségű gabonát kell bevinni. A nyomor sokakat kiköltözésre ösztönzött, hírszerint 1855-ig már 40,000 ember költözött ki részint Brazíliába, részint a nyugatindiai szigetekbe. Madeirában rees szerint számítva (1000 1 dollár), a forgalomban levő arany- s ezüstpénzek részint angol, részint portugali pénzek; az egyetlen portugali pénz, mit láttam, 20 rees-nyi kis rézpénz ezen bélyeggel: „pecunia Maderensis.“ De elég minderről, egy más képet óhajtának ön előtt feltárni, a madeirai pompás nagyszerű természet képét.⁵⁶

„A „Novara“ cs. k. fregat világútja. Madeirától Rio- Janeiróig, A Novarának e szigettől egész az újvilág partjáig tett útját Hochstetter Ferdinand következőleg írja le: Jun. 14-én reggel 10 órakor fölszedtük horgonyainkat a funchali öbölben, s egy gyöngye szárazföldi szellő segítségével dél felé vitorláztunk. Velünk együtt indult meg a „Karolina“ s az amerikai korvette „Dale“, egy állomáshajó is, melynek az afrikai parton kell czirkálnia. Csak lassan haladtunk Madeirától, s miután éjjel szélcsend állt be, csak 18-án délután vészett el a láthatárról e szép sziget, melyre bizonyosan mindenki gyönyörűséggel és kielégítve gondol vissza. Egy nem kevesebb mint 4000 tengeri mértföldnyi (600 1 fok) út feküdt előttünk, t. i. az átkelés az a világ egyik részétől az új világba, az éjszakától a déli félgömbig teendő út. Június és július hónapokat körülbelül a legkedvezőtlenebbeknek tartják arra nézve, hogy Rióba gyorsan eljuthassunk. 40 napra készültünk, míg más évszakban, főleg januárban Rióból Madeiráig 25 nap alatt érhetni el. Engem épen nem ijesztett meg e hosszú út. Hol, mint a mi utunkban, minden kiszállásnál oly egészen megváltozott jelenet merül fel, ott a látvány egyes felvonásai közt mindig bizonyos szünet szükséges, hogy azon benyomásokkal, melyek bennünket még rövid parti tartózkodásnál is forma szerint elárasztanak, tisztába jöjünk s újak befogadására elkészüljünk. Azonfelül az óceánon keresztül az egyenlítőn át teendő út elég érdekest ígérkezett nyújtani, arra nézve, hogy az unalom ellen biztosítva legyünk. S én nyíltan bevallom, hogy bár május 25-én, midőn ezt írom, már 38 napja vagyunk a tengeren, folyvást ég és víz közt, anélkül, hogy csak egyszer is szárazföldet látnánk, mégis inkább keveslettem mint sokaltam az órákat. Egy híres angol utazó, ki a föld tengereit minden irányban beutazta, azt kérde: „S melyek a határtalan óceánnak sokat magasztalt pompái?“ válaszolá: „Egy unalmas pusztaság, egy vízsvivatag.“ Ez mindenesetre igaz, s az embernek soha eszébe nem jutott volna az óceánon átkelni, ha lehetséges lenne, szárazföldön ép oly gyorsan, biztosan és olcsón eljutni a föld egyik pontjától a másikhoz. A tenger bizonyára sokkal szebb és nagyszerűbb a szárazföldről tekintve, mint a tengerről nézve, hol a legfelebb 12—16 mérföld átmérőjű szűk látkör legkevesebbé sem teszi egy végtelen vízfelületnek nagyszerű benyomását. Vannak mindenesetre elragadó jelenetek a tengeren, s remélem még többször lesz alkalmam, ilyeket önnek leírni, de ki csak abban talál élvezetet, mi

⁵⁶ Budapesti Hírlap, 1857-09-18 / 212. szám

az érzékeknek, főleg szemnek és érzelemnek hízeleg, az a tengeren nem fog kielégítettésre találni. Valamint a tenger állatai sok száz fogókarral vannak ellátva, hogy a tengerből táplálékukat magukhoz rántsák, úgy az ember is minden szerveit és eszközeit kénytelen használni, melyeket neki a természet s a műveltség kezére adnak, akár lég-vagy hidegmérő alakjában a levegőbe, akár mint hőmérőt, hálót, horgot vagy mérőzsineget a vízbe akasztva vagy mint távcsövet az égnek irányozza, vagy delejtául a föld felé fordítsa, s akkor a vízsivatag is érdekes és élvezetes lesz előtte. Az ismeretből kell az élvezetnek származnia, az érzékek ekkor bizonyosan össze fognak hatni az elmével, hogy a pusztá vízfelületen mulassanak. Ekként magunknak is 1000 karú polypokká kell lennünk, hogy a tengeren életre való elemet találjunk s egy tengeri utat nem csak a cél eszközéül vagy éppen elvesztett időnek kell tekintenünk. Bocsássa ön meg e hosszú bevezetést, éppen oly hosszú az mint utunk bevezetése. 11 napig volt szélcsend, felváltva gyöngé, változó, d., ny. és dny. szelekkel, melyek bennünket ezen 11 nap alatt lökésenként a 32°-ról a 27°-ra vittek; az úgynevezett „lószerűségek“ (horse latitudes) tartóztattak itt fel annyira bennünket; azért nevezik a tengerészek e néven, mert oly hajók, melyek lovakkal fedélzetükön Nyugat-Indiába mentek, itt gyakran kényszerítve voltak, a lovakat a tengerbe vetni, mert ablakuk elfogyott. Tudományosan kifejezve ezek a rák szélcsendjei, a szélcsendek földöve a rákfordutó közelében, melyet az éjszakeleti passat-szelek földöve határoz s keletkezését két irányában ellenkező magasb légjáratnak köszöni, melyek egyrészt az éjszakai főlélektől, másrészt az egyenlítőtől özőnlve itt találkoznak, egymást megszüntetik s a légkörnek oly felhalmozódását, légsánczot idéznek elő, mely különösen magas légmérői állás által nyilatkozik. Ezen szélcsend- sánczok alsó részéből 2 földszinti légáradat szokott kiszakadni, az egyik mint délnyi szél a főlélektől, a másik mint éjszakeleti passat az egyenlítő felé húzódik. Naponként sőt óránként várakoztunk ezen éjszakeleti passat szélre, s végre jun. 27-n éppen azon pillanatban állt be, midőn egy kitett naszád azzal foglalkozott, hogy egy 4050 ölnyi (azaz, 20 250 lábnyi zsinórt, melyen Brookeféle mérőnt eresztett le az óceán mérhetlen mélységébe a nélkül, hogy feneket érne, ismét föltekertető. A mérőn egy nagy darab kötéllel együtt elveszett. De a várt passat megérkezett, repülve mentünk az óceánon át az egyenlítő felé, naponként mintegy 150 mértföldet téve. A passat szél beálltával a tenger, mely a szélcsendek régióiban az úgynevezett physialiákon s más apró állatokon kívül semmi élő nem mutatott, egyszerre ismét fölélénkült. Delfinek tánczolták ismét körül a hajót, a bonniták (Scomber Pelamys) seregestül jelentek meg, s gyakran szigonynyal keresztülszúrva asztalainkra vándoroltak. Arra nézve, ki legelőször jár tropikus tengeren, legnagyobb érdekléssel bírnak a repülő halak. Tüstént először láttunk ilyeneket, midőn a passai szélben megindultunk, s azóta majd mindennap látunk. Ezek a napfordítók közt valóban mindennapi tüneményt képeznek, hahogy azon fáradságot nem resteljük, a fedélzeten óraszámra lesni rájuk. Majd egyenként majd seregesen sok százanként törnek elő nyílsebességgel a tenger hullámzatos felületéről, többnyire szél ellen repülve, mintegy 6 lábnyira a tenger felszíne fölé lótt, így néha 600—1000 lábnyira elrepülnek, s röptük, mint a zoologok észrehevők, egészen a sáskákéhoz hasonlít, mell-uszonyuk folytonos rezgő mozgásban van, s ez állat repülése közben rövid ívben meg tud fordulni s a nélkül hogy előbb a vízbe leesnek, ismét ellenkező irányban tovább repülni. Ezt gyakran tapasztaltuk s a rögtöni megfordulás oka is igen világos volt. Csak a félelem, de semmiesetre nem kedv vagy szükség ézé ki ez állatokat a vízből. Úgy látszik legnagyobb ellensége a bonnit. Valahányszor a repülőhalak megjelentek, tüstént a bonniták is feltűntek, gyakran láttuk, mint kapott egy repülő hal után még a vízből is felszökve, a ha azt elkapnia nem sikerült, láttuk, mint törtet a víz alatt a repülő hal iránya után. De a repülő hal ép oly jól észreveszi a bombát mint ez amazt, s azért gyakran rögtön megfordul röptében, hogy üldözője nyomát veszítse. Éjszakra az egyenlítőtől mindig csak a kisebb fajtájúakat (Exocoetus volitans) délre a nagyobb (Exocoetus exiliens) jelent meg. Kis hajóknál éjjel sok leesik a fedélzetre. A „Novara“-nál, melynek oldala 20 lábnyira emelkedik ki a víz tükre felett, az nem volt lehetséges, azonban egyeseket mégis sikerült kézre keríteni s ezek tüstént szeszüvegbe

vándoroltak. A napfordítók alatti sokat magasztalt pompás kék égről és tiszta átlátszó levegőről bámulatomra ekkorig semmit sem szólhatok. Mind éjszakra az egyenlítő vonalától az éjsz kel. passatban, mind délre a délkeleti passatban majdnem mindig derült időnk volt ugyan és a nap sütött, de az ég mégis mintha igen finom fátyollal lett volna bevonva, s a színek nappal vagy nap lenyugta után soha sem voltak tiszták és mélyek, hanem halványak, opálszerűek. Csak midőn az amerikai szárazföld közelébe jutottunk, fordultak elő mélyebb, teljesebb színek, kivált nyugatra és keletre, melyek fénye meglepő volt. Ön azonban még inkább csodálkozni fog, ha egész komolyan állítom, hogy önöknek Bécsben sokkal magasb hőfokuk volt mint nekünk, kik a vonalon átkeltünk, pedig a nap függőlegesen állt felettünk mint árnyéknélküli egyéneken. Azonban mielőtt a physikai részletekbe bocsátkoznám, előbb valamit azon útvonalról, melyet a „Novara“ a déli földgömbre választott.⁵⁷

Augusztus 5-31. - Rio de Janeiro⁵⁸

„A „Novara“ fregat riojaneirói sept. 15-ki tudósítások szerint e várost sept. 12 kén hagyta el. Dom Pedro császár meglátogatta a fregattot, s az angol és francia állomások parancsnokai fényes ünnepélyeket adtak a tisztek számára rio-janeirói öbölben tartózkodás alatt.”⁵⁹

„Lallemande tudor, kinek mint orvosnak a „Novarán“ részt kelle vennie a világgörülhajózásban, s ki a „Novarán“ levő orvosok közt egyedül ismeri saját szemléletből a trópusi betegségeket, Rio-Janeiróban búcsút vett az expeditiotól. Kilépése a vállalatra nézve mindenesetre nagy veszteség, mivel Lallemandenak előbbi utazásaiban szerzett tapasztalásaira az expeditionak nagy szüksége lett volna. A „Novará“-n jelenleg csak két orvos van, Seligmann és Schwarz tudorok.”⁶⁰

„A „Novara“ cs. k. fregát a „Tr. Zig“ szerint aug. 20 án szándékozott Rio Janeiroból ismét vitorlára kelni s a jöremény fokához elindulni, ha az idő, mely e hó első napjaiban igen kedvezőtlen volt, legalább annyira megjavult, hogy azon sok munkát el lehet végezni, mely megteendő volt A hosszú úton Madeirától Rióig a hajó elején, meddig a víz ért, hosszú fű nőtt, és ezenfölül sok kifesteni és kicziczomázni való volt, főleg, hogy egy amerikai fregat példáját kövesse, mely Forrest commodorral Rióban feküdt, s valódi mintahajónak tartatik. Az angol és francia fregattokat, melyek ott ellenadmirált lobogóval horgonyoztak, legtávolabbról sem lehet összehasonlítani A Rióban uralkodó drágaságról fogalmunk lehet, hallva, hogy egy tuztat tojásnak 1 ft 5% kr, egy kanpulykának 8 pft az ára. Sept. végén a „Novara“ a Simons-öbölben a jöremény fokánál remélt lehetni. October elején szándékozik onnan elmenni s aztán mintegy 14 napi út után 14 napig a Sz. Pál és Amsterdam szigeteknél mulatni. Három-négy heti útra számítanak onnan Ceylonba, hol a fregát egy hétig vagy 10 napig fog tartózkodni. Dec. közepén hisz Madraszba eljuthatni. Ekként mindenüvé a legjobb időben remél megérkezhetni, a bengáli öböl orkánjait kikerülni s a Nikobar szigetekhez elérni.”⁶¹

„A „Novara“ fregatról Rio de Janeiroból aug. 30-tól következőket jelentenek a „Tr. Z.“nak : „Az austriai cs. fregat „Novara“ holnap reggel kel vitorlára, miután már 26 napig feküdt horgonyon a janeirói öbölben, s az expeditio tagjai, tisztek úgy mint a természetbúvárok, a társaság minden osztályai által a legkitűnőbbben fogadtattak. F. hó 18-án a cs. fregat legénysége Császárnának születésnapját ülte meg. Már reggel 21 ágyúlövés és a fregatnak ünnepileg díszes felöltözködése rendkívüli eseményt sejtetett. 10 órakor a fregat káplánja a fedélzeten ünnepi misét szolgáltatott, melyen hasonlóan az austriai ch. ministerresidens Sonleithner, az austriai

⁵⁷ Budapesti Hírlap, 1857-09-22 / 215. szám

⁵⁸ Oesterreichische Volks-Zeitung, Oktober 1857-10-09

⁵⁹ Budapesti Hírlap, 1857-10-23 / 242. szám

⁶⁰ Budapesti Hírlap, 1857-10-28 / 246. szám

⁶¹ Budapesti Hírlap, 1857-09-24 / 217. szám

főconsul, valamint több történetesen jelenlevő austriaiak is megjelentek. Isteni tisztelet után a commodor több meghívott vendégnek villásreggelit szolgáltatott, és estve a ministerresidensnél ebéd volt, melyre a Novara expedítio bizonyos számú tagjain kívül két nagytekintélyű brazíliai, a külügyminiszter s a Visconde de Uruguay is (ki mint tudva van Rosas bukását előidézte, ki mint korábbi külügyminiszter az Angliával az Aberdeen-bill miatt kitört viszályban magát oly tapintatosan viselte) hivatalosak voltak. Ebéd alatt a fregat zenekara a ministerresidens kertjében játszott. A külügyminiszter visconde de Manaquape első mondott toasztot austriai Császár Ő Felsége jóllétéért, melyet a ministerresidens a brazíliai császár egészségére mondott toasztal viszonzott, mire mindannyiszor az illető nemzeti hymnus szólalt meg. Dél táján s a lobogó beszédésekor hasonlag, úgy mint reggeli, 21 ágyúlövés váltatott.”⁶²

1857. október 2-26-án - Jóreménység Foka, Dél-Afrika

„Egy az „Alig. Zig“ hoz a „Novara“ hajóról Simonsbeyből, a Jóreménységfokról, oct. 2-ről intézett levél szerint a „Novara“ fregát eleinte igen kedvező, de utoljára nagyon viharos utazás után, ama nap reggelén vetett horgonyt az említett öbölben, 32 nappal azután, hogy Rio-Janeirót elhagyta. A fregat hihetőleg legalább két hétig fogott ott maradni, mivel a kiállott vihar következtében több kijavításokat s némely előkészületeket kelle tenni, a szent Pál és Amsterdam-szigetek meglátogatása végett. Az expedítiohoz tartozó természetvizsgálók ezen időt némely, a Capvároshoz közelebb eső pontokon kirándulásokra használandják fel. Az expedítio geologja Hochstetter tudornak eredetileg szándékában volt a kőületekbeni gazdagságánál fogva nagyon érdekes s még eddig kevésbé kinyomozott agoai öblöt, a Jóreménységfoktól éjszakkeletre 400 mértföldnyire, meglátogatni, azonban ezen szándékáról le kelle mondania, mivel a, öböbeli rendes közlekedést fenntartó gőzös épen a „Novara“ megérkezte előtt néhány nappal indult el oda, a szárazoni oda utazás pedig az esős évszak végével az utak járhatlansága miatt sok nehézséggel járna. Az expedítio összes tagjai egészségesek, s még eddig senkit sem vesztek el, 3 betegen (két matróz sz. hadonczon) kiket Rio-Janeiróban jó ápolás alatt hagytak, s Lallernant tudoron kívül, ki saját kérelmére szállíttatott ki Rióban, hol már előbb mint orvos 17 évig működött.”⁶³

„A „Novara“ austriai fregát világ-körülhajózási útjában 1857. oct. 15-én a Jóreménységfokra érkezett.”⁶⁴

„A „Novara“ fregat világ körüli útja. (Dr. Hochstetter 9-ik levele.) A természet Rio de Janeiróban. Mi tél idején valánk Rióban. Az augustus hó délen az éjszak február havát teszi, csak hogy a tél a 23. sz. fok alatt körülbelül épen oly meleg mint a nyár a 48. sz. fok alatt. Mindamellet a telet a forró öv alatt bizonyára a természetnek épen oly jellemző szünetelése jelöli, mint éjszakán. A naptérítők alatt is tavasszal kezdenek a fák és cserjék virágozni, s a rovarok s más állatnemek még csak akkor jelennek ismét meg, midőn a nap forróbb sugaraival a zenithez közelít. Mi természetesen nem érzek ezen téli benyomást, mert nekünk jövevényeknek a naptérítők alatt azon aránylag kevés is, mi nem volt téli álomba merülve, oly gazdagság gyanánt tűnt fel, mely bennünket a melegövi természet bujasága és bőségének bámulására ragadott. Szerencsétlenségünkre azonban még sem volt már egészen tél, hanem a beköszöntő tavasznak jelei rendesen korábban mutatkoztak. Míg a tél Rióban a száraz évszakot képezi, mely alatt felhőtlen ég borul a szép öbölre, s a nyár a tulajdonképi esős időt, addig nekünk egyes kis zivatarokban, melyekre a légkörnek erős kihűlése s több teljes esős nap szokott következni, a tavasz kezdetét kelle tapasztalnunk. 32 heti ott tartózkodásunkból tizennégy nap hideg esős volt, úgy hogy a légmérséklet 15 ° C. szállt le, mi a vidékre teendő

⁶² Budapesti Hírlap, 1857-10-09 / 230. szám

⁶³ Budapesti Hírlap, 1858-01-13 / 9. szám

⁶⁴ Budapesti Hírlap, 1857-12-16 / 287. szám

kirándulások iránti terveinket sokféleképp meghiúsította. Mindamellet én egy felhőtlen pompás napot használtam és kirándultam a Corcovadóra, s a magas sziklacsűrőkről (2300 láb) oly látványt élveztem, oly meseszerűt, mintha az Ezeregyéjszakából egy varázsképet láttam volna. Meg vagyok elégedve. S habár midőn a Serra tövénél egy jó barátal s avatott kalauzzal útra keltem, hogy egy braziliai őserdő (Mato virgem) csodáit lássam, a hegyeket köd és felhő borította, s az eső folyvást a leveleken keresztül csepegett, mégis oly jól voltam vízmentes kelmékbe burkolva, hogy magamat az élvezetnek teljesen átadhatom. Végre a pompás riói öblön át tett járat, mihez a braziliai cs. kormány aug. 19-én a „Santa Cruz“ gőzöst, melynek fedélzetén sok kitűnő braziliai tengerész tiszt és tudós volt, nagyszerűen előzékeny módon a Novara-expeditionnak rendelkezésére helyezte, időt és közhangulatot illetőleg oly tökéletesen sikerült, hogy csak teljes meglepéssel emlékezhetünk vissza a braziliai cs. városban tartózkodásunkra s csak a legnagyobb hálaérzettel gondolhatunk azon braziliaiakra, kik kirándulásainkat barátságos kíséretük által oly tanulságosakká tévők. Megnevezem neveiket : dr. Schuch de Capanema, dr. M. Ferreira Lagos és dr. Ildefonso Gomes. Azon kis felt, mely a térképeken a riói öbölt jelöli, óriási mérveket vesz föl, ha az ember a helyszínén van. Az öböl legnagyobb szigete, a kormányzói sziget, körülbelül épen oly nagy, mint a legkisebb német hercegség, míg az öböl maga éjszaktól délre 32 és legnagyobb szélessége 3 mértföldet tesz. Ezen nagy, sok kis öböl által szépen tagozott világos zöld vízmedenczében számos nagyobb és kisebb sziget van elszórva; vannak szigetei, csupán egy nagy, gömbölyűre mosott szikla által képezvők, melyeken semmi sem terem, de melyet ezernyi tengeri madarak tömör sokaságban tartanak megszállva; vannak szigetek, buja növényzettel s áthatolhatatlan haraszttal és kókuszpálmákkal, közben egy kis ház, egy halászcsalád korlátlan idylli királysága; de vannak továbbá hegyek, erdők és patakokkal bíró szigetei, rajtuk egész helységek, egyházzal és iskolával, és kis kikötői, melyekben halász-flottillák állnak, s végre vannak falak és tornyokkal ellátott szigetei, ágyukkal megrakván. Ezen szigetdús öbölbe számos folyó és patak szakad, többnyire elég nagyok arra, hogy egy darabon fölfelé gőzösök járhasanak, az öböl partjain városok, falak s egyes faziendák fekszenek, egy nagy világ, és egy császári város s vele szemközt egy főváros, Rio tartomány fővárosa, Praya grande vagy indiai nyelven Nidhebogbvy. E városok előtt beláthatlan erdeje az árboczoknak tarka lobogókkal, az egész világ nemzeteinek színeit föltüntetve. Ezen árboczerdő s ezen városok és falak mögött halmok és hegyek a melegövi tenyészet buja sötét zöldjeivel, erdőkkel, melyeken keresztül az emberi láb számára még nem léteznek ösvények, s hegyeken és erdőn túl roppant meredeken felnyúló csupasz sziklacsúcsok, oly bámulatosan kikerekített rendes csűrök- vagy czukorsüvegalakkal, mintha mesterségesen vésték volna. Hátterben pedig a kék távolságban 4—5000 láb magas hegylánc, s ennek keleti végén sorban az orgona-hegyek szikla-obeliszkjei. Ehhez véve a vízgzők által áthatott légkör tisztaságát és átlátszóságát, a melegövi ég fényes világát és sötét árnyékait, s előttünk vannak mindazon elemek, melyek a rio de janeirói öböl a világ egyik legszebb pontjává teszik. Minden hegycsúcsról, melyre fölme gyünk, minden változott álláspontról az öblön keresztül tett járatban, az alakok és színek mindig új képekké csoportosulnak össze, melyeket gyönyörrel szemlélünk. Szikla és kő — a pompás vidék csontváza — ezek ugyan szintazon gránit és csillámszirtből állnak, mely a német közephegységek hosszú láncolatait képezi, mert oly időből származnak azok, midőn a földön még volt fagy és hőség, midőn mérsékelt égöv még nem választá el az éjszaki és déli sarkot a forró égőtől. Azonban mégis nevezetes az, hogy ugyanazon csillámszirt és gránit, mely éjszakán a hasadékaiban befagyó víz által ezernyi egyes szikladarabokra szakad felszínén, itt a meleg, gőzös légkörben számtalan csúcsos csűrökbe gyekben oly alakot vesz föl, melyeket különben csak a bazalton és phenolithon vulkáni hegyekben szoktunk látni, vagy ahol az ilykép szilárdabb tömegnek nem maradt fen, egészen mélyen be oly tökéletesen homokagyagos tömegül vált, hogy közvetlenül rajta a legbujább őserdő megteremhet. Fogalmat ily braziliai őserdőről magunknak már Rio közvetlen közelében képezhetünk, fölmenve a Corcovadóra ,

vagy meglátogatva a tejucai vízeséseket, de ha azt egész eredeti érintetlen pompájában és dicsőségében kívánjuk látni, kirándulást kell tennünk a Serra de Estrellara és Petropolis vidékére. Én láttam a Corcovado és a Tejuca erdeit s mégis meg voltam lepve, midőn a Serrába érkeztem. Leírni e benyomást nem lehet, mert ez ember oly lázas izgultságban van, midőn mindezen idegenszerűt első ízben meglátja s egyszersmind oly folytonosan van elfoglalva, hogy önmagához, reflexióhoz s öntudatos érzéshez sem juthat. — Én ugyan se nem láttam se nem hallottam bógó majmokat, nem is küzködtem mérges kígyókkal és vad macskákkal, se lajhárokkal vagy pánczélos állatokkal nem vesződtem, mert mind a vadállatok igen megritkultak, meg kelle elégednem, hogy kolibrikat, papagályokat, a vastag orrú tukánt s egyéb tarka madarakat láthattam, a nevezetes tenyészetet bámulhattam s pillangókat és rovarokat foghattam, úgy hiszem, hogy kinek a zoológia nem is szakmája, csak érzéssel bírjon a természet iránt, önkénytelen és ösztönszerűleg üzeni azt. Ha valamely árnyas helyen csörgő forrásvíz mellett a Morpho Eurilochus rögtön fölrepül, az ember valóban önkénytelenül puskája után nyúl, hogy e szörnyet lelője, mert európai pillangó hálója igen nagynek látszik. — S ha tarka, legnevezeteseb alakú s leggyönyörűbb színpompájú társai mellettünk elrepülnek, utánuk futunk mint a gyermek, habár már százszor a kielégítettéig láttuk hulláikat a gyűjteményekben. — Brazíliai erdőbe csak a nyesett után mehetni. Ha a tört útról jobbra vagy balra csak egy lépést akarunk eltérni, vágásokat kell tenni. — Ez vadászainkra nézve igen kellemetlen dolog volt, mert nem egy madarat lőttek, de ha nem épen az útra esik, hasztalan minden fáradság azt fölkeresni. Én nem írhatom le önnek ezen zavart s a nézőt is megzavaró növényesűrűség részleteit, csak néhány különösen feltűnő tüneményeket írhatok le.”⁶⁵

„Valamint a földtani alakulatok számára vannak „vezető kagylók“, melyek az alakulásra nézve jellemzők s különben sehol máshol sem találhatók, úgy van a brazíliai őserdőre nézve egy „vezető fa“, és ez a „karvilár fa“, sajátos gyertyatartószerű külsejétől nyervén nevezetét, brazíliai neve Imbauba, a fűvészetben Cecropiának (több speciesben) hívják. Ez egyike a leggyakoribb fáknak az őserdőben s bizonyára legelőször tűnik szembe idegenszerű alakja, valamint ezüstfehér fényes levelei által. Ha a Corcovado csúcsáról lenézünk az erdőkre, világosan lehet e fát átcillámlani látni, mintha fedve lenne teljes virágokkal. Ezen fa érdekes már azért is, mert csak tőle és leveleiből él a lajhár; mindkettő, e fa s a hozzá tartozó állat csak déli Amerikában fordulnak elő. Az Imbaubának van egy mívelt rokona is, a Mamao fa (Carica Papaya), mely a riói kertekben épen annyira feltűnik az idegen előtt, mint az erdőben a Cecropiák. Dinnye nemű gyümölcsét igen szeretik a négerék, de európai ínynek csak kevésbé ízlik az. Minthogy az őserdőnek csak legmeglepőbb tüneményeit említhetem, ennél fogva az önálló fáról tüstént egy nem önálló kúszónövényre, a Cipó matadorra térek át; ez a legerősebb és legkegyetlenebb a Cipo-nemek közt. Két törzset lehet egymás mellett fölemelkedni látni, az egyik gömbölyű és teljes, szilárd támoszlopszerűen elterülő gyökereken állva, a másik az elsőhöz laposan odanyomul, igen vékony gyökereken állván, melyek a fölöttük levő terhet nem bírják el, ha az odanyomuló törzsből helyenként légző gyökerek nem nyúlnának ki, melyek mesterségesen alkalmazott kapocsfák gyanánt a főtörzset átölelik s nem csak végeiken tökéletes gyűrűkké nőnek ki magukat, hanem szintúgy a főtörzszsel is bensőleg összefornak. Az ekként átölelt törzs elhal ez ölelés közepett, a gyilkos pedig buján tovább nő a hullán, és annak helyén kiterjeszti lombkoronáját, míg végre az elkorhadt törzszsel együtt elhull és elveszi valódi jelképe a hamis emberi barátságának és szeretetnek. Harmadik feltűnő jelenségül még a fanemű harasztot, egy korábbi világnak hátramaradt gyermekét említem, melynek természetét a geológusok a kőszén telepekben kell tanulmányoznia. Egész ájlattal tekintjük a csinos koronát a karsú 10 láb magas törzsön. A virágdísz, melytől nyáron az őserdők ragyognak, számunkra nem létezett. A törzseken és ágakon mindenütt bromeliaceaeák, orchideaeák s mindennemű élősdiek tenyésznek, de virágaik színpompája hiányzott. Bármily legyőzhetlennek tűnik is fel

⁶⁵ Budapesti Hírlap, 1858-01-29 / 23. szám

egy braziliai őserdő a maga bujasága és teljében, mégis az ember igen könnyen urává tesz a vad természetnek. Kardjával vág magának utat s tüzzel az erdőt szántófölddé változtatja. Az őserdő egy részét fölégetik, ásóval lyukat ásnak, belévetik a magot, a lyukat lábbal ismét betakarják, s a gazdának többé semmi egyébről sem kell gondoskodnia, mint bizonyos idő múlva a termést rabszolgái által behordatni. Ily egyszerű módon termelik itt a tápszereket, mikkel majdnem egyedül él Braziliában a nem civilizált úgy mint a civilizált ember. Ide tartozik mindenekelőtt a Mandioca (Jatropha Manihot Linn.), melynek gyökere levakarva, vízben kinyomva és megpörkölve finomabb por-vagy durvább fűrészpör alakban mint Farinha a braziliai kenyeret képezi. A második növény a „fekete bab“ Feijaos, mely Braziliában oly jelentőséggel bír mint nálunk a burgonya. A Farinha és a fekete bab, a brazilainak kenyeré és burgonyája, annyira nemzeti étellé váltak, hogy még a gazdag tengeri városokban is, hol minden európai csemege bőven található, sem hiányozhatnak azok egy brazilainak asztaláról. A harmadik növény a tengeri, melyet azonban főleg a lovak és öszvérek számára abraknak természetnek. Ezen három tápnövényen kívül még sok más van, de ezek mind alárendelt jelentőségűek. A föld, mely a fent említett módon műveltetik, csak kétszer háromszor adja meg egymásután a kívánt termést, a fazendéke ekkor egy más erdőrészt égettet le s a korábbi szántóföldön ifjú cserje nő, és neve Coppelia, melyet csak 20 évre reá égetnek te ismét s tesznek szántófölddé. Ez a braziliai váltógazdaság ! Csak a kávénak van kissé gondosabban művelt földre szüksége, melyről a szenesedett fatörzset s a mindent elburjánzó gyomot ki kell irtani. Riónak közvetlen közelségében azonban csak jelentéktelen kávéültetvények vannak, a tulajdonképi kávékerületek távolabb fekszenek. Kis járművek hozzák a termést a folyókön az öbölbe s Rio de Janeiróból évenként 800,000 — egész 1 millió zsákot (egy zsák 160 font) visznek ki Európába, az Egyesült államokba s a Jóremény fokára. Az összes kávékivitel Braziliából évenként körülbelül 2,000,000 zsákot tesz. Kávé mellett Rióból dohányt, facarandát és ipacacuan- i hát visznek ki. A cukorkivitel Rióból azonban megszűnt. Kedvező helyzet és a kormány előnyös rendszabályai Rio de Janeirónak mint nagyszerű világpiacnak mindig fényesebb jövőt biztosítanak. Azonban akaratom ellen az erdőről a mezőre s a mezőről a városra jutottam, hogy tehát a kávéról a kávéársaságok közé s innen a társalmi viszonyokra ne tévedjem, inkább bezárom leveletem, hogy annak „Természet“ feliratát meg ne hazudtoljam. X. levél: Rio de Janeirótól a Jóremény fokáig. Aug. 30-án az elindulásra minden készen volt. 31-én még szürkületkor felköltött a horgonylánczok csörgése és a matrózok tomboló járása, kik zenei üteny szerint végzik a horgony-fölszedés nehéz munkáját. Egy kis vontató gőzöst fogtak be, s 6 órakor reggel e gőzöstől vontatva lassú mozgásban voltunk a riói öböl kijárása felé. A reggel szép volt, a hegyek mind felhőtlenek, s így búcsúul még egyszer bámulhatók a tengerről oly nagyszerű hatást gyakorló várost s a Teusca, Corcovado, Gavia és a cukorsüveg pompás hegyialakjait. Már 8 órakor az öböl előtti Pay és Rara szigeteket közt áthaladván nyílt tengeren voltunk. A vontató gőzöst kiköték, s ez csakhamar visszafordult s a „Novara“ kevés perc múlva dagadt vitorlákkal indult d. k. 2 k. irányban 8—9 mértföldnyi gyorsasággal, magas és hosszan elterjedt hullámhegyeket szelve keresztül, úgy hogy köröskörül fehér hab loccsant föl. A k. 2 éjsz. szellő oly erőteljes és friss volt, melyet Rióba mentünkkor hasztalan kívántunk magunknak. Ekként majdnem vihargyorsasággal vitetünk. Reggeli után siettem a fedélzetre, hogy még egyszer üdvözöljem azon partot, mely két év múlva mint régi ismerőseit lesz ismét oltalmazva szárnyai alá veendő. Előttünk fekvék az, teljesen felhőtlenül s ma megmutatá nekünk nevezetes és jellemző arczélét, melyet jöttünkkor előttünk elrejtett s mely azt a tengerészek előtt oly könnyen fölismerhetővé teszi. Azon hegyvonal t. i. nyugatra Riótól, a cukorsüvegtől a Gaviáig, igen meglepőleg egy hátán fekvő óriásnak arczélét tünteti föl. A Gavia annak fejét, legfelsőbb sziklacsülökje a vastag fejnek hatalmas Basorrát képezi, továbbá egy mély behajlás a nyakát. A középütt fekvő Carcovado hegycsúcsa jelöli az összekulcsolt kezeket, egy további hát a térdeket s a cukorsüveg a fölfelé álló lábak ujjhegyeit. 12 órakor már mindez ködszürke távolban állt, s három órakor már csak eget és vizet láttunk. Ekként világ

körül utunk csak Rióból elindultunkkal vette kezdetét; mert mostantól fogva , habár különféle görbe vonalakon, mindig kelet felé vitorlázunk, s azon pontra, honnét ma elindultunk , ismét vissza kell térnünk. Azon rögtöni és erőteljes mód hatása, melylyel az óceán háromheti tartózkodásunk után a szárazföldön ismét fölvelt, sajátságod volt. Az egész természetbúvárlat, mely a fedélzetre összehordott zsákjai és podgyászaival a hajón mindenütt látható volt, rögtön egészen eltűnt mintha elfújták volna. Némelyeket a tengeri betegség terített le, másokat, kik soha sem szenvedtek tengeri betegségben, oly ellenállhatlan álmoság lepette meg, hogy 2 egész nap és éjen át aludtak, aztán ismét minden felvidámult, s még a tengeri betegek maguk is úgy látszik majdnem teljesen kigyógyultak ezen erőteljes gyógymód által, miután azóta, bárha a tenger a vihar-előfokok közt, a a szaru és jóremény fokok közt derekasan hányt vetett, mégis többé senki sem szenvedett. A „Novara“ most óriási léptekben kezdett indulni, s 5-kén reggel az őrhadfi jelente a commodornak, hogy a mérőkötél, mely pedig 13 csomó hosszú, egészen ki van vetve és mégsem elég. 13—14 mértföldet haladtunk egy óra alatt. E mellett, miután a hullámok mindig magasabbra, egész 14—15 lábra kezdenek emelkedni, gyakran még az ütegeterem ablakait is verdesék, először jön szükségessé az üteg nyílásait bezárni. Sept. 5-kén már 1000 tengeri mértföldet haladtunk. Erre, mint a commodor nekünk megmagyarázó, a tulajdonképi fordulószelel segített rá, ugyan az, mely a déli atlanti óceánon a 30. sz. fokhoz közel fekvő régiókban az éjszakai délkeleti passzát s a délibb nyugati szelek határán uralkodni szokott s a déli félgolyó szélfordulásainak törvényét követi. Az amerikai parton kezdődött, mint éjszakai szél, aztán éjszakai, éjsz. nyugati és nyugati szellé változott át, úgy hogy könnyű vitorlával haladtunk előtte, s aztán délnyug-, déli és délkeleti szellé változott, mely erős rohammal vitt. Legerősebb volt mint déli- és délkeleti. Ebből végre keleti és ismét éjsz.-keleti tett. Négy teljes szélfordulat elégséges volt, hogy bennünket Amerikából Afrikába átvigyen, miután minden egyes fordulat után átlag véve 8—900 tengeri mértföldet mozdítottunk előre. Ha utunkban az egész szélrózsát használhattuk volna, akkor a Riótól 3500 mértföldre fekvő fokot körülbelül 20 nap alatt kellendett elernünk. De a délkelet és éjszakkélet közti szelek természetesen ellenesek valának, melyek ellenében fel alá kelle járnunk, úgy hogy egy fordulat végén mindig 1 vagy 2 napi időköz állott be, mely alatt csak keveset haladtunk előre. Sőt egyszer a déli szélesség 36-ik és a keleti hosszúság 5. fokánál, míg az egyik szélkörből a másikba át nem jutunk, egy nap teljes szélcsendünk volt. Azalatt sept. 25-én déli 1 órakor meglátók a partot s estve napnyugatkor világosan szemlélhetek a hegyeket. Azonban oly hamar még nem érhetők el célunkat. A vihar-fok megkíváná tőlünk adóját. Hogy mily szertelen módon, erről levelem végén.”⁶⁶

„Sokat beszéltem a szelekről, most az időről is akarok némieket mondani. Ez többnyire barátságatlan volt, s ha déli szél fújt, zord sőt érzékenyen hideg (a hőmérő a fok közelében egész 9° R.-ra szállt le), úgy hogy téli köntöseinket verék elő; éjszakai szélnél kissé melegebb volt, de ekkor sok kisebb zápor esett, melyek kellemes napfényes órákkal váltakoztak; szóval valódi áprilisi idő volt, mint ezt septemberben, mely délen a mi marcziusunknak felel meg, másként várni nem lehet. — Ennek daczára nem egy multság akadt utunkban s gyakran mindnyájan a fedélzeten voltunk egybegyülve, a nyílt tengeren űzött vadászatot szemlélve. Az egész után Riótól a fokig folyvást tengeri madarak kísérték, éjjel nappal, egy perczig sem hagytak el bennünket, s gyakran valóban bámulatos mennyiségben repdestek a hajó körül. Zoológjaink sóvárogva kémkedtek a légi vándorai után s a tengerészek és korábbi utasok által ajánlott eszközöket mind felhasználák, hogy azokat birtokukba ejtsék. Szalonnás horgokat vetettek ki, s nem sokára sikerült is nekik, két csinos fehér és fekete foltos fok-galambot (*procellaria capensis*), melyek Riótól eleinte egyedül, s egész a fokig mindig nagyobb számban kísérenek , horogra fogni. De midőn sept. 6-n a 30. szél fok alatt az első Diomedea, a tengeri madarak ezen királya, megjelent, ekkor a commodor maga nyúlt puskája után. De amily gyorsan jelent meg e hatalmas madár az ő méltóságos röptében, és oly gyorsan tűnt el ismét, a

⁶⁶ Budapesti Hírlap, 1858-01-31 / 25. szám

nélkül hogy lőtávolságra jött volna. Csak néhány nappal később a 32. sz. fok alatt mutatkozott a Diomedea gyakrabban, s miután 15 n az első lőtávolságra jöttek, ekkor ezek, a commodor és a parancsnok által bizton találva, a jégből a vízbe zuhantak. A hajó megállt, csónakot vetnek ki, s a hullámzó óceánon az elejtett zsákmány felé haladtak. Egy kis csónak kevés emberrel a nagy óceánon, ez még a tengeri madaraknak is nevezetes ritka látvány lehetett, mert mind kíváncsian a csónak felé repültek s Fr. és Z., kik a csónakkal mentek, nem győztek lőni. A vadászat sikeres volt, különféle nemeit a vihar madaraknak és különböző fajait a diomedeaéknak hozzák amaz elsővel a fedélzetre. — Ilyen módon a későbbi napokban többször ismétlék a vadászatot s mindig gazdag zsákmány volt a jutalom, míg 22-én a commodornak sikerült mesterlövést tenni a diomedea exulans-ok egy díszpéldányára, mely az e nemű madarak legnagyobb fajához tartozott. Diadalmaskodva hozzák ez óriás madarat a fedélzetre. Ez hófehér volt, csak szárnya végein feketeszinű, teste nagyobb, mint a legnagyobb hattyúé, szárnyai kiterjesztve tíz láb három hüvelyk szélesek. Ebből álltak a Novara óceáni vadászatai. Sok más apró tengeri madáron kívül van zoológiai kincsei közt 9 darab diomedeaéja, mi mindenesetre sok egy útra a diomedeaéak tájain, kivált ha meggondoljuk, hogy mi nem voltunk oly szerencsések azokat horogra csalhatni. E mellett a kis csónak a szintén viharosan hullámzó tengeren a legérdekesebb látványt nyújtá. Gyakran több perezre eltűnt az a hullámhegyek mögött, aztán lőporfüstöt s ugyanakkor a madárnak a magasból lezuhanását lehet látni, míg a hang csak hosszabb időre aztán hatott füleinkhez. Különben keveset szólhatok ez utunkról. Sept. 12-n átkeltünk a triptan da cunhai hosszúságon, de 300 tengeri mértföldre távol e magános szigettől, 15-étől 16-káig másodszor vágtuk át a greenwichi délkört, (első ízben) a földközi tengeren 24-én 16° 23' keletre Greenwichől ismét a bécsi délkör alatt álltunk s ekként önökkel egyidőben végzők napi munkánkat s végre 25-kén estve a táblaöböl szélessége alatt találók magunkat, attól még 60 tengeri mértföldre távol. Ámde itt állapotjunk meg! A Town fok előtti táblaöböl nem volt rendeltetési helyünk. Miután ezen öböl azon évszakban, melyben mi ott valánk, az erős éjszaki és éjszaknyugati szelek miatt, melyeknek ki van téve, nem biztos kikötő, ellen határozva, hogy a Simonsöbölbe, a foknak hadi kikötőjébe evezendünk be. A Simonsöböl biztos rév a nagy Falseöbölben keletre a jóremény fokától. Hogy tehát oda érhessünk, még az előfokot kelle körülhajóznunk. De hogy ez lehetséges legyen, délkeleti szél ellen kelle dolgoznunk, mely már 25-én egész nap igen erős rohammal fújt s óránként növekedett. A kísérletek 26-án a viharos szél ellen küzdeni hasztalanok voltak. Nem maradt egyéb hátra mint délnyugat felé irányozva utunkat a szárazföldtől távoznunk. 27-én már semmi földet sem láttunk ismét. Többé nem úsztunk a világoszöld parti vizeken, hanem a „kék víz“ viharos mozgásban levő hullámain hanyattatunk. 27-én estve megszólalt a parancsszó: „fel a viharvitorlákkal!“ Tompa zúgás és bűgás húzódott az árbocz- és kötélműveken keresztül. Mindig magasabban hömpölyögtek az óriási vízhegyek tajtékzó csúcsaikkal, a hajót majd egyik majd másik oldalra vetve. A hullámok majd jobbra majd balra csapdostak az ágyúnyilatokon keresztül az ütegekbe, mindent magukkal sodorva, mi lazán állt ujjukban. Ropogás, reszketés és nyikorgás hallatszott a hajó minden eresztékeiben, feldőlt tárgyak dörömbölése, üvegcsörgés, aztán ismét egy ágyúgolyó tompa gördülése, mely fekhelyéből kiszabadulva egyik oldalról a másikra iramlott, közben a matrózsíp éles visítása, szóval a legkülönfélébb zaj és lárma, egyik a másikat túlhangozván Az egész látvány nagyszerű volt, s mindazokat, kik először éltek meg ily jeleneteket, le kelle annak bilincselnie, kivált éjjel, midőn a hold a vékony gőzfátyolon keresztül a viharos jelenetet bűvösen megvilágító. Azonban a számok határozott támpontokat nyújtanak a képzeletnek. Ezért megemlítem, hogy a legmagasabb hullámok, melyeket a vihar alatt észlelünk, 29 lábra emelkedtek a hullámházaknak 240 lábnyi távolsága mellett, s hogy a hajó legnagyobb hajlása a baloldalon 35 °-ot tett, a jobboldalon 25 lábat, úgy hogy a hajó árbocza egy hanyattal 50—60° ívet rajzolt le. Ezek oly hanyatok, melyeket az ember soha sem feled el, s hogy azon hullámhegyek, melyekkel küzdenünk kelle, szintén nem tartoznak épen a közönségesek közé, erre nézve új bizonyosság az, hogy egy régi tengerész és

pontost észlelő, ki a világ minden tengerein járt s öt évet töltött egy világ körüli úton, az általa látott legmagasabb hullámhegyeket a Horn foknál 32 láb magasaknak írja le. Csak a képzelet tornyosíthatta ezen hullámokat 50—100 láb magasságra. Ahol ez bekövetkeznék, ott úgy hiszem semmi emberi építmény meg nem állhatna. Legnagyobb erőre 28-án este emelkedett a vihar. Bámulatos hidegvérúséggel és biztossággal végzők a matrozók a parancsokat, s épen midőn az utolsó óvó intézkedést megtevők, ekkor érte a vihar is végét. 29-én, reggel szélcsendben álltunk a hintálódzó tengeren, 180 m. földnyire célunktól. Csakhamar friss éjsz. nyugati szellő kerekedett, s oct. 1-én reggel a jóremény foka a legszebb napfény mellett balra feküdt tőlünk s mi beveztünk a False öböl széles keblébe. Hóféhérségben ragyogó magas a kopasz sziklahegyekre fölkergetett fővényhalmok jelölők már távolról a Simon-öbölt, s nem sokára horgonyon fekvő hajókat láthatónk benne. Azonban még egy egész éjjel kelle az épen velünk szemközt jövő éjszaknyugati szél ellen küzdenünk, s csak oct. 2-án napkeletkor vethetők ki horgonyainkat.”⁶⁷

November 9. - St. Paul és Amsterdam szigetek.

December 7. - Indulás az Amsterdam szigetről a Dél-Indiai-óceánra.

December 24-én Madras-ba (Csennai Indiában a Bengáli öböl partján) érkezett.⁶⁸

1858.

„Az „Oest. Ztg“-hoz a „Novara“ fregátról érkezett legújabb tudósítások szerint, az m. évi dec. 31-n déli 12 órakor másodszor ment át az egyenlítőn. — F. évi jan. 8-kán délelőtti 10 órakor a point de gallé i kikötőben vetett horgonyt, Ceylon szigetén. 10-kén ment be a keskeny, veszélyes, csak 230 lábnyi mélységű kikötőbe, hogy az elő részén megrongált rézfoglalatot mással cserélje föl. St. Paul- n át a fregát, igen rossz idő állván be, elvesztett egy horgonyt, általában 40 nap alatt igen erős munkát vitt végbe Mindjárt a fregát megérkezéssel egy tudományos expedíció indult el Ceylon belsejébe, s az elutazás napja jan. 1- ra volt kitérve. A hajó onnan egyenesen Madrász s erre a nikobári szigetek, Szingapúr, Batavias Manilla felé tartand. A hőség mind az indiai óceánon, mind maga Ceylonban igen nagy, s e mellett a jég oly nedves volt, hogy a hajón egy éjjel minden megpenészedett. A tudományos gyűjtéseket nagy buzgalommal folytatták, s a gyűjtött tárgyakat tüstént osztályozták s szétküldték. Igen érdekes és sikerült a Sz. Pál s Amsterdam-szigeteknek földrajzi s földtani lerajzolása, mely szigeteket egyúttal, e 11 egy festész igen jelesen vázolt. Ezen rajzok, s a nikobári és Salamon szigetcsoporthoz még ezután eszközöndő lerajzolásával, az expedíciónak ezen iránybani legfontosabb feladata meg van oldva. Scherzer tudor már igen nagybecsű adatokat gyűjtött, s Selleng 400 vázlatot végzett be.”⁶⁹

Január 8-16. – Ceylon. 1858.01.18-án már tovább indult Madras felé.⁷⁰

A tengerészek beszámoltak arról, hogy Ceylon-ban többférjűség (poliandria) van, avagy egy nőn, több férfi osztozik. Ennek oka, hogy a szigeten igen kevés nő él.⁷¹ Ceylonban harminckét láda botanikai, ásványtani és zoológiai gyűjteményt tettek partra és bíztak a Császári és Királyi Tudományos Akadémia konzulátusára és az Udvari Természettudományi Kabinet tagjaiba. Köztük van egy láda, ami természettudományi példányokat tartalmaz a trieszti Császári és Királyi Kereskedelmi és Tengerészeti Tudományok Akadémia természettudományi osztálya számára. Később Madras-ban és Hong Kong-ban is kiraktak még összesen 62 láda tudományos anyagot. A ládákat Triesztbe, majd Bécsbe szállították.⁷²

⁶⁷ Budapesti Hírlap, 1858-02-02 / 26. szám

⁶⁸ Tanodai Lapok, 3. évfolyam, 1858-01-01 / 1. szám

⁶⁹ Budapesti Hírlap, 1858-02-19 / 40. szám

⁷⁰ Budapesti Hírlap, 1858-02-18 / 39. szám

⁷¹ Der Humorist, Juni 1858-06-01

⁷² Wiener Theaterzeitung, Oktober 1858-10-10

Január 31. - Madras

Február 10. - Indulás Madrasból

„A „Novara“ fregát, az indiai postának Point de Galles-ből január 15-ről kelt tudósításai szerint, Ceylonba érkezett, s 18 án Madrász felé kelle elindulnia.”⁷³

Február 23. – Nicobar (Nikobár) szigetek

„A fekete cylinder-kalapok becse) sehol oly magasan nem áll, mint a nikobari szigeteken Indiában. Az itteni meztelen járó vadak semmit oly hévvel nem kívántak az ott f évi mártiusban tartózkodott austriai fregat—„Novara“ — utasaitól, mint az európai férfi tollette e saloni darabját, melynek egy-egy kopott példányáért szívesen adtak 1500 kokus-diót és büszkén hordozták fejükön.”⁷⁴

Egy éjszaka a vadak között. Karl Landsteiner.

Egy osztrák haditengerészeti tiszt, akivel a lehető legbarátságosabb viszonyban vagyok, elmesélt egy rövid kalandot, amelyet a Navarra császári és királyi fregatt expedíciójának tagjaként élt át a Nicobar-szigeteken. Hagyom, hogy a barátom beszéljen. „Mint tudod, abban a szerencsében volt részem, hogy kadétként részt vehettem a híres világ körüli hajóúton gyönyörű fregattunkon, a „Navarra”-n, báró Wüllersdorf-Urbair parancsnoksága alatt, és így rengeteg új tudással, tapasztalattal és emlékekkel gazdagodtam. Akkoriban olyan voltam, mint bármelyik másik fiú, és nem értettem, hogy miről is szól valójában az expedíció. Éppoly büszkeséget éreztem, mint bárki más, hogy zászlónk lobog a távoli tengereken, az észak félhomályában, mint a forró trópusi nap alatt. Nemcsak rengeteg tengeri regényt és útleírást olvastam, hanem komolyan is tanultam. A tengerészeti előmenetelem is kiváló volt. Így történt, hogy gyakran partra szállhattam, amikor a társaimnak a fedélzeten kellett maradniuk. Még néhány térképet is kaptam, és a Navarra expedíció nagyszerű útibeszámolójában szereplő mérések az én munkáim is. A tudósok különös figyelmet fordítottak a **Nikobár-szigetekre** irányuló expedícióra, amely a Bengáli-öbölben található, körülbelül hét nagyobb és számos kisebb szigetből áll.

A szigetek rövid ideig, osztrák gyarmatok voltak Mária Terézia uralkodása alatt.

(Mária Terézia 1775-ben megalapította a Trieszti Kelet-Indiai Társaságot, amely elnöke William Bolts tengerésztiszt lett. Wilhelm Bolts holland (máshol angolnak írják) tengerész, Habsburg Mária Terézia támogatásával 1776.09.20-án Livornó-ból kifutott a Joseph und Teresia nevű hajóval, fedélzetén 155 főnyi osztrák és magyar katonával⁷⁵ azzal a céllal, hogy a birodalomnak gyarmatokat szerezzenek. Indiában a borstermesztés egyik központjában, a Malabár parton nagy területet vásároltak meg az ottani maharadzsától. Delagoa-öbölben 1777-ben osztrák kolóniát alapított (ma itt van Mozambik fővárosa), majd 1778-ban érkeztek meg Nikobár-hoz. Az egyik sziget helyőrségének parancsnoka Magyar György lett. A helyőrség 1788-ban hagyta el a térséget, így ekkor véget ért az ottani osztrák-magyar gyarmati korszak.⁷⁶ Delagoa-t a portugálok 1781-ben foglalták el Ausztriától. Ekkor itt a Proli” és a „Ferdinánd” hajóink állomásoztak.⁷⁷)

A Nikobár-szigetek egyik szigetét Teréziának a nagy császárnénak a nevét kapta, és ma is viseli. A német (osztrák) gyarmatok létrehozása minden trópusi tengeren mindannyiunk szép, jámbor kívánsága – és hiszem, hogy még valóra válhat. Mindenesetre ez volt a nagyra becsült

⁷³ Budapesti Hírlap, 1858-02-18 / 39. szám

⁷⁴ Magyar Futár, 3. évfolyam, 1858-08-12 / 247. szám

⁷⁵ v. Juba Ferencz: A MAGYAR TENGERI HAJÓZÁS östörténeti vonatkozásai (kivonatok) (szerző kiadása, Bécs, 1982.)

⁷⁶ https://hu.wikipedia.org/wiki/Andam%C3%A1n_%C3%A9s_Nikob%C3%A1r-szigetek

⁷⁷ <https://hajomakett.hu/content/view/621/131/lang.hu/>

admirálisunk, Miksa főherceg ötlete, és soha nem fogjuk elfelejteni! Most egy saját élményem mesélem el. A történet a Nikobár-szigetekhez tartozó kis szigeten tett látogatásunkra vonatkozik, amely Kondül nevet viseli. A szigetcsoporthoz felfedezésével kapcsolatos feladataink nagy részét már elvégeztük, amikor 1858. március 17-én lehorgonyoztunk a hangulatos Pulo Milau sziget előtt, mikor a Kis Nikobár keleti partja mentén hajóztunk, egy mocsarakkal és dzsungelvel borított szigetnél. Elhajóztunk Montial szigete mellett, és március 19-én érkeztünk meg. Behajóztunk a St. George-csatornába, ahol az esti órákban lehorgonyoztunk a Nagy Nicobar-sziget északi oldalán, Kondul szigetétől délkeletre, amely a csatornában fekszik. A sziget magas, sziklás és az északnyugati oldalon szinte megközelíthetetlen, a keleti oldalon fekvő szigetrész meglehetősen biztonságos kikötési lehetőséget kínál. Itt horgonyoztak a hajók amelyek az expedíció azon tagjainak elszállásolására szolgáltak, akik partra kívántak szállni. Több kirándulást is tettek, amelyek azonban nem hoztak túl kedvező eredményeket. A parton, a Kofos-erdő közepén volt néhány kunyhó, de a bennszülöttek, ahogy az szinte minden szigeten szokás volt, a sziget belsejének sűrű erdőibe menekültek. Megmásztak egy hegyet; mivel azonban az ellenkező oldalon meredeken lejtett, a megerőltetéstől kimerült túrázóknak vissza kellett térniük, ráadásul a lehető legbarátságosabb útvonalon.

Mindazonáltal a sziget természeti szépségének leírása csábító volt, és egy nagyobb expedíciót terveztek, és én is engedélyt kaptam a részvételre. A bennszülöttek, akiknek a kíváncsisága legyőzte félelmüket, már megjelentek. Köztük volt egy manluona, vagyis ördögűző, aki orvosként működik, betegségeket űz ki, amelyek a vademberek szerint nem mások, mint démonok – úgynevezett egók –, amelyek behatoltak a testbe. Nagyon hosszú haját viselte, és olyan komikus arcokat vágott, hogy nem tudtam abbahagyni a nevetést. Általánosságban elmondható, hogy ezeknek a bronzszínű bőrű, félig fickóknak – a Nikobár-szigetek teremtmestereinek – a látványa lelkesítő. Szinte mindig közönyös, lusta fickók, akik egész nap bételt rágcsálnak, ami teljesen tönkreteszi az ajkukat és a fogaikat. Ruházatuk általában a világ legegyszerűbbje, egy darab szövet az ágyékukon – ennyi az egész. Néhányan azonban piros kendőt viselnek, amit valamelyik angol hajóskapitánytól kaptak, amiket nagyon szeretnek. Az egyik lepedőbe csavarva úgy bolyongott, mint egy színházi szellem. Sokan kapitányi címet viselnek, és külföldi tengerészek szeszélye szerint furcsa neveket kaptak, mint például London, Lord Byron, John Bull és hasonlók.

Amikor kora reggel partra szálltunk Kondul szigetén, ott csak teljes magány uralkodott, és mélyen meghatott a trópusi táj vasárnapi csendje. Bőségesen reggeliztünk, és az az okos ötletem támadt, hogy egy darab húst és egy kis hagymát csomagolok, ahogy a kulacsom megtöltését sem mulasztottam el, ami később nagyon jól jött. Gazdag zsákmány reményében indultunk útnak puskákkal, növénygyűjtő dobozokkal és rovarhálókkal felfegyverkezve. Az volt a célunk, hogy keletről északra megkerüljük az egész szigetet, amelynek kerülete körülbelül két német mérföld. A szűz dzsungel hamarosan megérezte az idegen betolakodók támadásait, és belső énje fellázadt ezek ellen a tevékenységek ellen. Elhatározta, hogy bosszút áll. A vadászok sörétes puskáinak dörrenésétől megriadva a vad egyre mélyebbre menekült a sűrűbe. Majom- és papagájrakok ugráltak fel, kiabáltak, és sietve próbálták megmenteni magukat. A botanikusok szorgalmasan gyűjtöttek példányokat a herbáriumaikhoz, a zoológusok pedig bogarak és pillangók után kutattak, amelyek csillogó szárnyaikat a trópusi virágok büszke koronái fölé terjesztették. Azt kell mondanom, hogy én igazából nem csináltam semmit. Csak a saját szórakozásomra voltam ott. A puskám lazán a vállamon lógott, és elégedetten sétáltam. A trópusi növényzet pompája, ezek a szinte őskori pandamamuszfák, a karcsú kókuszpálmák, az aréka- és bételpaprika-bokrok, a mindenféle futónövény, amelyek néha színházi díszletekre hasonlítanak, az óriási páfrányok és más növények, amelyeket gazdagon borítottak élénk színű virágok. Mindez gyönyörködtetett a szememben anélkül, hogy irritálta volna a kapzsiságomat. Az állatvilágot is megkíméltem, kivéve egy gyönyörű galambot, amelyet lelőttem, és egy kis kígyót, amelyet egy kővel öltem meg. Délben az expedíció tagjai egy nyílt erdőterületen gyűltek

össze, ettek, ittak, nevettek és beszélgettek. Néhány órával később azonban ez az örömteli nyüzsgés elült, mert nagy bánatunkra rájöttünk, hogy teljesen eltévedtünk, és nem tudunk tájékozódni. A beszélgetés és a gyülekezés hevében a csoport túl mélyre merészkedett az erdőbe. Ahogy a nap lenyugodni kezdett, megszületett az a döntés, hogy bármi áron, egy erdei késsel utat vágunk a bozótoson keresztül a tengerpartra. Ez nem volt kis feladat, és a résztvevők közül senki sem fogja soha elfelejteni. Néha meredek lejtőkön kellett másznunk, néha olyan helyeken kúsznunk, ahol a sziklafal merőlegesen a tengerbe zuhant, aztán megint átázott ruhában nyomorúságos utat kellett törnünk a szinte áthatolhatatlan bokrok között. Közben mindenki, bár holtfáradtan és az éhségtől és szomjúságtól szinte teljesen kimerülve, megérkezett a beszállási pontra – kivéve engem.

Éppen egy sziklás dombra készültünk felmászni. Lesöpörtem magam, levettem a csizmámat, és eltávolítottam belőle a követ. Közben társaim elérték a dombot, és eltűntek az erdőben. Utánuk siettem. Mivel azonban már leszállt az est, nem ismertem fel az ösvényük nyomait. Először minden irányba körülnéztem, majd hangosan kiáltottam a barátaim nevét. Azt hittem, azonnal hallom is a kiáltásaikat, de teljesen tévedtem abban, hogy honnan jöttek. Hogy ez hogyan történt, rejtély számomra. Talán a hangok visszhangja érte el először a fületem, vagy a nagy félelem állapotában már nem tudtam, honnan jön a hang. Aztán berohantam az erdőbe, valószínűleg a tengerparttól ellenkező irányba. Egy idő után újra kiáltottam, és füttyültem. De nem jött több válasz. Most egyedül álltam, elhagyatva, anélkül, hogy tudtam volna az utat, az éjszaka sötétjében, a dzsungel közepén. Körülöttem a halál csendje uralkodott; alig mozdult egy levél, alig csiripelt egy madár, mintha álmodnék. Annyira kimerült voltam, hogy alig bírtam megállni a lábamon. A ruháim átáztak és elszakadtak, az arcom és a kezem összekarcolódott és véres volt a bokrok éles ágaitól, amelyeken keresztül kellett átverekednem magam. A torkom száraz volt, a gyomrom üres, a szívem nehéz. Annyira szomorú voltam, hogy azt hittem, meghalok. Leültem egy kőre, és a sorsomon gondolkodtam. "Mi más marad neked" - mondtam magamnak -, "mint itt tölteni az éjszakát? Ha megéred a holnapot, biztosan találsz kiutat ebből az erdei labirintusból; a barátaid hiányolni fognak, keresni és megtalálni fognak. Ha egyetlen vadállat sem fal fel, és a vadak megkímélnék, akkor megmenekülhetek. És ha elpusztulok... „Most az Isten nevében!” Aztán újra összeszedtem a bátorságomat, és eszembe jutott, hogy még van nálam hús. Éhes éhséggel faltam fel. De amikor a kulacsomért nyúltam, tapasztaltam, hogy már üres. Hogyan csillapíthatnám égető szomjamat? Sehol sem láttam forrást vagy patakot. Szerencsére tudtam, hogy a lombhullató erdő, amelyben vagyok, vegyes erdő, amiben pálmafák is nőnek a közepén. Tapogatózva keresgéltem a sötétben, mígnem felfedeztem egy kókuszpálma törzsét. Nagy nehezen felmáztam rá, és találtam néhány gyümölcsöt, amit leszedtem róla, hogy gyönyörködjek benne. Miután visszaértem a földre, vadászkésemmel kinyitottam az egyik pompás diót, és belekortyoltam a finom tejbe, ami nagyon felfrissített. Elindultam, hogy legalább egy tisztást találjak, ahol némileg kevésbé kellemetlenül tölthetem az éjszakát. Így hát nekiláttam a hihetetlenül fáradságos feladatnak, hogy újra megtisztítsam az utat. Szomorúan vettem észre, hogy már így is tompa késem alkalmatlan a feladatra. "Ha megtámadnak" - gondoltam magamban -, "hogyan fogod megvédeni magad? A lőpor nedves, így a puska csak arra jó, hogy megüss vele valakit. Igen, igen, szálnalmas szerepet fogsz játszani, ha a vadak felfedeznek, te Ófelsége, az osztrák császár szegény tengerészkadétja!" Megálltam, és egy időre átadtam magam a gondolataimnak. A hazámra gondoltam, arra a kisvárosra, ahol öreg anyám élt, és talán a fiáért imádkozott, aki a Távolságon, egy barátságatlan sziget öserdjében, magára hagyva a pusztulásra, halálra kimerülten próbált utat törni magának az aljnövényzetben! Az éjszaka sikolyai egyre közelebb értek hozzám. Hol mintha két csillogó szem meredt volna rám az égből, hol pedig azt hittem, egy mérges kígyóra lépek, ami a lábamba haraphat. Hol egy éjszakai madár repült el mellettem, vagy egy majom ugrott át rajtam. Biztosan nem vagyok gyáva, de az éjszaka misztériuma, egy olyan veszély, aminek a szemébe nem lehet nyíltan nézni, még a legbátrabbak bátorságát is kiszívja. Így minden apróság

megrémített. Hark! Mi volt ez? A fülem tisztán hallotta a susogást, mint amikor a szél feltámad és átsuhan a fák között. De a fák mind mozdulatlanul álltak, mint a szobrok; itt-ott, a lombkorona között egy-egy csillag kukucskált be az erdei kriptámba. A természet a mély béke álmában feküdt. Mit jelent hát a susogás? – kérdeztem erőlködve. Diadal, diadal, kiáltottam végül, a tenger az, ami a partot veri. Előre, Isten segítségével! Hamarosan egyre világosabb és világosabb lett, ott álltam a parton. Ott feküdt előttem fenségesen, a szent tenger. Az éjszaka sikolyai egyre közelebb értek hozzám.

Nem tudom, mennyi ideig sülyedhettem mély álomba, amikor úgy tűnt, mintha egy fény kápráztatná el a szemem, amely először lidércfényként cikázott a fák között, majd egyre közelebb és közelebb ért, míg végül egy meztelen vadember árnyékának bizonyult, aki tüzet gyújtott közvetlenül a fa alatt, amelyen ültem, és lefeküdt a mellette lévő fűbe. Hamarosan megjelentek a vadon más barna fiai is, körben táborozva. Asszonyok, akik közül eddig keveset láttunk, szintén közeledtek, fiúkat vezetve vagy gyerekeket cipelve a karjukban. A férfiak között tisztán ki tudtam venni a Manlusnát, vagyis az ördögbűvölőt, akin előző nap annyit nevettem, majd az ismerős Didson kapitányt, akivel Kar-Nikobaron találkoztunk. Hogyan került a fiú Kondulba? Jelen volt Ádám tréfálkozó leszármazottja is, aki fügelevél helyett piros rongyot viselt, majd a magas hengeres kalapú férfi és a „szellem”, az a szigetlakó. ...nevezetesen, aki bebugyolálta magát abba a lepedőbe, amelyet – Isten tudja, hogyan – szerzett. Nagyon meglepődtem, hogy ennyi ismerősöm itt együtt volt, és titkos rémülettel néztem le a baljós társaságra. Aztán elkezdtek egy nagyon monoton dalt, ami úgy ütötte meg a fülemet, mint egy gyászkorus. Hirtelen a Manluona felugrott, és örült módjára ugrálva körbe-körbe, rám mutatott, miközben vicsorgatta a fogát, és folyamatosan kiabálta: „Bähju-tatänhamät” (egy fehér ember!), mire öklével fenyegetően kiáltotta: „Iti, iti!” (Nevetés, nevetés!) Mintha ezt mondta volna: „Ő az a fehér ember, aki kinevetett.” Ekkor minden társa felállt, és kézen fogva hátborzongató táncba kezdett a fa körül, amelyen én, ezeknek a szörnyetegeknek a szerencsétlen áldozata, ültem. Miközben ezt tették, újra énekeltek. Csak ezt a szót értettem: „Kapá”, ami azt jelenti, hogy „halott”. Szóval, „Öld meg! Öld meg!” Ez volt a rigmus jelentése. Megfagyott az ereimben a vér. Képtelen voltam mozdulni, egy hangot sem tudtam kiadni. Legnagyobb rémületemre a puska, amit egy ágra akasztottam, kiesett a kezemből. A nemtelen doktor, a varázsló, azonnal megragadta, és rám célozva sikoltozó hangon kiáltotta: „Hindel, hadil?” (Egy puska! Lőni?) Az egész kórus így válaszolt: „hadil!” (Lőni!) Kevés veszély volt, mert a puska nem sült el, mivel minden átázott, így a puskapor is. A Manluona azonban annyira dühbe gurult, hogy a tussal a lógó lábamra ütött. Ekkor a kapitány megpróbált lerántani, aminek „a szellem” annyira örült, hogy ledobta a lepedőjét, és megpróbált felmászni a fára. Ekkor felálltam, előhúztam a késemet, és egyik kezemmel a fa törzsébe kapaszkodva a másikkal lesújtottam a fegyverrel, angolul kiabálva a dühös bestiáknak: „Az osztrák császár szolgálatában állok! Megbosszulja magát, ha bántalmaztok.” De ők szörnyű üvöltést hallattak, miközben Dijon kapitány gúnyosan felkiáltott: „Jó barát? Jó barát? Nem félsz? – Ah, ah – urri!” (Ölj.) Az első, vigyorogva és sovány, csupasz karjaival felém nyúlva, a „Szellem” volt. De jókora ütést mértem a fejére a vadászkéssel, úgy hogy összeesett, és úgy tűnt, kiadta a lelkét. A nők olyan gyorsan vetették magukat rá, hogy nem tudtam megállapítani, él-e vagy halott. Didion kapitány most a térdem körül nyúkált, míg Montusna a puskámmal háritotta az ütéseimet, amiket a vadászkésemmel mértem rá. Elvesztem. Éreztem, ahogy a földre húznak. Aztán felébredtem. „Milyen kár, hogy a vadak támadása csak lázas agyam álma volt. Nos, nekem jobb volt, hogy csak álmodtam.” Leestem a fáról, és felébredtem. Megdörzsöltem a szemem, hogy lássam, valóban csak álmodtam-e. Az alakok olyan élénken álltak előttem. De sem a dühös Dieton kapitány, sem a „szellem” nem volt látható. A nap már magasan járt az égen, fényes nappal volt, és minden körülöttem zöld és illatos volt, mintha nem is közeledne az esős évszak, hanem már véget ért volna. Bár az egész testem úgy érezte, mintha összetörték volna, az örömtől szinte semmit sem éreztem. Most elkezdtem felderíteni a szigetnek azt a

részét, ahol találtam magam, és hamarosan rájöttem, hogy nem lehetek túl messze a csónakok kikötési helyétől. Azonban egy sziklás kiemelkedés, amely elég messze nyúlik a tengerbe, eltakarta a kilátást arra a helyre, ahol gyanítottam őket. Úgy tűnt, nincs más hátra, mint visszaballagni az erdőbe, és amennyire csak tudom, átküzdeni magam rajta. Aztán, a sziklás kiemelkedést kerülgetve, egy csónak bukkant fel, rajta egy tiszttel és több tengerésszel a Császári és Királyi Fregattból, akiket a keresésemre küldtek. Hamarosan felfedeztek, és a fedélzetre hozták az akaratlan dezertőrt. A hadihajón istentiszteletet tartottak, amelyen hálás áhítattal vettem részt. Az Úr napja volt. Ezután elmeséltem kalandjaimat és álmomat, és majdnem ugyanolyan érdeklődéssel hallgatták a beszámolómat, mint te, barátom!⁷⁸

Március 26. - Indulás a Nicobar-szigetokről

„(Az austriai fregat „Novara“) mint a „Pays“ Pondicbergből, jun. 22-től jelenti, a koromandeli part, a nikobari szigetek és az egész bengáliai tengeröböl szemügyrevétele után, a chinai tengerre vitorlázott.”⁷⁹

„A „Novara“ cs. k. fregatt világútja.) A nikobari szigetek. A szigetcsoporton át tett út. Engedje meg, hogy legelőbb is az éjszokról dél felé 3 főcsoportozatban egymáshoz sorozódó 9 nagyobb s 9 kisebb sziget közt keresztül kasul tett utunkról, aztán „erőidről és lakosairól“ tudósíthassam. Tizennégy napi kellemes de igen egyhangú, mindig egyforma szép idő kedvezése mellett tett ut után (Madraszt febr. 10-én hagytuk el) a cs. k. fregatt febr. 23 án reggel a Kar Nikobar éjszaknyugati öblében, a szigetcsoport legéjszakibb szigetében horgonyozott. Egy alacsony, lapos, a közepén emelkedő kis halmon is alig 150 láb magas sziget feküdt előttünk, részint erdővel benőve, részint füves virányokkal ellépve. A tengerpartján levő kókusz ligetek közt a benszülöttek méhkasforma viskói valának láthatók. Horgonyzásunk közben néhány ladikon közeledtek felénk a benszülöttek, kikre azonban azon perezben, midőn a fedélzeten minden kéz és minden szem el volt foglalva, nem lehetünk semmi figyelemmel, minélfogva ők ismét gyorsan eltávoztak, azon hiedelemben, hogy mi ellenségek vagyunk s ezért nem bocsátottuk őket a fedélzetre. Mint futótűz terjedt el az egész szigeten annak híre, hogy rettenetes „kalózok“ érkeztek vastag ágyukkal.“ A nők és gyermekek tüstént a sziget déli részére menekedtek, az utakat és ösvényeket pedig a férfiak, ahogy a sietségben hamar lehetett, elszórt faágakkal igyekvének fölismerhetlenné tenni. A fegyverképes férfiak nyárs és kard után nyúltak s biztos menhelyből, melyet nekik az őserdő nyújtott, lesték a veszélyes idegeneket. Midőn a fregattól az első naszádot kiküldtük, hogy a korall - sziklával csipkézett parton, melyen igen erős a hullámtörés, kiszálló helyet keressen, s midőn ez egy kinyúló sziklahát mögött föl jön találva s közölünk az első a Kar Nikobar földjére tevék lábukat, ekkor minden kihaltak látszott, egyetlen emberi lény sem mutatkozott. Mi fegyvertelenül mentünk a partra, hogy lássák a benszülöttek, hogy békés szándékkal jöttünk, s bekiáltottunk az erdőbe különböző neveket, melyeket a „Galathea“ útleírásából ismertünk. Ez hatott, néhányan a legbátrabbak közül kibújtak rejtekhelyeikből és „jó barát?“ kérdéssel és „mi jó emberek, jó nép vagyunk“ biztosítással lassan előjöttek. Mi ugyanerről biztosítuk őket, mutatván nekik, hogy minden fegyver nélkül jöttünk hozzájuk, csak hogy őket meglátogassuk és lássuk, mint megyen dolguk, s ekkor csakhamar meg volt a barátság kötve. Letevék nyársaikat és kardjaikat és comikus volt látni, mint buzgolkodtak most e meztelen ficzkók, kik a félelemtől reszkettek, kezeinket szorítani, s biztosítani bennünket, hogy ők és mi „egy atya s egy anya gyermekei“, hogy mindnyájan testvérek vagyunk. Társaikat előhívák, vendégszeretetük jeléül fiatal kókuszdiókat hoztak nekünk inni, meggyújták nálunk szivaraikat, melyeket a keresztül szúrt fül lebbenyekben hordanak, a legnagyobb elégültséggel ittak rum-üvegeinkből, folytonosan

⁷⁸ Die Gartenlaube für Österreich, Juli-Dezember 1867-11-18

⁷⁹ Magyar Futár, 3. évfolyam, 1858-08-08 / 246. szám

ismételgetve , hogy ez bizony igen jó ; szóval ők rövid idő alatt oly kedélyes emberekké váltak , hogy vissza nem tarthatók őket, hogy a legnyájasabban vigyorgó arczkifejezéssel, melyre csak egy nikobaris arcz képes, karjaikat vállainkra ne fűzzék, és sajátságos nikobaru angol nyelvükön nekünk teljes barátságukat ki ne fejezzék, de mindig, mint egy „ceterum censeo“-val, azon kérdéssel a végén, hogy „tulajdonkép hát mit is akartok?“ „mikor mentek el ismét?“ „miért vannak oly vastag ágyúitok?“ Hogy mit élünk még meg ezen comikus ficzkókkal, kik majd mind angol neveket hordanak, és lord Byron, lord Nelson, John kapitány, dr. Crisp stb. névvel bírnak s angol kapitányoktól jó maguk viselete, becsületességük és a kereskedelmi szerződések teljesítésében megbízhatóságukról bizonyítványokkal vannak ellátva, azon öt nap alatt, melyeket a fregatt itt töltött, erről később többet. Minden reggel 6 órakor kiszálltunk a partra , egy kinyúló szigetszögön egy sátor volt ütve, itt találkoztunk dél táján, kis frissítőt vévén magunkhoz, s esti 5 órakor egy ágyúlövés a fregattról szolgált felül az összegyülekezésre, hogy a fedélzetre térjünk. Azok egészsége iránti igen bölcs előgondoskodásból, kik tudományos munkálatokban a szigeten voltak elfoglalva, ezen rendszabály, hogy minden este ismét a fedélzeten kellő mindnyájunknak lenni, a nikobaru szigetnél tartott egész mutatásunk alatt meg lón tartva. S mi bizonyosan azon körülménynek, hogy senki azon kártékony gőzöknek kiteve nem volt, melyek éjjel a mocsarak és erdőkből fölemelkednek, köszönhetjük, hogy egyetlen egy veszélyes éghajlati lázesetet sem kelle fájlalnunk, hanem csak a néhányakon kitért gyöngébb lázakkal fizettük le az egészségtelen vidéknek adónkat. 27-én estve végre teljesedésbe ment új barátaink leghőbb vágya, kik minden nap kérdezők, hogy mikor fogunk elutazni, s panaszkodának, hogy míg mi itt vagyunk, addig nejeik és gyermekeiknek, kik félelemből elmenekültek, nincs enivalójuk. A fregatt vitorlára kelt s 28-a délután Kar Nikobar déli oldalán vetett horgonyt. Midőn a keleti part hosszában vitorláztunk, látcsővel a 8—10 viskóból álló Lapate falunál több száz nőt és gyermeket lehet látni, kik a viskók közt a legmohóbb sietséggel föld alá szaladgáltak, aztán pedig az erdőben eltűntek. Ezek nyilván az éjszaki menekültek valának, kik most keleti- és déloldali társnőikkel megint menekülőben voltak, midőn a „nagy kalózhajót“ közeledni látták. Midőn márt. 1-jén a déli oldalon kiszálltunk, valóban megint mindent elhagyatva találánk, s csak kutyákat és fegyverképes férfiakat találtunk. Egy korall homokos kápráztatóan fehér part, sok ezer eleven kagylóval behintve, mangrove mocsárok tele nagy ceribhiákkal, pompás nagy fájú erdő, melyen egy gyalogösvény vezetett keresztül, volt minden, a mit a lapos déli part feltüntetett. Estve már ismét vitorlára keltünk a márt. 2-n a kis Batty Maive szigetnél kóvályogtunk, a nélkül hogy a gyöngye szél és heves ellenömlés mellett a szigethez közelebb juthattunk volna», hogy lehetséges lett volna egy naszádot bocsájtani ki a lakatlan, erdővel borított sziget merevedek sziklapartjainak megvizsgálására. Márt. 3-f í „Dzsaura“ mellett (Schowry a dán térképen, ésán a benszülöttek kifejezéseit követem) haladt mégel az inkább keletre fekvő Tillangshorne felé tartván, melynek éjszaki csúcsához d-ként reggel igen közel jutottunk. A szél és idő oly kedvezők valának, a mint azt csak kívárni lehet, a méren 40 ölnyire nem talált még fenékre, a víz a mély-tenger kék színével birt. A fregatt tehát veszély nélkül közeledhetett a parthoz. Két alattságnyi távolságra vitorláztunk az octaedron formájú sziklaházhoz, mely a sziget éjszaki csúcsán mint egy erőd emelkedik, aztán fordultunk s a szigetnek szél ellen fedett oldalán haladtunk. A nyugati oldalon éjszokról délre mindig 1, 2 —3 alattságnyra, úgy hogy a fedélzetről a meredeken emelkedő partot majdnem kézzel elérhetni hívők, minden követ, bokrot és fűvet megkülönböztethetünk. Csak egy keskeny sziklaszalag kopár, különben az egész szigetet sűrű őserdő borítja, mely fölött a 4—600 láb magas meredek csúcsokon a Nibong pálma karcsú koronái tűnnek elő. Végre kis fővényes öböl nyílt, melyen néhány kókusz pálma állt, a mérón jó horgony helyet mutatott s a horgony lezuhant. — Nagy bajjal bírtunk a hullámtörés miatt parthoz jutni, s még nehezebben esett a beállt apály mellett ismét a hajóra visszaszállás, de mi mindnyájan kielégítve tértünk este a fedélzetre. Az erdő egész tömeg érdekes növényeket és fákat szolgáltatott és a vadászat barátinak oly sok galambot, hogy az összes asztali társaságokat a fedélzeten gazdagon

el lehet látni. Nekem a sziklák szép kígyó- és gabber-nemeket adtak. —Estve fölszedtük ismét a horgonyokat, azonban éjjel közel a sziget éjszakai oldalához tartók magunkat, úgy hogy 5-kén reggel egy oldalnaszádot egy tiszttel ki lehetne küldeni, kinek föladata volt, az éjszakai csúcsot megkerülni s a keleti partot fölvenni, míg a fregatt a nyugati oldalon haladt dél felé. A naszádnak a déli csúcsnál kelle a fregattal találkoznia. Ez szerencsésen végre jön hajtva, s e mellett a délkeleti oldalon egy jó, védett horgonyöböl fölfedezve.”⁸⁰

„A „Novara“ cs. k. fregatt világútja. A nikobari szigetek. A szigetcsoporton át tett át. Hatodikán reggel elhagyá a fregatt a teljesen lakatlan Tihaigngongot és a Nanghaury kikötő felé evezett. Kamorta éjszakai oldala teljesen láthatóvá lön és amint a sima tengeren haladtunk, mindig közelebb vonult; laposhalmú föld az, mely, bárha merő vad természet, az erdő- és füves táblák váltakozása által parkszerű külsőt vesz fel, a fehér korall parton kókusz pálmákkal lévén körülszegélyezve. Lassanként fölmerült a lapos kókusz- és trepang pálmákban gazdag Trinket sziget, mely a Kamorta keleti oldalán a Kamorta és Nang- Kaury közti kikötő csatorna bemenete előtt fekszik. Beevezésünk a szép derült estvén gyöngye szellő mellett, mely lassan de bizton előre hajtott, valóban bájos volt Trinket alacsony partja kápráztató fehéren ragyogott elő az erdő sötét zöld lombozata alól és a fehéren tajtékzó hullámfalak, a korallsziklákon megtörve, messze kivetődtek a különben tükörsima tengerre, mely alig észrevehetőn mintegy hosszú lélekzetekben hullámzott föl és alá, balra az erdős Nang Kaury, jobbra és balra a Kamortán és Nang Kauryn viskók, falak valának a parton láthatók, melyekből a benszülöttek naszádokban eveztek felénk, de tiszteletteljes távolságban tartván magukat a bennünket csak mint figyelő hajóraj követvén. Jobbra a csatornán át Trinket és Kamorta közt Tillangshongot látók, minden part s az összes tengeri láthatár sajtásos faja morgánákat tüntetett föl. Tillangshong legdélibb kis sziklaszirteji egészen a levegőben látszanak úszni. Trinket és Kamorta partszögei ékalakú légbemetszéseket mutattak a tenger láthatárán. Ezen magán a megtörő hullámcsúcsok a levegőben tánczoltak. A benszülöttek naszádjai lefelé fordított tükörképben jelenének meg, a benn ülő alakok ez által lefelé annyira megnyúltak, hogy azt lehet hinni, óriási emberek járnak a tenger tükrén. Mindezek igen érdekes tárgyait képezék a szemlékezésnek, míg épen napnyugtakor a horgony az úgynevezett nyugati kikötőben az Itoé faluval szemközt a Nang Kaury sziget előtt le nem zuhant. Itt feküdtünk ekkor egy oly nyugalmas vízmedinczében, melyet még egész utunkban sem találtunk, körülvéve sötét őserdő által, melyből a tücsök czirpegése, a házikakas kukorikálása és a nagy nikobari erdei galamb kiáltása egész a hajóig elhangzott. Különben nesztelen csend, még egy szellő sem mozdult, egy hullámba sem göndörült; bárha a Kar Nikobar szigeten kirándulásaink alatt izzadságban fürödtünk, mégis csak itt érzek igazán a vízgözökkel megtelt forróövi levegőnek nyomiasztó, lankasztó rekkenőségét. A hőmérő folyvást 28, 29 és 30 Cels. fokon állt, s még a vízben sem találhattunk fölfrisülést, mely átlagosan még melegebb volt mint a víz. Az izzadság csepjes ujjaim hegyéről csurgott le a papírra, ha kabinomban írni akartam. Márt. 7-én tevők az első látogatást e szárazon. Az Itoé és Malacca falukat a benszülöttektől egészen elhagyatva találtuk, csak a disznók és kutyák maradtak benn. A Malacca faluban mintegy 20 kutyát olvastam meg, melyek iszonyú sakály kivítással fogadtak, de aztán épen oly félénken mint gazdáik, az erdőbe menekedtek, s utánuk hatalmas szökésekkel a disznók is. A Feuang falunál hajók feküdtek angol lobogó alatt, melyek Pulo Peuangból jöttek kókusz diókat, ehető fecskefészkeket és trepangot rakodni. Malayok képezék legénységüket, kikkel sehogy sem bírtuk magunkat megértetni. De szerencsére az egyikén egy igen értelmes chinait találtunk, ki jól beszélt angolul. Owe Bengkong neve a mennyei birodalom e derék fiának, ki mint tolmács és közbenjáró sok jó szolgálatot tett nekünk, s ki valóban mintegy civilizált európai tűnt föl előttünk a nikobari nép mellett. Midőn pedig a benszülöttek látták, hogy a malagokkal egészen veszélytelenül közlekedünk, előjöttek lassanként ők is, s a mint folyvást csak békés foglalkozások közt láttak bennünket, napról napra

⁸⁰ Budapesti Hírlap, 1858-08-12 / 183. szám

több bizalmat nyertek s aztán elláttak bennünket tyúkok, tojások, disznók, banánok, ananászok, citromok és narancsokkal, mindennel, amit a gazdag természet e szegény népnek nyújt. De nőket és gyermekeket itt egyszer sem láthattunk. A fregát öt napig feküdt a nang kaurgi kikötőben, míg a nagy soköblű kikötő megmérése be volt végezve s aztán 12-én reggel a két sziklakapu által jelölt szűk nyugati bejáraton keresztül, továbbá Kamorta és Katsal közt éjszakra Teressa és Bompoka felé haladtunk. Fájdalom az egész idő, mely e szigetek úgy mint Dzsaura és Katsal meglátogatására volt szánva, szél és áradat elleni hasztalan kísérletekben veszett el. 17 -én reggel a kis Treis és Track szigetek keleti oldalán Kis Nikobárnál feküdtünk. Gyöngeszellő fűtt s egy 1 óra alatt 5 mértföldnyi gyorsaságú áradat, mely a nyugalmas víz partjain mint egy folyó zúgva és parthoz ütődve szökött tova, ragadott meg bennünket, úgy hogy a horgonyt ki kelle vetnünk. Ez váratlanul alkalmat nyújtott ezen kis erdőszigeteket meglátogatni. A kiszállás az erős hullámtörés miatt csak néhány benszülött segélyével sikerült, kiket a különben lakatlan szigeteken az ő naszádjainkkal találtunk. A látogatás rövid de igen érdekes volt. Treis valódi galambsziget, tele a legkülönbébb és legszebb galambfajokkal s a commodor szerencsés lövésének köszönik zoológjaink, a nikobari pompás galamb első és egyetlen példányát. Treis és Track szigeteken találók a barna szén első nyomait is. Délután beállván a dagály, az áradat is nekünk kedvezően fordult, s nem sokára napnyugta után elértük a horgonyhelyet Kis-Nikobar éjszaki öblében az ebben fekvő kis Miu szigetnél. Márt. 18-án reggel Kis-Nikobar partja hosszában fölűnően sok naszádot vettünk észre, melyek föl és alá jártak, ez ismét a menekülő női lakosság volt, mert midőn a partra kiszálltunk, mint mindig, úgy most is, a fészket üresen találtuk, csak néhány férfi maradt vissza. Miután e nemzetnek csak egy nap volt szánva, ennél fogva a természettudósok inkább a különben is hozzáférhetőbb Milu sziget kis elkülönített területét választák a vizsgálatra, mintsem hogy a Kis Nikobar őserdeibe és mocsaraiba behatolni igyekezzenek. Valóban a Duo Milu, egy nikobari sziget valódi példánya, gazdag anyagot és egy tiszta pandanus erdő különös látványát nyújtá, oly buja és nagyszerű volt ez, a milyet daczára e fa gyakoriságának minden szigeten, sehol sem láttunk. Már estve föl vontuk ismét a horgonyt, s Kis-Nikobar keleti partja hosszában evezünk s 19-én estve a Györgycsatornában Nagy-Nikobar éjszaki oldalán, délkeletre a csatornában fekvő Kondul szigettől, vetettünk horgonyt. 20-n meglátogattuk a Kondul szigetet, annak keleti oldalán számos viskót találtunk, de ismét, kivéve néhány férfiút, elhagyatva. Néhányan közölünk vállalkoztak az egész sziget megkerülésére, melynek kerülete legfőlebb 2 német mértföldet tesz. Ők korán reggel a keleti oldalról az éjszaka felé mentek s estve felé teljesen kimerülve és ellankadva találtuk társainkat a déli oldalon. Mászva, úszva, magukat keresztül vágva, éhezve és szomjúhozva jutottak ők ennyire. Ilyenek az utak a nikobari szigeteken. 21-dikén a vasárnap óhajtott pihenő nap volt. 22-én meglátogattuk Nagy-Nikobar partjait. Egy kis öbölben kötöttünk ki, melyben egy malayi naszád horgonyzott. A hajdus öbölben a matrózok valódi Sz. Péter-féle halfogást tettek. Oly légiója volt a halaknak, hogy a naszád egészen megtelt. A naszád malajain kívül, kik a parton viskót vertek össze, nem találtunk embert. A sűrű őserdő és kiterjedt mangrove-mocsarak nem egy érdekes tárgyat nyújtanak a szemléletnek s gazdag állattani és fűvészeti kizsákmányolásra adtak alkalmat, de egyszersmind meggátolák a további behatolást. 23-án reggel a fregát vitorlára kelt és Nikobar nyugati partja hosszában evezett. Azon terv, ezen még teljesen ismeretlen partot fölvenni, megghiúsult a roppant hullámtörés miatt, mely az e célra kiküldött naszádot fölfordítá, úgy hogy a tiszték és legénység csak úszva érhatték el a partot s éjjel sok bajjal lehetett csak őket ismét visszahozni. 24 kén estre a N-Nikobar déli csúcsán levő teljes öbölben horgonyoztunk, melybe a Galathea folyó szakad. 25-bén az ünnepet a fedélzeten ültük meg, s 26-kán utólszor léptünk a nikobari partra, melytől már estve ismét elbúcsúztunk. 27-kén reggel már rég minden föld eltűnt szemünk elől, s mi a malaccal út felé vitorláztunk.”⁸¹

⁸¹ Budapesti Hírlap, 1858-08-13 / 184. szám

Április 15-21. – Szingapúr

„Singapúrtól Bataviáig. Három nap alatt a fregat tökéletesen élelmezve volt hat hónapra a chinai hajóélelmező Whampoától. — Ezen férfi nevét érdemes megnevezni, ő egyike a legnevezetesebb az érkező hajókra nézve legfontosabb személyiségeknek Singapurban. Már atyja is vagyonos férfi volt, a mi Whampoánk millionárius s fiát Skótzában európai módon nevelteti, mi bizonyára a legelső példa e nemben. Még a singapúri angolok sem tagadhatják meg a mennyei birodalom e hosszúhajú fiától a tiszteletet. Bárha több angol „ship chandlers“ van letelepedve, mégis maguk az angolok is Whampoát, a chinait ajánlják. Bár a mi hajóélelmezőink az adriai öbölben ily chinaiak volnának mint Whampo! — Whampoának mindene van, ami csak egy hajó számára szükséges lehet, raktárai oly nagyszerűek, hogy ugyanazon időben még három más fregattot láthat el évekre. De Whampo nem csak szilárd pontos kereskedő, ő ültetvény birtokos, sertésenyészítő engross mind e mellett is, mint az angolok maguk is kénytelenek megváltani, „gentleman.“ Ért ahhoz is, az ő pompás fekvésű, gyönyörűen berendezett mezei lakában az európai társaság színét maga köré gyűjteni, s ismeretes azon fényes ebédekről, melyeket ad. Nem lehet tőle megtagadni, hogy a „Novara“ tisztjei és természetbúvárai közül is többeket magánál ne fogadhasson, s ebbeli hírért irányunkban is tanúsítsa. Vidám, meglegedett estvét töltünk Singapurban székelő több consul társaságában, melyen sok toaszt mondatott, s bizonyosan első toasztja hangzott itt el egy chinainak „a nagy austriai országra és e nagy austriai ország Novara hadihajójára!“ Whampoának köszönjük hogy oly gyorsan lettünk az elindulásra készen s már ápr. 22 n vitorlára keltünk Bataviába. Kedvező szélű időben az 560 tengeri mértföldet Bataviáig a vitorláhajók 5—6 nap alatt tehetik meg. De a monsum-változás idején, melybe utunk esett, oly gyöngék és változók a szellők, hogy még egyszer annyi idő válik szükségessé. 14 napig álltunk vitorla alatt. Ápr. 25 én harmadízben keltünk át 105° 31 k. sz. fok alatt az egyenlítőn. Ezúttal a vonal forma szerint ki volt a vízen jelölve. Egész naphosszant számtalan sárga szalagok közt mentünk, melyek sok mértföldön keresztül a víz felszínét fedik. Ezen tüneményt már egyszer láttuk a braziliai parton, az ismeretes „tengeri fűrészforgácsok“ neve alatt. Milliárdnyi conservákhoz (vízi növények) hasonló testek azok, melyek e víz színezetét okozok. De még sehhol sem láttuk e tüneményt ily nagy felszínen elterjedve. Rendkívül gyakoriak a sekélyes, kevés mozgású, szigetekkel behintett tengeren Borneo és Sumatra közt a tengerikígyók (hydrophis nem) Minden nap láttak közülük többeket nyugodtan a víz színén feküdni, de ha közel jöttek a halókhoz, gyorsan lemerültek, messze fönn árbocaink fölött lebegtek a fregattmadarak s mindennemű rovarok repültek fedélzetünkre, még az alkalmatlan monquitók is. A Bataviába menő hajók előtt két út áll nyitva, a belső vonal a Rhio és Bangka utón át vagy a külső a singapúri vagy a Gáspár-úton keresztül. A „Novara“ az utóbbit választotta s ápril 20-án a Gáspár után ünnepelte Triestből elindultának évnapját. Ünnepi lakoma egyesíté a tiszteket és természetbúvárokat s örömteljesen beleszóltunk az expedíció magasztos indítója Ferdinánd Miksa Főherczeg Ö cs. Fenségéért mondott toasztba. A második örömteljes toaszt részünkről a mi igen tisztelt commodorunknak szólt. Vajha utunk második éve épen oly boldog legyen ránk nézve, mint az első! Helyén lesz talán itt egy rövid pillantást vetni vissza a múlt évre. Ha a tengeri utat, mely mögöttünk fekszik, járatunk délpontjától délpontjáig összevetem, nem kevesebb mint 20,773 tengeri mértföld jő ki, s ha a napokat összeszámítom, melyeket tengeren tettünk, 238 nap jő ki, az év 2/3-a, 127 nap marad a szárazon tartózkodásra, 9 különböző állomás számára, melyek képei mint álmképek húzódnak el emlékezetünk előtt. Már három világrész partjait üdvözölte Austria lobogója. Azokat, kik oltalma alatt állnak, mindenütt nyílt karokkal fogadták. Baráti viszonyok köttettek az állam és tudomány férfiaival. Személyesen megvittük akadémiáink és tudományos társulataink üdvözleteit az idegen pártok hasonló intézetei és egyleteinek. Vajha arra szolgáljon ez, hogy a személyes barátság alapján a tudomány és ismeret utáni törekvés eredményeinek kicserélésére

honunkra nézve általánosabb legyen. Az idegen országok és népek ugyan csak futólagos képekben húzódtak el mellettünk, de ezen futólagos képek is benyomást hagytak maguk után, és a saját személyes nézet, bármily hiányosnak kelle is annak a világ körüli röptünkben lennie, mégis sok olyannak helyesebb megértését teszi lehetővé, amit magunk nem látunk, amit csak hallunk vagy olvasónk. S ha másrészt mi is hozzájárultunk mások honunkról képzett fogalmai és képzeleteinek helyreigazításához, immár ezzel is el van egy cél érve. Talán ez volt az eset ott mindenütt, hol folyvást újra kelle hallanunk, „mi soha sem láttunk igazi austriaiakat, mi őket nem így képzeltük magunknak.“ Megelégedéssel tekintünk vissza azon pontokra, hol észlelés és bűvárlat által hézagokat kelle kitölteni, hol lehetséges volt teljes képet szerezi. Magunk és mások ismerete végett. Habár csak kevés ily pont volt is, szinte eltűnő a nagy földegészhez képest, mégis mint olyan csekély valami, mi kisszámúaknak rövidre szabott idő alatt lehetséges volt, csatlakozhatik azon nagyhoz, mi a tudás mezeje számára századok folytán már meghódítva jön. Reánk nézve épen ezen kevés jelentéktelen pont a jelentősebb. Sz. Pál, a kis vulkánkúp egy véghetlen világtenger közepett, s a Sambalang vagy Új-szigetek, a Nikobarok még friss emlékezetben vannak, ládáinkat és szekrényeinket megtörték mindennemű tervek és rajzokkal, kövek, növények és állatokkal így kívánta egy feladatunk. A mű befejezte után ítélnének mások arról, mi lesz állandó kincsül megnyerve abból, a mit mi kivíttünk s még kivíni remélünk. Máj. 3-án a Sunda-tón ünneplé a „Novara“ komoly halotti misében azon hősnek emlékét, kinek hős tetteinek köszöni a maga nevét, gr. Radeczky frigy emlékét. Máj. 4-n a láthatáron felbukkantak az „Ezer szigetek“, melyek a bataviai öböl előtt fekszenek, s máj. 5 n, midőn ezt írom, szerencsésen megérkeztünk a bataviai révbe 2*3 órakor d. u. leesett horgonyunk. Batavia. Máj. 25-én ereszték le a horgonyt a bataviai révben, máj. 29 én már ismét Manilla felé röptett a vitorla. Élményekben túlgazdag napok fekszenek e két időpont közt. Bataviában rég vártak bennünket, a főkormányzó rendeletei rég elmentek a hollandikeletindiai gyarmat minden részeibe az expeditio ünnepélyes fogadása, tagjainak erőteljes támogatása végett. Egy német kereskedő, ki épen Celebesből jött, kivel első nap találkoztam Bataviában, beszélt nekem Macassarról, hogy az egész lakosság már havak óta vagy teljesen várja az idegen hadihajót, és hogy a jelzőállomás őre, valahányszor egy nagy hajó mutatkozik a láthatáron, azt reméli, hogy ő lehet az első, ki a „Novara“ megérkeztét jelentheti. Ha már ezt hallók Celebes és Macassarról, annyival többet kelle Bataviától, a hollandul India fényes fővárosától, Javától, a hollandi korona büszkesége és gazdagságától várnunk. Tudva volt előttünk, mily előzékenyen fogadták a hollandusok Pfeiffer Ida honleányunkat, hasonlót várhattunk mi is, de várakozásunk messze fölül jön haladva. A mi csak egy gazdag hatalmas kormánynak, milyen a hollandi kormány Javában, lehetősége körében fekszik, minden ellen követve, hogy az expeditio tagjainak Javában tartózkodásuk néhány napjait — fájdalom nem hat hónapot, mint ezt tőlünk várták — oly kellemessé és tanulságossá tegyék, mint csak lehetséges.. És amit a tudomány emberei, kikből Java, mióta a hollandi kormány a tudományos törekvést és bűvárlatot a maga gyarmataiban a legnagyobbszerűen támogatja és előmozdítja, többeket bír, mint bárhol utunkban találtunk, köztük európai hírű neveket, mint dr. P. Bleeker és dr. Jungbuhn Ferencz, amit a tudomány emberei nyújthattak, mindaz nyújtva jön baráti collegialitással. Pahud főkormányzó úr ő exeja a commodort, a tiszteket és természetbűvárokat a maga beutenborgi mezei lakára hívta meg. Innen kirándulásokat tettek Java helyébe, a ki hamva Pangerango vulkánkúp majdnem 10,000 láb magas csúcsára, Tjandjurma, a bandongi fennsíkra stb. A kormány a tagoknak mindenütt szabad posta és nyargaló lovakat helyzett rendelkezésükre, s mint igyekeztek az ország benszülött fejedelmei, a tjandjuri és bandongi régensek is mindent megtenni, ne csak, hogy a vendégeket mulattassák, hanem hogy nekik a tudományos czélok elérhetését is lehetővé tegyék, erről majd később egy bandongi fennsíkot környező hegységben tett földtani utam alkalmával fogok szólni.”⁸²

⁸² Budapesti Hírlap, 1858-09-05 / 203. szám

Május 5-29. – Jáva

A sajtó szerint, május 5-én Bataviában volt, ahonnét 29-én indult tovább Manilába.⁸³

Június 15-25. – Manila

„A cs. k. „Novara“ fregát, mint a „Triest. Ztg“ jelenti, jun. 15 én a 4000 mflndnyi nagyságú manilai öbölben horgonyozott, a hasonlóvárostól 6 mflndnyire, Caviténél. Bataviából május hó 29-n indult el, úgy hogy az 1800 mflndnyi utat nem egészen 17 nap alatt téve meg. A tenger folyvást nyugodt és sima volt, s kedvező szél fúj. E mellett elég szép idő járt, igen kevés esővel, s nem igen magas hőmérséklettel. De Manilában igen magas hőséget találtak, s 16-kán reggel szakadt az eső. A „Novará“ nak mintegy 9 napig kelle Manilában maradnia, s October végén kell Sidneybe érkeznie.”⁸⁴

Július 5-18. Hong Kong

A sajtó szerint a Manila – Hong Kong utat 9 nap alatt tette meg.⁸⁵ „Az expedíciót az angolok igen nagy kitüntetéssel fogadták. A commodor, Wüllerstorff-Urbair báró, s a tisztek közül többen egy angol ágyúnaszádon kirándulást tettek Kantonba, s ott meglátogatták a szövetséges hatalmasságok főhadiszállását. A természetvizsgálók Hongkong szigetére, s Macaóba tettek kirándulásokat, messzebb bemenni a tartomány belsejébe, a politikai viszonyok miatt, nem volt lehetséges. Az expeditionnak 17 ín kelle Shangaiba indulnia, erre a Marianne, Karolina és Salamon szigeteken át Sydneybe mennie.”⁸⁶

„China: Kirándulás Hongkongból Macaóba. Ugyanazon napot, melyen a commodor a tisztszakkal azon érdekes látogatást téve Kantonban, a természetbúvárok egy Macaóba tett kirándulásra használák. A gőzösök onnan 12 órakor indulnak el Hongkongból s a Macaóba rendszeren 4 és 5 órakor délután érnek. Kicsi, de meglehetősen kényelmű gőzösök, s az átkelés maga sem érdektelen. Az út eleinte szűk csatornákon magas gránitsziklák közt visz keresztül. Ott hol a szigetek közül a nyílt járható vízre érünk, a víznek mindig zavarosabbá és szennyesebbé váló színezete mutatja, hogy a Kanton folyó tulajdonképi torkolata előtt vagyunk. Nagy hajókat lehet be- és kimenni látni, dzsunkát és halászcsoznakokat nagy számban föl és alá járni. A Lantao sziget hatalmas csűrőalakú csúcshegye (3000 magas) és szemközt a Quangtong tartomány szárazföldén a Castle csúcs hegye fölülről egészen le egy mély barázda által keresztül hasítva, képezik a festői háttért visszafelé. Bármily vulkányszerűen néznek is ki rendszer csűrők alakjuknál fogva ezen csúcshegyek, ezek mégis minden valószínűség szerint csak gránit- és porphyrt-csűrők. A Kanton-folyó torkolatai ott oly szélesek, hogy a szemközt fekvő partok csak lassanként merülnek föl. A vízfelület oly kiterjedt minden irány felé, hogy azt hihetnők, ismét nyílt tengeren vagyunk. Ez azon hely, hol 1857. febr. a Hongkongból Macaóba menő „Queen“ gőzöst, melynek tetemes pénz- és ópium-rakománya volt a fedélzeten, az azon létező chinaiak, mialatt az európaiak mind a hajószobában asztalnál ültek, a hajót birtokukba ették s az európai utasokat és matrózokat meggyilkolták. A kapitány és néhány utas, hogy magukat megmentésék, a vízbe ugrottak, de csak egy angolnak sikerült megmenekedni, ő maga élte csak túl ezen borzasztó eseményt. A gőzöst később a Kanton folyóban szétrombolva és elégve ismét megtalálták. Még mielőtt a macaói házakat világosan megkülönböztethetni, már elhaladunk hajók mellett, melyek a macaói révben fekszenek. A nagyobb hajóknak 6 — 8 mértföldnyire kell a várostól, majdnem nyílt tengeren, horgonyozniok, s nem csoda, hogy itt csak 10 hajót számláltunk meg, míg a kitűnő hongkongi kikötőben százanként fekdtek. A jól védett kis ágyú.

⁸³ Budapesti Hírlap, 1858-07-15 / 159. szám

⁸⁴ Budapesti Hírlap, 1858-08-29 / 197. szám

⁸⁵ Der Humorist, September 1858-09-04

Pesti Napló, 9. évfolyam, 1858-09-05 / 2571. szám

⁸⁶ Budapesti Hírlap, 1858-09-18 / 213. szám

„belső kikötő,“ azon keskeny földnyelven túl, melyen Macao fekszik, csak kis hajók és chinai dzsunkák számára megközelíthető, ily járművekkel telisded tele van. Macao város nem kevésbé bájos látványt nyújt mint Victoria town. A házsorok festőileg csoportosulnak a földnyelvnek erődökkel koronázott számos halmas körül, a kettős tornyú templomok s a jezsuita collegium hatalmas kúpja a várost mint katolikust, mint portugalli várost már külső jellemzés által is megkülönböztetik Victoriától. A Praya Grande földnyelv keleti oldalán, ott hol a parton, a frissítő tengeri szellőnek kitéve, paloták és tekintélyes európai lakházak hosszú sorban egymás mellett fekszenek, téteték ki magunkat a szárazra, míg a gőzös a bel kikötőbe tovább haladt. Carlowitz porosz k. consul úr a legbarátságosabban fogadott, az ő házában, családja körében németek közt találtunk legszívélyebb (legszívélyesebb) fogadtatásra. Az ő baráti segélyének és intézkedésének köszönjük, hogy azon rövid idő alatt, mely Macaóban rendelkezésünkre állt, mégis nem egy dolgot láthatunk és kivihetünk, mi más körülmények közt nem leendett kivihető. Főreményem, melylyel Macaóba értem, hogy itt ritkább chinai munkákra jobb könyvvásárt fogok találni mint Hongkongban, nem teljesedett ugyan, de minden más tekintetben messze túlhaladta Macao az én várakozásomat. A város épen nem egy bukott nagyság hatását tévé reám. Virágkora ugyan letűnt s azon nyüzsgő élet és forgalommal szemközt, mint ezt Victoria utczáin, kikötőjében láthatni, itt szinte szomorú csend uralkodik. Csak a chinai részeken található lármás sürgősség és szorgalom. De ha Macao számára a portugáli kereskedés virágkora és nagysága eltűnt is, mégis e város igen kényelmes jólétnek örvend, német, angol és amerikai nevek töltik ki a portugáli nevek hézagait, s a gazdag hongkongi és kantoni kereskedők Macaóban, hol a frissítő délnyugati monsunoktól soha sem tesz oly nyomasztóvá a hőség, tartanak családjaik számára nyári szállásokat. Első utunk Macaóban természetesen a híres Gamoens-barlangnak volt szánva, hol a Lusiade szerencsétlen költője számúzve szerelmi fájdalomtól marczangolt szívét e nagy költemény dicső stanczáiba öntötte ki. Egy gazdag portugali e helyet nagyszerű parkká és kertté alakította át, s a költőnek a gránitsziklák által képezett barlangban emléket állított. A költő mellszobra a barlangban egy talapzaton áll a Lusiadéból vett feliratokkal, a bejáratot chinai jelvények díszítik és a legfelső sziklapon pavilion áll bajos kilátással a városra és a macaói belkikötőre. Az egész elrejtve áll magas, árnyas fügefák közt, s csak ezen nagyszerű, sok ízléssel kivitt ültetvényekben emlékeztetett az elhanyagoltság és nyilvános romlás fényesebb múlt időkre. De talán az elvadult tenyészet titok teljes félhomálya, az utak síkos méhlepke, a bedőlt falak porladéka épen legjobban illett azon ábrándos lelkek hangulatához, kik a költő emlékéhez zárandokolnak. Ezen európai kertültetvény, ezen költőtemplom mellett érdekes ellenmást képez egy chinai ültetvény a belkikötői oldalon, hol festői gránitszikla-partiek közt, melyeken óriási chinai föliratok ragyognak, és pompás facsoportok közt egy halmon fölmenet chinai bálványtemplomok elszórva állanak, melyek mint egész nevezetes istenek parkját képeznek, melynek bemeneténél egy nagyobb buddhista templom áll. Oly sokat regéltek a „csengő kövekről,“ melyek a belkikötőn túl a Macao félszigettel szemközt fekvő nagy Macao szigeten előfordulnának, hogy egy kirándulást tenni oda földtani érdekűnek látszott, fölvilágosítást szerzendők, mi rejlik ez állítólagos csoda alatt, minthogy azon titokteljes érczeknél, melyeket e kövek magukban rejtenének, villanyosság, delejesség, villámütés és menydörgésnek s sok egyébnek, a miről nekem chinai és nem-chinai beszélt, jelentékeny szerepet kelle játszaniok. C., dr. W. K. angol orvos és dr. Wang - Fun urak, kik e csodát maguk még soha sem látták, kísérenek e kirándulásban, egy francia, F. úr, Bzivel volt kalauzul szolgálni. E társaságból megengedi ön, hogy a szeretetre méltó művelt dr. Wang-Fun orvost közelebről bemutassam mint oly chinait, ki Edinburghban hallgatta az orvosi tant, orvostudorrá emeltetett, de ismét chinaivá lett egész külső megjelenésben. Macaóban honfiainál nagy sikerrel üze gyakorlatát s mint a természeti tudományok buzgó barátja hozzánk csatlakozott. Ily példák még igen ritkák a chinaiak közt s ezért említésre méltók. Úgynevezett tanka-naszádok vittek át a bel kikötői öblön a túlsó partra. E naszádok kicsinyek, úgy hogy csak két személy férhet el bennük kényelmesen, s kizárólag

két női személy által vezetettek, rendszeren egy öreg nő és egy megnőtt lány, vagy egy megnőtt és egy félig megnőtt lányka által. Nem tudom, hogy e tankalánykák, kik csolnakjaikban egészen háziasan be vannak rendezve, még különben is játszanak-e szerepet. De azt hiszem, kissé megváltoztatott szöveggel bátran rájuk alkalmazhatni az ismeretes velencei gondola-dalt: „Vigy át csolnakodon szép hajósnő“ stb. A kikötőöblön túl az itt egy bájos völgybe vitt, rizsföldek borítják a völgy talaját. A friss hegyi patak, mely itt futásnak ered, el van rekesztve s több chinai malmot hajt, melyek kis dagasztó tavakkal oldalvást és pompás virág és facsoportokkal ingerlő tárgyat képeznének egy festő ecsete számára. A lejtőkön chinai pásztorgyerekek terelék a marhát a legelőre. A völgy háttérékben elértünk célunkhoz. Az állítólagos csoda egy syenit darabokból álló nagyszerű sziklatengerben találta megoldását, mely egészen hasonló a hesseni Oden-erdőben levő „sziklatengerhez“ Felsberg mellett. Ezen syenit darabok közül némelyek üregesen fekszenek egymást fölött s ekkor aztán cseng a syenit kőzet, ha kalapáccsal ütünk reá, mint cseng minden bazalt- vagy márványlap, ha ereszen fekszik. Miután elég sokáig mászkáltunk ezen kőzet közt, melyből a chinaiak tigris és orosz lány alakokat vésnek, melyeket Macaóban templomaik bemeneténél látunk fölállítva, visszaindulunk a hegyháton, melynek magasságából szép kilátás élvezhető a kikötőre és Macao városra. Chinai sírok fekszenek mindenütt ezen és a táj minden többi hegyein elszórva. Egy nagy chinai falut, mely lent a parton fekszik, kikerültünk, hogy szükségtelen összeütközésbe ne jussunk. Habár földtani várakozásaim csak kevésbé valónak kielégítve, mégis egy darab chinai földdel többet láttam, s megelégedve tértem vissza. Még ugyanazon nap visszavitt bennünket a gőzös Hongkongba. A még hátralevő napokat a gyűjtemények bekötegelésére s ezzel járó más ügyletekre kelle használnunk. Július 18-n reggel a „Novara“ fölszedte horgonyait, Shanghaiba menendő.”⁸⁷

„Hongkongtól Shanghang. — Yang-tse-kiang. A „Hongkong“ gőzös jul. 18-án korán reggel kivitt bennünket a hongkongi kikötőből a szűk keleti úton, az úgynevezett Lye-mun szoroson és a To-thong-mun csatornán keresztül a nyílt tengerre. Midőn a „Nanking“ nevű angol állomás-fregát mellett elhaladtunk, zenészeink a „God save the King“-et játszották, az angol fregáton a lobogó barátilag üdvözölve hajlott le és földülebb a chinai „Comprador“, mely a Novarát élelmiszerekkel látja el, állt föl a maga naszadjával és búcsúüdvözetül a Gong-gongot hangoztatós pattanó röppentyűket bocsátott föl. Oda künn magas hullámjárást találtunk, de egyszersmind friss délnyugati szelet, mely bennünket a parttól gyorsan elvitt. Valamint a bemenetnél, úgy kimentünk is párosan vitorlázó halásznaszádok hosszú sorát kelle keresztülvágnunk, melyek 50—60 mértföldre a parttól föl és alá járnak. Járatunk a legderültebb idő és friss délnyugati monsun mellett, mely most egész erővel lengett, oly kedvező volt, hogy jul. 20-án már a Formosa-út közepén voltunk, de a nélkül, hogy akár a chinai partot, akár Formosa magas hegylánczait megláthattuk volna, s 23-án a Saddle-szigetekenél a Yang-tse-kiang torkolatánál feküdtünk. Itt a kapu elé érve, melyen be kellett mennünk, megváltozott a szél és az idő. Szélcsend, ellenkező szelek és a leghevesebb árzások letartóztatának a szigetek s a nagy folyó torkolata közt s kényszerítenek 24-én a keleti „Saddle“ szigetnél horgonyozni. Mellettünk köröskörül számos hajó osztozott e sorsban s csak a gőzöket láttuk irigyelve, járásukat ki és be háborítlanul folytatni. A láthatáron föltűnő több angol és francia fregát azon gyanításra vezettek bennünket, hogy az egyesült hajóhad a Petseli öbölt elhagyta s valószínűleg a Yank-tse-kiangra bement. Chinai kalauzt vettünk a fedélzetre s 25-én a Gützla-sziget láthatárában voltunk. Ez egy kis, csak 210 angol láb magas sziklasziget, „az óceán fia“ torkolatának tulajdonképeni jele. A mindig zavarosabbá és szennyesebbé váló víz világosan mutatá, hogy már hullámai körületében voltunk s napnyugta előtt a folyó kül sorompója előtt horgonyoztunk. 25-én kedvező szelünk volt s a rossz időjárásnál gyakran igen veszélyes sorompón folyvást 5 és 5/2 rőfnyi vízben minden akadály nélkül keresztülmentünk. Partnak

⁸⁷ Budapesti Hírlap, 1858-10-09 / 231. szám

vagy földnek azonban még folyvást semmi nyoma sem volt. Mögöttünk a szigetek lassanként eltűntek a láthatáron s nemsokára nem láttunk egyebet, mint végtelen tengerszerű szennyes sárga vörös víztükröt, mely a nap fényét kápráztatón vetette vissza. Egy zátonyba akaszködő világító hajó s egy hajórom egy második zátonyon, miután már a Gützlaff-sziget a láthatárról eltűnt, ezek a kalauznak egyetlen támpontjai, hogy magát a beláthatlan folyó torkolatban, melynek csak 1—2 mértföld széles járható vize van, tájékozassa. Ha immár itt, amit gyakorinak mondanak, borult ködös idő van, vagy még épen a borzasztó Teifum lep meg, úgy épen nem kellemes helyzetben találják magukat az utasok. A bemenet a Yang-tse-kiangba ennél fogva a legnehezebb és legkellemetlenebb átkelő egyikének tartatik, főleg nagyobb hajók számára. De a „Novará“-nak annyira kedvezett szél és idő, hogy a 47 mértföldnyi utat a sorompótól a Wusong-folyónak a Yang-zsóba szakadásáig minden akadály nélkül megtette, s 26-án este a Wusong torkolat előtt szerencsésen horgonyt vetett. Ezen it ugyan épen nem érdekes, de reánk nézve mégis valami új élmény volt egyszer egy folyóba bemenni, mégpedig China legnagyobb folyójába, melynek forrásai sok ezer mértföldre távol a mongolok országában a Khukkunornál fekszenek. Ezen kívül az élet magán a folyón, a ki és bejáró három árboczosok, a nehézkes chinai dzsunkák, a gyors vitorlájú ópiumnaszádok, nem egy mulattató képet nyújtanak. Csak messze a világító hajó fölött lesznek a partok láthatók; alacsony, lapos, a víztükrén alig fölülemelkedő buja zölddel benőtt föld. Egy pagod-torony (pagoda) a nankingi porcellántorony formájában s néhány magasb fák képezik itt a jeleket kalauzok számára. De csak a baloldali föld (jobb folyampart) tartozik a szárazföldhöz, a jobboldali Tsung-ming-sziget partjai, mely a torkolatban fekszik. A Wusong-folyó beszakadásánál a Yang-tsének ezen sziget által képezett déli ága $6 \frac{1}{4}$ tengeri mértföld széles s csak fölebb a Busch-szigetknél szűkül meg 4 mértföldre. A Wusong-torkolat a bemenet Shanghaiba, mely még 12 mértfölddel fölebb a Wusong vagy Shanghai folyónál fekszik, de nagy hajókra nézve sekélyes folyamsorompója miatt csak sebes árnál érhető el. Nanking most a fölkelő császár székhelye, 180 tengeri mértföldre fekszik fölebb Shanghaitól a Yang-tse-kiang mellett, mely odáig átlag 3 mértföldnyi szélességgel s oly mély járható vízzel bír, hogy még fregátok is egész Nanking falai alá mehetnek. 600 mértföldre a Wusong-torkolattól fekszik e város trias, Wuchang, Hangang és Han-keu 8 millió lakossal, a chinai belkereskedés központja, s csak 900 mértföldre a Wusong-torkolattól, a főnöki város Kweinél vannak a Yang-tse-kiang első folyó örvényei, melyek a fölebb hajózást gátolják. Kweiig majdnem 1000 teng, mértföldre a torkolatoktól beljebb az országba folyamgözösök járhatnának e roppant folyón, úgy mint a Rajnán, a Dunán, a Mississippin. Mily nagyszerű kifejlés vár itt a folyamgőzhajózásra, ha az 1858-as béke állapítványai valósággá lesznek. De ne tévedjünk el China helyébe, hanem igyekezzünk célunkat, Shanghait elérni. Nagyobb hajók többnyire a kis chinai falu Wusongnál a Wusong vagy Shangai folyó torkolatánál a Yang-tse-kiangon maradnak horgonyon. Itt láttuk ekkor, midőn júl. 27-re reggele fölvirradt, a hatalmas amerikai „Minnesota“ gőzfregátot, a francia „Audacieuse“ és „Nemesis“ fregátokat, s nagyszámú ágyúnaszádokat, mintegy 20 európai hadihajót, nagyszerű látvány ily távoli parton (nem kevesebb mint 86 hadihajó tartózkodott 1858. július havában China partjain, a Petsili öbölben egyesült hajóhad 37 hajóból állt, melyek legnagyobb részét most itt találtuk; az angol hajók mind Shanghai előtt feküdtek), oly hatalom, melylyel szemközt a kiterjedt, de félig elpusztult chinai erőd a Yangse és Wusong folyó közti szögleten, egypár nyomorult ágyúval igen nevetséges benyomást tesz. Számos chinai jármű, a legkisebb tarkán befestett Szompántól kezdve, melyet egy ember mozgat előre egy toló-kormánynyal, egészen a 15 árbóczu nagy dzsunkáig, czírkált föl s alá. Nemsokára egy „comprador“ is jelent meg a fedélzeten, ki a fregátot mindennel, amire szüksége van, ellátni ajánlkozott. A commodor ugyan azt határozta, hogy a fregáttal fölmegyünk Shanghaigiig, de minthogy ehhez kedvező szelet kellett bevárni vagy vontató gőzöst rendelni, tehát mindenesetre 12 nap is elmúlhatott, ezért a természetbúvároknak megengedettett a comprador-naszád alkalmát használni, s már ma Shanghaiba menni. 11 órakor elhagytuk a fregátot s 372 órakor

Shanghaiba értünk. Ha már útközben is elcsodálkoztunk az európai kereskedőhajók nagy számán, melyek részint Wusongnál horganyoztak, részint a Wusong-folyón vitorláztak, mégis a Shanghai folyónak magának látványa minden várakozásunkat fölülmúlta. Itt az aránylag szoros folyamágyban hajó hajó mellett állt, hogy azt kellett volna hinni, nincs többé hely, hogy kis vitorlás naszáddal keresztül hatolhassunk, beláthatlan árboczerdő, melyen át csak itt ott pislogtak az európai kereskedők nagyszerű épületei, melyek a folyam partját díszítik. A hírlapi jegyzékek Shanghaiban tartózkodásunk alatt 102 európai és amerikai kereskedőhajót mutattak ki a Shanghai folyón; szóló bizonyága annak, hogy mily jelentőségre emelkedett e hely a nankingi békekötés után az első ügynökségeknek 1843-ban történt első fölállítása óta, s mely most a kantoni zavarok kitörése óta határozottan a legfontosabb az európaiak szántára Chinában megnyitott kikötőknek. De nem csak európai hajók voltak ott, hanem ott, hol Shanghai chinai város kezdődik, szintúgy feküdt több száz dzsenke, melynek rézsútos rövid árboczai az európai hajók büszke magas árboczai mellett úgy vették ki magukat, mint egy komlókert rendetlen karózata egy büszke fenyveserdő mellett. A parton vidáman lengtek a tengerjáró nemzetek consulsági lobogói. Az utánunk jövő austriaiak jövőben valószínűleg az austriai lobogót is ott látandják, melyet mi fájdalomosan nélkülöztünk. Partra szálltunk, s azonnal számtalan buli vett bennünket körül, kik podgyászaink hordhatásáért maguk közt oly harcztot kezdtek, hogy azt hittük, nem egy fog közüllük a csatatéren maradni. Néhány rendőrnek közbelépte ismét helyreállította a rendet. .. Jul. 29-én sikerült a Novarának is sebes árral és kedvező székét 20 óra alatt Wusongból Shanghaiba vitorlázni s az itt letelepedő számos németek által a legörömteljesebben üdvözöltetett.”⁸⁸

Július 25. – Sanghaj

„China. Tartózkodás Shanghaiban. Shanghai! A kereskedőnek e szó egyértelmű a selyemmel és bheával. Ami e cikkekéből Chinából Európába megy, azt jelenleg majd kizárólag mind Shanghaiban rakják hajóra. Ha a conjuncturák kedvezők, óriási a kereset, ellenkező esetben pedig, mint nevezetesen a múlt évben, a veszteségek is igen nagyok. — A fedélzetén levő barátaimat, kik nem voltak oly szerencsések a szárazon szellős magas szobákban védő függönyök mögött a napi munka és forróság után a nyugalomnak áldozni. Shanghai csak a majdnem tűrhetlen 90—96 F. (32—36° C.) foknyi melegség kínjaira, amelyet egész utunkban sem tapasztaltunk, ezer kízó moszkítóra s ennek folytán gyötrelmes álmatlan éjjelekre fogja emlékeztetni A geológus Shanghaiban oly téren találja magát, hol, ameddig a házak tetejéről, a chinai városfalak sánczairól körül néz, semmit egyebet nem lát, mint lapos, egyforma folyammosadékot, minden hüvelyknyi beültetve és használva, rizsföldek, pamutültetvények, káposzta- és főzelékkertek. Az egyetlen emelkedések a beláthatlan síkon sírdombok, az egyetlen bevágások csatornák és víziutak. Csak ha 6 mértföldre Shanghaitól a Longfapagod legfőbb emeletére fölment, sikerül talán neki, derült időben ködkék távolban a „Shanghai dombokat“ fölfedezni, melyekről neki mint a vidéken levő egyetlen hegyekről szóltak. Ha ezen beláthatlan kiterjedésű folyamiszapból mégis valami földtani érdeket akar kizsákmányolni, úgy egy chinai számolódeszka segélyével, ha ugyan ennek titkaiba behatott, számítsa ki, hány százezer vagy épen annyi millió év alatt fogja a Yang-tse-kiang és szomszédjai, ha iszapos hullámaikat folyvást a tengerbe hömpölygetik, betölteni az egész chinai tengert, úgy hogy Pekingtől Yeddóig száraz lábbal lehetene átmenni De hagyjuk a kereskedői és földtani speculatiókat. De törődjünk a több mint forróövi hőséggel július havában ezen forró övön kívüli tájon, hanem tegyünk egy egyszerű körsétát az európai és chinai Shanghain keresztül. Az európai Shanghai északra fekszik a mint minden chinai város ormésfallal köröskörül foglalt chinai várostól, a Shanghai folyó mellett a chinai kormány által az itt képviselt egyes államoknak átengedett telkeken. Csatornák és folyóágak választják el itt ismét a francia, angol

⁸⁸ Budapesti Hírlap, 1859-03-22 / 66. szám

és északamerikai telepítvények területeit. A többi európai államok telepjei ezek közt szétszórva fekszenek. Pompás palotaszerű épületek, kertekkel és falakkal körülvéve, engem igen nagyon Madraszra emlékeztettek. De mintegy az európai városra nyomott chinai pecsét fekszik ezen épületek közt a parton az épülőben levő chinai vámház, a legbizarrabb mandarin stílusban. A folyampart a nap folytán sok ezer sürgő chinai kulinak, napégette erőteljes alakoknak színhelye, kik vállakra fektetett bambuszkarókra aggatva, a legsúlyosabb terheket a leggyorsabb futásban viszik ide s oda, e mellett üzenyszerűen fölötte kellemetlen, szinte nyöszörgő hangokat adnak. Estre a folyampart legkedvesebb sétahelye az európai társaságnak. Teljes ellentétet az európaiak ezen szellős pompás szállásaival, széles tisztán tartott utcáival, melyek a telepeket egyenszegűleg keresztülvágják, képez a chinai város. Már a kapu előtt kezdődnek a piszkos alacsony bárkák, oly szorosán egymásra építve, hogy a szűk utcában a folyvást után levő néptömeg közt forma szerint át kell vergődnünk. A kapu elé, a város fala alá érve, a chinai, kit útmutatóul vagy ciceronénak magunk mellé vettünk, — mert ilyen nélkül senki ne merészkedjék először egy chinai város tömkelegébe, — kis fonott kosarakra figyelmeztet, melyek fönna a falak ormaira hosszú sorban aggatvák, ezek intő például a népek a fölkelők levágott fejeit foglalják magukban. A kapu tornyában fekszik egy kis őrház igen kevésbé katonailag kinéző őrséggel. Valamint a hangyák az ő építményükből hosszú sorokban ki- és beköltöznek, sürgősen és munkásan, úgy özönlenek itt ki az emberek a szűk kapukon ki és be. Végre a befelé tóduló áradattól elragadtatva, benn vagyunk a városban. Egy szűk utcából, mely alig oly széles hogy két palankin egymásnak kikerülhet, minden kigondolható illatok csapnak meg, melyek csak a levegőt eldögleletesíthetik; a belépő elé százával meredeznek keresztben és hosszan lefüggve a tarka táblák nagy chinai arany, fekete, kék és vörös feliratokkal, az egész úgy néz ki, mint egy országos vásár, midőn az árubódék szűk járatain áthatolunk. A nagy Shanghai város — és a chinai városok ebben mind hasonlítanak egymáshoz — semmi egyéb, csak egy boltváros, egy nagy országos vásár. S mint egy országos vásáron az áruboltokon kívül a szabadabb, tévesebb helyeken a kötél-tánczosok, tanlovarok, állatseregletek és panorámák terjedelmesebb bódéit látjuk fölülve, úgy itt, ha tovább hatolunk, különös nevezetességeikül a mandarin épületek, a Tsing-hwang-meat templom, a banképület, egy nyilvános zálogház, egy lelenczház, a theakert, és Shanghai-ban közepette a chinai városnak egy keresztény missiotemplom is szemünkbe tűnik. Az idegen bizonyosan legelőbb a theakertbe siet, hogy a maga kíváncsiságát kielégítse, mert itt egyszerre láthatja a chinai ízlés képét ültetvények és épületekben s egyszersmind a chinai népeletet. Ily theakert, milyennel kivétel nélkül minden chinai város bír, semmi egyéb mint a bécsi Wurstelprater chinai modorba áttéve, nyilvános mulatóhely az alsóbb néposztályok számára. A theakertnek különös elzárt osztálya kizárólag az előkelők és gazdagok számára van fenntartva. Az ültetvények a chinai ízlés egész bízár és bárok voltát mutatja. Csatornák és tavak büzhödt, zölden bevont vízzel, de melyben a lótusvirág buján fejté ki fehér virágait; cikkcakkos hidak faragványos korlátokkal, szigetek mesterséges falazatú sziklával, barlangok, földalatti folyosók, pavillonok mindenféle nagyságban és formában, hosszúszerű fehér kecskebakok staffage-úl a mesterséges mészhegyekben, mindennemű árubódék, teaházak mindenfelől, jósolók, énekesek, zenészek, alakosok, mindennemű komédiások, bohócok, kajdászok, ritkaságárusok, szakadatlan hullámzása az oly embereknek, kik mulatságot keresnek, a furfangosok, hetérák és gazembereknek, kik nyereséget hajhásznak, ezek a chinai Wurstelprater elemei. Látva, mennyire tele van itt minden egész nap, azt kellene hinnünk, a chinaiak oly nép, mely egész naphosszaid az élvezetet vadászsza, de ha bemegyünk a városba, kora reggeltől késő estig szintűgy tele találjuk az összes műhelyeket s mindnyáját szorgalmasan dolgozva. Nem bírjuk fölfogni, hol laknak mind a sok emberek, honnan jönnek s hová mennek. Shanghai-nak állítólag 300.000 lakosa van, pedig a várost terjedelemre nem tartom nagyobbbnak mint Bécs belvárosát, s a házak mind alacsony bódék. Szorosan a theakert mellett fekszik a fönnemlített fő, — a Buddha-templom. Némely nap az egész templomudvar a szorongásig megtelik, egymás hátán a sok ember, ekkor isteni — vagy bálványtiszteletet — ezt kellene

hinnünk, nem — színelőadásokat tartanak. Egy a nézők földszinti helyéhez aránytalanul magas emelvényen a darabnak tarkán fölcziezomázott hősei és hősnői méltóságosan járnak föl s alá s sajátyszerűen éneklő hangoztatással mondják el monológjaikat. S a nép a legforróbb nap hevének kitéve, szótalánul báméskodik reggeltől estig. Más napon az áldozatokat jósmesterségüknél látjuk elfoglalva. Az ügylet jól megy, az Istent egész kötegeivel a papírpénznek — ragyogó ezüst és arany papír a chinai ezüst rudak formájában — fizetik, az áldozatkemencze víg lángokban emésztí föl azt, de az áldozat csengő pénzt fizettet magának azért, hogy a titokteljes mondatot magyarázza, mely egy bambuszpálcára van írva, melyet a bálványtiszteletét végző chinai nő egy hasonló bambusz-pálczákkal telt egész tegezből sok szertartás közt kirázott. Mit jelentenek a nagyhasú, majd barátságosan vigyorgó, majd borzasztóan fenyegető, a legfényűzőbb aranytakaróban pompázó istenalakok, melyek a templom háttérében állnak, ezt nem tudom. Confucius temploma magában és elhagyatva, senkitől nem látogatva, ha csak épen az államhivatalnokok az államvallás hivatalos szertartásait nem végzik, áll egy távolibb szögleten a város fala mellett, s a keresztény templom előtt nem egy cinait látunk, ha mellette elmegy, tiszteletteljesen meghajolni. Azon sok ellentét mellett az európai szokás és ízléssel, melylyel találkozunk, fölötte meglepőleg hat viszont az, hogy másrészt ismét oly sokat találunk, ami tökéletesen megegyez, úgyhogy azt kell hinnünk, vagy mi utánoztuk a chinaiakat vagy ezek minket. Zálogház, lelenczház, bankház, tudósegyet, jótékony társulat, mindez épen úgy megtalálható Shanghaiban mint nálunk, egy chinai gyógyszerár az ő növény- és labdacsszagával, aprószerű rendjével, mely a gondosan sorba állított kiskatulyák, dobozok s fiókokban uralkodik, az ő súlyai és mértékeivel, a gyógyszerárus által szedett százalékaival, teljes hasonmása gyógyszerárainknak. Csakhogy itt a növények és rovarok mellett a kövek, tigriscsontok és kövületek is drága pénzen mérlegeltetnek mint valami orvosság. Egy chinai könyvárusbolt olyan mint egy európai könyvkereskedés, habár a chinai könyvek hátulról kezdődnek s a jegyzetek azokban fölül oldalvást vannak nyomtatva, s nem lent. Könnyen fölfogható, hogy ez ellentétek s ismét azon összhangzás, melyet itt találunk, oka annak, miért tűnnek föl nekünk a chinaiak s ezeknek mi oly különöseknek, hogy egymást kölcsönösen a legnagyobb curiositások gyanánt bámulják meg s egymáson nevetni kénytelenek. A chinai, ha hideget érez, mindig egy kis köntöst ölt föl a nagyobbra, és pedig egy dúshímzetű mellényt, mi megfordítva, a köszöntéskor fölteszi a kalapot, balról jelöli ki a tiszteleti helyet, jobbról balra ír, mi mindezt megfordítva tesszük. Ha egy chinai különös érdemei által nemesi okmányt szerez, úgy ez mindig elődeire szól, és soha nem utódaira. A chinai dandy a lehető leggondosabban igyekszik a szakáll minden nyomát kiirtani, csak a nagyapó hagyja meg tuskéit; a mi dandyink alig várhatják, mikor búvik már ki az első szál ajkuk fölött. A chinai hölgy csak lábait fűzi, — de a mi szépeink? S ismét! mily nevezetes összhangzás a czopf! Szinte ugyanazon korban, midőn Európában e hajdisz virágzott, volt az divat Chinában is. A mi czopfkorunk elmúlt, s mi a chinait most „az emberiség rokokójának“ nevezzük.”⁸⁹

„China: Puynipet sziget a Karolina szigettengeren. „Puynipet“ — ez neve az angol térképeken azon szigetnek, mely sept. 15 én reggel a láthatáron föltűnt, így neveztetvén Lütke orosz kapitányról, ki 1828. évben e szigetet fölfödözte s a nyugatra közel fekvő atoll-szigeteket, Andemát és Paghenemát (a bennszülöttek Aent és Pakinnak nevezik) hajója nevével Seniavine szigetek csoportjának jelölte. A francziák e szigetet „Ascension“-nak nevezik. A bennszülöttek a maguk hazáját „Bonebe“-nek mondják; ebből mindenféle nevek támadtak: „Bonibet,“ „Bonybay,“ „Bornobe“ stb. Ezen nevek egyike alatt bizonyosan előfordult olvasó előtt a Greenwichől 6° 57' éjsz. sz. és 158' 20' keleti hosszúságra fekvő sziget a térképen s ennél fogva tájékozva lesz az olvasó az iránt is, hogy földünk mily félreeső, ritkán látogatott szigete felé vitorlázott most a „Novara.“ Minthogy még egy szellő sem mozdult meg, ennél fogva csak fölötte lassan, egy déli árzástól hajtva, közeledtünk; azonban napnyugtakor már fölismerhettük

⁸⁹ Budapesti Hírlap, 1859-03-23 / 67. szám

a kis erdő és sziklaszigeteket, melyek északra a szigetnek 2860 a lábra emelkedő központi fő tömegétől még a magas szigetet gyűrűszerűen 1—2 teng. mérföldnyi, északi oldalon pedig 5 mértföldnyi távolságban körülvevő „sziklasáncz“on (Wallriff) belül fekszik. Puynipet egyike a legszebb példányoknak a nagy óceán „sziklasánczok“-kal rendszeresen körül foglalt „magas szigetei“ közül. Csak a Hogoleu és Ualan szigetcsoport a Karolina szigettengeren hasonló „magas szigetek.“ A többi szigetek mind „alacsony atollszigetek.“ Kinek keblében friss és fiatal kedély lakik még, ki nyílt szívvel és szemmel tiszta kielégítő élvezetet érez nagyszerű természeti tünemények látására, kire valaha az örök havasok, a határtalan tenger, vagy egy gőzölgő vulkántölcsér első látványa tartós hatást tett, az föl is képes fogni azt, hogy mily türelmetlenül, mily vágyakodva néztünk e közeli sziget elé, melyen először jut nekünk a szerencse, az óceáni korall-építmények csodáit saját szemünkkel láthatni. A Puynipet utolsó éveiben mindinkább nyert jelentőségében a csendes világtengeri hajózatra nézve. Az északi tél folytán (októbertől mártiusig) az északkeleti passat dél felé egész Puynipet szélességéig nyomul elő. Ez évszakban a hajók, melyek Sidneyből Chinába tartanak, s gyakran eléje teszik a csendestengeren keresztüli utat az Új-Holland körül s a Sunda-úton vagy a Torres-út veszélyes vonalán keresztül vezető útnak, a Puynipel vagy Guajannál kikötnek, hogy magukat friss vízzel s élelmiszerekkel ellássák s jó gyors utat tesznek, így az „Eugenie“ svéd hadikorvette föld körüli útjában 1852. novemberben a nem kevesebb mint 5000 tengeri mértföld hosszú utat Sidneytől Honkongig 37 nap alatt tette meg. De leggyakrabban látogatják a szigetet decembertől mártiusig a czethalvadászok, kik a biztos „Roan Keddi kikötőt“, vagy „szélelentes kikötőt“ a sziget dél- nyugati oldalán fölkeresik, hogy hajóikat kijavítsák s magukat fával és vízzel ellássák, mikben a szigetnek nagy bősége van. A czethalvadászokat, kik a sziget pompás természetéről, barátságos, vidám, jóindulatú lakóiról a legelőnyösebb leírásokat vitték haza, mint a Sandwichszigeteken északamerikai missionáriusok követék, s ma nem kevesebb mint 30 európai van ott forma szerint letelepedve. Puynipets a 300 teng. mértfölddel távolabb keletre fekvő Ualan az éjszakamerikai missionáriusok állomása, kik számára egy külön shooner tarja fön a rendes összeköttetést a Sandwich-szigetekkel. Sept. 16-án éjjel végre egy könnyű északnyugati szellő támadt s 16-án a sziget nyugati oldala hosszában a dél-dél nyugati oldalon fekvő Roan-Keddi kikötő felé vitorláztunk. A magas sziget a felhőktől megtisztultan feküdt előttünk telisedteli erdővel, csak az északnyugati szögleten mutatkozott egy messze kinyúló, talán 1000 láb magas varacsforma kopasz szikla, függőleges falakkal emelkedve s fölül vízszintesen elvágva. (Később hallám, hogy ezen szikla külön szigetérképez egy keskeny csatorna által a főszigettől el lévén választva s a bennszülöttek „Dochokotts“-nak nevezik.) A gyűrűforma korallsziklasáncz kis alacsony szigeteivel még mindig a láthatáron alul feküdt. Most, amint lassan közeledtünk, a sziget két oldalán a láthatáron egyes sötét pontok lettek láthatók, melyek lassanként szaporodva s egymáshoz közelebb sorakozva mint egy a láthatár fölött a levegőben kifeszített gyöngysor verék ki magukat s emellett finom fehér felhőcskék emelkedtek föl rögtön a sötét feketéskék tengeri láthatár fölött s tűntek el ismét, itt-ott lángocskák gyanánt fölcsillámolva. Ez volt a szikla-szigetek s maguk a hullámtorló korall-sziklák első megjelenése, a mint azok a légtükrözés hatása által 5—6 tengeri mértföldnyi távolságban ott mindenütt mutatkoznak, hol, mint a forró-övi tengereken majdnem rendszeren, a víz légmérése a felszínen s ennek folytán a legközelebb fölött fekvő légréteg légmérése is nagyobb mint a magasabb légrétegekben. Midőn 2 mértföldnyire közeledtünk, ekkor azon sötét pontok zöld kókusz és kenyérfa ligettké olvadtak össze, melyek helyenként a külső sziklát díszítik, s azon felhőcskék egy rettentően tajtékzó fehér hullámtorlás egybefüggő szalagjává, mely a föld alá hullámzó óceánt azon széles csatorna világos, nyugodt víztükrétől elválasztja, mely a gyűrűformán körülmenő korall-szikla-sánczon belül azon nevezetes természeti víziutat képezi, melyen a bennszülöttek még a leggyarlóbb vályúnaszádban is az óceán hullámtorlódásai ellen megóva a sziget körül közlekedhetnek, s mely ott, hol elég mély s a sziklasáncz egyegy nyílása a bemenetet megengedi, még a legnagyobb hajóknak is mint egy mesterséges

dockban biztos kikötőt nyújt. Puynipetnek több ilyen kikötője van, melyekbe az évszak minősége s az abban uralkodó szelek szerint még nagy hajók is bizton ki- és bemehetnek. A legfontosabb e kikötők közül az úgynevezett „zivatar kikötő“ az északkeleti oldalon, „középkikötő“ az ész nyugati oldalon, és a „szélelentes kikötő“ a dél-dél-nyugati oldalon. Az utóbbi főleg észkeleti szélnél fekszik igen kedvezően. S minthogy a legtöbb hajók az észkeleti passatok idejében jönnek a szigethez, a leglátogatottabb is, bárha a különböző irányokban kigyózdó szűk bemenet nincs nehézség nélkül.”⁹⁰

„China. Puynipet sziget a Karolina szigettengeren. (Vége.) Seregei a tengeri madaraknak csapongtak a sziklák körül, ezek voltak az első élőlények, melyeket észrevettünk. Csak miután a sziget nyugati oldala hosszában vitorlázva ennek oltalma alatt az éjszakeleti hullámcsapást egészen nyomunkból vészítettük s tökéletesen csendes sárvízen egyrészt Puynipet sziget s másrészt nyugatra tőle távolabb fekvő Payhanema és Audema attoll-szigetek közt, melyek szintén láthatók valának, könnyű szellő előtt lassankint tovább siklánk, ekkor látók több pontról a bennszülötteket vályunaszádjaikban háromszögletű vitorláikkal sziklaövkökből felénk kilőni. Az első naszád, mely a fregáthoz ért, négy bennszülöttet s egy fehéret, egy amerikaihoz magával, ki már 19 évig élt a szigeten s nekünk kalauzi szolgálatait ajánlotta. Őt nemsokára hasonló társaságban s ugyanoly czéllal egy francia, egy amerikai s végre egy Amerikában született néger követé. Mi a négert tartjuk meg kalauzul a Roan-Kiddi kikötő számára a fedélzeten. Az amerikai és a két európai pedig, merő kalandos emberalakok, valószínűleg megszökött matrózok, csakhamar elhagytak bennünket. Mily komor képeit az emberi sorsnak lehetne Puynipet fehér lakóinak élettörténetében leleplezni, kik itt a békés, barátságos „vademberek“ közt biztos menhelyet találtak, s nyomorult viskóban kókuszpálmás kenyérfák árnyai alatt egy barna hitves oldalánál zárják be napjaikat? Azt hiszem, a regényírónak Puynipet csak annyi tárgyat nyújtana mint a természetbúvárnak. Engem sokkal jobban érdekelt a „vad“ barátságosan néző bennszülött, mint az elvadult idegenszerű európai. Könnyen fölfogható, hogy a nikobariakra emlékeztünk. S méltán, mert ezek úgy mint a puynipetiek egy nagy népcsaládnak tartoznak, mely mint malayi faj különböző többé kevesebbé eltérő árnyalatokban a Madagascartól nyugatról egész Polynesiáig keletre terjedő szigetvilág legnagyobb részét népesíti. A sept. 16-áig fedélzetünkre jött puynipetiek, valamint azok is, kiket később magán a szigeten láttunk, színre sötétebbeknek látszottak mint a nikobariak s barna szintük a vörösrézsínbe vágott. Fekete, részint egyenes, részint göndör fürtös, de semmiesetre sem gyapjas hajjal bírnak, eleven fekete szemekkel, orruk kissé lapos, ajkaik vastagok, de tiszta fehér fogaik, bételrágás által nem elrútítva, merő kis alacsony alakok, nem oly erőteljesek s nem is oly jól tápláltak mint a nikobariak, a legtöbb undorító bőrbetegséggel ellepve, leggyakrabban úgynevezett „halpikkely kiütéssel“. Férfiak asszonyok karjukon s lábukon tátowirozva vannak, s egyetlen ruhájuk szabadon függő kókuszdió-levelekkel sűrűn körülrakott öv, tehát egy neme a rövid, térdén fölül érő ráknak, melyet „goal“-nak neveznek. A fülcrámpák alul fölül kilyukasztvák s a legkülönbözőbb tárgyak, szivarok, pandanusgyümölcsök, virágok stb. vannak azokon keresztül tűzve. Nyakkötők tarka üveggyöngyökből igen kedvelt ékszer, melyhez nőknél még friss, sárga virágokból álló koszorú járul, mely a fekete fürtös haját igen díszesen fonja körül. Favályúnaszádaik mind vörös színűek, s azon különösséggel bírnak, hogy közepén egy neme az emelvénynek van rajtuk, mely a naszádtól az egyensúlyzó evezőig terjedő egész szélességet elfoglalja, s kényelmes helyet nyújt a lefekvésre, ünnepi alkalmakkor pedig még kis táncpadul is szolgál. A legtöbbben, kik fedélzetünkre jöttek, értettek néhány szót angolul, félelmet vagy zavarodottságot épen nem tanúsítottak. Sőt egyik közölük segített is tengeri miveleteknél matrózainknak kötelet húzni. Minthogy mind a sziget északi és északnyugati oldalára valók voltak, tehát megint mind elhagytak bennünket, mihelyt estve felé a délnyugati csúcs felé közeledtünk. Azonban sept. 16-

⁹⁰ Budapesti Hírlap, 1859-03-25 / 69. szám

án már nem voltunk képesek bevezni. Az éj beállt, épen midőn a bemenet előtt voltunk, sötét zivatarfelhők, melyek az égen keletről fölemelkedtek s nemsokára éles széllel és záporral vonultak el fölöttünk, kényszerűen bennünket a korall sziklák veszélyes közelségéből eltávolítani, melyek tompa hömpölygő hullámtörése egész hozzánk áthangzott és éj folytán tovább a tengerre kimenni, s midőn sept. 17-e ismét vidám és baráti napfényrel köszöntött be, oly állásponton találók magunkat, melyről, hogy a kikötőbe bejuthassunk, egy gyöngé éjszaknyugati szellő ellen mintegy 20 mérföldnyire kelle labodáznunk. Ezzel elveszett az egész nap, s midőn napnyugtakor ismét annyira voltunk, hogy a legközelebbi irammal bejuthattunk volna, elért ismét az éjszaka. Ekként, csak 18-án sikerült a bejáratba bejutnunk a kókusz, pálma- és kenyérfákkal buján benőtt, Nahlap- sziklasziget és a Sandy-sziget erős hullámtörésű, csak alacsony csalittal fődött korallsziklatömegei közt. De itt is csakhamar meg kelle állapodnunk. Hogy a sokkal biztosabb kikötőrévbe, mely mintegy mesterségesen kifalazott óriási medence a tenger színvonaláig érő korallzátonyok közt fekszik, eljuthassunk, a sziklák közt egy szűk csatornán kelle áthatolnunk, mely ugyan a tökéletesen nyugodt víz színe s az ezen fölül kítűzött jelek által világosan meg volt jelölve, de mely először nyugatnak s aztán északnak visz s reánk nézve északi szél mellett megközelíthetlen. Nem maradt tehát egyéb hátra, mint azon helyen, a hol álltunk, horgonyt vetni. A horgony 35 ölnyi mélységnél korallsziklára esett. Ez oly horgonyfenék s oly álláspont volt, melyen a hajó biztonsága iránti gondoskodás maradnunk nem engedi. Hogy a további hasztalan kísérletek által, a kikötőbe juthatni, még több időt ne veszítsünk, a commodor elhatározó Puynipelről letenni s ismét a tengerre ki a Salomonszigetek felé kimenni. Fájó szívvel ezt nyíltan bevallom — láttam azon reményt eltűnni, hogy a bájos szigetre léphetendek, melyen már pompás erdők, barátságos, nyájas természeti emberek közt, légies csúcson, hullámtorló sziklákon álmodom magamat; reményeimben csalódva látom már az előkészületeket a horgonyfölszedésre megtétetni, midőn a commodor baráti meghívása, hogy vele legalább néhány órára szálljak ki a szigetre, míg a fregát ismét a nyílt tengerre kijut, legalább némi vigaszt adott. A nyolcz napból, ameddig eredetileg tervünk volt, a természetrajzi tekintetben még alig ismert sziget megvizsgálása végett maradni, a körülmények kedvezőtlen volta miatt csak néhány óra lett. Amit ezen gyorsröpű néhány óra alatt éltünk és láttunk, azt fogom itt röviden előadni. Reggeli 10 órakor elindult a commodor a fedélzetről. A szikla partján kókuszpálmák alatt néhány viskó volt látható. Ezek felé evezünk, de miután a mély kikötőmedencét keresztülszeltük, egy sekély korallfenéken találunk magunkat, hogy a viskók irányában, bárha azokhoz már igen közel voltunk, nem bírtunk előbbre hatolni. Mélyebb járatú vizeket keresve, egy inkább keletre fekvő folyamtorkolatba jutottunk, melyet mindkét oldalról alacsony iszapos talajon sűrű mangroveerdő vesz körül, a kísérletek, a mangroveken keresztül hatolni, hasztalanok voltak, minthogy az egész talaj a mangrovék sajátos gyökerkinövésével mintegy hegyes karókkal volt kiverve, a leghozzáférhetlenebb tér, melyet csak gondolni lehet. Az erdő ellenben ezernyi mindennemű madarakban bővelkedett, s a commodor rövid időn nagy számmal lett, ezek közül hét különböző fajt, különösen egy pompás, vörös, fekete és zöld tollazatú papagály-fajt. Kis távolságnyra bevezünk a mangrove-csatornába, melyből több kis mellécsatorna részben mintegy mesterségesen készítve elágazik, de mivel a táj nem változott s viskók nem mutatkoztak, ismét megfordultunk s szorosán a part hosszában, hol a víz kissé mélyebb volt, iparkodtunk a fönnemlített viskókhoz eljutni, mi sikerült is. Több európai s egy bennszülött jött barátságosan elénk, köztük dr. Cook, egy amerikai, ki itt mint orvos él. Beléptünk egyszerű viskójába. Csak bel rendezet, egy fölállított kis könyvtár, asztalok és székek által különbözik a bennszülöttek viskóitól s úgy mint ezek egymásra fektetett bazaltsziklákból álló alapon egy a pálmák s más fák által szolgáltatott anyagszerből inkább fonva mint építve van. Ezen a Roan-Kiddi kikötő melletti telep neve: „Rei“. Míg a bennszülöttek cserébe dohányért, melyet mindennek eléje tesznek, kagylókat, halakat, némely gyümölcsöket stb. hoztak, addig én egy kis ösvényen indultam meg, mely a viskók mögött egy szelíd lejtésű halmon visz fölfelé. Csupa

kenyérfa és pizangbokrok vettek körül s itt ott fekete bazalt-szikla nyúlt ki a vörös agyagos földből, csinos kis gyíkok fémcsillogású zafírkék farkkal iromlottak villámgyorsan a köveken keresztül. A halom tetején egy szegényes viskót találtam. Egy kutya, néhány tyúk és egy közönyösen az árnyékban heverő bennszülött voltak az egyedüli élő lények ezen viskóban. „Kedzsini“, vagyis puynipeti nyelven annyi, mint: „tűz“, kérésemre egy öreg ránczos anyóka bujt ki a viskóból s izzó fadarabot nyújtott. Az anyóka egy szivarral jön megjutalmazva, melyre azonnal rá is gyújtott és láítantó gyönyörrel szíttá. Néhány kókuszdiót kérvén ivásra, a viskó ura kikiáltott az erdőbe néhány szót, mire válasz hangzott vissza s csakhamar nevetve és tréfálva jött két fiatal leány s elhozta a mit kívántam, frissen a fáról szedve, s ezenfölül még egy hosszú czukornád-szárat s friss szakítású gyömbér-gyökeret. Ezek valának a frissítők, melyeket nekem sok nevetés s mindenféle megjegyzések közt melyeket én fájdalom nem értettem, a csak kevésbé félénk, majdnem teljesen éva-öltözetben előttem álló erdőleányai nyújtottak. Két kis tükör, melyeket magammal hoztam, volt a két leány jutalma, min ők fölötte megörvendettek. Az ifjúság ingerét nem lehet a természet e gyermekeitől megtagadni, de mindamellert sem mondhatom őket csinosoknak. Folytatom utamat s egy neméhez a fészernek értem, mely alatt négy bennszülött egy vályúnaszádott ácsolt. A szekerczék, vagy tulajdonkép fejszék, melyeket a fatörzs kivájására használtak, egyszerű európai gyaluk voltak. Két női lény mulattatá a férfiakat, dolguk úgy látszik az volt, ételről italról gondoskodniok, s magukat és a férfiakat s egy nádból készült klarinétforma játékszeren játszással mulattaták, s melyből mindenféle épen nemi zenei hangokat csaltak ki. Ezen primitív klarinétot örömmel engedték nekem át néhány szivarért. " Visszatérve dr. Cook viskójához, jelentékenyen megszorodva találok a társaságot, főleg asszony nép jelent meg, fiatal leányok, kik a zoológ előtt magukra aggatott kis zsákokból kirakták azon tárgyakat, melyeket ma reggel az apály alatt a korallszirteken összeszedtek, halakat, kagylókat stb., de kik az idegenektől igen kétségtelen módon más kevésbbé fárasztó keresetet vártak, melyhez a czethalvadász-telepek által jobban látszanak szoktatva lenni, mint a korallszirteken szedett csemegéik és ritkaságaik eladásához. A női népség, úgy hiszem, Puynipeten számra jóval fölülmúlja a férfiakét, legalább ezt lehet következtetni azon könnyűségből, melylyel az itt levő európaiak asszonyokhoz jutnak, s nemcsak egyhez, hanem mint e kalandorok közöl többen beszélek, 3, 4, 5 nőhez egyszerre. Az ily házasságok sarjai nagyon emlékeztetnek a luzoni tagazokra, kik szintén nem egyebek mint a malayi és fehér vér vegyülete. Hallván, hogy sertéseket, tyúkokat, banánokat és yamokat csak a főnöktől magától kaphatunk, megindultunk a „Frissvízfolyó“ vagy Roan Kiddi mellett fekvő lakásához. Vízen tevők meg az utat, s ismét a mangrove-csatornába jutottunk. Egy mellécsatorna kivitt bennünket a szennyes iszapvízből a kristálytisza „Frissvízfolyóra“. Bájos tájkép nyílt meg előttünk, melynek kókusz- és pálmafái mögöl mindenfelé viskók és lakások néztek elő, de a háttérben sötét magas erdőcsúcsok meredeztek. Ezen főtelep a folyón fölfelé „Roan Kiddi“ nevet visel. E telep nem viskófalú, hanem a halmokon a legpompásabb tenyészet árnyában festőileg elszórt lakások. Mindjárt az első egy missionáriusé, ki maga Sandwich szigeti szülött, de jelenleg távol volt Ualau szigetén. Egy téres fészernél, mely alatt több naszád nap és eső ellen védve feküdt, kiszálltunk a folyó balpartjára s egy a folyó fölötti magaslaton szép kilátással a folyó völgyére, a tengerre, a sziget hegyeire, elértünk a főnök lakához. Fiatal karcsú férfi volt ez, vörös övvel és a nemzeti „goal“-lal ágyékaira fűzve, karjain és lábszárain csinosan tátowirozva, hosszú úszó hajfürtökkel halántékain (vörös török fezt ajándékoztunk neki kék czafranggal, mi különösen jól állt neki). Behívott viskójába, hol ő maga egy szalmagyékényre gugorodott le, míg számunkra faszékeket hozatott; fiatal csinos neje, kinek szintén a szaroong volt ágyékaira fűzve s éppúgy volt tátonirozva, mint férje, a „Joan kiddi“ i király egyetlen neje duzzogva ült le melléje. A commodor szivarokkal kínált meg a főnöki párt, amiért bennünket poharakban nyújtott friss kókusz-vízzel vendégeltek meg. Közölünk valóban mindenki kéjjel nézett a csinos fiatal párra, kiknek szeméből boldog megalégedés és a legjobb egyetértés nézett ki. Látható örömmel mutaták be nekünk egy kis barna kamaszban, ki a

viskóban Űzé játékeit, a jövő főnökét. A sertések és tyúkokat illető ügy egy tolmács — amerikai — segélyével csakhamar folyamatban volt, a főnök parancsot adott a künn egybegyűlt bennszülötteknek, és ezek nemsokára néhány sertést és tyúkot hoztak, melyeket mi dohányért és öreg puskákért cseréltünk be, ezek a legkedvesebb cikkek Piynipetben. A bennszülöttek úgy látszik már jól ismerik a lőfegyvereket, a főnök viskójában több két- és egy csövű fegyvert láttam, de elhanyagolt állapotban, hanem mint szerzik meg maguknak a lőszert, ez előttem titok maradt. A főnök viskója nagyságra különbözik a többtől, tér és hosszúság négyszög s magas csúcsfedelével egészen hasonlít egy európai fészkerhez. A belhelyiség semmi közfal által sincs elválasztva s szalmagyékényen, fonott kosárkán, Üvegpocharakon, egy láda vasszerszámokon s egy fölötté sajátságos kis szövőszéken kívül, melyen épen egy tarka szalag volt munka alatt, semmi különöst sem láttam berendezési és más tárgyakban. Megkötötven az üzlet, ismét visszatérésünkre kell gondolnunk, a bennszülöttek elkísértek néhány vályúnaszádon s az egyenesb utón a folyamtorkolaton át csakhamar a sziklacsatornába értünk. 4 órakor a fedélzeten voltunk s 6 órakor vitorlára keltünk délnek a Salomon- szigetek felé. Még egy parttól sem váltam meg oly nehezen, mint Puynipettől.”⁹¹

Augusztus 11. - Indulás Sanghajból

„A cs. k. „Novara“ fregát, mint a „Triest. Ztg“ jelenti, jun. 15 én a 4000 mflldnyi nagyságú manilai öbölben horgonyozott, a hasonlóvárostól 6 mflldnyire, Caviténél. Bataviából május hó 29-n indult el, úgy hogy az 1800 mflldnyi utat nem egészen 17 nap alatt téve meg. A tenger folyvást nyugodt és sima volt, s kedvező szél fúj. E mellett elég szép idő járt, igen kevés esővel, s nem igen magas hőmérséklettel. De Manilában igen magas hőséget találtak, s 16-kán reggel szakadt az eső. A „Novara“-nak mintegy 9 napig kelle Manilában maradnia, s October végén kell Sidneybe érkeznie.”⁹²

Szeptember 17. - Puynipet-sziget

Október 17. - Sikyana (Stewart) – sziget

„Egy a „W. Z.“-ban közlött levél Kantonból, amely úgy látszik a „Novara“ fregat parancsnoka kíséretében ott volt szemtanútól jó, igen részletes közléseket hoz, nem csak az európaiak kellemetlen és veszedelmes helyzetéről az ottani brávók szemtelenségével szemben, hanem a középbirodalom általános látszólagos felbomlásáról. Körülvéve mindenütt ellenségektől, benn az országban forradalom dühög a polgárháború minden borzadalmaival. Az óriás testnek, így végződik ez érdekes levél, minden üterei be vannak dugva, és beleiben túrnak tűzzel vassal, de nem azért, hogy haljon meg a kolosszus, hanem azért, hogy ébredjen új életre. A világtörténet érő ökölrel dönget China kapuin, hogy az emberiség egy harmada, 360 millió ember, bontakozzék ki ezredéves elszigeteltségéből és kezdjen élni a többi emberiségnek is. Zárt kapui mögül okvetlenül felelnie kell. És habár százszor így fog hangzani a felelet: „Mit akartok? Nincs szükségünk rátok, beérjük mi magunkkal!“ A viszonzás mindig sürgetőbben és parancsolóbban így fog hangzani: „Habár nektek nincs is szükségtek reánk, de nekünk szükségünk van reátok, azért fel!“⁹³

November 5. – Sydney

„China és Sydney. Salomons szigetek. — Stewart-atoll. (Folytatás.) Minthogy a legénység közt súly nyomai mutatkoztak, habár kis mértékben, mégis ez alkalom, némi friss élelmiszerekhez jutni, igen kívánatos volt, s 17-én reggel, maga a parancsnok által vezetve, három naszád

⁹¹ Budapesti Hírlap, 1859-03-30 / 72. szám

⁹² Budapesti Hírlap, 1858-08-29 / 197. szám

⁹³ Magyar Futár, 3. évfolyam, 1858-10-14 / 265. szám

vitórlázott a fregattól a sziget felé. A bennszülöttek naszádjakkal a csatornánál a sziklahát északnyugati oldalán várakoztak reánk, a szél alatti oldalon, az egyetlen helyen, melyen naszádokkal az atoll-sziklaháton át az ez által körül foglalt lagúnába jut hatni. Mindenütt egyebütt, még a legcsöndesebb időben is, borzasztó hullámtörés dühöng a sziklahát ellen, s még ezen hely is hozzáférhetlen, hacsak némileg is friss szellő jár. De mi épen kedvező napra akadtunk, mely naszádjainknak lehetségesévé téve, csöndes vízben a sziklahát szélelles oldalán egész magáig a sziklahátig jutni s azon horgonyt vetni. A csatornán átkelés mindamellett is még elég nehézséggel járt, minthogy a lagúnából egy ragadó folyó ömlik a tengerbe s ez apály idején kevés vízzel bírt naszádaink számára. Minthogy nem akartunk visszatérni, a nélkül, hogy bejutottunk volna, ezért megkísértünk mindent, a mit megkísérthetünk. A bennszülöttek naszádjai segélyével a sziklaháton vagy zátonyon, mely egyes kiálló szirteket kivéve, apály idején is víz alatt áll, egyenként egymásután vitették át magunkat, ezután sikerült egy naszádot egészen üresen átvontatni. A többi kettő kívül maradt horgonyon, vályúnaszádokon vivék el azokhoz naphosszant mindazt, amit bealkudtunk, s estve mindnyájan igen meglegedetten 20 sertéssel, 40 tyúkkal, számos kókusz-dióval stb. tértünk vissza. Stewart-atoll egy félholdforma korall sziklahát 16 tengeri mértföld (14 német mértföld) körülettel, közepében egy mély lagúnával s 5 kis erdős szigettel magán a sziklaháton. Csak a két legnagyobb sziget, melyet a bennszülöttek Szikéiana és Fa'ulénak hívnak, bir népességgel. A lakosok száma mintegy 180 lelket számlál. Egy angol matrózt is találtunk a bennszülöttek közt, kit egy czethalvadász hajó 7 hó előtt ide kitett, mert láz folytán munkaképtelen lett. A bennszülöttek a legbarátságosabban fogadták őt, de a szegény ember mégis túl boldog volt, hogy általunk önkénytelen száműzetéséből megszabadulhat. Szívesen teljesítve jön azon kérése, hogy őt Sydneybe átszállítsuk. Két részre oszlottunk a nevezett két szigetre. Én a közelebb fekvő Faulén maradtam, hogy elég időm legyen e kis szigetet megvizsgálni. Különös ingerrel bir ily korlátozott világot venni szemle alá, mely mindamellett az embernek lakhelyül szolgálhat, s melyen, mint ezen szigetekeken látszott, boldog gondatlan létnek örvendhetni. Ezen szigetek egész világa, a korallsziklahát egész lakható földje nem tesz többet 1/3 négyszög tengeri mértföldnél; semmi hegy, halom vagy folyó, a legmagasb pont csak oly magas, hogy a hullámok és a szél elég homokot és porladékokat fölhalmozhat; köröskörül a végtelen tenger, az egész ásványgazdagság itt egyetlen ásványra szorítkozik, a szénsavas mészre, melyet milliárdnyi korall-állatocskák a sóáradatból kiválasztanak. Rendkívüli esetekben az óceán úszó köveket is hord ide, rajtköveket, melyek a földet kissé megjavítják, vagy az úsztatott fatörzsek gyökérzetében jönnek más kövek is, melyeken ezen kis világ lakója a kagylóteknőket megköszörülheti, melyeket vágó eszközökül használnak. A növényvilág különféleségének itt csak 20—30 képviselője van, a tenger gazdagabb partokról hozzá el a magvakat s veté ki a korall-homokra; ezek kikeltek, a kókuszpálma, ez ezerszeres hasznú fa, mely táplát, háziszereket, épületanyagot és ruházatot nyújt, a „Pini-Pini“-fa, melynek törzséből a sziget lakója köszörült kagylóval vályúját kivájja. Még szűkebb az állatvilág, egy négylábú sem. Csak néhány tengeri madár és rovarok. Az egyetlen hastáplát a tenger halak, ollótlán rákok és teknős állatokban nyújtja. Méltán kérhetni, hogy a szellemi és erkölcsi kifejtés mily fokára juthat el ember, kinek ily korall-sziget korlátozott világa szolgál lakhelyül. A Stewart-szigetiek egyébiránt nem élnek már ezen legeredetibb legegyszerűbb viszonyok közt. A hajóknak mint látszik meglehetősen gyakori látogatása sokat hozott nekik, ami tételüket lényegesen javítja. Most vannak sertéseik, tyúkjai, mindennemű gümös növényeik, melyek e szigetekeken kitűnően diszlenek, melyekért ismét más tárgyakat cserélhetnek be, mikre szükségük van. Szintúgy nem látszanak egészen tiszta polynéziai faj lenni. Nekünk mindeneke előtt azevzonásaik rendkívüli különfélesége tűnt föl. Csak kevesen teszik reánk a tiszta malaji faj benyomását. A közel Salomoni-szigeti pápua-fajjal vegyülésnek semmi nyoma. Ellenben sokan oly határozott európai vonásokkal bírnak, hogy majdnem hajlandók vagyunk, egy sydneyi missionarius azon nézetét elfogadni, hogy ezen szigetlakók mindnyájan egy angol matróztól és egy nőtől a Samoa

szigetről származnak, kik a múlt században telepedtek itt le. Bármily rövid volt látogatásunk a Stewart-szigeteken, mégis élénkítve és fölfrissítve hatott reánk oly hosszú egyhangú tengeri út után, s ezenfölül azon jó következménye volt, hogy a súly terjedése a fedélzeten meggátoltatott. Friss szel vitt bennünket October 18-ára forduló éjjel gyorsan dél felé, de csakhamar ismét szélcsönd állt be. October 19-kén és 20-án mozdulatlanul álltunk a Contrariello szigetnél északra San Christovaltól, s csak 21-én sikerült, a Surville-fokon átkelni. Ekként szabadok voltunk a Salomons-szigetektől s most gyors bevezetésére számíthatunk az eddig oly igen kedvezőtlen útnak.”⁹⁴

„China és Sydney. Vége az útnak Shanghaitól Sydneybe. Megérkezés Port Jacksonba. Szél és időjárás egyszerre mintegy kicserélve látszanak lenni, mióta a Surville-fokon átkeltünk s a Salamons-szigeteket elhagytuk. Hetekig sőt havakig hasztalan vártunk északra a Salamonsszigetektől egy friss szellőre, s most egyszerre itt volt a délkeleti passat egész idejében s a sötét felhők helyett szép derült ég. A délkeleti szél csakhamar oly friss lett, hogy a fregát csak kevesbített vitorlával folytathatta útját dél felé s a nagy hullámmáson, melyet a feszes szél elénk gördített, csak bajjal vergődhetett át. Oct. 25 és 26-kán viharerőre gyarapodott a délkeleti szél, s úgy látszott, hogy utunk vége ép oly viharos lesz, mint kezdetben a chinai tengeren. De egy igen nyugtalan éjszaka után oct. 27-ken több nyugalom állt be. Az új-caledoniai korallszirtek legészaknyugatibb csúcsának szélességében voltunk, és most a veszélyes korallszirtekkel behintett tengeren kellő Új-Caledonia és a Sandy-fok közt Auszália partjain keresztül mennünk. A commodornak eleinte szándéka volt a tenger e részén az Új-Caledonia nyugati partja hosszabani szabad járó után átkelni. De a kísérletek, a viharos délkeleti szél s az elénk gördülő magas hullámmáson ellen fölkóvályogni, hasztalanok voltak. Ezért a commodor oct. 27-én megfordító a hajót s most ragadó gyorsasággal mentünk teljes vitorlával a kelet-délkeleti szél felől hajtva nyugatra, hogy a Bampton-sziklahát mellett él a nyugatibb járó útra érjünk, mely a keleti hosszúság 156 és 158 foka közt Greenwichől szabadon keresztül visz a korallsziklákra. 28-án reméltük a patkóforma Bampton-sziklaházat megláthatni. De még az árboz csúcsáról sem lehet seholl hullámtörést hallani, csak a nyugalmas víz, melyre egyszerre jutottunk, tanúsító világosan, hogy a sziklahát létezik s mi annak szélelles oldalán vagyunk. E sziklahát álláspontja a különböző térképeken annyira különböző, hogy míg egy térkép szerint már rajta álltunk, egy másik szerint az még 4 s egy harmadik szerint 14 teng. mértföldre volt tőlünk. Úgy látszik az utóbbinak van igaza, mert 4 mértföldnyire látnunk kellett volna a hullámtörést, 14 mértföldre ez lehetetlen volt. A szél, mely mindinkább délkeletről keletnek fordult, annyira kedvező volt, hogy egyenesen délnek tarthatóknak. Már oct. 30-án átkeltünk a Sandy-fok szélességén, s most a nyílt tengeren egyenesen Sydneynek mehetünk. E napon keltünk át a déli fordítón is. A szél folytatá megkezdett fordulását s a hőmérő esése és eső mellett oct. 31-én s nov. 1-jén lassanként északivá, aztán északnyugati, nyugati, délnyugati és délivé lön. Nov. 2-án mintha minden felhőt elsepertek volna, bámulatos szép felhőtlen nap, a szél ismét elkezdé forgó útját visszafelé délnyugaton át nyugatra és északnyugatra, az első viharadarak megint mutatkoztak s mi régi ismerősököt örömmel üdvözlöttük őket. A légmérsék, a Salamons-szigetektől kezdve, folytonos esésben lévén, többet kitett 15—16. foknál. A déli szélesség 28 foka alatt voltunk, úgy hogy a posztóruhákat ismét elő kelle vennünk. Teljes tíz hónapot töltöttünk a forró égöv alatt, a szép hűvös novemberi napon úgy érzök magunkat, mint otthon egy pompás tavaszi napon. Nov. 4-n fölmerült az ausztráliai part a Smoky foknál, friss keleti szél törte meg minden vitorlánkat s óránként 10 mértföldnyi haladással közeledtünk célunk felé. Nov. 5-én d. u. 2 órakor föltűnt a szárazföld Port Jacksonnál s 6 órakor estve a fregat Pindigut és Gardensziget közt a nagyszerű Port Jacksonban Sidney előtt horgonyon állt. 48 napi tengeri út után, mely alatt 6256 tenge mértföldet tettünk, elértük szerencsésen célunkat. Az egész után csak egy hajót láttunk, s meg voltunk lepelve,

⁹⁴ Budapesti Hírlap, 1859-04-01 / 74. szám

midőn Port Jackson előtt is sehol egy vitorlát sem tudtunk fölfedőzni. Csak midőn már szorosan a bemenetnél voltunk, vettünk néhány gőzöst s kis partjáró hajót észre, melyek közvetlen a part mellett tartózkodtak. Nem írom le önnek azon kéjérzetet, melylyel ily hosszú tengeri út után az ember ismét szilárd földre lép, leveleket fogad hazulról, a legújabb hírlapokat átlapozza, mily vágyakodva nyúl a friss gyümölcs, tej és vaj után s mily könnyen szökik meg más idegen emberek közt, kik egész barátsággal és előzékenységgel mennek az új jövevény elé. Sidney ezenfölül annyira európai város, hogy mindnyájan úgy érezek, mintha hazai partra értünk volna. De ki kell még emelnem az örömet, sensatiót és lelkesedést, melyet a már rég várt „Novara“ megérkezése a németek közt Sidneyben gerjesztett. Az „Australische Deutsche Zig“ (kiadja Degotardi, született grázi) nov. 6-áról, melyet a szerkesztőség mindnyájunknak a legnagyobb előzékenységgel megküldött, tele van „Novará“-val. „Általános német nagygyűlés a „Novara“ cs. k. fregát megérkezése alkalmából a fogadási ünnepélyek fölötti tanácskozás végett.“ Ezen föliratú cikkében kiemeli az expeditio fontosságát, az arra vállalkozott férfiak önfömládozását s a nagylelkű küldők tudományszeretetét. Egy másik levele a „Novara-expeditio uraihoz“ van intézve s így szól: „Benső örömmel hallottuk Önök szerencsés megérkezését Port Jacksonba s szívélyesen üdvözljük Önöket nemes férfiak Austrália partjain. Legyenek, igen tisztelt urak! meggyőződve az itteni németek legmelegebb részvételéről a Novara-expeditio nagy vállalata iránt, valamint Önök nemes áldásdús tevékenysége iránti bámuló elismerésünkről. Ágyúik hatalmas döreje nem egy német szívben felköltendi a hon iránti szendergő Szerelmet, valamint Önök bensőleg egybekötött férfi szövetségének nyájas képe az e város németjeinek egységes ösztartását újból fölélénkítendi.“ Nov. 6-án reggel dörögni kezdtek az ágyúk az angol korona üdvözlésére New-South-Walesben, a természetbúvárok kiszálltak s a fedélzeten megkezdődtek a munkálatok és előkészületek arra, hogy a fregát a szükséges javítások megtétele végett a kormányt dockokba Cokatov-szigetre vitethessék. A fregatnak Port Jacksonban tartózkodása valószínűleg e hó végéig fog kinyúlni.”⁹⁵

„Sidney-ből (Ausztráliában) m. évi nov. 10-ről jelentik. A „Novara“ fregát f. hó 5-én, 87 napi utazás után, Shangaiból ide érkezett. Néhány beteg itt kiszállított, s már gyógyulófélben van. A fregát november végéig hihetőleg itt marad, s erre Új-Izlandba menend.”⁹⁶

Ezt a folyó hó 13-án az állami szárazdokkba vitt remek hajót, a Mr. Cuthbert felügyelete alatt végrehajtott gondos javítás után 20-án tették újból vízre. A fedélzeteit és az oldal palánkozatát alaposan végig dugarozták, megjavították a vízvonaltól alatti rézborítását, valamint néhány új vitorlarúddal látták el, és a tisztjei nagy meglepedésüknek adtak hangot, hogy a gyarmaton ilyen kiváló minőségű faanyagot kaptak erre a célra. Ez a legnagyobb hadihajó, amit eddig Ausztráliában kidokkoltak, és erre az alkalomra teljes mértékben kialakították ennek a remek létesítménynek a képességeit és erőforrásait. A Novara, amikor teljesen felfegyverzik, 44 löveget hordoz. A hajót kb. tizennyolc évvel korábban építették Velencében, és csak élő, adriai tölgyfát használtak fel az építéséhez." (Shipping Gazette and General Sydney Trade List, 29 November 1858).

1858.11.10-i helyzetjelentés: „évi nov. 10-ről jelentik. A „Novara“ fregát f. hó 5-én, 87 napi utazás után, Shangaiból Sydney-be érkezett. Néhány beteg itt kiszállított, s már gyógyulófélben van. A fregát november végéig hihetőleg itt marad, s erre Új-Izlandba menend.”⁹⁷

„A „Novara“ cs. k. fregát világ körüli útja. (Dr. Hochs, letter Ferdinand 39. és 40 levele.)

⁹⁵ Budapesti Hírlap, 1859-04-07 / 79. szám

⁹⁶ Budapesti Hírlap, 1859-01-12 / 8. szám

⁹⁷ Budapesti Hírlap, 1859-01-12 / 8. szám

„Tartózkodás Sydneyben, ünnepélyek. Utolsó levelemben írtam végül azon örömteljes lelkesedésről, melylyel Sydneyben az ottani németek a „Novara“ megérkezését üdvözlötték, s említtem az előkészületeket a különböző ünnepélyekhez, melyekben örömük és szíves részvételük kifejezést talált. Ez ünnepélyes napok most mögöttünk vannak, a „Novara“ levetkőzte ismét azon ünnepi mezt, melyben az utolsó héten díszelgett, vitorlakészen áll, hogy minden perezben kiindulhasson a pompás Port Jacksonból, bennünket Új-Zeeland barátságos partjaira valódi ellenlábásainkhoz elviendő. Én pedig e csöndes vasárnapon, oly szép időben, mely majdnem mindenkit kicsalt, bezárom magamat négy falaim közé, hogy önnek az elmúlt napok képét leírjam. Az ünnepélyek, bárha rég előkészítvék, csak azután jöhettek létre, miután a „Novara“ fregát a kormánydockokból a Kakadu-szigetről kijutott. A „Novara“ a legnagyobb hadihajó, mely Port Jacksont valaha meglátogatta ; ennél fogva a legnagyobb hajó is volt egyszersmind, mely ekkor a kormánydockokban szárazra tétetett, s az angolok büszkék azon elismerő dicséretre, melyet a fregát parancsnokai a dockok kitűnő szerkezetéről kifejeztek. A „Novara“ megújulva lépett ki azokból, úgy hogy most akár kétszer is megtehetné útját a világ körül. Nov. 23-án ismét elfoglald horgonyhelyét a barlangsziget mellett s 24-kén kezdődött az ünnepélyek sora. (A tisztelt tudor közli itt egy ausztráliai lapnak meleg leírását az ottani németek által rendezett fáklyászene, lakoma és bálról, mely a „Novara“ fedélzetén tartatott. Minthogy azonban terünk nem engedi, hogy a „Novara“ útjának ezen érdekes epizódját is közöljük, ennél fogva áttérünk utasunk 40 levelére, mely már a tengerről dec. 12-én kelt.) Dec. 7-re — úgymond — volt elindulásunkra kitűzve. Még kora reggelig vidáman tánczoltunk az ausztriai consulnál, ki hogy a „Novarának“ az elbucszást igazán nehézzé tegye, még utolsó estre rendezett bált. Kevés órával később a viharos mozgású óceánon tánczoltunk. Két teljesen szélcsöndes nap után dec. 7-én rögtön friss déli szél emelkedett, mely a kimenésnek nagyon kedvezett, a horgonyok fölszedettek s és oly váratlanul gyorsan a mint jöttünk, voltunk ismét távol. Már délben eltűnt a láthatárról Ausztrália, a déli szél valóságos viharra nőtt, mintha a fregatnak tüstént próbát kellene tennie, várjon a dockok munkásai, ácsok és vitorlakészítők jól végezték-e munkájukat. A jelenetnek ezen rögtöni változása épen nem volt kellemetes, de már két napra reá ismét lecsöndesedett a szél és a tenger s ekkor a legszebb legkellemesebb időnek örvendtünk s igen jó járattal tartottunk célunk Új-Zeeland felé, mialatt én önnek további tudósításokat írok Sydneyben tartózkodásunkról. A rendkívüli előékenységek, melylyel bennünket Sydney lakosai fogadtak, a nagy bőkezűség, melylyel a new-south-walesi kormány az expeditio céljait támogatta, a gazdag becses adalékok a „Novara“ gyűjteményeihez közhivatalok és intézetektől, valamint magánosok, tudósok és nemtudósoktól — mindezen sok bizonyítványai azon egyesített törekvésnek, ottmúlásunkat minél kellemesebbé tenni s a cs. expeditio tudományos céljait lehetőleg előmozdítani, — közölünk bizonyára mindenkit késztetnek nagy meglepéssel gondolni oda vissza. „Hogy tetszik önnek Sydney? Mit mond ön ez országra?“ Igen gyakran tevék nekem e kérdést, s a nélkül, hogy a választ bevéárnák, folytatá maga a kérdező : „Nem a világ legszebb kikötője-e Port Jackson ? Nem bájos e táj? Íme mily bámulatos a norfolki fenyőfa, az árnyas moreton fügefafa ?! Itt a szép gazdag kertek teli narancsok, citromok, baraczkok s minden európai gyümölcsnemmél, csinos mezei lakok, pompás paloták s ott az ausztráliai „csalit“ a kopasz homokkőszirten, még épen úgy, mint Cook idejében! — Itt a kikötő számtalan melléköbleivel, teli hajókkal, gőzösökkel minden irányban, minden nagyságban, és itt Sydney, e kis London. Mindent amit kíván, megtalálhat itt, nekünk mindenünk van, vasutaink és távirdáink. S ezen éghajlat, semmi tél, csak tavasz és nyár, ime lássa, mily egészségesek és frissek a mi gyermekeink, mily szépek leányaink, mily erőteljesek férfaink! Vájjon nem valódi földi éden e ez?“ így kérdeztek gyakran. Nem mondhattam „nem“et. Bárha nem tekinthetek is mindenre oly lelkesedéssel mint a született ausztráliai, ki büszke a maga honára s hazája iránti szeretetből szólta így, mégis s legnagyobb mértékben meg voltam lepetve ezen hatalmas előhaladás, az ifjú ország ezen gyors kifejlődése által, bámulnom kellett, mint volt képes a szorgalom és tetterő két emberélet alatt ennyit teljesíteni. S én szívesen

hiszem, hogy Ausztráliának nagy, fényes jövője van, ha jövő nemzedékeiben sem hiányzana azon lelkesedés és erély, mely a mostani nemzedéket kitünteti. Sydney most 70,000 lakost számít, és minden külvárosaival, milyen Wulumulu, Pyrmont, Balmain stb. mint jelenleg is a legnagyobb európai városok kiterjedésével bír. A „Georges Street“ fő utczában tökéletesen Londonba képzeljük magunkat. 30 év előtt még deszkabódékból álló sor volt, most szép kőpaloták sora az. A vidék kitűnő épületköve, a homokkő-kocka, teljes alkalmaztatásra talált a szép templomok, köz- és magánépületek felépítésénél. A börze, a banképület, a kormányzó háza s sok más épület nagyszerű európai szélben emelt paloták, és ha a „Hyde park“, egy fa nélküli mező a város közepében, sokat ígérő nevének épen nem felel is meg, ellenben a fűvészkert, a Domaine és Lady Maquarie sobak annál bájosabb sétahelyek. Csak az kár, hogy a madarak dallamos éneke helyett kora reggeltől késő éjjelig sok millió nagy zöld tücsöknek fület tompító cziripelése hangzik. Sydney légszesz- és vízművekkel és mindennel, ami a közlekedés könnyítésére egy nagy városban szolgál, omnibuszok, cabok és gőzösökkel jól el van látva. A színházak ekkor nem emelkednek a középszerűség fokán fölül, de annál kitűnőbbek a kórházak, nevelő intézetek, nyilvános könyvtárak. Az ausztráliai múzeum igen érdekes természetrajzi s ethnographiai gyűjteményeket tartalmaz Ausztráliából és a csöndes tenger szigeteiről, de a helyiségek már most is szűkek és a gyűjtemények fenntartására rendelt személyzet igen korlátozott. Ennélfogva egy nagyobb múzeum alapításáról is beszéltek. A múzeumot mi igen gyakran látogattuk, s igen ki kell emelnünk Angus titkár és Waller előzékenységét és szívességét. A meghatalmazottak bőkezűségéből igen érdekes gyűjteményeket is leírnak a múzeum kettős példányaiból. Egy csillagda, egybekötve időjárási és villamossági figyelővel, ép most van épülőben, miután az előbbi figyelő Paramattában megszűnt. Egy nagyszerű egyetemi épület be van fejezve. Központul a tudományos törekvésekre a gyarmatban két tudományos társulat szolgál, mindkettő sir W. T. Denison főkormányzó exc. elnöklété alatt, a new-south-walesi bölcsészeti társulat és a kert- és földművelési ausztráliai társulat. A két társulathoz egy közös hírlapja: „The Sydney Magazine of Science and Art“ havi füzetekben jelenik meg. Mily érdekes volt reánk nézve a tudomány ily sok férfianak személyes ismeretsége! Mennyi értekezni, látni és összehasonlítani való kínálkozott itt sir W. Denison, W. Macleay, W. B. Clarke, dr. G. Bennett, dr. Roberts gyűjteményeiben! A napok elrepültek azzal, ami Sydneyben magában és legközelebbi környékén tenni és látni való volt, s csak kevés nap maradt hátra kirándulásokra. A vasutak, gőzösök, melyek a part hosszában naponként éjszaki és déli irányban közlekednek, valamint a rendes posta-összeköttetések gyorsan viszik most az utast a gyarmat legtávolabb részeibe.”⁹⁸

„Tartózkodás Sydneyben, ünnepélyek. Míg a commodor több társaimmal déli irányban Campelionon át az Illanzara-kerület erdő- és vaddús tájaira tett kirándulást, addig én északi irányban a Hunter-folyó medencéjét, a newcastlei köszénmezőket látogattam meg. Gazdagon gyűjtött kincsekben és megelégedve tértünk vissza. De mi nem szívesen válunk el egy parttól, hol még oly sokat óhajtanánk látni és tapasztalni. Mindig reméltem, mikép időt fogok nyerni, hogy a kék hegyeket és az aranyhegyeket Bathurst környékén meglátogathassam; azonban mi az aranymezőket illeti, meg kell elégednem a „goldruggets“-ek látásával, melyeket a szerencsés találók a george-streeti ékszerészeknél a kirakatokba tesznek, és azon érdekes tudósításokkal, melyeket a hírlapok naponként hoznak; a régi aranymezők folyvást tanúságot tesznek gazdag tartalmukról. A statistikai kimutatások 1858-dik évre januártól September végéig 182,092 szemmet arany mennyiséget tüntetnek föl, mely a havi kisérettek által a New - South- Wales gyarmatból a sydneyi királyi pénzverdébe szállított. Sydneyben tartózkodásunk alatt a nyugati kerületekben 1800 szemernyi arany tömeget találtak 5000 font stíg értékben. Ily leletek mindig százakban ébresztik föl újból a reményt, hogy ők is szerencsések lesznek. Az északon a Fitzroy folyónál Port-Curtis mellett újon fölfedözött eldorado felőli hitre több mint 10,000

⁹⁸ Budapesti Hírlap, 1859-04-08 / 80. szám

ember vándorolt ki a Victoria- és Új-Déli Wales gyarmatból. Ezen roppant emberáradat, oly vidéken, hol semmi telepítvényesek nincsenek, hol ki magával nem hozza, se fedelet se élelmiszert nem találhatott, iszonyú nyomort idézett elő. Eladtak minden ingós ingatlant, nem fele áron, hanem negyed, sőt ötödén a becsárnak, hogy a szükséges kutató szerszámokat megvehessék s az átkelési díjat kifizethessék; elhagyták a bizton fizető üzleteket s szolgáltatokat a mielőbbi aranygazdagság reményében. Az utcák hemzsegték Sydneyben és Melbourneban aranszomjasoktól, kik paplanok és matraczokkal, edényekkel, fejszék és lapátokkal telisdedtek megrakva, lélekzet nélkül rohantak az utjegy eladó helyiségekbe s a hajókba, melyek az új eldoradóra elmenendők valának, ez az idén szeptemberben történt. De miként hangzottak a tudósítások már októberben! Egy törvényt nem ismerő és rendetlen embersereg, csalódva reményeiben, állt védtelen, földél nélkül, a kiállhatlan hőség befolyásának kitéve, minden eszköz nélkül a visszatérésre, másnemű kereset lehetősége nélkül, miután a mezők nem adák meg a jutalmat, egy távoli idegen országban, a gyámoltalan nők és gyermekektől elválasztva. Mindenfelé lehető férfiakat szerszámaikat, melyek fontokba kerültek, egy pár shillingért eladni látni. Kocsikat lehetett volna mindennemű eszközökkel megrakni, az egész út az állítólagos aranymezőktől a hajók kikötőhelyéig be volt hintve a sok szerekekkel, melyeket a nap heve s a feltört lábak elvetni kényszerítettek, hogy a nehéz utat megkönnyebbitsék, s a nép most újra visszautasíthatatlanul tolongott rendkívüli mohósággal a hajók felé, melyek minden mértéken fölül megteltek. Csak a kormány erélyes föllépése, mely folyvást élelmiszereket küldött, s a reményeikben oly borzasztóan csalódottakat visszazállító, távoztatta el a nagyobb szerencsétlenséget. S most ama vidék ismét puszta és elhagyott, s Rockhampton sátorváros, mely oly rögtön keletkezett, eredeti alakját, mely egyetlen deszkabódéból áll, ismét fölvette. Ez röviden története a legújabb aranyláznak, mely Ausztrália lakosait megszállta. Nevezetes, hogy már a chinaiak is megtalálják az utat Ausztráliába, ott aranyásásban keresvén szerencsájüket. Állítólag még mindig nyereségre tudnak szert tenni, hol az európaiak siker hiánya miatt már rég elvonultak. Új-déli-Walesben már 12— 15,000 chinait, a Victoria gyarmatban pedig 40,000-et számítnak. Sokan a mennyei birodalom fiai közös szerencsájöket találják itt s még európai, főleg izlandi nőket is kapnak. A Moreton-öböl közelében pedig nem rég azon első eset is előfordult volna, hogy egy német leány is férjhez ment egy chinaihoz. S mindez annak daczára, hogy a chinaiak ellen, mivel elterjedésüktől félnek, vagy mint egy angolszász megjegyzi, mivel az ausztráliai fajt tisztán akarják fönntartani, igen korlátozó kivételes törvények léteznek. Annál kedveltebbek Ausztráliában a német kivándorlók, s ha kérdezzük az angol farmert, miért teszi a német munkásokat még saját honfitársainak is eléjük, azon összhangozó választ nyerjük, mert szorgalmasabbak és állhatatosbak és nem szöknek el az aranymezőkre. Az angol kormány újabb időben figyelemmel is volt a néme bevándorlásra, főleg azon kérvény folytán, melyben a német telepítvényesek a kivándorlási hajók fedélzetén uralkodó bajokat emelék ki. Sokkal nagyobb azonban mint Új-déli-Walesben a németek száma a Victoria-gyarmatban s Dél-Ausztráliában közel 10ét teszik az egész lakosságnak. A melbournei lapok egyike a Victoria-gyarmatba bevándorlást illetőleg ezt írja, mi egyébiránt Ausztráliára egészben illik : „A gyarmat jóléte ekkorig igen meg volt akadályozva az által, hogy a bevándorlók nem juthattak oly könnyűséggel mint Canadában s az Egyesült államokban, egy darab föld birtokába. Ezen akadályt azonban szándékoznak elhárítani egy a kormány által életbe léptetendő törvény segélyével, mely szerint minden bevándorló vehet földet, egy fontjával a holdat. Tudományos emberek, tudósok és művészek itt, mint minden csak most fejlődő államban, leginkább csak akkor nyerhetnek alkalmazást, ha tehetségeiket különösen gyakorlatilag lehet használni“. Egy jó arczkép- és tájfestő p. Ausztráliában igen jó üzletre tehetne szert, „a paraszt, kézmíves, juhász, kertész, ács, kőmíves, vasúti munkás vagy közönséges napszámos teszi a gyarmatnak legnagyobb szolgálatot.“ Ezért ez osztály a legkeresettebb s az is fog maradni, bár néha megesik, hogy az új jövevények váratlanul nagy számbani véletlen megérkezte által, ha közülük sokan akadnak, kik az ország helyébe menésre

magukat elhatározni nem képesek, hanem inkább a kikötő városokban kóvályognak, ez osztályban is beáll pillanatilag a munkahiány, sőt még szükségét is idéz elő. Azon jó tanácsok közt, melyek ezután következnek, a legfontosabb mindenestre ez: „mindenki, ki ide letelepedni jó, igyekezzék az angol nyelvvel megismerkedni; minden szó egy chillinget ért. Nem zárhatom be e levelemet anélkül, hogy habár röviden, a bennszülöttekről is ne emlékezzem. Ezen szerencsétlen emberfaj, se önmagától se idegen befolyás által semmi műveltségre nem lévén képes, változhatlanul arra látszik ítélve lenni, hogy a föld színéről eltűnjék. Állhatatlan vándor- és kolduséletet folytatva, belőnek néha egyesek magába Sydneybe, de nagyobb számban gyűlnek az eredetileg itt letelepedve volt törzsek szétszórt maradványai karácsony a királynő születésnapja táján a városban össze. E napon a kormány ruhákkal s mindenféle hasznos tárgyakkal ajándékozza meg őket. De a „Botany bai“ öreg királya, egy őszhajós szakállú agg, zsibbadt tagokkal, ott ül az utcán a porban mint koldus Ausztrália leggazdagabb emberének ajtaja előtt. Ez adott neki ruhákat, szállást és táplát öreg napjaira, de mindamelltt itt ott ül ő, koldulva szedvén be kis rézpenzékben az elhaladóktól az arany ország adóját, melyet régi büszkeségében még ma is magáénak mond. Vájjon mit gondolhat ő, a hajdanról és mostanról, a Botany bai öreg királya”⁹⁹

December 7. - Indulás Sydneyből

„Wüllerstorff lovag sorhajó-kapitány, s a „Novara“ fregát parancsnoka egy emlékiratot dolgozott ki, melyben egy Triest a Rio de Janeiro közti közvetlen s rendes csavarhajózási összeköttetés mellett emel szót. Szerinte ama czikkek, melyeken ezen összeköttetés lehetősége főleg nyugodni fogna, a liszt, mint Rióba kiviteli, s a kávé mint beviteli czikkek.”¹⁰⁰

December 21. - Új-Zéland

„A „Triest. Zig“-hoz érkezett s Aucklandből jan. 8-ról kelt tudósítások szerint, a „Novara“ fregát dec. 22-kén érkezett meg oda. Egy ottani lap az austriai hadihajó megérkezését következő szavakkal jelenti: „Most először látjuk legrégebb európai szövetségesünk lobogóját az újzeelandi vizeken. A Novara“ békés küldetést teljesít, korábbi időkben Jenő herceg s Marlborough egymás oldala mellett harcolnak; jelenleg úgy látszik az egész angolszász faj a polgárisodás nagy ügyében működik közre.“ A tartomány kormányzója Gore Browne, a hatóságok, az angol gyarmatosok s az ott letelepült németek részéről honfitársaink legszívélyesebb fogadtatásban részesültek. Egy újzeelandi lap részletes közléseket hoz ottani tartózkodásukról. Többek közt Wülerstorff lovag commodor, Pöck báró parancsnok, s a tudományos bizottmánynak több tagjai jelen voltak azon karácsonyi ünnepélyen, melyet a maorik legfőbb főnöke Pannone fajrokonainak adott. A harci-táncz után a főnökök a commodore körül kört képeztek s őt beszédekkel üdvözlék, melyekben egyebek közt a polgárisodás áldásait, mikben az angolok közbenjárása folytán részesültek, s azon törvények oltalmát magasztalák, melyek alatt élnek. Valóban ezen egész törzs keresztény hitre tért át, s maga Patuono egészen gentlementesen volt öltözve; fekete frakk s nadrággal, kalappal s fehér nyakkötővel, e mellett azonban, szintűgy mint minden honfitársai tátowirozva volt). Egy másik főnök, Hor i Haup apa, ki óriási alkatú s megnyerő arczvonásai által tünteté ki magát, következő szavakkal zárá be beszédét: „Mi büszkéek vagyunk arra, hogy látogatást nyertünk egyik tisztjétől nagy királytoknak, ki Victoria királynő s gyermekeinek barátja.“ — Érdekes s tanulságos kirándulások eszközöltettek a Waikato közelébe, és magán ezen folyamon is, mely a Rajnára emlékeztetett, hosszabb menet történt. Az aucklandi kath. püspök, Pompallier tudor is, főhelyettese Macdonalds hat bennszülött főnök kíséretében,

⁹⁹ Budapesti Hírlap, 1859-04-09 / 81. szám

¹⁰⁰ Budapesti Hírlap, 1858-10-30 / 249. szám

látogatást tett a „Novara“ hajón, ő illő tisztelettel fogadtatott s másnapra a commodore-t s az egyik fregát-hadnagyot vendégeül hívá meg. — Jan. 2-án ünnepélyes nagymise volt a Sz.-Patrick-székestemplomban, melyet a hajó-lelkész Marochini tartott, a főhelyettes segédlete mellett. A hajó-lelkész a commodore megbízásából s Császár ő Felsege nevében, templomi edények, díszítményekből álló gazdag ajándékokat nyújtott át a püspöknek. 8-án ment végbe Cergogna Mátyás 1-ső osztályú kormányos temetése, ki szélhűdésben halt meg. A „Novara -nak egy másik tengerésze, Francz Venczel, Csehországból, 1858. dec. 9-én aszkóiban halt meg. A „Novara“ elutazása, melynek 1859. jan. 2-án kelle történnie, nem kedvező szél miatt elhalasztatott. Azt remélték, hogy április májusban Limában s Valparaisóban lehetendnek. Egy a „Novará“-n levő orvosnak Aucklandból jan. 3-tól kelt levele szerint a fregáthoz tartozó összes egyének m. évi december hó alatt a legjobb egészségi helyzetben voltak. Jacobi, hajó-zászlótartó, ismét megkezdő szolgálattételét s Zelebor, segéd a cs. k. állattani udvari kabinetnél, szintén gyorsan fölüdült.”¹⁰¹

„A „Novara“ cs. fregátról tegnap ide érkezett levelek azon tudósítást hozzák, mikép Hochstätter tudor, az ujseelandi kormányzó megkeresése folytán s Wüllerstorf Urbain báró commodor engedélyével hat hónapig Új-Seelandban maradandó ott, az ottani kormány költségén földtani nyomozásokat eszközönd. Új Seelandból a gyarmati kormány által, ennek költségén Triestbe fog szállítatni, hova hihetőleg a „Novara“-fregáttal egyszerre, november végén vagy december elején fog megérkezni. Aucklandban a hajó népét a lakosság összes rétegei előzékenységgel fogadták.”¹⁰²

1859.

Január 2. - Indulás Új-Zélandról

Február 2-23. - Tahiti

Április 24. – Valparaiso

„A „Novara“ fregát világ körüli útja. Nem lesz érdektelen egy az ellenlábásoknál mulató némettől igénytelen tudósítást venni a „Novará“-nak Aucklandban, Új-Zeeland fővárosában tartózkodásáról, annál inkább, miután azt fontos eredmények kísérték, melyek ezen szép gyarmat további fölvirágzására nagy befolyással lesznek. A „Novara“ nem csak a legnagyobb hajó volt, mely valaha az itteni kikötőt meglátogatta, hanem ő mutatta itt föl legelső ízben az austriai lobogót is. Minthogy szerencsénk volt annak legtöbb kirándulásaiiban részt venni, ennél fogva mint szemtanuk vezethetjük a legérdekesb mozzanatokot az olvasó szeme elé. Mit tudnak otthon Új-Zeelandról? Fájdalom nagyon keveset s amit a nagy tömeg abból ismer, többnyire tév és fölfogáson alapszik. — Ritter Károly ugyan egy már 1842-ben Berlinben tartott fölolvasásában valóban jós hangon mondá: „Egy ily, szemeink előtt kifejlő eseménynek(Új-Zeeland /Seeland/ gyarmatosítása) egyéni szemlélete első kezdeteiben mindenesetre már magában is tanulságos. De még inkább az lesz idő haladtával, mert talán már egy század múlva könnyen meglehet, hogy ezen partdus ausztráiali óceán közepén Új-Zeeland ama kettős szigetéből az ellenlábás világ egy megifjodott Albiona kel ki, és másutt így szól: „Új-Zeeland elkülönzöttségének a többi összes testvér-szigetektől, melyek közöl a legnagyobb rész csekély kifejlődésben maradt vissza, igen, e kettős sziget óceáni magányának megfelel nagysága, gazdag áldása, tartalomdús komolysága, önelégültsége. Elég lehetne önmagának, saját népcsaládot tarthatna és táplálhatna; hivatva lehetne mint egyik ausztráiali testvérsziget sem, termékeny anyja lenni civilizált népcsaládoknak.“ Tudunkra e nagy emberen kívül senki sem figyelmeztette Németországban a kivándorlókat ezen pompás országra, s azon kevés németek, kik a két szigeten elszórvák,

¹⁰¹ Budapesti Hírlap, 1859-04-02 / 75. szám

¹⁰² Budapesti Hírlap, 1859-03-31 / 73. szám

töbnyire mind Ausztráliából jöttek ide, hol csalódtak és a keresett boldogságot föl nem találhatták. Tudtommal egy sincs köztük, ki megbánná, hogy idejött s mindannyian vállalatuk jó menetének örvendenek, mivel itt a komoly törekvésű férfiú biztos jólétnek nézhet eléje. Mihelyt Sydney hírlapjai meghozák a tudósítást, hogy a „Novara“ ide fog jönni, nagy öröm mutatkozott a németek közt, de a többi gyarmatosok is nem kevésbé voltak meglegedve, mert e hajó látogatásából nem csak ez ország ajánlását Németországban hívek remélhetni (a német gyarmatosokat itt szorgalmuk és józanságuk miatt igen kedvelik), hanem azt is remélték, hogy az expeditio tudós része a föld gazdagságáról fontos fölvilágosításokat fog adni s az állat- és növényvilág ismeretét jelentékenyen gyarapítani. Dec. 22-én kalauzolák be a fregátot a kikötőbe s a Brittemart erőddel szemközt vetett horgonyt. Az itt lakó németek azonnal a fedélzetre mentek s átadák jegyeiket; az itteni lapok szerkesztői is megjelentek, áthozván lapjaik utolsó számait. 21 ágyúlovással jön az angol lobogó üdvözölve s az erőd ágyúi ugyanannyi lövéssel feleltek az austriai lobogó tiszteletére. Másnap a tudósok kiszálltak a szárazra s nem kevésbé örvendettek Fischer Károly orvostudorban Berlinből, ki öt éve lakik itt s a homoeopathiának itt annyi elismerést szerzett, hogy most az első itteni orvos, oly honfit ismerni meg, kinek vendégszerető házában a legelőzékenyebb fogadtatásra találtak, s kinek alapos ismeretei a természettudományokban nekik a gyűjtés feladatát nagyon megkönnyítette, nem csak a legjobb lelhelyeket jelölve ki nekik, hanem egyszersmind saját gyűjteményeit is a legnagyobb készséggel rendelkezésükre helyezvén. Ebédek, estélyek a kormányzónál, a csapatok ezredesénél 8 különféle magánházakban tarka sorban követék egymást s úgy a fregát tisztjei mint a tudósok is az ő igénytelenségük és alapos tudományuk által csakhamar megnyerők mindazok tiszteletét, kiknek szerencsájök velük élénk közlekedésben lenni. Dr. Hochstetter, Frauenlol), Zelibor és Jeltinek kisebb kirándulásokat tettek Auckland közelében s estve mindig gazdag nyerreménynyel tértek ismét vissza. Dr. Scherzer statistikai adatok gyűjtésével s együtt dr. Schwarzal a bennszülöttek diagnostikai megmérésével foglalkozott, mely munka nekik igen érdekes eredményeket szerzett. Sellény mesteri kézzel vázoló Auckland környékeit s a többi látogatóval együtt nem győző eléggé magasztalni e szép ország pompás tájait. Leírjuk most azon két epizódot, melyekben az expeditio a bennszülöttekkel bővebben megismerkedett s miknél azok életét pontosan észlelheté. Patuone, egy a kikötő másik oldalán lakó főnök, karácsonykor a közelében lakó összes baráti törzseket egy ünnepre hívá meg s a „Novará“-nak is küldött meghívást, mely készségesen elfogadtatott. Nem csekély izgalmat okozott a maorik közt, midőn halják, hogy Victoria királynő egy császári szövetségesének két kavanája (kormányzó), kísérve néhány bölcs embertől, kik miután vonásaikat megszemléltek, megtudják nekik mondani, honnan jöttek elődeik, őket meg fogja látogatni. — Négy hadi kanoéval és két czethal-naszáddal ajánlkoztak átjönni, s a megállapított órában el is indultak. De félreértésből néhány tisztet a Novarától eltávozó naszádban a commodornak és parancsnoknak tartottak, a miért tüstént visszatértek, hogy a fogadásnál jelen legyenek. S midőn tévedésüket belátták, már késő volt ismét elindulni, miután már beállt az apály, mi nekik nem kis bánatot okozott. Azonban az expeditio Aucklandban mulató tagjainak számára az őket kísérő urak csakhamar szereztek naszádot, s a fregat két tisztje, dr. Scherzer által a közbejött esetről értesítve, saját naszádban indult a part felé, hol a maori-tábor létezett. Kiszállván, egy halmon az angol lobogóval és sok más zászlóval díszített különböző hosszú sátorokat látunk fölütve, azok körül tarka néptömeg hullámzott, mely, midőn a kis halom tövéhez értünk, a fennsíkon a sátorok előtt gyűlt össze és sűrű tömeget képezett. Rögtön a légben egyhangú, sebes ének hangzott dactylusokban, mely alatt mindnyájan az első szótagnál lábaikkal egyet roppantottak; a mezéből (zöldkő) készült buzogányaikat, méltóságuk jelvényét a főnökök föltárták, kinek a maorik közös botja volt, fenyegetve suhogtatá azt a levegőben, míg a többiek takaróik végét a magasba emelék. Borzasztóan szép kép volt ez, s midőn közelebb értünk, s az ének hevesebb és sebesebb lett s a bennszülöttek ugrándozásait, szemek elforgatását, mi mellett

nyelvüket kiölték, közelebről láthatók s e mellett e földet ezen kétszázra menő csapat alatt reszketni éreztük, nem nyomhatók el magunkban az önkénytelen borzadást.”¹⁰³

„Backer kormánytitkár a bennszülöttek osztályában, s tolmácsul adva az expeditio mellé, közli most, mikép a maorik, hogy látogatóiknak képet nyújtsanak a régi szokásokról, a harci tánczot adták elő, s hogy ezen látványban európai a mostani korban csak ritkán részesül. Midőn a halomra fölértünk, a sűrű csoportok Pál a koromandeli főnök vezényszavára, ki mint az öreg főnök Patuone szertartásmestere működött, rögtön megoszlottak s az út két oldalán három ember mély sorfalat képeztek. A vad ének megszűnt s valamivel nyugalmasb dallam hangzott föl, szintén dactylusokban s unisono, melyben a nők is részt vettek. Mig e sorokon áthaladtunk, folyvást ugyanez éneket hangoztaták, mely csak ismétlődő ütemekből állt, mi alatt a bennszülöttek jobb kezüket fejük felé tárták, azzal sajtáságosan reszkető mozgást tettek, míg balkezüket mellükre tevék. A tolmács jelenté, hogy ez a maorik üdvözléte. A két sort Patuone főnök zárá be, jobbra és balra Hori Haupapa és Apibai Te Káván főnökök álltak, mind a hárman híres mezőikkel kezükben. Ők az idegen látogatóknak angol szokás szerint nyújták kezüket, kérve ezeket, hogy foglalják el az előbb általuk elfoglalt helyet, s ekkor a nyílt sor közt visszahaladtak, hogy őket saját szokásuk szerint Új-Zeelandban üdvözöljék, mi mellett Backer úr tolmácsul szolgált. Először Paora Tuhaera Orakaiból lépett elő s így szólt: Légy üdvöz, a főnök egy távol országból, hírnöke egy királynak s egy nemzetnek, melyről mi csak utóbbi időben hallottunk. Európai barátaink beszélnek, hogy honfítársaid régidő óta barátjai és szövetségesei voltak az angol népnek, melynek királynője a mi oltalmazónk s melynek törvényei alatt mi háborítlan békés birtokát élvezzük országainknak. Te itt jövevény vagy, tehát először látsz magad előtt egy népcsaládot, melynek apái tudatlanságban, háborúban s minden lehető rész szokásokban telték életüket Idejöveteledkor láttad, mily módon kísérték meg szenvedélyeinket fölizgatni s ellenségeinket megriasztani. Te nyugodtan nézted e látványt s senki sem merészlé s nem is gondolt reá, hogy kezét ellened fölemelje. De ha azon időben jöttél volna közénk, melyekről szóltam, egy kar emelkedett volna föl halálos csapásra, vagy a te kezéd, melyet én most barátilag megszorítottam, ellenem emelkedett volna föl, hogy megsemmisítsen. — Te sok más országot láttál s tán nem egyet azok közül, mely szebb mint a mi szigetünk; de itt nem létezik semmi rész, mi bennünket zavarna, vagy azt óhajtatná velünk, bár más országban lagnánk. Anglia törvényei megoltalmaznak az ellenség kezétől; mi boldogul és békésen élünk, s örülünk azokat fogadhatni, kik úgy mint te, békeüzenettel jönnek ide. Wüllerstorf commodor rövid szavakban, de kitűnően angolul, melyeket a tolmács a bennszülötteknek lefordított, válaszolt a főnök beszédére. Örvendezését fejezi ki a fölött, hogy ők békében élnek és annyi kényelemtől vannak környezve. Ő bizonyára sok országot látott, többé kevésbé szépet, de sehol ennyi jólétet és hasonló meglegedést nem talált a bennszülöttek közt és különös gyönyörére szolgál az, hogy ők annyi ártalmas szokásukat letették, melyek közül a legtöbb, mint maguknak is meg kel vallaniok, reájuk nézve csak kártokozó s nagy bajoknak szülőoka volt. Ekkor előállíták Gruera Pannonét Anatahából, Tamati Waka Mene öregebb testvérét s ez így szólt: „Üdvöz, Üdvöz légy! Az ifjú emberek Üdvözöltek s én, az öreg ember, az európaiak barátja az első naptól fogva, melyen lábaikat Új-Zeeland partjaira tették, én is üdvözöllek tégedet. — Mit mondhatok még többet? Hallottad, hogy mik voltunk, s magad látod, mik vagyunk most. Nem szükséges, hogy az előttem szólónak szavaihoz még, valamit hozzá tegyek. Ezért légy üdvözölve a maorik s barátjok a pakeha (fehér) országában.“ Miután még több fiatal főnök Üdvözlé hasonló módon a látogatókat, előlépett Hori Haupapa, kinek óriási alakja s nyílt valója már mindnyájok érdekét magára voná s így szólt : „A szomszédtság főnökei Üdvözöltek ; az én törzsem messze lakik innen, de én itt vagyok , üdvözöllek tégedet. Te azt mondod, hogy mi boldogok vagyunk s békében élünk. — Igaz. — Királynőnk törvényei idézték elő ezen állapotot. Azelőtt háború, gyilkolás és vérontás volt főfoglalatoságunk. Még most is fordulnak elő viszálokodások, melyek nehezen

¹⁰³ Budapesti Hírlap, 1859-04-22 / 92. szám

kiegyenlíthetők. Épen midőn te kiszálltál, voltunk mi egy levél elolvasásával elfoglalva, mely közlé velünk, hogy a Nyatinbatna és az Uriobare-törzs közt régóta tartó viszály háborúra akar alkalmat adni. Ha még korábbi maori állapotunkban élnénk, bizonyára mielőbb hírt vennénk ütközetekről és vérontásokról; de a két törzs meg fog emlékezni, hogy a törvények nem engedik meg, hogy a királynő egy családja a másoknak gyermekeire háborút árasztson, s ezért haragjukat mérsékelni fogják, azon reményben, hogy viszályuk békés után fog elintéztetni. Egyébiránt mi érdeklődéssel bírhatnak e dolgok reád nézve? Te eljössz hozzánk békében és barátságban, vedd magaddal az egész gyülekezet szeretetét, mely büszke reá, hogy nagy királyod egy tisztje, ki Victoria királynő s gyermekeinek barátja, bennünket meglátogatott.“ A bennszülöttek, kik két oldalvást álltak, érthető módon fejjel és kézzel adák beleegyezésüket e beszédekhez. A mód, amint a maorik ily alkalmakkor szólni szoktak, igen sajátos s megérdemli a közelebbi megtekintést. A szónok mintegy tíz lépésre áll a megszólítottal s beszélve egész három lépésnyire megy feléje; hallgatva megy aztán vissza, s előbbi álláspontjára érve, újból elkezdi beszélni. Ezen szokásban sok jó van, mert nem csak a szónoknak van ideje, ismét öszszeszedni gondolatait, hanem a hallgatóknak is időt enged a már mondottakba jobban behatni. Hány szónok szeretné a természet e népének szokását otthon is behozva látni, mi által az ismétlések, torokráspolások, sőt akadozások is meg lennének kimérve. Méltóságosan és nyugodtan közlék a maorik nézeteiket; beszédjüknek csak egyes különösen fontos helyeinél emelik föl jobb kezüket, míg lebocsátott bal kezükben a merő buzogány van, mely nélkül egy főnök sohasem beszél. — Azalatt megszemléltük a bennünket környező alakokat. Ezek legnagyobb része európai öltözetben volt; a főnökök többnyire fekete ruhában s aranyrojtos fűvegben, a többiek minden csak gondolható jelmezben, amint azt szeszélyük vagy a véletlen velük választana. Az öreg emberek rangjukhoz képest többé kevesebbé tatovirozva voltak, mi az európai öltözettel nem igen hangzott össze; az öregebb asszonyoknak, többnyire európai, néha választékos öltözetben, ajkaik és álluk szintén tatovirozva volt, míg a fiatalok mindkét nemből ezen szokást már nem igen szeretik s korábbi alacsony műveltségi állapotuk ezen dísz nélkül tüntetik föl természeti, gyakran igen szép arcvonásaikat. Egyébiránt van még a bennszülötteknek egy kis része mindkét nemből, mely ez európai öltözethez még nem szokhatott, s kik vagy egy közönséges gyapot takarót vetnek magukra vagy kakadut, egy nagy, gyakran kettős takarót viselnek, melyet a nők az ujseelandi kakalamból (phormium tenax) igen mesterséges módon készítenek. Meg kell vallanunk, hogy ezen utóbbi öltözet, mely különösen festői, nekünk mindig jobban tetszett mint az újonnan fölvetett szokás. Ezen szép alakok közül nem egy a maorit-köpenybe takarva, s egyik végét vállra vetve, önkénytelenül a régi rómaiak tógájára emlékeztetett De mindnyájan nagy előszeretettel viseltek fülékeket, többnyire tojásdadon köszörült zöldkőből, vagy nagy czápa-fogból, mely a fülezimpában szúrt lyukba fekete szalaggal van megerősítve.”¹⁰⁴

„Közeledünk a sátorokhoz s azokban hosszú, mintegy két láb magas asztalokat látunk föltárva, melyeken csinos kis, az ujseelandi len leveleiből font kosarak álltak, s melyekben főtt burgonya, disznóhús és halak voltak. A vendégek elszórt friss harasztra ültek a földön, vagy maguk alá kulcsolt lábakkal, vagy sarkaikon ülve, s kitűnő étvágyat tanúsítanak, mi mellett természetesen csak ujjakkal nyúltak az ételek után, mert kés és villa használatáig még nem emelkedett a maori. Fiatal emberek nagy üstökkel forogtak körül, s az evőknek theát töltöttek, mely az ujseelandiak szükségévé lett. Mindnyájan jó kedvben valának s mindenütt vidámság és elevenség uralkodott, s mi tökéletesen helyesnek találjuk egy régi angol író megjegyzését, ki a maorikat a déltengeri-szigetlakók francziáinak nevezé. A főnökök nagyon sajnálák, hogy az őket annyira meg tisztelő látogatásról előre értesítve nem voltak, mivel most nem lehetséges nekik, miután ők és törzsrokonaik csak európai öltözetet és semmi fegyvert sem hoztak magukkal, tánczaikat s egyéb játékaikat előadni, mit meg mi igen sajnáltunk. Ekkor elmentünk mindenhová, ahol a bennszülötteket kik már ettek, kis körökben a földön ülni láttuk,

¹⁰⁴ Budapesti Hírlap, 1859-04-23 / 93. szám

dohányozva és tréfálva töltvén idejöhet. A dohányzás mindkét nemnek szenvedélyévé vált s láthatni karon ülő gyermekeket, a mint a pipát anyjuk szájából kiveszik s tovább dohányoznak. A cseréppipát, oly kurta szárral, csak hogy szájba lehessen fogni, legjobban szeretik. Midőn ekként az egyes csoportok közt elhaladtunk s a gyakran valóban pompás alakokat bámultak, két ember tűnt föl előttünk, kik fejüket egy takaró alá dugák s keservesen sirták. Okát kérdezve azt hallók, hogy ők két barát és rokon, kik egymást rég nem látták s viszontlátásukat ekként ünneplék. Csók és kézszorítás ismeretlen valának a maorik előtt, ezeket csak utolsó időben verék át az európaiakkal a közlekedésben. De maguk közt most is fönnáll az orrdörzsölés vagy inkább orrnyomás szokása s ez a barátság vagy tisztelet foka szerint hosszabban vagy rövidebben tart. De a barátok és rokonok a viszontlátás fölötti örömeiket az által fejezik ki, hogy gyakran órahosszant is együtt ülnek s orraikat összeteszik, keservesen sírva és zokogva mellette. Ha senki sem látja, a nélkül teszik hogy fejüket betakarnák, más esetben takarót vetnek magukra. Általánosan föltűnt, hogy az egybegyűlt benszülöttek formája, színe s haja annyira különbözők, s német vendégeink úgy mint az angol tudósok azon véleményben voltak, hogy a maori törzs tökéletesen vegyes, melyben déltengeri szigetlakos, malayi, néger, chinai s maga a zsidó is, mindnyájan egyenlő mértékben vannak képviselve. Miután a „Novara“ tisztjei és tudósai egy óráig mulattak a tarka csoportok közt, a legszivélyesebb köszönetet mondtak a főnököknek s azon megjegyzéssel távoztak el, hogy ezen érdekes jelenet elfeledhetlen lesz előttük. Ekkor a benszülöttek ismét egybegyűltek a sátorok előtt, de az előbbi látvány helyett s azért, hogy megmutassák, miképp egy civilizált nemzettel élnek együtt, a távozóik után háromszor három angol éljent küldöttek. Minthogy utolsó időben Auckland közvetlen közelében más ásványkincseken kívül kiterjedt kőszéntelegeket is fedeztek föl, ennél fogva a kormányzó Gore Brown megkeresi a commodor Wüllerstorffot, engedje meg, hogy azokat dr. Hochstetter az expeditio geológusa által megvizsgálathassa; miután ez készségesen megadatott, egy expeditiót szerelt föl a kormány, s hogy egyszersmind alkalmat nyújtson a „Novara“ tudósainak, az ország helyébe is jobban behatni, ezért az nem csupán a kőszéntelegre szorítottatott, hanem el len határozva az Auckland és Waikato, az éjszaki sziget legnagyobb folyója közt elhúzódo, egész 15 mérföld széles őserdőt keresztül vágni, ezen pompás folyó partjait s a benszülöttek ott fekvő némely faluit meglátogatni. Dr. Scherzeren kívül, kinek más vizsgálatok és ügyek végett Aucklandban kellett visszamaradnia, s Zeliboron kívül, kinek kissé megtámadott egészsége nem engedé meg, hogy magát a várható fáradalmaknak kitegye, az expeditio összes tudósai részt vettek; ezenfelül, a „Novara“ parancsnoka báró Becks Kronowetter tiszt is. Auckland több tudománynyal foglalkozó lakóit szintén meghívá a kormány, kik közé e sorok írója is tartozott. Az expeditiót Drummond-Nay százados, a kormányzó segéde és Auckland tartomány déli részének kerületi biztosa (politikai ügynök a benszülötteknél), Heaphy, Auckland tartomány főmérnöke kísérik. Smallfield György, a „New Zealander“ főszerkesztője mint tudósító kísért bennünket. Dec. 28-án reggel öt kocsiban indultunk el Aucklandból. Daczára annak, hogy nyár közepén voltunk s egyetlen felhő sem borítá a sötétkék eget, mégis igen mérséklék a hőséget a folyvást lengő száraz és tengeri szelek s német vendégeink nem győzők eléggé magasztalni a pompás új-zeelandi éghajlatot. Igaz, hogy a „Novara“ egész ott tartózkodása alatt 70—76 Fahrenheit foknyi meleg volt árnyékban, mi egyenlő 18—20. fokkal. így haladtunk vulkáni csürkök, merő kiégett tölcsérek közt, melyeken a benszülötteknek korábbi időben hadi utjok volt, a miért azok többnyire 4—8 láb magas terraszokba, melyek rendesen egymás fölött fekszenek, vannak bevágva, mi ezen hegyeknek sajátos kinézést kölcsönöz. A halom útjában vagy tövében fekvő villák, farmok, gyakran közepette díszes virágkerteknek, igen kellemes ellentétet képeztek a különböző irányban elhúzódo, haraszt és más csalittal benőtt régi láva-áradatokkal. Itt ott lovak ugráltak a buja zöld mezőn, vagy erőteljes marha- és juhalkák legeltek békésen s igen világosan tanúsíták ezen legifjabb angol gyarmat gyors fölvirágzását.”¹⁰⁵

¹⁰⁵ Budapesti Hírlap, 1859-04-26 / 95. szám

„A kormány azon két ura, kik bennünket ide kísérték, elhozták magukkal maori szolgálókat, csinos ügyes két legényt, kik elköltött ebéd után a bennszülöttek előtt kedves játékot láttatának velünk. Ennek neve: mate mate, s abból áll, hogy az egyik kezeivel gyors mozdulatot tesz s e mellett matét kiált, mit a többiek ugyanoly mohósággal utánoznak. Mihelyt az utánczó egyszer hibázott, be van fejezve a játék s a vésztőnek kell kezdenie. Alig lehet képzelni, mennyire fölhevülnek e mellett a maorik, mint lódítják kezeiket és karjaikat a legsajátszerűbb állásokba, míg végre gyakran hosszas harcz után az utánczó hiányzik s a játék újra kezdődik. Közölünk többen megkísérlék velük játszani, s bárha mindent elkövetének, hogy comikus, gyakran csak a vargainasoknál látható s ekként a maoriknál teljesen ismeretlen kar és kézmozdulatok által az utánczókat tévedésbe ejtsék, ez mégis nem sikerült nekik, míg ha mi kísérlék meg mozgásaikat utánozni, azonnal vesztettünk, mi a természet ezen embereinek mindannyiszor homéri kacajra adott alkalmat. — Éjjel igen pompásan aludtunk ágyainkban ezen a civilisatio véghatárán fekvő vendégfogadóban, s alig képzelhetők el, hogy ezen egész vidék még húsz év előtt pusztaság volt, melyben kannibálok barangoltak, kik az európaiak ellenségül tekinték vagy őt.... a megevésig szerették. Másnap az expeditio geológiai része Heaphy vezérlete alatt tovább ment, hogy a körülfekvő, földtani tekintetben annyira érdekes völgyeket kinyomozza, míg másik része Drummond-Hay kapitány vezetése mellett egy vályúnaszádban, melyet a bennszülöttek vakának neveznek, Te Tahekin, egy a manukani kikötőbe szakadó folyócskán indult el, hogy a bennszülötteknek egy közel fekvő faluját meglátogassa. A mi vakánk mintegy 25 láb hosszú s mintegy 2 1/2 lábnyi volt átmérőjében, s a kahika (*podocarpus excelsus*), fehér diófa törzséből állt. Egy ily rakát a bennszülöttek öt font sterlinggel fizetnek meg s húsz harmincz évig tart, míg egy hasonló kanoe, a totara (*podocarpus totara*) fájából kivájva, 30 font sterlinget ér s gyakran még száz év múlva is használható. Vannak vakák, ezen erdőóriásokból készítve, melyek 70 láb hosszúk s öt hat lábnyi nyílásuk van s a korábbi hadjáratokra használtattak, miután ily járműben kényelmesen elférhet mintegy 100 ember. Vakánk mindkét végén friss harasztal volt fedve s négy evezővel ellátva, melyek közül egyet a bennünket kísérő maori használt, míg mi többiek úgy mint ő sarkainkon ülve, vagy kinyújtott lábakkal félig fekve, csakhamar megismerkedtünk annak használatával. Ezen evezők alsó vége hegyes s a vizet azzal, függőlegesen tartva, ugyszólva tova kell lapátolni. Az ár, mely beszállásunk pontjáig ért, már leszállt, úgy hogy csak nagy bajjal juthatunk nyílt járó vízbe. De daczára minden törekvéseinknek nemsokára majd zátonyon ültünk, majd meg valamely sziklaháton, de mi követve a bennszülöttek példáját, csakhamar leveték lábbelinket s a vízbe ugrottunk, hogy velük egyesülten a vakát ismét tengővé tegyük, s az akadályt elhárítsuk; ekkor egy vízsodrón hatoltunk át, mi alatt a vájat a vízen áthúzó sziklagerinczen át kelle emelnünk. Körülöttünk síri csend uralkodott, melyet csak néha zavart meg egy kacsa vagy más madár fölrepülése. Fájdalom nem lehetünk, minthogy hét személy volt a naszádban, mely ennél fogva meglehetősen mélyen merült be, s ezért a legpontosabban kelle az egyensúlyt megtartani, hogy föl ne forduljon. A partok vízi növényekkel s szép csalittal voltak fedve s erőteljes színeik és szép formáik által kapcsolatban az idegenszerű környezettel bájos tájképet képeznek. Dél táján a víz megnőtt, a folyó szélesebb lett s mi annál gyorsabban haladtunk rendeltetési helyünk felé. A kilátás terjedtebb lett, a halmokat bokrozat lépé el, mely a víz partjáig terjedt, itt ott egy nikaupálma emelkedvén ki. Barna és sárga árnyalatok az egésznek egy németországi őszi tájkép külsejét kölcsönzik. Itt ott egy sziklán vagy zátonyon álló fatörzs mutatja, hogy néha esőszakadások rohannak le a hegyekről s gyors esésükben az őserdő lakosait magukkal ragadják. Nem sokára bementünk a Maukan kikötő egy ágába, mely minden oldalra beágaztatja öbleit a szárazba, de a falut még ezért nem fedőzhettük föl. Végre megláttunk egy maorit, ki egyszerű horgonyával halászva egy sziklán ült, feléje evezünk s tőle hallók, hogy a falu még két óra járásnyira van, nekünk azonban oda gyalog kell elmennünk, mivel a folyón odáig nagy volna a kerülő. Drummond-Hay kapitány kérdésére, várjon akar-e kalauzunk lenni, azt válaszolá, hogy ő ide halászni jött s ezért munkáját nem akarja félbehagyni. Azonban az idegen

kavasz tiszteletére (Poeck parancsnok velünk volt) készségesen átadta három halát. Mi azalatt kiszálltunk a partra s haditanácsot tartottunk, melyben el lón határozva, hogy a falu látogatásával föl hagyunk s csak a környéket vizsgáljuk meg. Frauenfeld vidám fölkiáltása, ki a parton kutatva néhány lépéssel tovább ment, mindnyájunkat élénk mozgásba hozott s hozzá érve egy osztriga-telepen látók őt állni s azt több mint természetbúvári szemmel nézni. Derekasán segítők őt ezen tengeri kincsek összegyűjtésében; csakhamar mintegy száz darab volt fölütve, vidám tűz pattogott, a nagyobbik hal gyakorlott kezek által csakhamar meg volt tisztogatva s nyársul szolgáló boton a tűzre téve és megsülve. A maori nagy figyelemmel nézte a parancsnokot, a mint a halat nyugodtan közjóra megtisztogatta s az osztrigákat fölütötte; jó indulatú vonásai mosolyra húzódtak, mi által széles szája két sor szép fehér fogat tüntetett ki, ezt mondva: kavasz goodman, mi a maori eszmemenetből áttéve, mintegy ezt jelenté: a kormányzó egész ember. Kormányzónak neveznek a maorik minden magasb rangú tisztet, minthogy a fensőbb rangfokozatokról nem tudnak maguknak semmi fogalmat sem képezni. Félóra múlva kész volt az ebéd, egy ív itatós papír szolgált túlul pecsenyénk számára s köröskörül ültünk friss lágú haraszt, ujjainkkal nyúltunk az étel után s osztrigákkal fűszerezett lakománk ezen idegenszerű környezetben valóban derekasán ízlett. Szomjúnkat pedig egy a szikláról lecsörgedező patakocskánál csillapítottuk, és pedig, mert nem volt mivel menni, a bennszülöttek módja szerint, szánkat közvetlen érintkezésbe téve a vízzel. Ekkor a gyűjtéshez fogtunk, növényeket és tengeri füveket raktunk össze, csigákat, kagylókat és rovarokat szedegettünk. Sellény nagy gyorsasággal és hűséggel levázolá ezen szép pontot, s minthogy az ár 4 óra táján ismét emelkedett, elindulási pontunkra minden további baj nélkül visszaveztünk. Druryba érve, ismét összetalálkoztunk az expeditio másik részével s eszméinket kicserélve és a nap kalandjait elbeszélve, nem sokára a visszaindulásunkra gondoltunk, miután holnapi, az őserdőt át vezető utunk meglehetősen fáradságokra nyújtott kilátást.”¹⁰⁶

„A láma az udvarokban napkelte után nem hagyott többé aludni; minden oldalról hoztak be lovakat, melyek részint lovaglásra részint a padgyász hordására valának rendeltetve. Csakhamar föl valánk öltözve s készen az elindulásra. Poeck parancsnok, hivatásabeli ügyek által Aucklandba visszahivattatván, nem vehetett tovább részt az expeditióban, minek folytán, mindnyájunk nagy sajnálatára búcsút kelle tőle vennünk. Pompás nyári reggel volt, rózsás illat terjedezett szét az egész vidéken, a dicső színvegyületek, ily nemben talán még soha egy festő által sem visszaadva, Claude Lorrain halhatatlan műveire emlékeztettek. A magaslatokra fölkiyózó út itt kocsiknak járhatatlan kezd lenni, bárha targonczák még sok mértföldre mehetnek rajta tovább. Egy órahosszat meződús, hullámzó földek közt haladtunk, melyek többnyire besövényezve és erőteljes marha által élénkítve valának; időnként egy díszes ház tűnt föl virágokkal és díszítő bokrozattal körülvéve, s mutatá, hogy annak lakója túl van azon első kemény időkön, midőn egy gyorsan összetákoltt wharóban (bennszülötti ház) kelle laknia s az erdős berkes országot mívelés alá vennie. Végre a bennünket a Waikuto folyótól elválasztó erdőbe benyargaltunk; mennél belebb értünk, annál sűrűbb lett a bokrozat, annál méltóságosb a fák alakja. 150 láb magas fák nem voltak ritkaságok, pálmák és páfrányok 25 lábnyi magassággal alattuk állva, meglehetősen közönségesek. Kúszó- és élősdű növények mind inkább terjeszkedtek, s az óriásfákat föl egész a legmagasb csúcsokig befödtek indáikkal és nedves leveleikkel. Közben Új-Zeeland csodálatos madarai, a sok lónak szokatlan zaja által fölriasztva, minden irányban fölrepültek vagy a hallgatót dallamos énekükkel megörvendezteték, mi bennünket egy otthoni élvezett kora reggeli órára emlékeztetett. Fájdalom nem egynek közülük nem volt többé megengedve, továbbb a szabad erdei életnek örvendhetni, minthogy egy biztos lövés a telhetetlen zoológ birtokába ejte őket. Az erdő legsűrűbb lakója a tűi (prothemadera, novae sei.), melyet Cook parancsnok lelkesznek nevezett el, mert nyakán két feltűnően fehér tolla van. Szinre és alakra nagyon hasonlít a német

¹⁰⁶ Budapesti Hírlap, 1859-04-30 / 98. szám

jégmadarhoz. Victoran és fáradhatlanul szökik ágról ágra, s messze hangoztatja dallamos énekét. Ezen madáron kívül, melyből csakhamar egy pár példányt lelőttünk, az erdőket a kukariki (platycercus Novae Zel.), egy kis zöld papagály élénkíti, mely magát a lombos lombozatban hintázva, visító hangot ad, s ez által ismét a föld forróövi tájaira emlékeztet; az ő neméből is egy pár Frauenfeld táskájába vándorolt. Ma alkalmunk nyílt Drummond- Uay kapitány tehetségét és ügyességét bámulni s megfoghatnak találni azt, hogy egy ember, ki évek hosszant gyakran egész idő alatt egyetlen európai nélkül látható, a bennszülöttek közt egy sátorban él, lassan lassan, nem csak ezek szokásait elsajátítja, hanem szintoly éles szemet s ugyanoly biztos kezet nyer. Kígyóként tekerődött át minden nesz nélkül fegyverrel kezében a sűrű bokrozaton, hogy a félénk madarakat meglepje, célját soha el nem tévesztve, s midőn déltáján egy pataknál kipihentünk, egy kis czinege-nagyságú madarat a fán láttunk és sajnáltuk, hogy a vastag söréttel fegyvereinkben ezt le nem löhetjük, csendesesen fölvetett egy kis követ, ezélt s a madárkát egész biztossággal leejtette az ágról. Minthogy a vízbe esett, ennél fogva Heaphy főmérnök, a nélkül, hogy czipőjét és harisnyáját levetné, szintoly nyugodtan bement a neki térdig érő patakba, hogy a madarat fölvegye, az erre nézve tett megjegyzésünkre mosolyogva viszonzván: „majd megszárad megint.“ önkénytelen a Cooper-regényekre emlékeztet ez bennünket, az „áttalálókra,“ „szarvasösökre“ stb., annál inkább, miután ez urak egyes oly epizódokat beszéltek el életükből, melyek a Cooper által leírt kalandoknak épen nem állnak mögötte. Drummond-Hay többek közt beszéli, hogy két év előtt, csak egy nagy késsel ellátva, az ország egész helyét elborító erdőben eltévedett; három első nap részint a kövekkel a fákról lehajított madaraktól, részint az anekopálma beléből élt; de aztán meggyöngültek érzékei, s a helyett hogy a folyók járását követné, mint bizton a bennszülöttek valamely telepjéhez vezetne volna, mostantól fogva folyvást tévedezett, gépileg az énekapálmát keresve s annak belével táplálkozva. Végre 14 nap múlva lövéseket és emberhangokat hallott s csakhamar aztán egy tisztás erdei halmon letelepedett európai társaság közepett volt, mely vad (elvadult) disznókra vadászással elfoglalva, itt kipihent. Természetesen megkínálák kenyérral és theával, mit nem fogadott el s ösztönszerűleg mindig az anekopálma után nézett körül, míg végre evésre ivásra nem kényszerítették. Ekkor csakhamar magához jött s nyugodtan elbeszélé kalandjait. Különben, mondá mosolyogva, midőn őt sajnáltuk, ezen tápla nem épen oly rász. Tüstént megfogá erdei szekerczójét, (félíg szekercze, félíg kés) s elment az erdőbe. Egy pár szekerczeütést hallánk s tüstént visszajött a pálmabéllel, nekünk azt megízlelés végett átnyújtva. Íze valóban nem rossz s a németországi fehér répához hasonlít, de vajjon tápláló-e, ezt nem vitatjuk. Valószínűleg egyikünknek sem lesz alkalmá azzal próbát tenni, mely ha mellette semmi rágni valót nem kap, semmi esetre sem tartozik a legfőbb kellemetességek közé. Fél órai lovaglás után Rama Ramába értünk, egy három hó előtt egy gazdag angol által megkezdett telepbe. Mintegy 70 angol hold máris művelés alatt áll s borsó, répa, bab, burgonya s más konyhanövények, saját használatra ültetve, már teljes virágzásban álltak néhány holdon. A tulajdonos, Martin úr, egy igen művelt s tanult ember körül vitt és megismertetett bennünket a termővé tevés módjával. Két kis viskó a páfrányfa egymásba illesztett törzseiből állva és kákalennel földve, neki és munkásainak ideiglenesen konyhával és hálólhelyül szolgált, míg egy emelkedett helyen már egy diszes faház építésével volt elfoglalva, melyből ezen jövő falka-fejedelem a maga birtokát áttekintheti s gyorsan gyarapodó falkáinak látványán legeltetheti szemeit. Számosak az erdei patakok és folyócskák, melyek ezen egész halmos vidéket átkígyózzák s így ő is oly helyet választott, melyet egy tiszta, hűvös s kiapadhatlan erdei patak áztat. Megízlelők e vizet, s hideg és kellemesnek találták azt. Az egész föld Aucklandtól egész Waikatóig biztos kezekben van, részint üzerek, részint oly emberek által holdankint tíz shillingért vétetvén meg, kik későbbi években maguk akarnak azon gyarmatot alapítani. Martin úr itt 1000 angol holdat két font sterlingért holdankint vásárolt, melyeket a kormány két év előtt 10 shillingért vett át, mit csak azért közölök, mert mutatja, mily könnyen juthatnak itt a vállalkozók gazdagsághoz. Az út több pontján műutat csinálnak, s bár a munkások, kik azzal

megbízatván, naponkint 10 shillinget egész egy fontig keresnek, mégis lassan megy a munka, minthogy a munkaerők még folyvást ritkák s a munkások szívesebben maradnak Auckland közelében, hol élelmezésen kívül hat egész nyolcz shillinget s az ácsok 10—12 shillinget érdemelhetnek nyolcz munka óráért. A most szűkebbé váló ut mindig rosszabbá lesz, a talajon eltekergődő gyökerek, melyek közt a pocsolják a lovaknak a járást oly bizonytalanná teszik, hogy csak a legnagyobb vigyázattal mehettünk előre, mindinkább szaporodtak. Az ösvényre hullott óriási fatörzseken keresztül kelle másznunk, mely alkalommal természetesen leszálltunk s a podgyászokat is leszedtük a lovokról, úgy nyújtván át azokat. Néhány urak, neveket nem akarok említeni, különös segítségünkre voltak, s a zsákokat valóban atyai gondossággal juttaták a fatörzseken át, mert ezekben meglehetősen számú szalmába takart palaczkok valának, melyeket a bölcs kormány gyöngéd gondoskodásból velünk küldött s a legkülönfélébb igen jó borokat tartalmazák. A lovak közül némelyek, az e nemű utazáshoz hozzászokva, gyorsan átmásztak, míg más bokrosabb lovak számára hidakat kelle építenünk, hogy az akadályokon átsegítsük, mi gyakran igen nehezünkre esett, de mégis mindig nevetésre adott alkalmat, miután senki sem akart az ezekhez már szokottabb angoloktól elmaradni. A patakokon és folyócskákon át épített hidak két nagyobb keresztbe fekvő fából álltak, melyeken páfrány vagy pálmatorzsek lazán feküdtek vagy néhány kúszó növényekkel voltak megkötve, hogy a lovak lábai alatt ne gördüljenek; néhány ló mindamellettt keresztül tört s hason fölülig csüggött benne, de mindannyiszor sikerült azokat kiemelnünk. Néhány kies völgynél, hol a szemközt fekvő hegyfal láthatóvá lőn, elragadtatva állapotunk meg s nem győztük ezen dicső erdők buja pompáját és erőteljes zöld színét bámulni.¹⁰⁷

„Estve felé az erdő világosabbá lett s nemsokára harasztal benőtt hullámzatos síkra léptünk. Balra tőlünk egy szépen formált hegy nyújtá ki sziklafejét az erdő fölött s az annak tövében több helyütt fölszálló füstfelhők mutatak, hogy ott a bennszülöttek egy faluja fekszik. Előttünk egy nagy folyamvölgy terült el, melyen a Manga tawhiri foly, két óránnyira tovább a Waikatóba szakadva, melynek folyását a szép láthatárt bezáró hegyvonalak árulák el. Minden fáradalom feledve volt, az előttünk föltárult panorámát örömmel üdvözlők s gyorsan nyargalánk az előttünk fekvő Manga tawhiri nevű maori faluba. A bennszülöttek sietős összefutása mutatá, hogy látogatásunk nem kevés izgatottságot és kíváncsiságot gerjesztett bennük; csakhamar kunyhóik közt voltunk s itt Drummond- Hay kapitány elemében volt. A maorikat saját nyelvükön köszönte, melyet egyforma jártassággal beszél, kifejté előttük, mekkora tisztelet éri őket, s ekkor a valódi barátság minden jeleivel fogadtatánk általuk. Csakhamar ki volt keresve a legújabb wharé, melynek lakói más kunyhóba telepedtek át; a két maori szolga rögtön kitisztogatót hozott, friss harasztot hozott, mely a földön kiterítve, nekünk szék, asztal és ágyul volt szolgáló, s kevés perczre azután rajta feküdtünk, az erdei út fáradalmai után kissé kipihenendők, még mielőtt tovább nézegettünk és kutattunk volna. A whare, így nevezik az új-zeelandiak kunyhókat, hosszúkás négyszöget képez, mintegy 20 láb hosszút és 14 láb széleset s pálmák törzseiből van alkotva, melyek szoroson összetákolván. A középütt mintegy 15 láb magas tető, mely a rendesen nyolcz láb magas oldalfalakra feszül, vékony, többnyire hasított törzsfából áll s kákalen fonadékkal van fedve, mely úgy van összeállítva, hogy a víz be nem halhat, hanem lecsorog. Azt egy középütt álló törzs tartja; gyakran három ily támasz van a viskó nagyobb szilárdsága végett. Az oldalfalak is gyakran durva, szintén phormium tenaxból font gyékénnyel vannak fedve. A széles oldalak közepében egymással szemközt két ajtó van, míg két lapos fadarab az ajtók két oldalán az egyiktől a másikig kinyúlva, azok közt kissé alacsonyabb folyosót képeznek, mely által a viskó két osztályra szakítatik. Rosz időre az egyszerű konyha rendesen egy mellette fekvő wharéban van, mig szép időben a bennszülöttek a viskó előtt főznek. Félórás nyugvás után az ajtó elé léptünk s a falulakosok nagyobb részét ott találtuk egybegyűlve, kik bennünket barátságos tagjáratással üdvözlettek, szereinket megnézték s különösen a vadászati eszközöket ismerő szemmel vizsgálták, s egymásután kapait

¹⁰⁷ Budapesti Hírlap, 1859-05-01 / 99. szám

(igen jól) kiáltottak. Sellény azonnal kiválasztott egy illő helyet s lefesté az előttük kifejlődő jelenetet, melyet könnyebb trónnal lekötni, mint leírni. A falu mintegy 15 elszórtan fekvő viskóból áll, melyek közt a mindkét nembéli lakosok egy része európai öltözetben, vagy takarókba burkolva a földön ült, feküdt vagy sarkain guggolt. Kedélyes bizalmassággal játszottak és heverték közültünk egész vagy fél meztelen gyermekek, fekete sertések és kutyák minden ismeretes fajból, mely állatok velük a legszívélyebb egyetértésben látszanak élni. A mi ahareánk a legtisztább az egész faluban s úgy tetszett nekünk, hogy másutt mindenütt túluralgó a rondaság és tisztátalanság. A viskók közé mentünk s egyikkel másikkal beszélni igyekeztünk vagy magunkat másként valahogy megértetni ; a legtöbben kezeiket nyújták s szíves kézszorítással fejezik ki örömüket a fölött, hogy bennünket maguk közt láthatnak. Itt újra azon megjegyzést kelle tennünk, hogy szín, haj és alakra alig hasonlít egymáshoz csak is két maori; egyes pompás férfialakok általános figyelmet gerjesztettek, bárha a nők és leányok, kik közt néhány kivételt lehetne találni, nem tetszettek oly mértékben szépeknek. Egy szép leány föltűnt, ki egy malaczt nyakkötővel díszített föl, karjain magával hordozott, s mindazon enyelgésekkel elhalmozott, melyekkel európai hölgyeink ölebecskéikeit szokták. — Egyébiránt a nyifogó malaczka igen kedves volt s mi tanácsoljuk változatosságot kedvelő szépeinknek, tegyenek egyszer próbát egy ilyen új-zeelandi malaczczal. Ha megnő, a háztartásnak is van haszna belőle. Egyik ház oldalában a maori tűzhelyére föltalálak a kész ebédet, s miután a földet, és takarót eltávolították, tiszta kellevelekben fekvő párolgó burgonyákat láttunk dióhéjjal körülvéve előtűnni. Azalatt a nők és leányok kákalenből egy pár percz alatt igen csinos kosárcákat fontak, melyekbe a burgonyákat be s néhány angolnát rátettek. Nekünk is hoztak egy teli kosarat s a legszívesebben kénytelenek az evésre. A burgonyák kitűnőek voltak, de só nélkül, melyet a bennszülöttek nem ismernek, nem igen akart ízlelni. Kísérőink ugyan mondták, hogy ahhoz nem sokára hozzá lehet szokni, biztosítva bennünket, hogy ők, ha egy pár hónapig a maorikkal az erdőben élnek, az ő módjuk szerint ettek s a sót nem is kívánták, mi mindnyájunk előtt igen föltűnt. A szomszédok közül sokan eljöttek friss kosárcáikkal kezükben, mert ily fonadék csak egyszer használtatik s ekkor eldobják, s kínálatlan is hozzá láttak. Mindig annyit főznek, hogy a szomszédok közül mindegyik vagy bármely más helyről jövő utas ehessék, mert a maori vendégszerető és sok esetben valódi izgalmas samaritanus, minek nekünk nem egy megindító példáját beszélték. A ház tulajdonosa eltűnt volt s mint a nyitva álló ajtón keresztül láthattuk, azzal foglalkodott, hogy hajait fésülte, s ez megtörténvén, haját, nyakát és karjait angolnásírral bekente. Ekkor toilettjét befejezván, tiszta takarót vetett magára s egész fényes dicsőségében jelent meg előttünk, hogy bennünket üdvözöljön. A bennszülöttek köszöntése igen sajátos s alighanem csak az ujseelandinak tulajdona. Fejét fölveti, s e mellett különös le nem írható módon pislogtatja szemét. — Ekként megismerkedvén a falu lakóinak szokásai és módjával, egyszerre a hegyháton, melyen átjöttünk, hat lovagot láttunk nyaktörő módon vágatva előre ugratni, s midőn közelebb jöttek, nem csekély bámulatunkra hat fiatal maorit ismertünk föl pompás lovakon, kik egy törzsrokonuktól, ki bennünket az erdőben látott, hallák, hogy pakehák (fehér emberek) jöttek látogatásukra s kik ennél fogva bennünket üdvözölni jöttek. Mindnyájan európai öltözetben voltak, jó angol nyergeik voltak s kitűnőleg értettek lovaik tánczoltatásához. Úti kísérőinktől nem kis álmélgodásunkra hallók, mikép vannak egyes családok, melyek 50—60 lovat, sok ökröt, teheneket és sertéseket bírnak s e mellett több ezer font sterlingjök van a blulban. A viskóba visszatérve Drummond Hay és Heaphy urakat a két maorival együtt vacsoránknak bennszülötti módra elkészítésével látók elfoglalva, s e mód oly érdekes, hogy tovább kell időznöm mellette. A hangi-maori (főző tűzhely) egy a földbe ásott, 3 láb hosszú és széles s másfél láb mély lyukból áll. Abban hatalmas tüzet gerjesztenek száraz fából s köveket raknak reá, melyek az által lassan kint át meg áttüzesednek. A fa hamuvá égvén, ekkor ezt a mint lehet eltávolítják, a kövekre kissé megnedvesített phormium tenax takarót fektetnek, ezután egy réteg kel levél következik. Ennek megtörténte után angol barátunk egy fiatal sertésnek felét, melyet tüstént megérkezünk után öltek le, a nyílt oldalával lefelé fordítva a kel-

levelekre fektettek, ekkor ismét egy réteg kel-levelél következett s két kákalen takaró. Az egészre rálapátolók a földet s erősen ráverték, úgy hogy a kifejlődő gőznek semmi rést ne engedjen. Ha egyik vagy másik helyen keresztülhatott a gőz, úgy azt még jobban feltöltötték s egy lapos fával addig verték, míg tökéletesen be nem dugult. — Ha kellelél nincs, úgy a tuakura (diaksonia squamosa,) egy nedves helyeken gyakran előforduló páfrányfa leveleit veszik. Azon jó tulajdonuk van, hogy a húsnak kellemes itt kölcsönöznek, míg minden más növény ellenkező hatást tesz.”¹⁰⁸

„Két óra hosszant földve maradt a kemencze s fél órával annak megnyitása előtt egy más kicsit állítottak föl s burgonyával megtöltöttek, melyek körülbelül 20 percz alatt megfőttek. Minthogy az átcsepegő disznósír a köveket mindig nagyobb hőség kifejtésére bírja, ezért nem szükséges, a húst körülvevő gyékényeket igen megnedvesíteni, míg ez a burgonyáknál szükséges, minthogy semmi nedvességet nem adnak. Ebédünket ekkor frissen font káragyékényeken föltálalák s mi mindnyájan részint magunk alá kulcsolt lábakkal, részint sarkainkon ülve derekasan hozzá láttunk. Az íz valóban semmi kívánni valót sem hagy s otthoni gastronom barátainknak ajánljuk, készíttessenek maguknak egyszer ily mód szerint ebédet. Evés közben egyik szeretetre méltó angol kísérlők beszélé, hogy a bennszülöttek ily módon főzték meg az emberhúst, miért is ezen készítmódot à la cannibale módnak neveztük el s örvendeni fogunk, ha jövőben otthon a korszellemmel előhaladó európai vendéglőink étlapjain „à la cannibale disznóhúst vagy burgonyát“ olvasandunk. Vagy képzeljünk magunknak a wurstelpraterben egy czimert két rettentő kinézésű új-seelandi harcossal oldalvást, középütt óriási feliratot vérvörös betűkkel „Te Hangi Maori“, vagy „az emberevők kemenezéje“. Alább pedig: „Itt az új-seelandi kannibálok módja szerint készíttetik a disznóhús burgonyával. Egy adag ára 30kr, a nézés a főzésnél külön 20 kr.“ Vájjon nem jutna-e mindenki oda, hogy magának ezen gastronomikus élvezetet megszerezze s nem fogna-e a vállalkozó nem sokára meggazdagodni?! Mindenesetre pedig fönntartom magamnak az indítványért a tiszta nyereség egy részét, vagy ha eszmém kizsákmányolására részvényes társulat alakulna, kész vagyok az igazgatói állást elfogadni. Lassanként maori barátaink közül többen mellénk ültek, kik csöndesen oda ültek és nagy csodálkozással nézték, mint költők el ebédünket késsel és villával, de máskülönb illedelmesen és szerényen viselték magukat. — Még sokáig ott ültünk a szabadban a fénylő csillag ég alatt szivarainkat szíva s magunkat ezen idegenszerű környezetben tökéletesen gondtalanul és kényelmesen érezve, pompásan aludtunk a puha harasztágyon, magunkkal hozott takaróinkba burkolva s napkeltekor újult erővel ébredtünk föl, hogy az ó évet a Waikató folyónál fejezzük be. Hogy lehető sokat gyűjtsünk, kis pénzeket ígértünk a gyermekeknek, ha érdekes gyíkokat és rovarokat keresnek, minek folytán sokan már kora reggeli órában eljöttek s a legkülönbébb dolgokat elhozák, melyek közül sokat mint még nem ismertet, szívesen elfogadánk. Dr. Hochstetter buzgón nyomozá a környéket, Sellény többeket a bennszülöttek közül lerajzolt és festett, kik ez alkalomra magukat különösen földízítették, egyrészt a maori öltözetet vevén föl, melyet kakahunak neveznek, másrészt a harezosi öltönyt választván, bőrökbe takarva s lándzsákkal és furkasokkal fegyverkezve s melléje lehetőleg vad képet vágva. Gyermekekileg örültek, ha a leirt kép, a mint azt nevezik, a megszólalásig hú volt s nem egy, fájdalom előttünk érthetetlen megjegyzést tettek reá, mely azonban a számos körülállókat mindannyiszor a legnagyobb vidámságba helyezte. Frauenfeld és Jeltinek a maguk szakjában gyűjtöttek; mi többiek körüljártunk s megszemlélők a pót-templomot, egy 8 törzsön nyugvó nagy és minden oldalról nyílt tetőzetet. Mindnyájan keresztények s a legtöbben közülük oly buzgalommal teljesítik kötelességeiket, hogy teljes joggal egy kis képmutatást lehet alatta gyanítani. A maorik többnyire az angol államegyházhoz s felekezeteihez tartoznak, de sokan közülük katolikusok, amint épen a missonariusok előbb vagy később érkeztek el hozzájuk. Isteni tiszteletüket vagy az országban szanaszét élő missionariusok vagy az erre külön kirendelt, körülutazó papok tartják, mi az ország helyében gyakran a legnagyobb erőfeszítésekkel és

¹⁰⁸ Budapesti Hírlap, 1859-05-06 / 104. szám

nélkülözésekkel van egybekötve. Sok bennszülöttek, missionáriusoknak nevelve és hitszónokokul vagy előimádkozókul utazva, általában nagy befolyással bírnak törzsrokonuknál, annál inkább, minthogy a legtöbben közülük valóban keresztényi életet folytatnak. Különböző missió-intézetekben, vagy mint halljuk, Rómában több fiatal embert hitszónokok és papokká képeznek, hogy később testvéreiket a kereszténység megkezdett útján tovább vezessék. A falu körül fekvő földeket, búza, burgonya, tenyéri, hagyma és kellel beültetve, a legjobb állapotban találtuk; de midőn a folyóhoz értünk, nem kissé csodálkoztunk, egy a legújabb angol szerkezet szerinti malmot találhatni, mely már majdnem teljesen kész s egy angol által az egész törzs rovására 5000 font st. költséggel állíttatott. Ebből világosan kitűnik, hogy a maorik testestül lelkestül kereskedők, kik igen jól tudják, mi hoz nekik pénzt, mert bárha a lisztet, melyet öröndnek, maguk alig fogják használni, az mégis, Aucklandba szállítva, sok pénzt hoz nekik, mit mindenek fölött kedvelnek. Dél táján három kanoéban megindultunk s a Manga tawhirin lefelé haladtunk, mely legtöbb helyen oly szűk, hogy a keskeny járművek nem haladhattak tovább. Egy óra múlva a hegyek kitágultak, a folyó kiszélesedett és mindkét oldalon mocsáros síkokat képezett, kákalennel s más szép és magas vízi növényekkel fedve, míg kis távolságban pompás fák jelölék a magasabban fekvő termékeny földet. Kacsák és más vízi madarak, az evező csapások által fölriasztva, fölrepültek vagy alámerülni igyekeztek, de mi a sűrű növényzet mellett nekik nem mindig sikerült s az egyik maorinak alkalmat szolgáltatott, a maga ügyességét bebizonyítani. Éles szemével észrevette, hogy egy kacsát elrejtőzni igyekszik, de a túlsűrű növényzet és gyökérzet miatt nem bírt teljesen alábukni. A maori anélkül, hogy helyzetét megváltoztatná, legalább tizenöt lépésnyi távolságban oly nagy biztossággal veté utána evezőjét, hogy annak hegye a madarat találá s rögtön megölé. Pompás nap volt. Az egész idő alatt csak 18 —20. foknyi meleg volt, ezért a hőségtől csak keveset szenvedünk s a változó benyomásoknak, melyek ezen szűz országban minden perczben más más jelenetek által idéztetnek elő, egész lélekkel átadhatók magunkat. A folyó csakhamar ismét megszűkült, a halomsorok közelebb jöttek pompás őserdővel fedve, mely egészen a víz széléig ér s gyakran fölöttünk leírhatlan szépségű lombozatot képezett- Végre a folyócska, mely ekkorig nyugatnak folyt, délnek fordult s mi beértünk a Waikatóba. Minden oldalról elragadtatás fölkiáltásai hallatszanak. Összehasonlításokat tevének a Rajna és Dunával, melyeknek ezen méltóságos folyam, az emberi kéz által meg nem szentségtelenített őserdők s szép formájú sűrűn benőtt hegyek közt tova folyva, szélességre csak keveset enged. Szent nyugalom terült el barna vize fölött, csak itt-ott szakítottván meg egy madár fölroppenése által, mely itt ritkán háborgatott magányban, és rendszeren bizton az ember öldöklő kezétől folytatja életét. — Hogy a pompás erdei jelenetet élvezhessük, szorosán a part mellett haladtunk, majd az egyik majd a másik oldalon s nem győzők eléggé bámulni a tenyészet roppant bujaságát. Közben zöld papagályok surrantak el a csúcsokon vagy erdei galamb bújá el szerelmi fáját az árnyas lombtető alatt, a kakuk is hallatá néha szavát, de különben minden csöndes volt. Délután rekkenőbb lett a jég, a nap erősen kezdé égetni s távoli menydörgés felőlé, hogy egy hűsítő eső nem sokára meghozandja az óhajtott enyhületet. S midőn a zivatar végre megjött, a fák alatt kerestünk biztos menedéket, hol annak elvonulását bevárók. A zúgó dörgések a hegyekben százszoros viszhangra találtak és még inkább emelők a benyomás nagyszerűségét a minket körülvevő őserdő közepett.”¹⁰⁹

„Fél óra múlva minden elmúlt volt, az ég ismét kiderült; a víz a kanoékból csakhamar ki volt merítve, friss száraz harasztot vetettünk azokba, s erőteljes evezéssel egytóra múlva, mely alatt alkalmunk volt ezen dicső természetnek folyvást változó jeleneteit bámulni, Tuakau, egy nagyobb maori falu első házai mellett voltunk. Egy csinos ösvény kígyódzott innen halmos, többnyire beültetett földeken keresztül a hús percznyire fekvő főfaluig, melyben legbarátibb fogadtatásra találtunk s nemsokára a legjobb wharéban kényelmesen behelyezkedve, kipihenhattunk. Nemsokára mindegyik újból munkához fogott. Egy fiatal bennszülött

¹⁰⁹ Budapesti Hírlap, 1859-05-07 / 105. szám

ajánlkozott, hogy madarakat lövend s a reá bízott fegyverrel az erdőbe ment; rövid időre azután két lövést hallottunk s utána csakhamar megjelent két madárral, egy papagálylyal s egy bagolylyal. A maorik, mennyire tapasztaltuk, kitűnő lövészek, s bárha a kereszténység tanai a béke művei, a földművelés s marhatenyésztés iránt fogékonyabbakká tevélőket, mégis folyvást harczias szellem él bennük s a puska kezelése legkellemesebb foglalkozásuk. Ez azonban csak kevés, különösen a kormány kedvezményét élvező főnök kezében van, mert ennek engedélye nélkül egy bennszülött sem tehet egy lövést sem. Több nőt a tutu vagy tupakihi bokor mazsolaszerű bogyóinak gyúrásával látánk elfoglalva s kezeik annak nedvétől sötétvörösre valának festve. Egy findzsában megkínálának ezen zavaros vörös nedvvel s úgy találók, hogy íze hasonlít a kék szőlő mustjához. A bennszülöttek azt tüstént elkészíttetése után megiszszák s nem tudják, hogy forrás által talán borhoz hasonló italt készíthetnek. Míg e nedvet ártalom nélkül megihatjuk, addig a bogyók magja mérges s néha az abból kóistolgató gyermekek halálát okozzák, minek folytán ügyelnek annak kisajtolásánál, hogy a mag bele ne essék. — Dohánynedv kitűnő ellenmérgeknek mondatik s a legtöbb esetben sikerrel alkalmaztatik. A marhára, mely pedig szenvedélyesen szereti, szintén veszélyesek ezen erdei bokor levelei, ha reggel üres gyomorral eszi. De ha ez nappal s füvel vegyest történik, úgy táplálólólag hat mint a friss lóher s ugyanoly hatást idéz is elő. A vacsora ismét hasonló módon a la cannibale készült s mi jó étvágygyal költők azt el. Sylvester estéje volt s föltevék magunkban, hogy azt a szokott módon töltjük s az új évet az ellenlábásoknál hazai szokás szerint köszöntjük föl. Egy vaskatlan punsch bowlenak használtatott, két üres palaczkra szúrt gyertya képezé a világitást; a magunkkal hozott palaczkokból csakhamar egy punschhoz hasonló ital volt készítve, mi mellett használók a német és angol tapasztalatokat, így ültünk, az éjféli órát várva, bizalmas társalgásban együtt, s visszaemlékeztünk a távol honra s drága barátjainkra, kik e perczen csak az év utolsó napjának munkáihoz fogtak, minthogy mi itt Új-Zeelandban 12 órával előbbre vagyunk az időben. S midőn a tüzes itálnak mutatkozott élénkítő hatása, ekkor fölhangzottak a diák s népdalok; angol és ír dallamok sorban követték egymást s a két maori szolgát is fölhevők, hogy mélabús szerelmi dalaikat előadják, melyek egy gyakran negyedhangokból álló véggel bírnak, mi az európai fülre igen sajátságos benyomást tesz. Egyike az angol uraknak tüzes beszédben indítványozá, hogy austriai Császár Ő Felsége és Ferdinánd Miksa Főherczeg Ő cs. Fensége egészségéért poharat ürítsünk, mert az ő törekvésük által, tudományt és művészetet előmozdítani, lőnek az új-zeelandiak oly szerencsések, ily nagyszámú kitűnő tudósokat maguk közt láthatni. Ezen indítvány lelkesedéssel fogadtatott s a poharak fenéig kiürültek, a sokhangúan énekelt austriai néphymnus kíséretében. Csakhamar aztán fölkelte egyike a német vendégeknek s az angol királynőért mondott áldomást, kinek zászlaja minden világrészben leng s ekkint a legvadabb népek közé is a kereszténységet, civilisatiót, békét és haladást beviszi. Sokszoros éljen hangzott minden torokból, az angol néphymnustól kísérve. Ekkor megemlékeztünk a kék tengeren túli barátainkról s az ő egészségükért is poharat ürítettünk. A legtöbben az urak közöl otthon hagyák óráikat mint fölösleges bútorzatot, s azon kevés óra is oly különbözőn járt, hogy nem lehet pontosan meghatározni, mikor száll sírba az ó év s mikor jelenik meg az új az ő örömei és kínjai, reményei és csalódásaival. Ekkor fölkelte Drummond Hay kapitány, megnyitá a wharénak dél felé fekvő ajtaját s így szól: Igaz, nekünk nincsenek tornyocskáink s éjőreink, kik nekünk pontosan meghatároznák a perczet, a midőn az évváltozás pontban beáll. De e helyett a jóságos gondviselés más órát akasztott nekünk ezen fénylő déli égboltozatra — a déli keresztet! Hány álmatlan éjen néztem én Új-Zeeland erdeiben és haraszsíkjain föl ezen soha nem csaló égi órára! Im lássátok, nyugat felé hajlik, most van 12 óra. Mindenkinek boldog új évet. A poharak még egyszer kocczantak, egymás kezeit szoríták, de ekkor nyugodni mentünk, mert reggelre frisseknek és megerősödve kelle ismét lennünk. Ezen Sylvester-éj örökre feledhetlen lesz előttünk! A napi munka ismét általános mosdással kezdődött a falun keresztül menő folyócskában, s a geológok, zoológok, fűvészek és festők csakhamar ismét rajta voltak, hogy ez utolsó reggelt minél hasznosabbá tegyék. Örege ifja

hozott rovarokat és gyíkokat, várva a hekapennyket (így nevezik az angol ezüst pénzt), miket egyes esetekben meg is kaptak. Két angol ács is eljött bennünket üdvözölni. Ezek a bennszülöttek segítségével és 400 ft stb. költséggel egy templomot készültek állítani, s bárha a bennszülöttek folyvást előbbi viskóikban laknak, abban mégis büszkeségüket helyezik, hogy egy kápolnájuk legyen, melyben közel lakó vagy úton levő európai testvéreik a vasárnapot a szokott módon megülhetik. Sellény szakadatlanul arczképezett s oly esete volt, hogy egy igen csinos nő férje nem akará neki megengedni, hogy ezt lefesse, ha csak őt magát a leírás tiszteletében nem részesíti, mibe művésznünknek bele kellett egyezni, csak hogy ezen érdekes női alakot vázlatkönyvébe beiktathassa. Egy más esetet is elbeszélek itt, mely bennünket igen mulattatott s mutatá, hogy a maorik, ha valamit óhajtanak, a pénzt sem kímélik. Egy fiatal embernek, egyik főnök fiának, különösen megtetszett Kronowetter kapitány lőportartója, kezébe véve azt, s nézegetve és vizsgálgatva többször fölkiáltott: kapai (igen jó), és végre mondá: „Maori, poor man give me.“ Nimródunk azonban jelekkel mutatá neki, hogy arra itt magának is szüksége van, de ha Aucklandba jó vele, szívesen oda ajándékozza, s lakonikus módon így szól: „here, pumm pumm, no, Auckland yes.“ Ezen bizonyára igen világos magyarázat dacára a maori még sem akará érteni, kivett egy guineát s azt a lőportartóért kínálva, mondá: „take. Midőn ekkor látá, hogy ez sem használ, szomorúan elment, még egy szomorú pillantást vetve az annyira sóvárgott tárgy után se szavakat morogva: „Pakeha (a fehér) not good man.“¹¹⁰

„A bennszülöttek jelleme az utolsó húsz év alatt nagy változáson ment keresztül. A korábbi legyőzhetlen harcvágy helyébe mohó pénzvágy lépett s ez a tunya bennszülöttből legalább időnként szorgalmas földmívest és marhatenyésztőt csinált. E mellett derék tengerjárók és Auckland parti járműveinek fele az övék. Ezek egyikének tulajdonosa a kutternek gunyorból „emberevő“ nevet adott, valamint hogy általában igen szívesen gúnyolódnak korábbi állapotuk fölött. E mellett jó kereskedők, kik igen jól értenek minden fogáshoz s órák hosszant elalkudoznak, míg valamely vételre vagy eladásra magukat elszánják. Képmutatás és színlelés még folyvást túlnyomó hibájok, mely a fölvelt kereszténység által kissé más irányt vett, de még mindig vendégszeretők és becsületesek s az ember bármi értékes tárgyat, sőt még pénzt is nyugodtan fekvé hagyhat, anélkül, hogy attól kellene tartani, hogy ellopják. A nőtelen fiatal emberek erkölce mindkét nemnél meglehetősen laza, de ha összeházasodtak, szigorúan ügyelnek a házassági hűségre s ennél fogva a férfiak az európaiak irányában bizalmatlanok és féltékenyek. Fájdalom . . . egy esetet sem beszélhetek el. Mindnyájan tudnak írni és olvasni, otthon van bibliájuk vagy imakönyvük az ő nyelvükön írva s általában szellemi tekintetben nem nagyon maradnak el az európaiaktól. Kézmívességgel nem szeretnek foglalkozni s a vargát, de főleg a szabót, alantabb álló embernek tekintik, míg ellenben a kereskedőt és tengerjárót nagyra teszik, de magukat, mi vitézséget és harszvágyat illet, az európaiakkal teljesen egy rangba állítják. Dél táján ismét visszaindultunk. Egy óra hosszant utunk halmos harasztalajon vitt keresztül, sokszorosan keresztül vágva patakok és folyók által, minthogy Új-Zeeland vízgazdagsága valóban feltűnően nagy, s aztán ismét beléptünk az őserdőbe. Az út, mielőtt abba beértünk, egy angol gazdának Orua nevű kiterjedt szép birtokán keresztül kígyózdott. Ez az út mindkét felén európai füvekkel és buja lóherrel volt benőve, melyen számos marhacsordák legelésztek, s a gyors átmenet az angol rétmívelésről a szűzi erdőbe nem csekély ellentétet képezett. Ha jövetutunkban nagy nehézségekkel kell küzdenünk, úgy ezek az új akadályok mellett csak gyermekjáték valának. Az általunk követett út, az egyetlen, mely innen Druryba visz, részint Orua birtokosa, részint a mérnökök által volt kivágva, hogy legalább a marhával lehessen áthatolni és a szükséges fölméréseket megtenni. Oly iszonyú nehéznek találók az ösvényt, hogy nem csak magunk nem bírtuk előre menni, hanem a lovakat is az útban álló fákon s lazán összehengerített fatörzsekből álló hidakon alig bírtuk átvinni, mi mellett a lovak nem egyszer keresztülörttek s csak a legnagyobb bajjal lehete ismét kiemelni. Ennél fogva kényszerítve

¹¹⁰ Budapesti Hírlap, 1859-05-11 / 109. szám

valánk, a legcsökönyösebb lovak néhányait s a két maori szolga által vezetett podgyászlovat hátrahagyni s ezek azokkal csak másnap délután érkeztek Druryba. Az ösvény minden oldalra gyökézzel volt benőve, közöttük mély pizoklyukak, melyekbe néha bokáig beleestünk s e mellett a továbbhaladást a lefüggő fák még inkább megnehezíték. Maga Sellény is, ki a lovaglást megvetve, mindig vidáman gyalog járt, lecsüggeszté fejét, megjegyezvén, hogy most már ő is megsokalta. Ekkor lett fogalmunk az Új-Zeeland helyében folytatott életről s azon nehézségekről, melyekkel a letelepedőnek ezen buja tenyészettel megáldott országban küzdenie kell, de minthogy a kormány minden oldalról nagy költségekkel készítteti a jó országutakat, ennél fogva a jövevény néhány év múlva mindezen akadályoktól már ment lehetend. — Négy óra múlva végre egy harasztal sűrűn benőtt hegyi fennsíkra jutottunk s Nagy örömünkre egy őserdővel fődött hegyihalom fölött fölfedezek azon hullámos síkot, mely egész Aucklandig terjed. Egy óra múlva ezen akadályt is legyőztük, annál inkább, miután az it lépésről lépésre jobb és szélesebb lett; nemsokára elértünk egy csinos folyóhoz a hegy tövében, melynek friss vizéből szomjunkat oltottuk, s most újra fölélnkítve két óra hosszant haladtunk szép zöld bekerített rétek mellett, melyeket számos marha élénkített, egyszersmind azon csinos, tiszta házakat s az utat vissza Druryba mutatva, hová 9 órakor megérkeztünk. A kitűnő ebéd csakhamar elfeledteté velünk, hogy ép most hatoltunk keresztül Új-Zeeland őseidén. — Utána egy beszéd a másikat követte. Német barátaink köszönetet mondtak a kormány által melléjük adott uraknak azon föláldozó gondosságért, melyet irántuk az egész időn át tanúsítottak. Purchasról az onehungai lelkésztől sem feledkezvén meg, ki magánóráiban a földtannal foglalkozván, a közzén földeket fölfedezte s dr. Hochstetternek fáradhatlan kísérője. Vasárnap jan. 2-n visszaérkeztünk Aucklandba. Közölünk bizonyosan senki sem feledendi ezen utat, melyet német barátainkkal az ország belsejébe tettünk. Dr. Hochstetternek már szóbeli jelentése is nagy figyelmet gerjesztett a tartományban, de midőn e tudósnak írásbeli jelentését is megkapta a kormány, általánosön az óhaj, hogy őt még néhány hónapig bírassuk. Minden oldalról megrohanák a commodort, mikép őt további földtani nyomozások tevése végett még folyvást itt hagyja, s miután azon országok, melyeket a „Novara“ visszamentében még érintend, földtanilag már mind ismeretesek, ennél fogva a commodor engedett az általános kérésnek, s nekünk szerencsénk van dr. Hochstettert még vagy hat hónapig magunkénak mondani. A föltételek, melyek alatt ő itt marad, mindkét nemzetre nézve megtisztelők s mutatják, hogy dr. Hochstettert nem pénznyereség, hanem azon óhaj vezeti, hogy mely tudományával az országnak hasznára lehessen s alapos nyomozások által ezen terra incognitában a cs. expedítio tudományos céljait kiterjedt módon előmozdítsa. Dec. 24-én Auckland katolikus püspöke, dr. Pompallier, fő-helyettnöke és hat maori főnök kíséretében, látogatta meg a fregatot; méltó fogadtatás volt a tiszteletreméltó egyházfő számára készítve; legénység örömteljes tisztelete által mutatá, hogy az Isten szava hirdetőjét igaz megelégedéssel látja körében. Az egész jelenet mély benyomást tett a jelenvolt főnökökre s midőn a püspök a „Novarát“ elhagyás tiszteletére a katolikus nemzeteknél dívó szokás szerint tizenhárom ágyúlövés szólta, e szokás még nagyobb tiszteletre gerjeszté a katolikus bennszülötteket főpásztoruk iránt. Jan. 2-kán ünnepélyes isteni tisztelet tartatott, mely alatt a püspök megható beszédet tartott s végül a számos tiszteket és legénységet megáldotta. A fregat jan. 8-án indult ki a wallematei kikötőből a kék tengerre.; nem egynek az utána nézők közül könnyű ült a szemében, s mindnyájan áldva tekinténk a távozó barátok után. (41 levél. Hans Gyulától.)¹¹¹

Európában, 1859 áprilisában ellenségeskedések törtek ki a régi ellenfelek, Ausztria és Szardínia (Itália) között. Franciaország május 3-án hadat üzent Ausztriának.

„A kölni lapnak írják Párisból május 13-ról: „Az adriai tengeren az ostromzárt két sorhajó és négy nagy fregatt szigorúan fogja fentartani Julien de la Gravière tengernagy alatt. Ellenben a

¹¹¹ Budapesti Hírlap, 1859-05-12 / 110. szám

nagy, és az atlanti óceánon lévő francia hajóállomások parancsnokai azon utasítást kapták, hogy a „Novara“ osztrák fregat iránt, mely köztudomás szerint a földnek tudományos körülhajózásában foglalkozik, kímélettel legyenek.“¹¹²

A Szárd kir. tengerészeinek parancs adatott az iránt, hogy a „Novara“ fregátot előadandó alkalommal egészen háborítlanul hagyja.¹¹³

1859. júniusban az egyesült francia és szárd erők Magentánál, majd kevéssel azután Solferinónál megverték az osztrákokat. Ausztria 1859. július 11-én Villafrancában sietve fegyverszünetet kötött, melynek következtében lemondott bizonyos itáliai területekről, de Velencét megtartotta.



A Novara a tengeren az 1857-59-ben végrehajtott világkörüli útján. Alex Kircher festménye.

A háború kitörésekor a Novara a nyílt tengeren tartózkodott és azzal a fenyegetéssel került szembe, hogy a francia vagy olasz hajók megtámadják, vagy lefoglalják. Azonnal diplomáciai erőfeszítéseket tettek, hogy szabadon átkelhessen az Atlanti-óceánnak és a Földközi-tengernek abban az időben ellenséges vizein, és minden fél egyetértett abban, hogy a hajó tudományos kincsekből álló rakománya, és a tudósok megérdemlik az ilyen védeltséget

Május 3. - Santiago, Chile

Augusztus 1. – Gibraltár

A „Novara“ fregát 1859.08.07-én indult el Gibraltárból. A „Lucia“ hadigőzös a „Novará“-t Ragusába vontatandja, ahonnan az a dalmátiai vizeken összegyűlt hajórajt Triestig elkiséri.¹¹⁴

„Gravosa, 1859.08.21. A „Novara“ cs. k. fregát múlt éjjel a „Lucia“ gőzös által vontatva, Messinából ide érkezett.“¹¹⁵

1859.08.22-én Ragusa-ba érkezett.¹¹⁶

1859.08.26. -án 12 órákor megérkezés Triesztbe.¹¹⁷

A teljes személyzet, beleértve a matrózokat, tengerészgyalogosokat, tüzéretet, szolgálkat és a hajózenekart is, 352 főt tett ki. A hajó útterve eléggé szabálytalan volt, ugyanis a megállók a

¹¹² Pesti Napló, 10. évfolyam, 1859-05-17 / 2779. szám

¹¹³ Budapesti Hírlap, 1859-05-29 / 127. szám

¹¹⁴ Budapesti Hírlap, 1859-08-17 / 197. szám

¹¹⁵ Budapesti Hírlap, 1859-08-24 / 202. szám

¹¹⁶ Budapesti Hírlap, 1859-08-26 / 204. szám

¹¹⁷ Budapesti Hírlap, 1859-08-28 / 206. szám

hajó szükségleteitől, a tudóscsoportjának igényeitől és bármilyen politikai vagy diplomáciai szempontoktól függően, néhány naptól 4-5 hétig tartottak.



118

A Novara osztrák fregatt Sydney kikötőjében, 1858 novemberében.

A Novara az expedíció során 51 686 tengeri mérföldet tett meg, 551 napot töltött a tengeren és 298 napot horgonyon vagy a part mellett kikötve. Mintegy 23 700 darab természettudományi anyagot gyűjtött: 440 db ásvány és kőzetmintát, 300 csúszómászót, 1500 madarat, 1400 kétlábú, 1330 halat, 9000 rovar, 8900 puhatestűt és kemény héjú rákféléket, 300 madártojást és fészket, számos csontvázat és 550 néprajzi tárgyat, köztük 100 emberi koponyát.

A Novara ott szerezte be a készleteit, ahol szüksége volt azokra, illetve az Európába visszainduló hajókkal küldhette haza a tudóscsoportja által gyűjtött nagymennyiségű anyagot a különböző múzeumokban, illetve kutatóintézetekben való letárolásra. Mivel az utazás egyben lobogómutogatást is jelentett, a tisztek és a tudósok gyakran részt vettek a helyi politikusokkal, valamint a kivándorolt osztrák és német közösségek tagjaival tartott társadalmi érintkezésekben. Ez segítette könnyíteni a fedélzeten lévők honvágyán, illetve javította az olyan távoli országokba, mint Ausztrália és Új-Zéland, kivándorolt németek hangulatát. Maga a hajó, leszámítva a sanghaji indulás utáni, 1858. augusztus 11-i tájfunban keletkezett károkat, szinte nagyobb sérülések nélkül élte túl az utazást.

„Ő cs. k. Apostoli Felsége f. évi aug. 29-től kelt legfelsőbb határozatával Wüllerstorff-Urbair Bernát sorhajó kapitányt a kiküldött, világ körül hajózási expedíció commodore-ját s parancsnokát — a tengerészi gondossággal s kitartással és legjobb sikerrel, legmagasabb teljes megelégedésre végrehajtott küldetés elismeréséül — a másod osztályú vaskorona renddel, a báró Pöck Frigyes fregátkapitányt, a „Novara“ fregát parancsnokát, ugyanazon rend harmadosztályával legkegyelmesebben földíszíteni méltóztatott.”¹¹⁹

„Ő cs. k. Apostoli Felsége f. évi oct. 7-én kelt legfelsőbb határozatával gyulai Gaal Béla sorhajó-hadnagyot, továbbá Müller Hébert fregát-hadnagyot, s Seligmann Ferencz tudor fregátorost a haditengerészetnél, a kiküldött világ-körülhajózási expedíciónak kitűnő alkalmaztatásuk elismeréséül, a két előbbit a katonai érdemkereszttel, s az utóbbit a koronás

¹¹⁸ Michael Organ: Az SMS Novara, az osztrák császár fregattja 1843-99 "...a legcsodálatosabb hajó...", <https://kriegsmarine.hu/hk/mo00704.html>

¹¹⁹ Budapesti Hírlap, 1859-09-06 / 213. szám

arany érdemkereszttel legkegyelmesebben földíszíteni, s ugyanekkor megengedni méltóztatott, hogy a „Novara“ fregat törzséhez tartozó többi egyéneknek a legmagasabb megelégedés tudtukra adassék, még pedig : montforti Manfroni Mór, gróf Kielmannsegge Sándor s L und Ulrik Vilmos fregathadnagyoknak; Jakobi Ernő, Kronowetter Jenő és Battlogg Gusztáv sorhajó-zárlótartónak ; Fayenz Henrik, báró Walterskirchen Richard, Me der Lajos, Natty József, semsei Semsey Gusztáv, Kalmár Sándor, báró Gordon Ferencz, gróf Borell Sándor, b. Skribanek Ágoston, Latzina Eduárd, Máriássy Mihály, Berthold József s herczeg Wrede Jenő fregát zászlótartónak, továbbá Marochini Eduárd első osztályú tengerészeti lelkésznek, Schwarz Eduárd tudor corvette orvosnak, Ruziczka Károly hajósebésznek, s Basso Antal másodosztályú kezelési tisztnek.”¹²⁰



A trieszti Miramar Kastély "Novara" terme. Ferdinánd Maximilián főherceg számára épült, az osztrák fregaton eltöltött éveinek emlékezetére. A Novarra fregatt mintájára van berendezve Miksa dolgozószobája.¹²¹

„A világ körülhajózási expediciónál a „Novara“ fregát hajótörzséhez tartozott tengerészgyalogosági főhadnagy báró Rath Józsefnek a legmagasb megelégedés kifejezése szintén tudtára adatott.”¹²²

„Ö cs. k. Apostoli Felsége f. évi dec. 17-től kelt legfelsőbb határozatával Fremmich Ferdinánd cs. k. főconsult Valparaisóban, valamint Mosenthal Gyula s Wiener Eduárd cs. k. consulokat a Capváros- s Hongkongban, azon érdek elit mérésül, melyeket a „Novara“ cs. fregát világgörülhajózási expedíciója körül szereztek maguknak, az elsőt a harmadosztályú vaskoronarenddel, díjelengedés mellett, s a két utóbbit a Ferencz József-rend kiskeresztjével legkegyelmesebben földíszíteni méltóztatott.”¹²³

A földkerülő útjáról több tudományos munkát is írtak.

1861-1862.

1861-ben császár születésnapján a Novara fregatt útjának eseményeit jelenítették meg színpadon.¹²⁴

„A Stabilimento Tecnico még az alapítás esztendejében megkezdette a „Kaiser“ csatahajó számára megrendelt gépek előállítását, melyek 3200 lóerővel, akkoriban a monarchia legnagyobb hajógépei voltak. Néhány év múlva a hajótelep már annyira kiépült, hogy fából

¹²⁰ Budapesti Hírlap, 1859-10-13 / 244. szám

¹²¹ Erdély, 1. évfolyam, 1871-12-21 / 43. szám

¹²² Budapesti Hírlap, 1859-10-23 / 253. szám

¹²³ Budapesti Hírlap, 1859-12-30 / 308. szám

¹²⁴ Der Zwischen-Akt, August 1861-08-26

készült ágyúnaszádokat tudott már pro dukálni, mire a tengerészeti vezetőségtől olyan megrendelést kapott, mely alkalmas volt, hogy a kezdő vállalat képességeit próbára tegye. Arról volt szó, hogy a „Novara“ nevű fregattot, mely a három évig tartó világméretű útját még mint vitorlás tette meg, gőzhajóvá kell átalakítani, tehát megfelelő helyiségeket építeni a gépek, kazánok és szénrakományok számára, ami csak a hajó meghosszabbításával volt lehetséges. Ezt a feladatot úgy oldották meg, hogy a hajót felvontatták a csúsztatóra, középen kétfelé vágták, a két vége közé egy új középrészt építettek be és a hajó falát a hajtógépezet számára megfelelő módon átalakították.”¹²⁵

A vitorlásból, vitorlás gőzössé történő átalakítása 1862. július 10-én fejeződött be. A hajó ekkor Polába hajózott.¹²⁶ Az 53 ágyúból álló fegyverzetével a vízkiszorítása 2615 tonna (teljes terheléssel 2865 t) emelkedett. A méretei a következőképpen alakultak:

Teljes hossz: 76,81 m
Hossz a függélyek között: 67,61 m
Legnagyobb szélesség: 14,32 m
Meghajtás: egy csavartengely, egy 400 LE-s gőzgép
Legnagyobb sebesség: 12 csomó
Személyzeti létszám: 558 fő.

Az átépítése után a császár 1862 októberében, egy a Novarából, az Erzherzog Frederick korvettből és 2 ágyúnaszádból álló hajórajt különített ki báró von Pöck sorhajókapitány parancsnoksága alá, hogy hajózzanak Görögországba az ott élő osztrák állampolgárok és az osztrák kereskedelem védelmére.

1862.11.15-én „Novara“ austriai csavar-fregát, a „Czethal“ ágyú-naszád kíséretében, a Pyraeusba indult; a kijavíttatás végett hátramaradt „Velebich“ második ágyú-naszád tegnap este szintén oda követé azokat. A f. hó 16-án ide érkezett „Frigyes Főherczeg“ csavar-corvette ma Patrasba indul.¹²⁷

1862 decemberében a Navarra osztrák fregatt és az Amiral- General orosz fregatt parancsnokai szintén tengerészeket szállítottak ki képviselőik és földjeik védelmére.¹²⁸

Rendkívüli kiadások. Három páncélos fregát építésére, valamint a „Novara“ és „Schwarzenberg“ vitorlášajóknak propellerhajókká átalakítására 7 200 000 lett kifizetve.¹²⁹

1863.

1863-ban a flotta ezen hajókból állt:

1 sorhajót 92 ágyúval (Kaiser), 2 páncélos fregattot, a Drache és a Salamander egyenként 28 ágyúval, 6 vitorlás fregattot, a Schwarzenberg, az Adria, a Donau, a Navarra, majd a két kiképzőhajó, a Bellona és a Venus 60-30 ágyúval, 1 csavaros fregattot, a Radetzky 31 ágyúval, 12 lapátkerekes gőzhajót, 4 brig 12-16 ágyúval, valamint 1 úszó üteg a Feuerspeier, 16 ágyús gőzhajóval, valamint szállítóhajók és folyami egységek.¹³⁰

¹²⁵ Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-10-05 / 236. szám

¹²⁶ Pesti Napló, 13. évfolyam, 1862-07-15 / 3727. szám

¹²⁷ Sörgöny, 2. évfolyam, 1862-11-30 / 276. szám

¹²⁸ Pesti Napló, 13. évfolyam, 1862-12-13 / 3852. szám

¹²⁹ Sörgöny, 2. évfolyam, 1862-11-11 / 259. szám

¹³⁰ Morgen-Post, August 1863-08-12

A következő évben (1863-ban) a Novara fegyverzete a következőképpen alakult: 2 db 24 fontos hátultöltő rendszerű löveg, 4 db 60 fontos Paixhans lövedékkel tüzelő löveg, 28 db 30 fontos Novara típusú ágyú, 1 db 12 fontos és 1 db 6 fontos partraszálló löveg.

— Smyrna, (1863) május 2. A „Re Galantuomo“ sorhajó s a „Novara“ fregát a Pyraeusba mentek. —¹³¹

A „Re Galantuomo“ sorhajó s a „Novara“ fregát Smyrnából Pyraeusba mentek 1863.05.02-án.¹³²

1864.

1864 februárjában már előrehaladott állapotban volt a hajó felkészítése a Mexikói utazásra. Kijelölt parancsnoka Richard Bary sorhajókapitány.¹³³

A hajó 1864.03.28-án¹³⁴ azt a fontos feladatot kapta, hogy szállítsa az amerikai Vera Cruzba Maximilián főherceget és feleségét, Charlotte-ot, hogy ott Mexikó császárává és császárnőjévé koronázzák őket.

1864.04.03-án kezdték el a hajót felkészíteni az amerikai útra.¹³⁵ A hajó április 10-én indult volna, de csak április 14-én futott ki.¹³⁶

„Pontban két órakor hagyták el (Miksa és kísérete) a miramari kastélyt. A révhely lépcsőin fehérbe öltözött paraszt leányok nyújtottak nekik koszorút, s a parton a Ferencz Károly gyalogezred egy százada tisztelgett, s két zenekar játsza a mexicói himnust. Ezerszeres „ervivá“-k hangzottak az ágyuk üdvövései közt. Hajóra szálláskor a „Novara“ és „Themis“ fregát felvoná a mexikói lobogót, mely utóbbi két árboczán megtarta a francia lobogót. Egyszersmind Miramarból az ágyuk megtevék üdvövéseiket, mikre a „Themis“ és „Bellona“ ágyúi feleltek. — Elöl ment a „Phantasie“, utána a „Themis.“ Ezután a „Novara“ következett, körülvéve a Lloyd gőzösöktől. 3 óra tájban a „Novara“ is eltűnt a parton maradt nép szemei előtt, s a Lloyd gőzösök visszatértek.”¹³⁷

A Novara 1864. május 28-án érkezett meg Mexikóba az értékes szállítmányával. Nagyjából egy év után tért vissza Európába, hogy csatlakozzon az időközben, rá nem jellemző módon, igen aktívvá vált osztrák flottához.

Jóllehet a Novara 1864. április 14-én indult Mexikóba.¹³⁸ Miksa, 1864.05.29-én szállt partra Vera Cruz-ban.¹³⁹ A Novarra csak 1865 májusában tért vissza Triesztbe. Időközben a fregát a mexikói felségvizek előtt állomásozott elővigyázatosságból arra az esetre, ha a mexikói helyzet rosszabbodása Ferdinánd Maximiliánt az ország elhagyására kényszerítené. Ez alatt az idő alatt a hajó valószínűleg Amerika keleti partjaira is ellátogatott. A sajtó szerint hosszabb ideig Vera Cruz-ban volt.¹⁴⁰

¹³¹ A Hon, 1. évfolyam, 1863-05-12 / 108. szám

¹³² Sürgöny, 3. évfolyam, 1863-05-10 / 107. szám

¹³³ Ost-deutsche Post, Februar 1864-02-21

¹³⁴ Tolnai Világlapja, 14. évfolyam, 1914-07-05 / 27. szám

¹³⁵ Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-04-07 / 4242. szám

¹³⁶ Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-04-08 / 4243. szám

Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-04-07 / 4242. szám

¹³⁷ Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-04-19 / 4252. szám

¹³⁸ Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-04-08 / 4243. szám

¹³⁹ Politikai Ujdonságok, 13. évfolyam, 1867-07-10 / 28. szám

¹⁴⁰ Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-04-15 / 4249. szám

A Mexikóból való visszatérése után a Novarát Polában leszerelték és új rendelkezésekre várt. Miksa búcsúztatására sokan összejöttek. „„Novarra“ fregatté kíséretére kirendelt „Themis“ francia fregatté parancsnoka. Egyébiránt több hajó is kísérni fogja a sík tengerig. A magasabb állású személyek közül közelebbi napokban Lajos Victor, József, Ernő és Henrik főherczegek, továbbá Reckberg gróf, s talán Schmerling államminiszter is odaérkezik. Tegnap Miramareban nagy udvari ebéd volt, melyre Leopold főherczegen, s más notabilitásokon kívül a tengerészügyminiszter b. Burger, az államtanács feje b. Lichtenfels, államtitkár Meysenburg, a francia császár segéde, Frassard tábornok, s a „Themis“ fregatte parancsnoka, Hope londoni bankár, s a mexikói küldöttség több tagjai is jelen voltak. A „Trieszter- Zeitung“ írja ápril 5-ikén: Leopold főherczeg s Meysenburg és Lichtenfels urak ma reggel Bécsbe utaztak. A leendő mexicói császárné, Charlotte főherczegné, tegnapelőtt estve hasonlókép Bécsbe utazott, hogy császárné ő Felségétől búcsút vegyen, de ma estvére visszaváratik Miramareba.¹⁴¹

1864. novemberi újsághír az expedíció kapcsán: „Az ausztriai birodalom tengeren túli forgalmi viszonyainak előtanulmányozását illetőleg a bizottmánynak — a legjelesebb szaktudósokkal, a legelső tengerészeti és partvidéki kereskedelmi kapacitásokkal, a legkitűnőbb kereskedelmi konsulokkal, az ausztriai birodalomból a londoni világkiállításon működött bírálók és jelen résztvevőkkel, és kiválólag a Novarra expedícióról jelentést tevő egyéniséggel érintkezésbe kell magát tenni.”¹⁴² Ez a cikk is kiválóan mutatja az expedíció jelentőségét.

1865.

1865.06.20-án Havannán keresztül Halifax-ba hajózott. Annak ellenére, hogy a hajó csaknem egy éve mexikói vizeken tartózkodott, a legénység egyetlen embert sem veszített sárgalázban. Köszönet illeti a kiváló Beant és Barry kapitány parancsnokot a lelkiismeretes gondoskodásért.¹⁴³

1866.

Triest, 1866.05.04. A „Novara“ fregatton a tűz tegnap esti 12 órakor kezdődött s esti 5 órakor eloltatott. A fregát tetemesen meg van rongálva.¹⁴⁴

„A „Novara“ nevű fregat égéséről írják Polából máj. 4-ről: Körülbelül déli 12¹/₄ óra volt, midőn május 3 -án városunkban egyszerre azon hír terjedt el, hogy a „Novara“ ég. A pompás hajó a dokkokat még csak négy napja, hogy elhagyta, új szépségben és tengeri képességben díszelve. Legelőször a hajó nyúlánk alsó árbocjai gyuladtak meg, mi roppant füst-fellegetek idézett elő. Gyorsan annyira szaporodtak e borzasztó jelek, hogy a hajó belülről kifelé lángba borult. Az emberek fáradhatlan kitartással küzdöttek a rettentő elem ellen. Bourguignon báró altengernagy személyesen vezette az égő hajó fedélzetét, a mentési munkálatokat fölláldozó erélylyel; emelkedett példájának köszönhetni, hogy a hajó legénysége oly rendkívüli odaadással és egyszersmind higgadt nyugalommal és hidegvérűséggel dolgozott, melyet semmivel sem lehet összehasonlítani. Egy perczig úgy látszott, mintha a hajó menthetlenül elveszne. Folytonosan megújuló erővel haladt tovább a tűz, a hőség, mely körülötte elterjedt, a bárkákat, melyeken a vízpuskák voltak, egy időre visszavonulni kényszerítette; a füsttömegek pedig mindig sűrűbbek lettek, úgy, hogy már el lőn határozva a hajó elsüllyesztése, hogy így legalább a rajta lévő anyagot megmentésék. De a hajó ereje és jelessége e kísérletnek is gátlólag állt útjában. Az ágyúk, melyek a hajó bordái ellen elsüttettek, nem bírtak akkora löüreggel, hogy annak falát keresztülüssék; a kísérlettel fel kelle tehát hagyni. Az erőlködések most óriási módon fokoztattak, minden kéz el volt foglalva; a tisztektől kezdve egész az utolsó közemberig mindenki példátlan önmegtagadással és vitézséggel állta meg helyét. Végre a diadal az emberek

¹⁴¹ Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-04-08 / 4243. szám

¹⁴² Gazdasági Lapok, 16. évfolyam, 1864-11-23 / 47. szám

¹⁴³ Morgen-Post, Juli 1865-07-04

¹⁴⁴ Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-05-06 / 104. szám

részére hajolt, a „Novara“ meg lett mentve. 81/8 órára estve Bourguignon báró eltávozhatott a hajóról, a hajó köteleken eresztették le a füstölgő hajó fala fölött a bárkába. A hajó szomorú maradványa lett előbbi szépségének. A „Wien, Abendest“ levelezője azon gyanút fejezi ki, hogy e nagyszerű hajó elvetemedett bűnténynek lett áldozata. Súlyos bűnjelek léteznek arra nézve, hogy a hajón lévő velencei munkásokat el akarták csábítani. Hárman közülök leginkább látszanak terhelve lenni azon gyanúval, hogy e hallatlan égést eszközölték volna, miért el is fogattak.”¹⁴⁵

1866.05.20-án a hajó félig leégett állapotban érkezett meg Triesztbe.

Trieszt, 1866.05.23. Tegnap érkezett a „Novara“ a Lloyd-arsenál rakpartjához. A kijavítást megkezdték. Tonello reméli, hogy néhány nap alatt készen lesz.¹⁴⁶

1866.06.04-én már kifutásra kész állapotba hozták.¹⁴⁷

1866.07.20-án **részt vett a lissai tengeri csatában.**¹⁴⁸ Parancsnoka Erich von Klint sorhajókapitány, aki a csatában elesett. Legénysége ekkor 538 fő (máshol 403 fő). A Novarráról a csata után 5 halottat és 50 sebesültet jelentettek.¹⁴⁹ A hajók szinte közelharcot vívtak egymással.¹⁵⁰ Más forrás szerint 6 halott, 3 súlyos és 13 könnyű sebesült. A csatában 342 lövést adott le és 47 találatot kapott.¹⁵¹

Klint teste felét egy ágyúgolyó tépte szét, és azonnal holtan esett a földre. A golyó által elsodort hajódarabok azonban jelentős sérüléseket okoztak a közelben tartózkodóknak. Klint szétrobbant teste egy kadétot olyan súlyosan talált el emberi maradványokkal, hogy az arca és teste elülső része teljesen be lett terítve vele. Ebben a szörnyű állapotban és a rémület kezdeti benyomásai alatt ő maga és a többiek is súlyosan megsebesültek tartották – ezt a tévhitet azonban a kötözőállomáson hamarosan tisztázták, az ő és mások öröme.¹⁵²

„Austria kis, de dicső győzelme által világhírré emelkedett hajóhada, mely 19-én ½ 12 órakor három osztályban indult ki a fasanai kikötőből, következő hajókból állott: I. oszt. Ferdinand Miksa főherceg (fedezetén Tegetthof ellenadmirállal) „Habsburg“ „Miksa császár“, „Don Juan d’Austria“, „Eugen herceg“, „Salamander“ és „Dragon (Sárkány)“ páncéloshajók. II. oszt. hét hajó és pedig: „Kaiser“ sorhajó, „Novarra“ és „Schwarzenberg“, „Adria“, „Duna“, „Radeczky fregatt“ és „Fridrich“ corvette. III. oszt. kilencz hajó, és pedig a hét ágyúsnaszád: „Hum“, „Dalmát“, „Réka“, „Streiter“, „Seehund“, „Velebich“, „Wall“ és négy jelző gőzös: „Erzsébet császárné“, „Greif“, „Andreas Hofer“ és „Stadium“, egészben 27 hajó, mintegy 500 ágyúval. Az ellen hét páncélosunk ellenébe 12 híres páncélos hajót, 8 csavar fregattért, 8 összes hajóin 800 ágyút állított.”¹⁵³ A lissai diadal egyik eleme volt, hogy az osztrák flotta nem páncélos hajói is részt vettek az ütközetben, míg az olaszok páncélosatlan egységei nem avatkoztak be a harcba. A Novarra tengerésze arról számolt be, hogy a hajók a csata során rendkívül közel kerültek egymáshoz. Az elsüllyedt olasz vezérhajó 10 tengerészét, 15 órai úszás után mentették ki a tengerből az osztrák hajók.¹⁵⁴

1867.

¹⁴⁵ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-05-10 / 107. szám

¹⁴⁶ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-05-25 / 118. szám

¹⁴⁷ Linzer Tages-Post, Juli 1866-07-25

¹⁴⁸ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám

¹⁴⁹ Neues Fremden-Blatt, August 1866-08-10

¹⁵⁰ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-07-26 / 169. szám

¹⁵¹ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1932-11-04

¹⁵² Wiener Medizinische Wochenschrift, 1866 Hauptteil

¹⁵³ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-07-28 / 171. szám

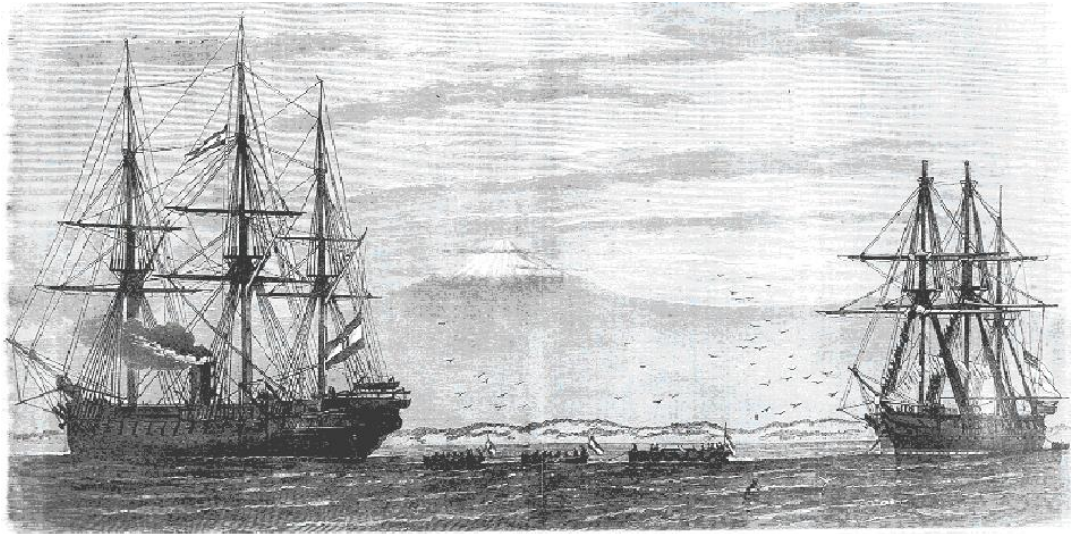
¹⁵⁴ Bukowina, August 1866-08-01

Tegetthoffnak nagy nehézségek árán sikerült visszaszerezni a mexikóiaktól a holttestet, melynek állapota messze nem volt ideális. „Tegetthoff altengernagy Mexico fővárosába érkezett. A Rothschild-bankháznak a bécsi hadügyminisztériumhoz küldött közleménye szerint egyik mexicói bankház 12,000 font sterlingig hitelt nyitott számára. Mindkét osztrák hadihajó, a „Novara“ csavarfregatte és „Erzsébet“ gőzös Vera Cruz előtt horgonyoznak, s azon tárgyalások kedvező eredménye esetében, melyek Miksa császár holttestének kiadatása végett Tegethoff és Juarez közt személyesen folynak, a holttest Queretaróból a „Novara“ fregattéra fog szállíttatni s elvitetni.”¹⁵⁵

1867.12.01. „Tegetthoff aladmirálnak Havannából Bécsbe érkezett távirati jelentése szerint, a „Novara“ császári fregát, Miksa császár holttestével, oda megérkezett.”¹⁵⁶ „A „Novara“ fregát december 4-én hagyta el Havannát.”¹⁵⁷

1868.

A hajó 1868.01.07-én ért Korfuba¹⁵⁸. Amikor a hajó 1868.01.08-án visszatért Triesztbe,¹⁵⁹ a főherceg holttestét átrakták egy temetési bárkára. A császár fekete ruhába öltöztetve nyugszik mahagónia koporsójában, mely tudvalevőleg kőkeménységű, s e koporsó egy érez- és más fakoporsóban van elhelyezve. A „Novara” díszkíséretét képezik a mexicói vizeken állomásoszó „Erzsébet“ fregat és „Dandolo“ corvett-hajók. A koporsót Fautz admirál veendi át, s szállítja Bécsbe, hol ma fog a császári sírboltban ünnepélyesen eltakaríttatni. Bécsben nagy ceremónia közepette eltemették a bécsi Kapucinusok Temploma altemplomában lévő Habsburg császári kriptában.



A Novara, balra, Vera Cruzban átveszi Maximilián császár holttestét. A HMS Niger a kép jobbszélén horgonyon áll. Az Illustrated London News metszete.

¹⁵⁵ Pesti Napló, 18. évfolyam, 1867-09-13 / 5219. szám

¹⁵⁶ Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-12-05 / 222. szám

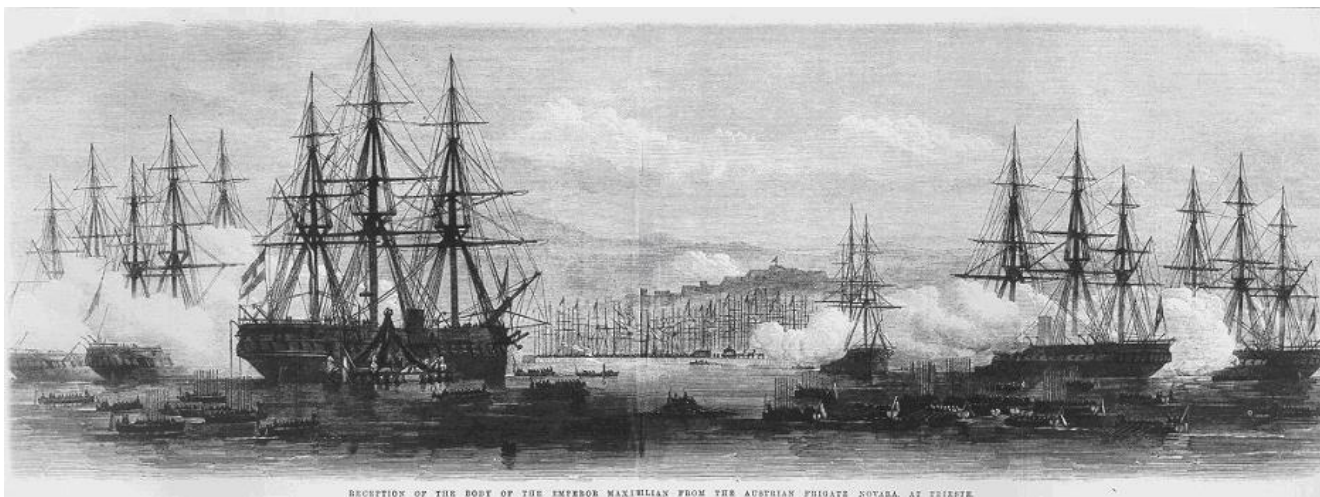
Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-12-07 / 224. szám

¹⁵⁷ Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-12-20 / 235. szám

¹⁵⁸ Vasárnapi Ujság – 1868-01-12 / 2. szám / A hópehely (rajzokkal) Könyves 19. oldal / Természettudomány; ipar; gazdaság és rokon

Budapesti Közlöny, 2. évfolyam, 1868-01-09 / 6. szám

¹⁵⁹ Eger, 6. évfolyam, 1868-01-09 / 2. szám



Maximilián császár holttestének fogadása Trieszt kikötőjében. Az Illustrated London News metszete.

1868-ban újból modernizálták a fegyverzetét, mely a következőképpen alakult: 13 db hátultöltő rendszerű 24 fontos Warendorf löveg, valamint 32 db 30 fontos elöltöltő rendszerű ágyú.

1870.

A Novara 1870-ben esett át az utolsó átépítésen. Ezt követően 447 főnyi személyzetet volt képes befogadni, új fegyverzete pedig az ütegfedélzetén 20 db 24 fontos hátultöltő lövegből, a felső fedélzetén 10 db 24 fontos hátultöltő ágyúból, 2 db forgatható 24 fontos hátultöltő lövegből, valamint 2 db 3 fontos partraszálló lövegből tevődött össze.



Az SMS Novara Velencében. A dátumot nem ismerem.¹⁶⁰

Az átépítését követően (1870.10.18-án Észak-Amerikába indult.¹⁶¹) átkelt az Atlanti-óceánon és éppen New York kikötőjében tartózkodott, amikor hírt kapott Tegetthoff tengernagy 1871. április 7-én bekövetkezett korai haláláról. A tengernagy emlékére május 1-én megemlékezést tartottak a Novara fedélzetén, amelyen részt vettek mindkét haditengerészet, valamint a diplomácia testületek képviselői. A New York Times április 26-án egy cikkben ismertette röviden a hajó pályafutását és az akkori küldetését, mely méltó megemlékezést jelentett a nagyszerű idős hajó számára. A következőképpen szól:

Az osztrák látogatónk

¹⁶⁰ https://karosszektabornok.blog.hu/2016/07/20/207_a_porosz-osztrak-olasz_haboru_harom_csataja_iii_lissa

¹⁶¹ Budapesti Közlöny, 4. évfolyam, 1870-10-20 / 239. szám

Amint azt a Times tegnapi számában hírül adtuk, a jelenleg az Üteg előtt horgonyzó osztrák csavaros gőzfregatt, a Novara, hétfőn érkezett meg Annapolisból ebbe a kikötőbe és huszonegy ágyúlovással üdvözölte az Egyesült Államokat. A katonai hatóságok valami félreértés miatt egészen tegnap délutánig nem viszonozták az üdvözlést. A nap folyamán a fregatt kilenc üdvözlést adott le a fedélzetére látogató osztrák konzul tiszteletére, majd délután 4-kor Stringham kikötőparancsnok lobogóját üdvözölték, melyet a Ticonderoga USA korvett, Oscar C. Badger fregattkapitány, azonnal viszonzott.

A Times haditengerészeti tudósítója tegnap látogatást tett a Novara fedélzetén, akit a tisztek a legnagyobb udvariassággal fogadtak és sok érdekes információval láttak el. A Novara eredetileg vitorlás fregattnak épült, de amikor a haditengerészetet átszervezték, átalakították, egy kiegészítő gőzgépet és hajócsavart kapott. Vitorlákkal a sebessége tizenhárom, míg teljes gőzzel haladva tizenkét csomó. Gépének teljesítménye 500 LE. A hajó tüzérsége a felső fedélzeten tizenöt hátultöltő, huzagolt csövű lövegből, az ütegfedélzeten pedig harminc előltöltő rendszerű ágyúból áll. A huzagolt csövű lövegek 52, míg a sima csövek 42 fontosak. A hajótest hossza 215 láb (65,53 m), a szélessége 45 láb (13,72 m), a merülése elől 17 láb 9 hüvelyk (5,41 m), hátul 20 láb 5 hüvelyk (6,22 m). A vízkiszorítása 2497 osztrák tonna. Parancsnok: Josef Auerhamer von Auconstein sorhajókapitány; Első tisz: Franz Tichisnatch fregattkapitány; Korvettkapitányok: Baron von Haun, Josef Wostag és Carl Barth; Örtisztek: Arthur Muldner, Josef Telchl és Moritz Bachs. Orvosok: Franz Gregor, Josef Weil és Carl Marouschek. Számvevőtiszt: Carl Masena. Kadétok: főherceg Ritter von Raunam, Adolf Gotz, Gustav Kork, Julius James Haffner, Josef C. Nemling, Hermann Schruher, Eugen Marton von Szepsi-Szentgyörgy, Max Kubscheva, August Marno Rebler von Eichenhorst, Rucien Zeigler, Carl Frees, Richard Tizzighelli, Richard Basso és Hugo von Balmote. Gépészek: Jacob Furcho, Auben Frey, Carl Rehberger, Henrich Binger és Avdio Celbrecht.

1870.12.08-i hír szerint, csak a Novara és a Donau fregatt lesz bevethető a fregattok közül, noha a Donau is igen rossz állapotban van.¹⁶²

1870.12.28-i hír: „A „Novara“ hajóról az a hír jött Fiuméből, hogy a hajó vendéglősét épen azon pillanatban fogták el, amint két rumos hordót meg akart gyújtani, melyeket a lőporkamra közvetlen szomszédságába állított. — Ugyane fregatte-t a középtengeren közelebb oly nagy vihar érte el, hogy kormányán kívül első árboczát is elvesztette.”¹⁶³

1871.

A Novara fregatt 1871. évben Közép- és Észak-Amerikába hajózott.¹⁶⁴

1872.

1872-ben egy szicíliai útra készült a hajó.¹⁶⁵

„Korfu, 1872. augusztus 29. Az osztrák hajóraj, melynek tagjai a „Lissa” zászlóshajó, a „Novara” fregatt, a „Zrínyi” korvett és a „Hum” ágyúnaszád, befutott a kikötőbe, hogy szemet vegyen át.”¹⁶⁶

¹⁶² A Hon, 8. évfolyam, 1870-12-04 / 292. szám

¹⁶³ Ellenőr, 2. évfolyam, 1870-12-28 / 104. szám

¹⁶⁴ Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Bárány Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar Monarchiában / 7. szám

¹⁶⁵ Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-07-18 / 162. szám

Neues Fremden-Blatt, Juli 1872-07-17

¹⁶⁶ Die Presse, August 1872-08-30

1872.09.12-i hír: „Corfuból 10-ről írják, hogy a „Lissa“ páncélos fregat, a „Novara“ fregat és a „Zrínyi“ corvette Syriába és a „Hum“ ágyunaszád az adriai tengerre indultak el.”¹⁶⁷

1873.

1873.07.28-án a tengerészeti akadémia diákjaival Lussinpiccolo-ba érkezett. A Minerva és a Saida innét Dalmáciába hajózott.¹⁶⁸

„Corfu, 1873. aug. 28. A „Novara“ osztrák fregát a tengerészeti növendékekkel Patrasból jöve, szerencsésen ide érkezett.”¹⁶⁹

1875.

Osztrák-Magyar haditengerészet 1875-ben. „A legfrissebb összeállítások szerint az Osztrák-Magyar haditengerészet a következőkből áll: 7 kazamata hajó: "Kaiser", "Lissa", "Custozza", "Erzherzog Albrecht", "Kaiser Max", "Don Juan d'Austria", "Prinz Eugen". 4 páncélozott fregatt: "Ferdinánd Max főherceg", "Habsburg", "Salamander", "Drache". 3 fregatt: "Novarra", "Radetzky", "Laudon"; 8 korvett: "Donau", "Friedrich főherceg", "Dandolo", "Helgoland", "Fasana", "Zrinyi", "Frundzberg", "Aurora". 5 ágyús csónak: "Hum", "Velebich", "Dalmat", "Reca", "Santiago". 5 csavargózós: "Kerka", "Narenta", "Möve", "Nautilus" és "Albatros". 4 gőzhajó: "Curtatone", "Andreas Hofer", "Taurus", "Fiume". 2 aviso gőzhajó: "Kaiserin Elisabeth", "Miramar". 3 szállító gőzhajó: "Triest", "Gargagno" és "Pola". 1 torpedóhajó: "Seehund"; 1 műhelyhajó: "Eyklöp"; 2 éjszakai őrhajó: "Greif" és "Fantasie". — A Dunán: 2 monitor: "Maros" és "Leitha". Minden hajó összesen 276 szűrőágyúval és 100 könnyűágyúval rendelkezik. A legénység körülbelül 10 100 főből áll. A legnagyobb tonnatartalommal (7800 tonna) a "Custozza" kazamatahajó rendelkezik, a fent említett hajó és a "Lissa" rendelkezik a legtöbb lóerővel (egyenként 1000 lóerővel); a "Novarra" fregatt rendelkezik a legtöbb ágyúval (35 nehéz és 4 könnyű), a "Lissa" pedig a legnagyobb legénységgel (512 fő). A haditengerészetnek 16 kiképzőhajója és segédhajója is van, amelyek közül a legnagyobb a fiúk kiképzőhajója, a "Schwarzenberg" (2650 tonnával).”¹⁷⁰

A Novara földközi úttára (1857.04.30 – 1856.08.26.) a munkásmozgalom is hivatkozik. „A „Novara” nevű fregát földközi utazása alkalmával sok idegen népfaj leírása jutott hozzánk. Nagyon figyelemreméltó a chinai kommunistákról szóló leírás.”¹⁷¹



172

¹⁶⁷ Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-09-12 / 208. szám

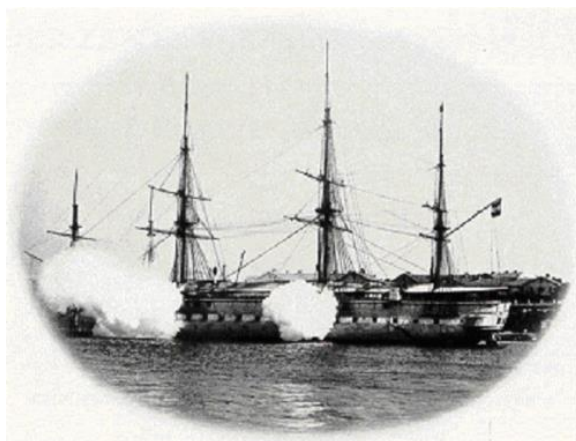
¹⁶⁸ Das Vaterland, Juli 1873-07-29

¹⁶⁹ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-08-30 / 199. szám

¹⁷⁰ Neues Fremden-Blatt, Januar 1875-01-16

¹⁷¹ Munkás-Heti-Krónika, 3. évfolyam, 1875-04-04 / 14. szám

¹⁷² <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/novara-51/>



A Novara mint tüzérségi iskolahajó Polában 1890. körül. Eredeti fénykép.

Azután, hogy a Novara Amerikából visszatért Polába, egészen 1876. augusztus 22-ig folytatta a vitorlázási gyakorlatokat. Ekkor átminősítették leszerelt hajótestnek. 1881-ben eltávolították a gépi berendezéseit, és átalakítva 1881. június 22-től, mint tüzérségi iskolahajó szolgált tovább. 1882.09.16-én Polában olt I. Ferenc József látogatása alatt.

A Novara ebben a szerepkörben élte végső napjait, amíg 1898. október 22-én törölték a flotta névjegyzékéből, majd a következő évben szétbontották.

Ezzel véget ért az osztrák haditengerészet valamikor nagyszerű fregattjának pályafutása. A főparancsnok, Ferdinánd Maximilián kedvenc hajója a velencei hajóépítők legmagasabb szintű előírásai szerint épült, és mint ilyen az 1850-es években a Habsburg Monarchia és a korabeli osztrák társadalom tengeri megtettesítőjének számított. A Novara úgy vonult be a történelembe, mint az első világmegkerülő tudományos utat végrehajtó német hajó, és talán egyedül ezért emlékezetesebb a valaha büszke osztrák haditengerészet bármely más hajójánál. Szintén említésre méltó a balszerencsés Ferdinánd Maximiliánnal való összefonódása, de az 1866-os lissai ütközetben is jelentős támogató szerepet játszott.¹⁷³

„Emlékkereszt Miramárban. Trieszti levelezőnk írja, hogy tegnap egy érdekes keresztet helyeztek el a miramári parkban levő San Canziano kápolnában. E keresztet Viktor Lajos főherceg az évekkel ezelőtt végleg leszerelt Novara nevű osztrák-magyar fregat-hajó bordáiból készítette, mely hajó tudvalevőleg 1864. év tavaszán vitte Miksa császárt Miramarból Mexikóba és három és fél évvel később ugyan-e hajó hozta vissza a boldogtalan császár tetemeit Triesztbe. E nevezetes hajónak bordáiból faragott hatalmas kereszt több éven át a miramari kikötőmóló lépcsőfeljárójánál volt felállítva, de a vihar kidöntötte és most a kastély parkjában levő kis kápolnában helyezték el.”¹⁷⁴

Parancsnoka:

Károlyi (Baroly) gróf kapitány 1851-1852

báró Bourguignon kapitány 1853, 1854

Pörtl kapitány 1855

Baron Friedrich Pöck kapitány 1857-1859

Herzfeld kapitány 1860

Peb kapitány 1861

Dufwa Rezső sorhajókapitány 1864 (1870-től ellentengernagy)¹⁷⁵

¹⁷³ Michael Organ: Az SMS Novara, az osztrák császár fregattja 1843-99 "...a legcsodálatosabb hajó..."
<https://kriegsmarine.hu/hk/mo00704.html>

¹⁷⁴ Magyarország, 7. évfolyam, 1900-12-12 / 323. szám

¹⁷⁵ A Pallas nagy lexikona, 5. kötet: Dammara-Elektromos gép (1893)D / Dugattyufedő

Richard Bary sorhajókapitány 1864
Erich von Klint sorhajókapitány 1866 Lissa+
Rudolf Schröder 1866 (A lissai csata alatt vette át a hajó parancsnokságát.)
Auernhammer sorhajó kapitány 1871
Hugo von Zaccaria kapitány 1872
Karl Kronewetter kapitány 1875
Ulrich Wilhelm Lund kapitány 1881
Carl Schaffer sorhajó kapitány 1882
lovag Alfonz Henriquez kapitány 1883.06.15 -1885. április
Josef Primavesi kapitány 1885
Peter Grancich kapitány 1886
Barik kapitány 1889
Karl Spesler kapitány 1891.10.20 – 1896.02.12
Adamovit kapitány 1896
Herbst kapitány 1897

SMS Donau gőzfregatt (máshol korvett)

Az SMS Donau fregatt testvérhajója volt az SMS Radetzky és az SMS Adria fregatt. Ezek hárman alkották a Radetzky hajóosztályt. Az SMS Radetzky 1869-ben a fedélzetén kiütött tűz következtében felrobbant. Az Osztrák-Magyar Monarchia flottájának ez volt a legnagyobb baleset miatt bekövetkezett hajókatasztrófiája. Mindhárom egység harcolt a Lissai tengeri csatában 1866-ban. Az SMS Radetzky angol tervek alapján, Angliában épült, míg az SMS Adria és az SMS Donau, ugyan azon tervek alapján, de már Triesztben épültek meg a Stabilimento Tecnico Triestino-ban.

Vízkesztés: 2165 hosszú tonna, 2200 tonna teljes terheléssel

Hossza: 70,62 m (231 láb 8 hüvelyk)

Szélessége: 13,6 m (42 láb 8 hüvelyk)

Merülése: 5,46 m (17 láb 11 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db kéthengeres tengeri gőzgép, kazánok száma ismeretlen, 1 db hajócsavar

A hajót egy háromárbocos vitorláskötélzettel szerelték fel, hogy kiegészítse a gőzgépet a hosszú utakon.

Teljesítménye: 300 LE¹⁷⁶

Sebessége: 9 csomó (17 km/h)

Személyzete: 354 fő – 398 fő

Fegyverzete 1857-ben:

¹⁷⁶ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1927-01-14

6 db 60 fontos Paixhans ágyú
40 db 30 fontos előltöltős ágyú
4 db 24 fontos hátultöltős ágyú

Fegyverzete 1867-ben:

32 db 30 fontos ML löveg
14 db 24 fontos BL huzagolt löveg
4 db 4 fontos löveg

Épült: San Marcóban, a Tonelle gyárban
A hajó hajtóművét a Stab. Strudthoff készítette.

Építésének kezdete: 1855. május.

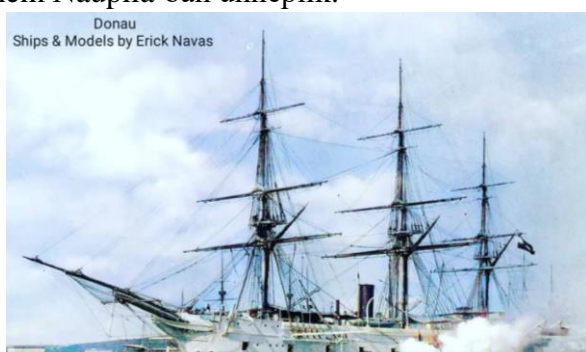
Vízrebocsátása: 1856.11.20.

Hadrendbe állt: 1857. november

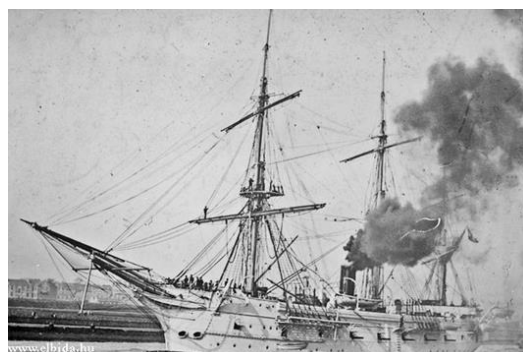
1858.

1858 januárjában Milánóból Triesztbe vitte Radetzky tábornagy holttestét.¹⁷⁷

1858.01.24-én Triesztbe érkezett a Donau fregatt és a Friedrich korvett. A hajók egyikére szállt fel Adalbert herceg.¹⁷⁸ A „Donau” gőzfregatt és az „Erzherzog Ferdinánd” korvett 1858.02.01-én érkezett a Pyreusba. Adalbert herceget ünnepélyesen fogadták, és délután megérkezett Athénba. A holnapi ünnepet a király elhúzódó betegsége és a rossz időjárás miatt Athénban, és nem Nauplia-ban ünneplik.¹⁷⁹



180



181

SMS Donau

1858.03.18-án Velencében volt a következő kötelék Őfelsége Ferdinánd Max főherceg vezetésével. Ez állt az Elisabeth és Lucia gőzkorvettekből és a Titania korvettből, a Pylades briggből és az Alno szállítógőzösből, továbbá csatlakozik hozzájuk a Görögországból visszatért Donau propelleres fregatt és a Bellona vitorlás fregatt. Így a velencei kikötő bejáratának hozzáférhetősége a mély merülésű hadihajók számára sikeresen megtörtént.¹⁸²

Trieszt 1858.04.19. A Bellona fregatt (Scopinich vonalhajókapitány), a Donau gőzfregatt (Düffra fregattkapitány) és a Titania korvett, amelyek Velencéből érkeztek, ma reggel a fent említett öbölben horgonyoztak.¹⁸³

¹⁷⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, November 1907-11-14

¹⁷⁸ Die Presse, Januar 1858-01-27

¹⁷⁹ Der Humorist, Februar 1858-02-12

¹⁸⁰ [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Donau_\(1856\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Donau_(1856))

<https://www.facebook.com/ericknavas/photos/a.1017916578272511/3701639216566887/?type=3>

¹⁸¹ <https://elbidaprojekt.hu/2019/08/keletasziai-utazas.html>

¹⁸² Die Presse, März 1858-03-18

¹⁸³ Die Presse, April 1858-04-22

Die Presse, April 1858-04-21

Trieszt, 1858. április 20. Haditengerészetünk, főparancsnoka, Őfelsége Ferdinánd Miksa főherceg vezetésével, rendkívüli tevékenységet mutat, és a rendelkezésére álló viszonylag korlátozott erőforrások ellenére meglepő dolgokat ér el, amint azt a következő rövid áttekintés is mutatja. A „Novara” fregatton és a „Karolina” korvetten kívül, amelyek kiterjedt tengerentúli expedíciókban vesznek részt – az első az Indiai-óceánon, a második Afrika nyugati partjainál – a „Taurus” gőzhajó a Duna torkolatánál örködik, a „Prinz Eugen” gőzhajó pedig Konstantinápolyban állomásozik az osztrák kereskedelem védelmére és az osztrák követ rendelkezésére áll. A „Saida” goulette Pyreus kikötőjében horgonyoz, és időnként járőrözést végez a szigetcsoportban. Az „Erzherzog Friedrich” gőzkorvette a szíriai és egyiptomi partokon cirkál. Egy osztrák járőrhajó Ancona kikötőjében horgonyoz. A „Lucia”, a „Vulcano” és az „Achille” gőzhajók az Adriai-tengeren őrzik hosszú partvonalunkat. Végül a Császári és Királyi Gárda, amely Velencében gyűlt össze a "Donau" gőzfregattból, a "Bellona" vitorlásfregattból, a "Titania" korvettből, a "Pylades" briggből, az "Altnoch" aviso gőzhajóból és az "Elisabeth"-ből áll. A "Schwarzenberg", a "Radetzky" és az "Adria" jelenleg szétszerelés alatt állnak, és további parancsokra várnak Pola kikötőjében.¹⁸⁴

Trieszt, 1858. április 24. Amint arról beszámoltunk, több hadihajónkat, köztük a Donau csavaros fregattot, a Titania korvettet és másokat, a megtakarítások elérése érdekében kivonjuk a forgalomból. A Donau fedélzetén szolgáló tengerészeti gyakornokokat áthelyezik a Bellona fregatra, hogy folytassák elméleti és gyakorlati kiképzésüket.¹⁸⁵ A Donau császári és királyi fregatt 1858.05.04-én Polába hajózott, hogy ott lefegyverezzék.¹⁸⁶

1858.10.04-én bocsátották vízre az SMS Kaiser 91 ágyús sorhajót. Ekkor a szeptemberben Pola-ban állomásozó tartalék század is ott lesz a vízrebocsátásnál. Ez állt a Radetzky és Adria csavarfregattokból, a Venus fregattból, a Diana korvettből. A kiképző század a következő hajókból áll: Donau csavarfregatt, Bellona fregatt, Erzherzog Friedrich csavarkorvett, Titana korvett, Huszár bigg, Artemisia korvett, Santa Lucia, Cutatone, Prinz Eugen, Taurus, Herst hadihajókból és a Fasana császári jachtból.¹⁸⁷ A vízrebocsátási ünnepség során a tengerészeti zenekar a Donau fregatton, a Lloyd zenekar pedig a Pluto gőzhajón volt. Miután az ünnepélyes keresztelési szertartás befejeződött, Őfelsége - Ferdinánd Miksa Főherceg tengerészeti főparancsnok- visszatért a Donau fregatra, és leadták a jelet a vízre bocsátásra. A vízrebocsátáskor szokásos üdvölvételeket a Donau kezdte meg.¹⁸⁸ 1858-ban a velencei csatornában járt.

1859.

1859-ben, mikor elhagyta a velencei csatornát, hogy Észak-Afrikába hajózzon, egy szerencsétlen baleset folytán Milletih fregattkapitány parancsnoksága alatt Calamotta közelében egy sziklás zátonyra futott, ahonnan csak a „Dandolo” korvett segítségével tudták újra vízre jutni.¹⁸⁹

1859.02.31-én Triesztben volt a „Bellona” és a „Donau” fregattok, a „Diana” és a „Titania” korvett, a „Saida” és az „Artemisia” gályák, a „Lucia”, a „Vulcan” és az „Elisabeth” gőzhajók.¹⁹⁰

A hajó 1859 februárjától júniusáig riadókészültségben volt Polában Ausztria és a Szardíniai Királyság között kitért feszültség miatt. A mozgósításnak a solferinói vereség vetett véget.

1859 márciusában felkereste a levantei vizeit.

¹⁸⁴ Klagenfurter Zeitung, April 1858-04-24

¹⁸⁵ Die Presse, April 1858-04-28

¹⁸⁶ Die Presse, Mai 1858-05-05

¹⁸⁷ Die Presse, September 1858-09-12

¹⁸⁸ Die Presse, Oktober 1858-10-07

¹⁸⁹ Neue Freie Presse, November 1868-11-10

¹⁹⁰ Ost-deutsche Post, Februar 1859-02-02

Ebben az évben az SMS Erzherzog Ferdinand Max zászlóshajó kíséretéhez tartozott.

1860.

"Megbízható hírek" szerint több hajó, köztük a Kaiser sorhajó mellett a Donau fregatt és az Erzherzog Friedrich korvett is, 1860.08.15-re teljesen felszerelt és útra kész lesz. Hogy ezek a hajók hová tartanak, még nem ismert. Úgy tűnik azonban, hogy némelyik Szíriába, mások állítólag Nápolyba mennek. Polában a fizetés nélküli szabadságra küldött matrózok egy részét már behívták, így haditengerészetünk a közeljövőben nagy aktivitásra számít.¹⁹¹

1860.10.22-én Korfura érkezett Pólából. „Tegnapelőtt mindkét század véletlenül Korfu vizein találkozott, és azonnal folytatta útját. Wüllerstorf kommodor Gaetában állomásozó századából tegnap érkezett ide a Donau gőzfregatt - Kohen fregattkapitány - és a Lucia gőzhajó. Az előbbi parancsot kapott, hogy azonnal térjen vissza Polába, ahol ma csatlakozott a többi hajó: a Schwarzenberg fregatt, a Lucia gőzhajó (Nápolyból), valamint a Radegnn gőzfregatt, a Dandolo csavarkorvett és a szmirnai Eugen gőzhajó.¹⁹²

1863-ban javítás végett partra tették.

1865.

1865.01.31-én Triesztből írták, hogy a Felső „Donau“ fregattja csütörtökön vagy pénteken indul Vera Cruzba. Bosco hajdani nápolyi tábornok is a hajón lesz, mert azon szándékkal, hogy Mexicóba vállaljon szolgálatot. Ferenc király Rómában kelt levele folytán felhagyott, és jelenleg Spanyolországba megy, hogy itt mint tábornok a spanyol seregbe lépjen.¹⁹³

A fiumei hajógyár „igazgatója Whitehead Robert lancashiri születés Angliából, hol gépészeti tanulmányait Manchesterben Swift William vezetése alatt kezdte. Mint technikai igazgató, először Marseilleben „Taylor et Sons“ gépgyárában nyert foglalkozást. 1845-ben öt hajót állított össze Velenczében a Paradisi et C. ház számára, melyek a Pó-ra voltak szánva, s később az osztrák Lloyd által vétettek meg, mely társulat 1848-ban magát Whitehead urat is megnyerte. Utóbb a trieszti stabilimento tecnico vezetésére hivatott meg, hol 1857 ig működvén, általa építtettek a haditengerészet számára a Taurus, Alnoch, Eugen kerek gőzösök, Fridrick, Dandolo, **Donau fregattok**, a Dossi Valliero, Gavelli, Valli d'Adria és Tartaro gépei. 1857-ben a fiumei „fonderia metalli“ tulajdonosai szólították fel Whitehead urat a gyár átalakítására, s a mai „stabilimento tecnico“ az ő alkotása. Itt készített nagyobb művei: a dán háborúban sok viszontagságot kiáltott 400 lóerejű Schwarzenberg fregatt, melyet hat hó alatt állított ki, a 150 lóerejű Marco Polo és Mária Terézia csavargőzösök, melyeket Tonello számára készített Triesztbe, és Habsburgi Rudolf 230 lóerejű gőzös, melyet az egyiptomi alkirály vett meg. Gépeinek különös előnye abban áll, hogy igen kevés tüzelő szerrel járnak, a névszerinti erejüknél 3 szer többet fejtenek ki. Legutóbbi műve a Ferdinand Max pánczélos fregatt 800 lóerejű gépe, mely a maga nemében a legkitűnőbbek közé tartozik.¹⁹⁴

¹⁹¹ Die Presse, August 1860-08-07

¹⁹² Die Presse, Oktober 1860-10-02

¹⁹³ Pesti Hírnök, 6. évfolyam, 1865-02-04 / 28. szám

¹⁹⁴ Vasárnapi Ujság – 1865-12-03 / 49. szám



Whitehead Robert¹⁹⁵

1865 májusában Tegetthoff hajóhadosztályánál szolgált Görögországban és a Levantében. 1865.06.11-én Triesztben volt a "Donau" csavaros fregatt (Faber fregattkapitány) befejezte itteni munkáját, és utasításokat vár von Tegetthoff ellentengernagytól, a századparancsnoktól.¹⁹⁶

1865.10.17-én Alexandriából jelentik. A „Schwarzenberg“ és „Donau“ fregatte-okból, s „Réka“ és „Kerka“ ágyúnaszádokból álló osztrák hajóraj tegnap Bejrútból ide érkezett.¹⁹⁷

1866.

1866.04.29-én a Fasana csatornában csatlakozott a hajórajhoz.

1866-ban részt vett a Lissai tengeri csatában.¹⁹⁸ A csatában mindösszesen egy tengerészét vesztette el. A csata leírását és a hajók szerepét lásd: ACTA HISTORICA HUNGARICA TURICIENSIA XL. évfolyam 3. szám A ZÜRICHI MAGYAR TÖRTÉNELMI EGYESÜLET 134. SZ. (2025) KIADVÁNYA ISSN 2297-7538: Rihmer Aurél (Budapest): Az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete Páncélosok „mindenkori csatahajó osztály” és cirkálók: A flotta a sajtó tükrében című írásában.

A csata mérlege az olaszok szemszögéből: Re de Italia és a Palestro elsüllyedt, Re di Portogallo megsérült, San Martino harcképtelen, Affondatore szétlőve és hazai kikötőben emiatt elsüllyedt egy viharban. A többi olasz páncélos is kapott találatokat.

A csata mérlege osztrák – magyar szemszögéből: Az osztrák veszteségek a következők voltak; halottak: Moll báró és Klint Erik kapitány, valamint Prod zászlós, valamint 35 legénység, hajókon elosztva; a "Kaiser" sorhajó: 24 halott, 75 sebesült; a "Novara" csavarfregatt: 7 halott, 20 sebesült; a "Salamander" páncélosfregatt: 9 sebesült; az "Erzherzog Ferdinand Max": 1 halott, 7 sebesült; a "Drache": 1 halott; az "Adria" fregatt: 2 halott, 6 sebesült. Az Adria megsérült a csatában. A "Don Juan de Austria" páncélosfregatt: 1 halott, 4 sebesült; a "Kaiserin Elisabeth" aviso lapátkerekű gőzhajó: 1 halott, 4 sebesült; a "Donau" csavarfregatt: 1 halott, 2 sebesült; a "Kaiser Max" páncélosfregatt: 3 sebesült; a "Fürst Felix Schwarzenberg" csavarfregatt: 2 sebesült; és a "Prinz Eugen" páncélosfregatt: 1 sebesült. Tizenhét osztrák hajó nem szenvedett legénységvesztést, tíz osztrák hajó pedig egyáltalán nem kapott tüzérségi találatot.¹⁹⁹ A Donau a csatában 316 lövést adott le és 7 találatot kapott.

A következő hajók vannak még előkészítés alatt 1866.09.17-én: A Levantei útra: a Donau fregatt (a Commodore Sternec zászlóshajója), az Adria, valamint a Velebich, a Reka és a Seehund ágyúnaszádok. Az Adriai-öbölben: a Radetzky fregatt és a Wall ágyúnaszád, és

¹⁹⁵ Magyarország és a Nagyvilág, 2. évfolyam, 1866-02-11 / 6. szám

¹⁹⁶ Ost-deutsche Post, Juni 1865-06-14

¹⁹⁷ A Hon, 3. évfolyam, 1865-10-27 / 247. szám

¹⁹⁸ Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-07-28 / 4882. szám

¹⁹⁹ Grazer Volksblatt, Juli 1896-07-21

valószínűleg a Don Juan páncélozott fregatt és a Caroline korvett is. Az Elisabeth Mexikóba készül; a Swarzenberg és a Novara expedícióra készül (úgy hiszem, kelet-ázsiaira). Parancsnokaként Wohlerstorff admirálist nevezik meg.²⁰⁰ Ez azt mutatja, hogy a lissai csata nem viselte meg a flottát, és a csata után folytatják a már korábban eltervezett hajózási programot.

1867.

A „Donau” fafregattot és az „Erzherzog Friedrich” korvettet jelenleg (1867.04.11.) szerelik szét, újítják fel és készítik elő a Polából induló kelet-ázsiai expedícióra. A „Donau” nemrégiben Anconában járt, az osztrák és az olasz kormány között létrejött megállapodásnak megfelelően, elégtételként egy olasz fregatt gravosai mentési műveletéért. A „Radetzky” fregatt hamarosan tengerre száll a „Donau” helyett.²⁰¹

1867.09.03-án az Adriai-tengeren állomásozó Császári és Királyi Hajóraj, Pokorny kommodorkapitány parancsnoksága alatt, a következőkből áll: az „Adria”, „Donau”, „Radetzky” és „Schwarzenberg” csavaros fregattokból, az „Erzherzog Friedrich” hajócsavaros korvettből és a három hajócsavaros ágyúnaszádból, a „Beledig”, a „Val” és a „Dalmat”-ból, parancsot kapott, hogy a levantei vizekre hajózzon, hogy megvédje az osztrák kereskedelmi hajók és a törökök és kanadaiak közötti harcok által fenyegetett alattvalók érdekeit, és hogy véget vessen a féktelen kalózkodásnak.²⁰²

A keletázsiai expedíció. „Az expedíció költségeinek összege 500,000 ftra volt számítva, s ebből a quota arány szerint Magyarországra 15000 ft esett volna. A magyar kereskedelmi minisztérium ez összeget sokallá s csak 25 perczenttel akart az összeghez járulni. (A kiszabott kvóta 25%-át akarta a magyar minisztérium kifizetni.) Plener azonban nem volt hajlandó az ily alkura, minthogy nyilatkozata szerint ily feltételek mellett nem léphetett volna a tervvel a birodalmi tanács elé. A megállapodás végre mégis megtörtént és Magyarország 130,000 fttal fog a vállalat költségeihez járulni. Az expedíció vezére Petz ellenadmiral lesz: két consul fog menni Sanghai és Yeddóba; egyik dr. Scherzer, a másik még meg nem nevezett magyar leend, kinek a magyar és az osztrák jogban egyaránt jártasnak kell lenni. Részt vesznek továbbá egy követségi titkár és attaché, a kereskedelmi szerződések kötése végett, úgyszintén nyolcz kereskedelmi tudósító, kik közül három magyar. Az expedíció június végén indul ki Triesztből „Donau” és „Fridrich” fregattokon, 4 hó alatt Singaporébe jut, innen Chinába, Japánba, aztán Chili, Paraguay délamerikai államokat látogatja meg, s miután ekként a földet körülhajózta, két év múlva visszatér.”²⁰³ Bernát Géza követségi titkár az expedíció tagja volt.²⁰⁴

1868.

1868.09.20-án kezdik meg az SMS Donau és az SMS Erzherzog Friedrich felkészítése a keletázsiai expedícióra. A hajók október végén, november elején fognak kifutni.²⁰⁵

A kelet-ázsiai expedícióra szánt Donau fregát, az Eridrich- corvette Polából megérkeztek Triesztbe (1868.09.27-én), s az elmenő amerikai hajókkal viszont üdvözlőlevelet váltottak.²⁰⁶

²⁰⁰ Neue Freie Presse, September 1866-09-17

²⁰¹ Die Presse, April 1867-04-11

²⁰² Klagenfurter Zeitung, September 1867-09-07

²⁰³ A Hon, 6. évfolyam, 1868-04-11 / 85. szám

Pesti Napló, 19. évfolyam, 1868-04-15 / 5391. szám

Politikai Ujdonságok, 14. évfolyam, 1868-04-15 / 16. szám

²⁰⁴ Pesti Napló, 21. évfolyam, 1870-02-25 / 45. szám

²⁰⁵ Die Presse, September 1868-09-11

²⁰⁶ Budapesti Közlöny, 2. évfolyam, 1868-09-30 / 224. szám

A berakodásra szánt élelem mennyiségéből arra lehet következtetni, hogy az expedíció hosszabb ideig fog tartani az eredetileg tervezettnél, mivel csak a kisebb hajó esetében 18 000 adag farhúst, 100 hordó sózott húst, 59 000 adag Mélange d'Équipage-ot, 17 500 adag préselt burgonyát, ugyanennyi fehérrépát és káposztát, továbbá 40 mázsa kakaót konzervdobozban és 6 mázsa sajtot szereztek be. Sajnos ismét úgy döntöttek, hogy nem engedélyezik a hazai termékek, például a liszt és a bor árusítását, mivel a legénység rumot kapott bor helyett, és bár minden hajón volt kemence a friss kenyér sütéséhez, hiányzik a liszt. Az általános vélemény az, hogy a jelenlegi politikai légkörre való tekintettel az expedíciót kedvezőbb időpontra kell halasztani.²⁰⁷

„(A keletázsiai expeditio.) „Donau“ nevű csavarfregatte, Wipplinger sorhajókapitány parancsnoksága alatt, 14 hátultöltő 24 fontos ágyúval és 334 emberrel, és a „Fridrich“ nevű csavarcorvette, Pittner fregatt-kapitány parancsnoksága alatt, 12 vontcsövű hátultöltő ágyúval és 256 emberrel, beleszámítva a követségi személyzetet és szakértőket is, múlt vasárnap (1868.10.18-án) reggel 8 órakor Triestből elindult. A missió számára szóló levelek Gibraltárba legfeljebb e hó 25-éig intézendők. A Jóremény fokára csak november 2-án indul posta Southamptonból. Az expeditio — mint olvasóink tudják — számos ajándékot visz, ezek közt vannak olyanok is, melyek ő felségétől, a ministerek testületétől, a földrajzi intézettől, az államnyomdától stb. erednek, ő felsége saját életnagyságú szobrát küldte el, melyet carrarai márványból Baur készített, továbbá egy 24 személyre való porcellán servicét és gazdagon ékített puskákat és pisztolyokat. Az expeditio gazdag áruminta gyűjteményt visz magával.”²⁰⁸

A kötelék parancsnoka Anton von Petz ellentengernagy.²⁰⁹

„(A kelet-ázsiai expeditio) a siami (Sziámi) és japáni fejedelmeknek szánt következő ajándékokat és árumintákat viszi: Király ő Felsége adományából. Ő Felsége életnagyságú carrarai márvány-szobrát, Caurtól, Rómában. Porcellán service 24 személyre, a cs. kir. porcellán-gyárból. Egy gazdagon ékített fegyver és pisztoly-gyűjteményt. Államintézetektől, és pedig a cs. kir. birodalmi hadügyminisztériumtól: 13 darab hátultöltő fegyvert, 6 darab Schrapnel-féle hátultöltő karabély és öblös löszerek, térképeket a cs. kir. katonai földr. intézettől (köztük 3 példányt Schedaéból, az osztr. birodalomról és Európáról). A cs. kir. pénzügyminisztériumtól: osztr. pénzügygyűjteményt, az államkönyvnyomda díszműveit. A cs. kir. belügyminisztérium: a cs. kir. földr. intézet kiadásait, király ő Felsége bronz mellszobrait a cs. öntödéből. A cs. kir. oktatásügyi minisztérium: a Novara-expedícióra vonatkozó tudományos ismertetéseket, a cs. kir. művészeti és iparmúzeum által kiadott teljes fényképgyűjteményt. A cs. kir. akadémia által kiadott, China és Japánra vonatkozó munkákat. Iparosok és magánosok részéről, és pedig: Az apolló-gyertyagyár: apollógyertyát; a gyógyszerész egyesület: egy kis gyógytár teljes felszerelését; Dreher: kis-schwechati sör-mutatványokat; Gerold fia: különböző könyveket; Hartman és Eidam: tajtpipákat, borostyánnal; Haslinger: osztr. táncz és dalgyűjteményt; Kadarara és Bankman: szappant és illatszereket; Kleinoschek Grätzban: stájer bor-mutatványokat; Küfferle: asztal- és kávéskendőket; a marburgi szőlőszegylet: stájer bor-mutatványokat; a pesti keresk. osztály a legjelesebb borfajokból, három teljes lovagszerszámot, két albumot fényképekkel; Priemer: stájer bor mutatv.; Römer oszt. bor-mutatványokat; Sarg: glycerin-gyármányokat; Schallen szállítható kovácműhelyt; Schlumberger: völlai fehér és vörös bor-mutatványokat; Schmitt: finom gyapjúkelméket; Schönberger: négy nagy inga-órát; Weindl: hátultöltő Wenzl- 68 Werndl-féle fegyvereket; Zichy Henrik gr.: 100 üveg tokajit.

²⁰⁷ Linzer Tages-Post, Oktober 1868-10-03

²⁰⁸ A Hon, 6. évfolyam, 1868-10-21 / 242. szám

Die Debatte, Oktober 1868-10-20

²⁰⁹ Magyar Tudomány – A MTA folyóirata, 2001 (108. kötet = Új folyam 46. kötet) 2001 / 7. sz. / NAGY MIKLÓS MIHÁLY: Geográfia hadilobogó alatt

Bevásároltatott: egy szabadalmazott szárnyékszongora gazdagon kiállítva, egy eredeti bécsi szárnyékszongora, szállítható áruk, serleg, befőtt gyümölcsössel, asztali gyümölcs, fénykép-album, taltcipák, pipere bőrárúk, revolver-stereoskop készülékek, 75 üvegképpel. Tájképek a birodalomból: fényképek Bécsről, a király életnagyságú mellképe, üvegárúk, két távmérő, legújabb készítmény, Gentilli-Starke rendszere szerint, revolverek, tábori látcsövek, kettős látcsövek, két album kabinet-fényképek számára, egy nagy dísz album, pipere bőrárúk, hordó, kovácsműhely, hat zsebóra, két tűzmentes szekrény. Áruminták: pergamentpapír, bormutatványok, liqueurök, gyűszerek, illó-olajok, borszesz, kézműszerek, konyha edények, aczél, szögek, fegyverek, késárúk, kaszák, különféle gyapotkelmék, bronz-, üveg- és borostyán-árúk, harmonikák, különféle bádóg edények, stb.”²¹⁰

Tervezett útvonal: Az útvonal Gibraltáron át, Afrika megkerülésével Saigon, Hongkong, Makaó, Kanton és Sanghaj érintésével előbb Kína, majd Japán.

Az út során Kínában és Japánban kereskedelmi szerződéseket kötöttek.

Az utat már 1866-ra tervezték, de az olaszországi háború miatt a tervet el kellett halasztani.

1868.10.25-i hír szerint a zord délkeleti időjárás miatt, amely arra kényszerítette az expedíciót, hogy belépjen a Cattarói-öbölbe, a „Friedrich” propelleres korvett különösen súlyosan megsérült, míg a „Donau” átvészelte a viharokat. A hajók civil legénysége jelentős tengeribetegség nélkül úszta meg a kalandot. Említést érdemel az expedíció értékes könyvtára is. A körülbelül 400 kötetes könyvtár tartalmazza Kínáról és Japánról szóló összes új irodalmat.²¹¹

A „Friedrich” fedélzetén, 1868.10.28-án, megtartották az első hivatalos vacsorát a „Donau” parancsnokával. Az expedíciót kísérő diplomaták ezt a napot egy cattarói kirándulásra tartották fenn, így vacsoratársaság meglehetősen szűk volt: Wiplinger parancsnok, segédtsitzje, Berco báró, két gyalogos alezredes, a Friedrich törzsőrmestere és két tudósító, akiket odarendeltek.

Ezt követően Messinában egy második hivatalos vacsora következett a többi résztvevővel. 1868.10.29-én hajnali 1 órakor érkeztek Messinába, és másnap reggel Algírba indultak, bár rossz idő esetén kiköthetnek Palermóban és Port Mahonban (Baleári szigetek) is. A tudósító szerint nem valószínű, hogy november 22. előtt elhagyják Gibraltárt. Az alábbiakban néhány érdekes tényt közlünk hajóinkról, amelyek tudomásom szerint korábban ismeretlenek voltak. A zászlóshajó, a „Donau” fregatt a trieszti Struthof hajógyárban épült az angol építésű „Radetzky” fregatt tervei alapján, és 1856-ban bocsátották vízre. Düffra kapitány korvett parancsnoksága alatt először hajózott a bajor Luitpold herceggel Athénba és Konstantinápolyba.

A „Friedrich” is ugyanekkor tette meg az első utat. 1858-ban a „Donau” bekerült a hajórajba, míg a Tegetthoff vezette „Friedrich” spanyol vizeken és az észak-afrikai partok mentén hajózott. Ugyanebben az évben márciusban a „Donau” belépett a velencei csatornába, ahonnan csak az 1859-es hadjárat befejezése után indult el azzal a szándékkal, hogy az észak-afrikai partok felé hajózzon. Egy szerencsétlen baleset folytán Calamotta közelében egy sziklás zátonyra futott Milletih fregattkapitány parancsnoksága alatt, ahonnan csak a „Dandolo” korvett segítségével tudták újra vízre húzni. A megpróbáltatások során elszenvedett sérülések következtében 1860 májusában le kellett szerelni a haditengerészetről, de még abban az évben újra felszerelték, és Müllerstorf kommodor századával Nápolyba hajózott, hogy menedéket nyújtson a Szicíliai forradalom idején Szicíliában élő osztrák alattvalóknak. 1862-ben Dalmáciába ment, ahol alapos felújításon esett át, és jóval tovább is ott maradt. A lissai csatában von Pittner fregattkapitány parancsnoksága alatt, a második hadosztály jobb szárnyán szolgált, ahol egy lövés átfúrta az árbocetetőt és a tetőárbcot, míg egy második lövés a láncingét is

²¹⁰ Pesti Napló, esti kiadás, 19. évfolyam, 1868-10-22 / 19. szám

²¹¹ Neue Freie Presse, Oktober 1868-10-25

szétzúzta. A 14 ágyút és 330 fős legénységet szállító hajó 142 láb merülésű és 300 lóerős motorral rendelkezik. A "Friedrich" korvett az első csavarhajtású hajó, amelyet a velencei Császári és Királyi Arzenálban építettek. A terveket a svéd Ljungstell hajóépítő mérnök készítette. A trieszti Strutthof által gyártott, körülbelül 230 lóerős névleges teljesítményű motor egyben az Ausztriában elsők között épített csavarhajtású motorok között szerepel. Bár a dán háború alatt a hajórajhoz osztották be, a hajó nem vett részt a helgolandi csatában. Később Svédországban és Skóciában cirkált, megjelent az 1866-os cherbourgi flottaszemlén, majd dalmát vizekre hajózott, részt vett a lissai csatában, és veszélyes sérülést szenvedett. A korvett 18 ágyú befogadására készült, de mindössze 12 db 24 fontos löveget és 260 embert szállít. A merülése 18 láb.²¹²

A kelet-ázsiai expedíciónak sok viharral kell küzdenie. E hó 1868.11.06-dikán délután Algír közelében heves nyugati vihar támadta meg a hajókat. A „Friedrich“ Algír felé tartott, hova 7-dikén reggel érkezett meg, hogy szénkészletét kielégítse. A „Donau“ fregát pedig a spanyol partok felé hajózott.²¹³

1868.11.14-i hír: A „Friedrich”, amely az itt kapott utolsó jelentés szerint Algír közelében érkezett meg, valószínűleg azóta Gibraltár felé indult, mivel ma reggelig nem érkezett újabb hír felőle. Feltehetően a „Donau”-nak sem kellett spanyol kikötőben menedéket keresnie a vihar elől, hanem a vihar elültével folytatni tudta útját Gibraltár felé, és valószínűleg csak itt jelenti majd Gibraltárra érkezését.²¹⁴

1868.11.12-én az SMS Donau befutott Gibraltárba, de az SMS Erzherzog Friedrich Algírból még nem érkezett meg.²¹⁵

[Kelet-ázsiai expedíció.] Messinából Gibraltárba tartó útján a „Donau” – miután a „Friedrich” szabad manőverezésre kapott utasítást, avval, hogy lehetőség szerint megállás nélkül érje el Gibraltárt, de ha ez lehetetlennek bizonyul, akkor szenet vegyen fel Algírban – november 6-án, a veszélyes bejáraton való áthaladása után befutott Cartagena kikötőjébe. Ott találta a spanyol „Asturias” propelleres fregattot, egyike azoknak a fregattoknak, amelyek a forradalmat Cartagenába hozták, és az erőd átadását eredményezték, valamint az olasz „San Giovanni” propelleres korvetet, amely azonnal üdvözölte az osztrák zászlót. A „Donau” 21 lövéssel köszöntötte a spanyol zászlót, amelyet az erőd viszonzott. Az „Asturias” 11 lövéssel tisztelgett – a spanyol előírások szerint ez egy ellentengernagynak járó tisztelgés. Gibraltáron a kormányzó minden tisztet, tisztviselőt és tudósítót meghívott egy estélyre. Amikor von Peg báró belépett az országba, 15 lövés dördült, amelyeket a fregatt viszonzott. A fogadtatás kivételesen udvarias, az estély pedig pompás volt.²¹⁶

1869.

1869.03.20-án 28 ágyúja és 300 fős legénysége volt.²¹⁷

1869.04.14-én a Donau és az Erzherzog Friedrich Szingapúrba érkezett, és április 28-án folytatták útjukat Bankokba.²¹⁸ Szingapúrban a hajók zenekarai az ottani rendezvények fényét

²¹² Neue Freie Presse, November 1868-11-10

²¹³ Fővárosi Lapok 1868-11-12 / 261. szám

Das Vaterland, November 1868-11-10

²¹⁴ Die Presse, November 1868-11-14

²¹⁵ Neue Freie Presse, November 1868-11-15

²¹⁶ Die Presse, Dezember 1868-12-22

²¹⁷ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1869-03-20

²¹⁸ Das Vaterland, Mai 1869-05-11

Die Presse, Mai 1869-05-11

emelték.²¹⁹ (A „Donau” friss szélben, és 1869. április 27-én elérte a Menam folyó (a Vizek Anyja) torkolatát.)²²⁰

A két hajót Petz vezetése alatt dél felé hajóztak, megkerülve Afrikát, majd átkelve az Indiai-óceánon Kelet-Ázsiába jutottak. Kiköttek Bankokban, amit 1869.05.19-én hagytak el, majd Sziámban (Saigon-nál) álltak meg 1869.05.24-én. A sziámi kormánnyal kötött kereskedelmi megállapodás kivételesen kedvező Ausztria számára, és különbözik azoktól a megállapodásoktól, amelyeket Anglia, Franciaország stb. kötött Sziámmal, különösen abban, hogy pontosan meghatározzák az összes olyan kereskedelmi árut, amelynek importja vagy exportja tiltott vagy monopolizált.²²¹

1869.04.29-1869.05.05 között a császári és királyi követség Sziámban tartózkodott. Az utazáson az SMS Donau és az SMS Erzherzog Friedrich szolgálaton kívüli tisztjei is részt vettek.²²²

„Valószínűleg még október vége előtt útnak indul a „Donau“ gőzös Délamerika felé, hogy ott teljesítse küldetését.”²²³

A hajók Sziámból Saigonba hajóztak. Saigonból (ma Ho Si Minh-város) 7 nap alatt érkeztek meg Kínába, Hongkongba. A Friedrich corvette, mely velünk egy időben indult el Saigonból, már a kikötőben horgonyozott. Mint ez már több alkalommal történt, a Friedrich corvette most is a kedvezőbb utat választotta, és a hajózásban minket megelőzött, mi annál kedvezőtlenebb hatást tett a Donau fregatté tisztikarára, mivel a Friedrich szénkészletét sem égette el, és négy napon át folytonosan vitorlázott.

A hajók 1869-ben megérkeztek a kínai Jantaj-ba. Petz innét szárazföldön Pekingbe utazott, hogy tárgyaljon a Csing kormánnyal. (Lásd útját a későbbi cikkben.) Ettől kezdve számos cirkálónk parancsnoka fogja majd megtenni ezt a szárazföldi utat, kereskedelmi és diplomáciai célból.

1869.05.17-én Paknam-ban volt.²²⁴

Az osztrák hajózási expedíció Ázsiába (folytatás). A császári és királyi követ szándékában állt, hogy rövid látogatást tegyen e virágzó gyarmaton, hogy kereskedelmi statisztikai adatokat gyűjtsön.

1869 május 26-án délután az expedíció útnak indult Hongkong felé, ahová június 2-án érkezett meg. Bár ez a biztonságos, kényelmes és gyönyörű kikötő elvesztette korábbi domináns kereskedelmi befolyásának egy részét számos észak-kínai kereskedelmi állomás megnyitása óta, mindig is kiemelkedő helyet fog betölteni a kínai kereskedelemben, mint a brit flotta állomása, mint a kantoni termékek berakodási kikötője és mint a Dél-Kínába szánt összes európai áru fő raktára.

Hongkongban megtették a szükséges pénzügyi intézkedéseket a pekingi kínai kormánnyal folytatott tárgyalásainkhoz. A követ és a hajó tisztjei hivatalos látogatást tettek a kantoni déli tartományok alkirályánál és főkormányzójánál, és bejelentették a császári és királyi misszió érkezését és indulását.

1869.06.09-én a tengernagy, Ritter von Scherzer udvari tanácsos, Ritter von Döberl tábornok és a konzul, valamint Calice, a "Donau" parancsnoka, Ritter von Wipplinger, Herbert báró és

²¹⁹ Neue Freie Presse, Juli 1869-07-02

²²⁰ Neue Freie Presse, Juni 1897-06-22

²²¹ Linzer Volksblatt, Juli 1869-07-09

²²² Neue Freie Presse, Juli 1869-07-05

²²³ Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-09-11 / 208. szám

²²⁴ Neue Freie Presse, Juni 1897-06-22

Trauttenberg báró, valamint a misszió számos más úriemberének kíséretében Kantonba utazott az angol "Poyang" magángőzösön, amelynek fő árbócán osztrák zászló lobogott. Kwantung és Kwangsi tartományok ott lakó alkirálya már tudott a tervezett látogatásról, és másnap délután hivatalos rezidenciáján rangjához illő tiszteletadással fogadta a császári és királyi követet és kíséretét. W. F. Mayers úr, a kantoni angol alkonzul tolmácsként működött közre. A megbeszélés főként általános jellegű maradt, és a tervezett szerződéskötésről csak annyiban esett szó, hogy miután Pets báró bejelentette, hogy Pekingbe készül. Az alkirály felajánlotta, hogy erről előzetesen értesíti a kínai császári kormányt. 1869.06.10-én az admirális és kísérete visszatért Kantonból Hongkongba, és 1869.06.13-án reggel, miután teljesítette ott tartózkodásának kéthetes időszakát, mindkét hajóval folytatta útját Sanghajba.²²⁵

1869. június 15-én mindkét missziós hajó ismét útnak indult, és június 19-én elérték Sanghaj kikötőjét.

A "Friedrich főherceg" korvett, fedélzetén szakértő legénységével, parancsot kapott, hogy Sanghajban maradjon a pekingi diplomáciai tárgyalások befejezéséig. Ez elegendő időt biztosított a különböző tudósítóknak, hogy részletesebben megértsék e kikötő kereskedelmi feltételeit, amely Kína legfontosabb kikötője a selyemtermelő régiókhoz és a Theodistri folyóhoz való közelsége miatt, és hogy kereskedelmi felméréseiket különleges utakkal egészítsék ki.

1869. június 26-án délben a "Donau" fregatt elhagyta Sanghaj kikötőjét a tavaszi dagállal. Az erős szembeszél és a rossz, nagyon borús idő miatt ezen és a következő napon többször is horgonyozni kényszerült a hajó, így csak 1869. június 28-án, hétfőn tudták elhagyni a Jangce folyót és elérni a nyílt tengert. A további út ettől kezdve jelentős szivárgás nélkül telt, a vitorlákat és a motort használva haladtak.²²⁶

1869. július 3-án a Peiho folyó torkolatánál található Taku erődök (Tiencsien) látótávolságába került, amelyek a nyugati hatalmakkal vívott háborúnak köszönhetőek. Ide a hajó 3-án 10 órákor futott be.

A fregatt mély merülése (körülbelül 21 láb – 6,4 m) miatt csak 12 mérföldet tudtak felhajózni a folyó torkolatától. Ezért partra szálltak a küldöttség tagjai Pets vezetésével és tovább utaztak a torkolattól körülbelül 70 tengeri mérfölddel feljebb fekvő kikötőbe, Tiencsin-be. Tiencsin kikötőjét csak kisebb merülésű hajóval lehetett megközelíteni. Már Sanghajban az észak-amerikai Russell & Co. kereskedőház egyik vezetője, a rendkívül udvarias és együttérző E. Cunningham úr azt javasolta a császári és királyi követnek, hogy ő és kísérete a Peiho folyó torkolatától az utóbbi kikötőbe az utat egyik menetrendszerinti kényelmes gőzhajóján tegyék meg, amely rendszeresen közlekedett Sanghaj és Tiencsin között. Ennek érdekében megállapodás született arról, hogy a Taku erődökhöz való megérkezésükkor vörös zászlót vonnak fel a fregatt fő árbocára, amely jelzésként szolgál a következő arra haladó gőzhajónak, hogy az vegye fel a fedélzetre a császári és királyi misszió tagjait, és vigye őket Tiencsinbe. Másnap kora reggel egy amerikai gőzhajó tűnt fel, amely a jelzés láttán azonnal kikötött a fregatt közelében. Az utasokat nagy sietve beszállították és csomagjaikat átrakták. Hét óra körül a „Dtandichu” már tovább indult, de nem minden nehézség nélkül, mert bár a hajó csak 11,5 láb (3,5 m) mélyre merült, csak nehezen tudott áthajózni a zátonyok felett. Délután öt órákor megérkeztek Tiencsinbe, pontosabban Subolin-ba a külföldi negyedébe. A tényleges kínai város legalább fél órával feljebb fekszik a folyásiránnyal szemben. A küldöttséget itt a brit konzul, John Mongan úr, valamint a település legkiemelkedőbb tagjai fogadták. Támogatásuknak köszönhetően, és a kínai nép lassúsága ellenére, másnap reggel folytathattuk

²²⁵ Neue Freie Presse, August 1869-08-29

Neue Freie Presse, September 1869-09-04

²²⁶ Neue Freie Presse, September 1869-09-17

utunkat a Peiho folyón kis csónakokban a nyolcvan tengeri mérföldre fekvő Tungzhou (ma Peking egyik városrésze) városába. A hajóút végpontjától a pekingi út hátralévő részét (tizenkét angol mérföld) vagy lóháton, vagy egyes lovas szekereken kellett megtenni. Egy hetvennégy órás hajóút után a Peiho folyón, amelynek számtalan kanyarulata gyakran komolyan próbára teszi az utazó türelmét, 1869. július 8-án este hat óra körül értünk Tungzhou-ba. Itt a brit követ, Sir Rutherford Alco kísérete már várt ránk megfelelő számú lóval és kísérelével. Tekintettel azonban arra, hogy Pekingben minden kaput naplemente után zárnak, és a fővárosba már nem lehetett eljutni addig, a további utat másnapra kellett halasztani. Egy három és fél órás reggeli lovaglás sík, de sűrűn megművelt terepen Peking impozáns kapuihoz vezette a csoportot, és fél órával később már magában a fővárosban is voltak, a Brit Követség Szállodájának (egy kínai herceg egykori rezidenciájának) vendégszerető szobáiban, ahol Pelz báró admirálist és a Császári és Királyi Misszió többi tagját a két brit követségi titkár, H. Fra és R. Covolly urak a legnagyobb figyelmességgel fogadták. Sir Rutherford Alcot szintén a harminc angol mérföldnyire fekvő Holbeinenből érkezett a fővárosba, hogy találkozzon a külföldi vendégekkel, és kormánya, valamint saját nevében teljes mértékben támogassa az első követet a tervezett tárgyalásokon.²²⁷

A fenti eseményeket a Pesti Napló így örökítette meg.

„A keletázsiai expeditió hajói Shanghaiban váltak el egymástól. Míg a „Donau“ fregatté a követséget Takuig a Peiho befolyásához vitte, addig a „Fridrich“ corvette, a kereskedelmi tudósító urakkal Shanghaiban maradt, ott várandó be a khinai kormányval való alkudozások eredményét. Shanghait 1869. június 26-án elhagyván, ellenkező szelek miatt két nap kelle vesztegelnünk a „Yang-tze-kiang-barré-je előtt, míg a sík tengerre kijuthattunk. Öt napi részint vitorlás hajón, részint gőzösen történt utazás után Taku erőd elé értünk. E helynél a tenger oly csekély, hogy a fregatté több mérföldnyire a parttól való kénytelen horgonyt vetni. Az egyik ódairól számos dzsunka árboczainak csúcsait láttam s erről tájékoztam magam Taku fekvése iránt. Ide érkezésünket követő nap a Shanghaiból Tien-Tsinbe járó gőzösök egyike, horgonyt vetett a fregatté mellett, a követség tagjait Tien-Tsinbe szállítandó. Russel amerikai kereskedőház oly előzékeny volt minden gőzösének rendeletet adni a fregatté melletti megállásra, ha ezt a Peiho befolyásánál találja. Az áthajózás a „Manchou“ postagőzöstre megtörténvén, ezzel egy óra alatt a barre elé értünk. Taku történeti nevezetességű hely az 1858-ban az angolok és francziák által China ellen folytatott hadjáratból. Itt történt az egyesült ágyúnaszádok első szerencsétlen kimenetelű támadása az erőd ellen, de a következő évben azért mégis elfoglalták Takut, anélkül, hogy egy embert vesztettek volna. Lehetetlen szomorúbb és kopárabb helyet képzelni mint a tengerpart Takunál. Maga a város, ha e nevet lehet adni egy sárból épült nyomorult kunyhok csoportjának, mocsároktól van körülvéve. A hely oly kietlen és egészségtelen, hogy alig megfogható, miként itt emberi lények élhetnek. Azon szegény angol vice-consul élete, ki itt működni kénytelen, még számkivetésnek is borzasztó lehetne, de az angol vele született kitartással és türelemmel megteszi kötelességét mindenütt, habár nehéz szívvel is. Azon néhány európai, ki az angol konsulon kívül itt lakik, zászlókkal, melyeket kunyhóik tetejére dognak, jelezik lakásukat és nemzetiségüket. Tien-Tsin és a Taku erőd közti távolság hatvan angol mérföld vizen és harmincz szárazon. A Peiho keskenysége és a hosszú tengeri gőzösöknek rögtöni kilencven foknyi kanyarulatai a hajózást felette nehézzé teszik, számtalanszor csónakot küldenek partra, ott egy czölöphöz kötelel erősítenek, mely által meggátolják, hogy a rögtöni fordulatnál a hajó partba ne fűrődjék. Bámulatos a khinai matrözök gyorsasága és ügyessége, melylyel ezt véghez viszik, egymást biztatva; az a legszerencsésebb t. i., ki elébb kiugorhat a vízbe, és a kötelel a hátán húzva, a partot eléri, s a hajót a parthoz

²²⁷ Klagenfurter Zeitung, Juni 1871-06-14
Das Vaterland, September 1869-09-10

erősíti, megvárják azt, míg a hajó megfordul; s ekkor aztán újra nagy gyorsasággal a vízbe s onnét a csónakba ugrálva, kötél segítségével a hajóra kapaszkodnak. Ez alig egy pár perc műve. Az admirális segéde nem győztek eléggé csudálkozni a khinai matrózok rendkívüli ügyességén. A gőzösöknek a Peihon, a természeti akadályokon kívül, temérdek bajuk van a dzsunkákkal melyek ezrenként lepik el a keskeny folyót, s a gőzöst előhaladásában lépten-nyomon gátolják. Takut elhagyva, kezd a táj kedvezőbb szint öltetni. Nagy szorgalommal mívelt földeket látni, jobbról balról; főképp sok tengert természetiek. Épen oly ekével szántanak, mint nálunk, pedig meg vagyok győződve, hogy nem Európából hozták ide; mert a kínaiak mint másban, úgy a földművelés dolgában sem akarnak tanulni az európaiaktól, és ami az utóbbit (t. i. a földművelést) illeti, nincs is rá szükségük. A folyó partja mellett falut ér; a házak itt már jobb karban vannak tartva, mint Taku körül, ámbar itt is agyagból és sárból építenek. Az ablakok igen kicsinyek, üveg helyett papírral vannak beragasztva, s alakjukra nagyon hasonlítanak a mi paraszt házainkhoz; azon egy kivétellel, hogy északi Chinában a házak teteje sárral és szalmával egyenesre van tapasztva, az udvar, mint sok vidéken nálunk, sárfallal van körülvéve. A lakóházzal szemközt az él, hol leginkább sertéseket tartanak; ez lévén az egyetlen nagyobb házi állatjuk. Meglepő az a temérdek piszkos gyerek, kik itt a folyó partján játszanak. Ezen gyerekek garderobe-ja lehető legkevesebbre szorítkozik főleg nyáron át. Tien-Tsinbe érkezünk, az itteni konsulok és kereskedők a hajóra jövén, a legnagyobb udvariassággal hívtak meg vendégül ott időzésünkre tartamára, mi Tien-Tsinben kettős szívesség, mert európai szálloda nincs, khinai vendéglőben hálni és lakni pedig valódi kin lehet annak, ki tisztaságra és kényelemre a legcsekélyebb igényt tart. Tien-Tsin körül, mint általában város körül, észak Chinában, egyenes irányban fal van húzva, és ez a város védelmére elegendő, mert az ellenség mindig a megerősített oldalt támadja meg: hallatlan eset lévén náluk az hogy hátulról kerüljék meg a falat. Ha két kínai csapat ellenségesen áll szemközt, a legelső az, hogy mindkét sereg falat épít; ennek háta mögül egymásra szitkozódznak és fenyegetőznek, míg végre az egyik sereget ijedség lepi meg. Akár azért, hogy az ellenséget számosabbnak találja, vagy mert annak dühös szidalmi gyenge bátorságukat túlerős próbára teszik. Ilyenkor futni kezdenek s a nyertes Sereg minden izgalom nélkül leöl mindent, mit útjában talál. És a mézárálás annál könnyebb, mert a megfutamodott sereg lemond minden védelemről, elhajigálja fegyvereit és egyedül lába száraiba helyezi élte megmentését. A kínaiak minden inkább, csak katonás és hadakozó nép nem lévén, a hadi tudomány igen gyenge lábon áll náluk, s legnagyobb gyalázatnak tartják a csata vagy megtámadás közben csellel élni, vagy a terep előnyeit felhasználni. 1860-ban a pekingi békealkudozások alkalmával a kínai meghatalmazottak a legnagyobb szemrehányásokat tették az angol és francia tábornokoknak azért, mivel az egyesült seregek Taku erődöt hátulról támadták meg, mikor ők az ellenséget elülről várták, s továbbá úgy okoskodtak, hogy miért építenek ők, több millió költséggel, roppant erődöt, egyedül előről erősítve meg azt, ha az európaiak őket hátulról támadják meg hol az egészen nyitva állt: a hadakozási mód ezen felfogása nekünk természetesen fölötte nevetségesnek tűnik fel, de a kínaiaknál azt, ki ez ellen vét a legnagyobb megvetés éri. Első tényező a katonánál: a legyező, azután a napernyő és végre a fegyver, melyre semmi gondot nem fordít, és mint nélkülözhetetlen rosszat tűri magánál. Tien-Tsin lakosságát az ottani európaiak négy-öt száz ezerre teszik, de e tekintetben ép úgy lehetlen megközelítőleg hiteles számot mondani, mint a kínai birodalom összes lakosságát illetőleg. Az t. i. csak úgy lehet kétszáz, mint négyszáz millió, a khinaiaknak maguknak sincs biztos fogalmuk a birodalom népessége felől, és ha volna is, azt szokásuk szerint elhazudnák. Tien-Tsin egyike a legjelentékenyebb kikötőknek, bel- és külkereskedése a Peiho nehéz hajózatásának dacára igen nagy. Shangaival rendes postaösszeköttetése van, hetenkint két három gőzösre bizton számíthatni, európai és amerikai kereskedő hajók az év minden szakában látogatják, a khinai dzsunkák pedig oly mennyiségben vannak, miként Tien-Tsintől Peking felé a folyót úgy annyira elzárják, hogy csónakkal is alig lehet köztük elmenni. Az európai hajók nem annyira a ki- és beviteli kereskedést, mint inkább

a sokkal nyereségesebb parti kereskedést űzik. A déli kikötőkből felszállítják az itteni szükségletre kivontató készleteket, délre viszont a nyers terményeket szállítják. Ami a kézműipart illeti, e részben Tien-Tsin az agyagból és sárból faragott alakokról nevezetes. Ezeket oly tökéletesen idomítják ki, hogy a legelső szobrász bátran elvállalhatná művének. Igen kár tehát, hogy Európába hozataluk sok nehézséggel jár; egyrészt törekenységük, másrészt a tengeri nedvesség behatása miatt, mert nincsenek kiégetve, s így elvesztik eredeti formáikat. Megemlítendőek még Tien-Tsinben azon házak, melyekben — bizonyos czélokra — fiatal gyerkőcnek tartatnak. Ez ugyan keleten kisebb nagyobb mértékben mindenütt szokás, de Tien-Tsin egyike azon városoknak, hol e gyalázatos üzlet felette el van terjedve. Ezen házak megtekintése európaiaknak nincs megengedve. A három éjszaki tartomány alkirálya Tien-Tsinben lakik, mert ez idő szerint a khinai kormány által, a velünk kötendő szerződés fölötti alkudozásokra második meghatalmazottnak neveztetett ki; ennél fogva az expeditió főnöke, a követség több tagjai kíséretében, nála látogatást ten. Tshung-Han, az alkirály, kit igen felvilágosodott és udvarias khinainak mondanak, az admirált és a követség tagjait a legnagyobb előzékenységgel fogadta. Egy mandarint is rendelt hozzánk kíséretül Pekingig, utazási akadályaink megkönnyítésére és tekintélyünk megóvására. Én Tien-Tsinben egy igen érdekes úriembernél voltam szállva, ki már több mint harmincz éve Khinában lakik, s ezen idő alatt csak egyszer volt Angliában és akkor is csak néhány napra. Jelenleg az amerikai egyesült államok, Dánia és Hollandia konsula és egy jelentékeny kereskedőház főnöke. Khinai nejétől több gyermeke van, ezek közt egy rendkívüli szép 12 éves leány. Az én volt házigazdám egyike a legbefolyásosabb európaiaknak Khinában. Másodrangú mandarin, világos veres gombbal kalapján: e kitüntetést alig néhány európai osztja vele. Igen ritka eset, hogy európai chinai nőt vegyen el, vagy hogy európai nő khinaihoz menjen férjhez. Egy európai nő él Cantonban, ki egy gazdag khinainak neje. Az európaiak ezért e nő társaságát kerülik, férjét pedig viszont a khinaiak vetik meg.”²²⁸

„Eleinte felette ügyetlenül és lassan ment az étkezés, mert más evő eszközeink, mint a chinaiak által használt „chops steak“-ek (evő pálczák) nem voltak, ezzel európainak előszörre nehéz jól lakni. Valahányszor sikerül is, nagy fáradtság után, egy darabot a virágtartó alakú tálból kivenni mielőtt ezt a szájához vinné az ember, az asztalra ejti. A felhordott ételek közt legérdekesebb az úgynevezett, „kétszáz esztendő s tojás, a mely egészen zöld és sonkával szerviroztatik, továbbá czápahús, czethalzsir, fecskéfészkek, csigák, bécbe de mer stb.; legalább ötvenféle, de az ételek nagy részét ízetlennek, sőt undorítóknak találtam. Legnagyobb mulatság volt a velünk lévő mandarint enni látni, ki hatalmas étvágyával végig ette az egész ebédet. Pecsényét és halat a chinaiak kés és villa használata nélkül, csak evőpálczákkal esznek. A húst oly kis darabokra vagdalva szokás feladatni, hogy részemről a chinai módon való evést roppant tisztátalannak és kényelmetlennek találom. Az evő pálczákat soha nem változtatják, tányéraik sincsenek, hanem csak tén-csészék, az ebéd végén levest hoztak, ők tehát ott végezik a hol mi kezdjük, és ott kezdik hol mi végezzük, így ebben is, mint sok másban, szokásaik tökéletes ellentétet képeznek a mieinkkel. Peking templomai közül legérdekesebbek a Confucius és a „temple of Heaven“ (az Ég temploma.) A Confucius templomban a mostani uralkodó „Ming“ császári ház minden tagja trónra léptekor egy márvány emléktáblát állít fel. Ily emléktábla hét van, a chinai klasszikusok művei márvány oszlopokra vannak bevésve, negyven ily oszlop ékesíti e templomot, de ha többet nem írtak a klasszikusok mint a mennyi egy ily oszlopra rá van vésve, úgy nem igen erőltették meg magukat. A Confucius templom mellett van fa Láva-templom ebben semmi megemlítésre méltót nem láttam, de nem távol a Confucius és Láva templomoktól a városon kívül van egy igen szép márvány emlékszóbor, ezt egy chinai császár Láva egy szent életű papjának emlékére emeltette. Ez emlékszóbor fehér márványból készült s igen nagy, minden oldala szép faragványokkal tele. Az „Ég“ templomának megtekintése újabban az ó európaiaknak megtiltatott, leginkább azért, mert az angol követség tagjai „kriket

²²⁸ Pesti Napló, 21. évfolyam, 1870-03-17 / 62. szám

match “okat adtak a templomot körülvévő, szép kertben, s ezt annyiban nem lehet nekik rész néven venni, mert ez a legalkalmasabb hely multságokra egész Pekingben. De a khinai kormány másképp gondolkozott, és bár a templomba soha egy chinai sem jár, s ennek szép kertje a legelhagyatottabb állapotban van, mégis megtiltották ennek látogatását az európaiaknak, de természetesen kevés eredménnyel. Azon angol tolmács, ki szíves volt bennünket expeditióknál kíséreni, ismervén a khinai templom örök szokásait, előre utasítást adott nekünk, hogy a lehető legsebesebben lovagoljunk be a templom külső ajtain, hogy az öröknek ne lehessen ideje a kapukat bezárni, s ez sikerült is, de mire a második kapuhoz értünk, azt már zárva találtuk. A kert, a két kapu közt igen széles lévén bármily sebessen lovagoltunk is, az öröknek ideje maradt a rozszant ajtót betenni és belülről házaikkal támogatták, hogy be ne taszíthassuk, egyet pedig elküldtek segítséget hozni. Egy ideig az ajtónyitáson át parlamentiroztunk, és az örök hajlandóknak is nyilatkoztak egy két dollárért az ajtót kinyitni, de mi tudván kikkel van dolgunk a pénzt csak visszajövetelünkkel akartuk átadni ők pedig azt előre kívánták, hogy t. i. aztán majd ha a pénzt nekik az ajtón nyíláson átnyújtjuk, még erősebben bezárják az ajtót, azután minket kinevessenek. Miután nem tudtunk tehát megegyezni angol társunknak elment türelme, és kért segítenék őt felmászni az őrház tetejére, mi megtörténvén ő innét, daczára hogy a háztető minden lépése alatt leszakadt, úgy felmászott a fal tetejére, és innét lovak korbácsával fenyegette a khinaiakat ezek úgy megijedtek e nem várt oldalról jött ellenségnek és főleg annak, hogy az angol a három öl magas kőfalról közidők ugrani készült, hogy a legnagyobb sietséggel kinyitották az ajtót, melyen mi önelégedetten vonultunk át. A többi ajtókat azután a legnagyobb készséggel nyitották ki. Az „Ég“ templomában legszebbek a márvány művek; van itt gyönyörű nagy oltár-féle fehér márványból (altar of heaven), a nagy, kerek domb, szépen kifaragott több sor márvány kerítéssel körülveve. Ezen kerítések közül a legalsónak a kerülete több száz lépés, az oltár teteje, néhány száz négyszögölnyi tér, megfizethetlen értékű márvány kincsből van építve. A templom maga fából van, és mint a khinaiak faépületei általában, egy tekintetben sem méltó említésre a templomban van a császár és császárné trónja, és mellette a császári hercegek karos székei. Az ég fia (khinai császár) trónra lépte után rögtön idejön, vagyis jobban mondva: ide jövelekor lép trónra. A császárnak palotájából idevonulása ugyanoly jelentőségű a khinaiaknál mint nálunk pl. a koronázás. Az égfiának trónján ujnyit magásra volt a por, a szövetek pedig már erősen enyészetnek indultak. E templomból a császári palotáig egy igen szép, néhány öl széles és több ezer lépés hosszú folyosó vezet nagyrésztben a föld alatt. Ez tökéletes rendben is van tartva. A mennyei császár ezen a folyosón szokott az Ég templomába menni. A folyosó azon része, mely a föld színén felül van, igen sűrű rácsozattal bír, nehogy a kíváncsian odatalakodók a föld urát láthassák. E folyosó egészen fából van, igen csinosan és ízletesen építve. A jég benne, daczára hogy föld alatt van, nem nyomasztó, s elég világos is és tiszta. Az Ég temploma mellett van a Föld temploma, hol a császár évenként szántani szokott. Ezen templomok megtekintése alkalmával több ízben a khinai örök gunyhóiba is bementünk, ezek kényelem és bútorzat tekintetében mint általán a szegényebb osztályok lakosai a mennyei birodalomban minden a földön létező népfaj lakházai közt a legalábbvaló helyet foglalják el. — A khinai házban, egy két rész és kényelmetlen faszéken kívül, más bútornak nevezhető tárgy nem létezik. Egy kőpárkányon alusznak, ágyiruha helyett szalmagyékényt használnak, s e kőpárkány alá télen tüzet raknak s ekkor a kályha helyét is pótolja, hogy a roppant füstben meg nem fuladnak, az mi nekünk, európaiaknak, megfoghatlan, és csakis a chinaiak természetéből magyarázható meg. A házon, kémény helyett, egy lyuk van ugyan hagyva, ezen a füst részben kimehet. Jó időben csak t. i., de ha pl. eső esik vagy szél van a füst egészen benn szorul. Az ablaknyílások igen kicsinyek s rendesen papírral vannak beragasztva. A vagyonosabb chinaiak lakásait nem láttam; de ítélve a követségi épületekről, melyek császári hercegek palotái voltak, ezek egészség és kényelem tekintetében, époly rosszszul építvék, mint a szegények házai, ugyannyira, hogy az angoloknak a házak berendezése körüli ismert jó ízlése és ügyessége sem képes egy khinai

palotából egy európai értelemben kényelmes lakóházat alakítani. A pekingi kormány a szerződés megkötése iránti alkudozások folyamatát minden kigondolható ok nélkül hosszúra igyekezett vonni, és e részben oly rossz akaratot mutatott miként egy időben azt kezdtük hinni, hogy egész télen át itt kell maradnunk, vagy pedig elutazni anélkül, hogy a szerződést megkötöttük volna. Augustus hó elején a követség egy része Pekingből Chesoo tengeri kikötőbe utazott, s ott időzött az alkudozások befejeztéig. A szerződést végre szeptember 2-án aláírták a kínai meghatalmazottak. A Pekingben jelenlévő főbb rangú mandarinok nagy díszben mind ott voltak a szerződés aláírásánál, mely szokatlan ünnepélyességgel történt. A szerződés aláírását követő nap az admirál és a követ Kung hercegnél, a császár nagybátyánál, és a mennyei birodalom régensénél látogatást tettek, mit ez még az nap visszatott is nekik. Tien-Tsinben a chinai kormány második meghatalmazottja, Tehung-Han miután az admirál sietett elutazásával oly előzékeny volt, hogy a szerződést még a nap aláírta. Itt e szertartás még nagyobb fényvel történt, mint Pekingben. Több száz mandarin volt jelen a kigondolható legnagyobb díszben.

A követség 1869.09.10-én postagőzössel Che-Fooba érkezett s két napi időzés után 1869.09.12-én a „Donau“ fregatte-on Nangasakiba Japánba, indult.²²⁹

Kínában a két hajót feltöltötték szénnel. A hajókat túlterhelték, mert a széntárolókon kívül is mindenhová szenet raktároztak azért, hogy átkelhessenek a Csendes-óceánon. Kínából Jokohamába mentek.

1869.09.17-én Nagasakiban szenet vételezett a két hajó. 1869.09.19-én reggel 6 órakor kifutott a tengerre a két hajó, és észak felé vette az irányt a Simonoseki-szoros felé, azzal a szándékkal, hogy a beltengeren át Hiogo és Osaca felé hajózik. A magas tenger és a szembeszél miatt mindkét hajót délután 3 órakor a Sisiki-öbölben (Hirado-sziget) kellett lehorgonyozni, hogy kedvezőbb időjárásra várjanak. Másnap, 1869. szeptember 20-án, kénytelenek voltak ebben az öbölben maradni. Éjfél körül az időjárás lehetővé tette mindkét hajó számára, hogy folytassa útját. 1869.09.21-én este a hajók Rokuren-sziget alatt horgonyoztak le, napkeltekor ismét vitorlát bontottak, és 1869. szeptember 22-én reggel 7 órakor Limorose felé indultak. Dél körül feltűnt az angol "Galathea" fregatt, amelyet Edinburgh hercege vezetett, és a "Salamis" aviso gőzhajó kísért. Sir Henry Keppel admirális zászlaját viselte. Mivel Alfréd herceg nem a királyi zászlót viselte, hanem az admirális zászlaját, mindkét hajó leállította motorját és a "Donau" 17 lövéssel üdvözölte az angol hajót, amire a "Galathea" ugyanazzal a tisztelegéssel válaszolt.²³⁰

Az SMS Donau a tájfun viszonylagos épséggel vészelté át, de egy tengerésze elhunyt. Az SMS Donau november végén a Csendes-óceánon ismét tájfunba került.

Japán közelében az SMS Erzherzog Friedrich egy tájfunban súlyosan megrongálódott szeptember végén. Ezért utóbb, novemberben hazaindult, és az SMS Erzherzog Friedrich Sanghaj érintésével és végül a Szuezi-csatornán keresztül tért vissza Polába, így nem hajózta körül a földet.²³¹

Őfelsége hadihajói, a „Donau” és a „Friedrich” 1869. október 12-én elhagyták Jeddo kikötőjét, és Jokohamába indultak, hogy javításokat végezzenek rajtuk, és biztosítsák teljes hajózásképeségüket. 1869.10.15-én a császári követ felkereste a Japán Császárság miniszterét, aki a császár utáni második személy Japánban. Jeddo-ban a két hajó zenekara ismét kitétt magért.²³²

²²⁹ Pesti Napló, 21. évfolyam, 1870-03-24 / 68. szám

²³⁰ Neue Freie Presse, Dezember 1869-12-14

²³¹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_\(1857\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_(1857))

²³² Die Presse, Dezember 1869-12-31

Az SMS Donau-t 1869. október végére San Francisco-ba várták.²³³ A jelek szerint a hajó a jelzett időben nem érkezett meg az USA vizeire és októberben még Japánban volt. Végül nem ment egyik hajó sem San Franciscoba, hanem közvetlenül Közép-Amerikába mentek.

"Donau" fregattot súlyosan megrongálta az Osima és Jokohama között a kelet-ázsiai tengerek svédjeiként ismert tájfunok egyike, és kis híján elsüllyed 1869.11.01-10 között. A "Friedrich" korvetttel együtt a Donau, San Joséba, Guatemalába hajózik, valószínűleg anélkül, hogy kikötnének a Sandwich-szigeteken vagy Nyugat-Mexikó bármely kikötőjében. A jelentések nagy elégedettségüket fejezik ki a honfitársaink japánországi fogadtatásával kapcsolatban, mind a császári udvar és a hatóságok, mind a külföldi diplomaták és kereskedők részéről.²³⁴ Utóbb, ezt a tervet is felülírta egy ciklon, illetve a diplomácia.

A Donau fregatt és a ciklon (tájfún) leírása. „A HMS. Donau fregatt fedélzetén végzett munka 1869. november 13-án teljesen befejeződött. November 14-én reggel 8 órakor a Donau fregatt és az Erzherzog Friedrich korvett készen állt a gőzfejlesztésre, és az utóbbi bontotta ki először a vitorlát, és miután elvált a zászlóshajótól, 13 lövéssel tisztelgett a parancsnoki zászlaja előtt, amire a zászlóshajó is díszlövésekkel felelt. Reggel 8 órakor 13 lövéssel búcsúzott a hajóktól egy japán parti üteg, reggel 8 órakor Jokohama kikötőjében.

Az SMS Donau az összes vitorlát kibontotta, hogy a lehető legjobban kihasználhassa a kedvező északkeleti szelet, és már délután 1 órakor megkerülte a Mela-fokot, majd a nyílt tenger felé vette az irányt. Körülbelül ekkor az Erzherzog Friedrich korvett, Sanghaj felé vette az irányt a korábbi viharban szerzett sérülései miatt.

Az SMS Donau délután 2 órakor kelet felé vette az irányt felhúzott vitorlával, és mérsékelt északkeleti szélben folytatta útját gőz és vitorlák által. Igyekezett minél előbb maga mögött hagyni a veszélyes japán vizeket. A szokásos vitorlázási útvonalat követve, Amerika nyugati partjai felé haladt, mivel a 34. és 40. északi szélességi fok között, ahol ez az útvonal vezet, biztosan nyugati szélre számíthatott, ráadásul az útvonal elején a japán áramlat is kedvezett neki. Ezért, keleti irányt tartott, addig, amíg az amerikai partvidék északi szeleivel nem találkozott. Nem tűnt praktikusnak, hogy ezeket a vizeket széles kitérővel érje el, mivel a magas északi szélességi körök, amelyeket akkor kénytelen lett volna érinteni a hajó, különösen erős szelek járta vidék, és a rendkívüli hideg nagy terhet rótt volna a csapatra.

Az alacsony szélességi körök viszont kedvező áramlatokkal bírtak bár hosszabb útvonalat jelentettek.

1869. november 15-én reggel az északkeleti monszun némileg enyhült. Mivel felvett szénkészlet elfogyott, leállt a motor, felhúzták a hajócsavart és felhúzták ismét az összes vitorlát. A fregatt jól haladt, először a helyes úton, majd egyre frissebb és lökészerűbb széllel délkeleti irányba fordult. Az éjszaka folyamán a vitorlázatot meg kellett kurtítani. November 16-án friss, hűvös szellő fűjt. Délután 2 órakor állítottak orrvitorlán. A fregatt észak-északkeleti irányban feküdt, a szél délkeletire gyengült, és most, mint a tenger hullámozása, folyamatosan erősödött. November 17-én az időjárás már nagyon fenyegetővé vált. November 18-án pedig délután viharrá változott. A fő vitorlákat délután 15 órakor bevonták. Mivel a zuhanó barométer és az emelkedő tenger még rosszabbat ígért a következő napra, leszereltették a felső árbocokat, ami – némi nehézségek árán – még sötétedés előtt sikerült. A hajó most szorosan reffelt gaff vitorlák alatt haladt. A vihar az éjszaka folyamán némileg alábbhagyott, de a barométer lassan süllyedt. November 18-án hajnali 4 órakor a szél dél felé kezdett fordulni, és a háromszorosan reffelt elővitorlát felhúzták, és ismét a helyes irányba kormányozták a hajót. Hajnali 3 órakor a szél nyugatias volt, 89-es erősségű, a tenger magas hullámokat vetett, az ég tiszta, csak északon kissé borongós, és a barométer még mindig nagyon lassan süllyedt. Épp

²³³ Grazer Volksblatt, September 1869-09-14

²³⁴ Klagenfurter Zeitung, Januar 1870-01-14

hajnali 1 órakor készültek felhúzni az elővitorlát, hogy kihasználják a kedvező szelet, amikor több gyorsan egymást követő szellökésben a nyugati szél tomboló viharra változott, amely reggel 9 órára már egy orkán erejű lett. Az elővitorla a viharban cafatokba szakadt szét, egy ágyúszerű mennydörgéssel kísérve. A gyorsan felhúzott fővitorla másodpercek alatt leszakadt a merevítőiról és nyilvánvaló volt a veszélyhelyzet. A szorosan reffelt elővitorlát azonnal felhúzták, de félő volt, hogy ugyanaz a sors vár rá, mint a korábban felhúzott vitorlákra. A kettős kötél azonnal elpattant. A Jokohamában újonnan készült vitorla azonban kitartott és a kötélzete is szorosan tartotta magát. A tengerben kormánylapáttal való manőverezés elegendő volt ahhoz, hogy a hajót némileg távol tartsa a széltől. Közben az orkán elérte teljes erejét. Szellökésekről már nem esett szó, egyetlen, folyamatos, dühös szélroham tombolt. A szél üvöltése minden képzeletet felülmúlt, csak nagy nehezen tudták a tengerészek egymást megérteni. A levegő annyira tele volt permettel és szitálással, hogy időnként az elülső emelvényt nem lehetett látni a hátsó fedélzetről. Az árbocok ostorként hajlottak, a vitorlák ívben lengedeztek, az átázott vadonatúj elővitorla cafatokban repült el, megrázva az egész árbocot, amelytől – akárcsak az előárbc tetéjétől – a legnagyobb félelem volt, nehogy leomoljon. A szélirány lassan északra fordult, és 10 órára már NY-ÉNY-i volt. A barométer gyorsan süllyedt. Amennyire a sűrű permeten keresztül ellátni lehetett, az ég sokkal feketébb és fenyegetőbb volt északon, mint délen. Mindezek erős előjelek voltak arra, hogy a fregatt ciklonban van. Az első szellökések miatt a fregatt balra dőlt, és most balra siklott, ami végzetesnek bizonyulhatott volna, mivel a ciklon középpontja felé haladt, amely ismeretlen irányban körözött. Ahelyett, hogy eltávolodna tőle a hajó felé közeledett. Ugyanakkor a manőverezhetőség teljesen elveszett, mert az elülső vitorlákat elfújta a vihar, és újak felhúzása lehetetlen volt. A fregatt oldalt dőlt, nagyon mélyen. A hajó nem különösebben erősen vitorlázott, hiányos vitorlái miatt. Az óceán ereje alacsonyan tartotta a tengert, és megakadályozta, hogy a hullámok meghaladjanak egy bizonyos magasságot. Így a szél mivel nem akadt bele a vitorlába és a hullámozás is elfogadható volt, a hajó nem borult oldalra.

Előfordulhatott azonban olyan helyzet, amikor elfordulásra lett volna szükség. A barométer süllyedt, és a ciklon középpontja, bár látszólag délkelet felé tartott, felénk mozoghatott. Az elülső gaff vitorla, amely fokozatosan leszakadt az árbocról és részben a gaffról, és csak foszlányokban hevert az árbocon, teljesen elrepülhetett. Az előárbc, vagy legalábbis a felső árbc a vízbe eshetett, és ezért az elfordulás elengedhetetlen lett volna. Ezért mindent előkészítettek, hogy azonnal elvágják a hátsó árbcot, és egy kötelet hoztak a fedélzetre, hogy a kormánylapátot rögzítsék. Ez eddig megbízhatónak bizonyult, és remélték, hogy a fent említett intézkedések segítségével bármilyen eshetőségre képesek lesznek. A későbbi események azt mutatták, hogy ez nem így volt, és a hajó kizárólag az elülső gaff vitorla kitartó szárnyainak köszönhette fennmaradását. Délelőtt 11 óra volt, és az orkán dühében még mindig a legkisebb csökkenés sem volt észrevehető. A barométer 10 óra óta 29,17-et mutatott, és ingadozásait csökkenés vagy emelkedés követhette. A szél iránya északnyugati volt, így a ciklon középpontja eddig kelet-keleti irányban mozgott, konvergálva a hajó északkeleti irányával. Tekintettel azonban a ciklon sokkal nagyobb sebességére, remélték, hogy a fregattól való távolsága folyamatosan növekszik, ami a szél gyors csökkenését eredményezi. Valójában dél körül a higanyszál emelkedni kezdett, először lassan, majd egyre gyorsabban. Az ég délnyugaton, a ciklon középpontjával ellentétes irányban kivilágosodott, és bár a heves szellökések továbbra is oldalra billentették a fregattot, ezeket némileg nyugodtabb pillanatok választották el. Az orkán erejű szél csökkenése félreérthetetlen volt. Legfőbb ideje volt ennek, mivel az árbocok megszenvedték a hatalmas nyomást. Bár az állókötélzet szinte teljes egészében régi kötélből állt, annyira megnyúlt, hogy az árbocok és a rudak sebezhetőnek tűnhettek, és aligha lettek volna képesek ellenállni a hosszan tartó támadásoknak. A főárbc vitorlái már elkezdtek leszakadni, két lánc és vízzáró szalag elszakadt; röviden, az orkán lecsillapodása a szerencse műve volt. Délután a szél észak felé fordult, a barométer

folyamatosan emelkedett, és továbbra is egy átlagos vihar erejű volt. Felhúztak egy új elővitorlát, a fregattot hátszélbe állították, hogy új feszítővitorlákat lehessen felszerelni, a köteleket meghúzták, és általában minden szükséges intézkedést azonnal megtették az árboc rögzítésére. Este gyakorolták a jobb oldali halzolás (perdülést), és éjszaka a fregatt az elővitorlával összehajtvá feküdt az egyre csökkenő szélben, de nagyon hullámos tengeren. Amennyire a szél- és barométer-feljegyzésekből ki lehet következtetni, ez a ciklon hajnali 4 és 8 óra között érte el a csúcspontját, majd tovább haladt kelet felé. A szél hirtelen, meglepő erősödése hajnali 1:09-kor erősödött fel. A magyarázat abban rejlik, hogy körülbelül ekkor a ciklon és a hajó útvonala elkezdett konvergálni, míg korábban elváltak. Tekintve a fregatt jelentős sebességét, ennek a középponthoz való gyors közeledést kellett eredményeznie. A sebesség a csúcs idején 30 mérföld/óra lehetett, később pedig 24 mérföld/óra. A fregattot a ciklon a szokásos ciklontartományon kívül, az északi szélesség 34° 20' és a keleti hosszúság 148° 38' fokán sújtotta. A kapitány tudomása szerint ezen a területen 1854 októberében került az Egyesült Államok Mississippi nevű lapátkerekes fregattja, heves ciklonba és ez volt eddig a napig az egyetlen hajó, amelynek ilyen messze keleten kellett megküzdenie a Dél-kínai-tenger ciklonjaival. November 19-én szép szélesendes idő volt. Az előző nap cafatokra szakadt keresztvitorlákat leszerelték, újakat húztak fel, és gyenge délnyugati szél elé állították. A hajó sérülései az árbocokra és a csónakokra korlátozódtak. A hajótest kevéssé sérült, és a hajó óránként 7-10 centiméter vizet vett fel. A kötélzet fent említett sérülésein kívül kiderült, hogy az elülső árboc teteje annyira megrepedt, hogy az árboc tetejét le kellett vágni, és egy újat kellett készíteni, hogy a felső árbocot újra fel lehessen emelni. A darukon lévő csónakok a hurrikán alatt többször is megteltek vízzel, és csak az aljuk betörésével lehetett megmenteni őket. Délután a délnyugati szél felerősödött. Felhúzták a hátsó vitorlaárbcokat, felhúzták a vitorlákat, és a fregatt 10 mérföld/órás sebességgel keleti irányban haladt. Az éjszaka folyamán a szél erőssé vált, a tenger magas volt és maradt, és november 20-án hajnali 4 órakor ismét háromszor is reffet kapott a felsővitorláiba. Erős délnyugati szél fúj, végül fel kellett hajtani a fővitorlát és a felsővitorlát, és az erősen reffelt elülső felsővitorlával folytatni az utat 9-10 mérföld/órás sebességgel. 16 órakor a szél hirtelen északnyugatra fordult, ahonnan kezdetben nagyon erősen fúj, majd az éjszaka folyamán mérséklődött. Felhúzták a vitorlákat, és jó sebességet tartottak. November 21-én erős északnyugati szél fúj, 22-én változó irányú északnyugati és délnyugati szél fúj, este pedig erős északi szellökések, állandóan magas tengerrel. 23-án, 24-én és 25-én viharos időjárás uralkodott gyakori esőzésekkel és jégesőkkel kísérve. A hajó gyorsan haladt, de a fregatt sok vitorlát elveszett, és a tartós nyílt tenger, az állandóan elárasztott ütegállás, valamint a gyakori és nehéz kötélzeti munkák rendkívül megterhelőek voltak a legénység számára. Ennek ellenére a legénység szorgalmasan és fáradhatatlanul dolgozott. 26-án erős délkeleti szél támadt, amely fokozatosan gyengülve, majd északnyugatra fordult, és 27-én is erős maradt, esőzések kíséretében, mielőtt visszafordult volna dél felé. A Japánból való elindulás óta, 14 napot hajóztak és 2100 tengeri mérföldet tettek meg. November 28-án a szél ismét felerősödött, és a fregatt baljóslatú jelek mellett haladt át a 180. keleti hosszúsági fokon. A barométer visszaesett, az ég fekete volt, és a tenger óránként egyre hevesebb lett. Estére a szél már szélviharrá erősödött, és úgy tűnt, hogy tovább fog erősödni, ahogy a higanyszál tovább esett. Este 9 órakor a fővitorla elszakadt. A foszlányokat nagy nehezen sikerült összefoltozni. Éjfél körül az időjárás annyira rosszra fordult, hogy a javítás folytatása szóba sem jöhetett. A hajót, amely rendkívül hajlamos volt az időjárás viszontagságaira, nem lehetett szélirányban tartani. Amikor az elővitorlákat felhúzták, mindkettő cafatokra szakadt a kötélzet kikötése következtében. A negyven legjobb matróz indult el a fedélzetről, és a hajó heves dülöngése ellenére megpróbálta megmenteni a szakadt, dühösen csapkodó vitorlákat, de a nedvességtől és hidegtől megmerevedett vitorlavászon dacolt erőfeszítéseikkel, és ezeket a vitorlákat sorsukra kellett bízni, ha a legénységet nem akarták nagyobb veszélybe sodorni. A fregatt most már csak az elülső gaffvitorláival haladt, mivel az

elülső vitorlák gyors egymásutánban cafatokban repültek el. A szél felerősödött, a tenger szokatlanul viharos és heves volt, a barométer pedig továbbra is csökkent. Éjfélről kezdve a szél lassan nyugatra fordult, és mivel fokozódott, úgy tűnt, hogy a fregatt ismét egy ciklon közelébe került. Mivel azonban megfelelően fel volt készülve erre az eshetőségre, nem volt más hátra, mint várni, hogy az időjárás javuljon. A hajó nagyon megszenvedte a heves tengert. Egy erős hullámverés szétzúzta az orrárboc merevítőit, egy másik pedig elszakította a tatnál felhúzott első vitorláskötelet. A 3. és 4. számú mentőcsónakok a lehető legnagyobb mértékben megrongálódtak a 18-án elszenvedett sérülések után. Hajnali 3 órakor a barométer elérte a legalacsonyabb, 28,97-es (javított) értéket. A szél nyugatias volt, és ettől az órától kezdve a barométer emelkedésével csökkenni kezdett, ellentétben a tengerrel, amely most hullámosan és rendkívül hevesen tudott magasabbra emelkedni, mint amikor erősebb volt a szél. Hajnali 5 órakor a kormánylapát hatalmasat rántott. A hajó ennek ellenére még mindig kormányozható volt, de alaposabb vizsgálat során kiderült, hogy a kormánylapát kissé elmozdult, és folyamatosan előre-hátra mozogott. Feltételezték, hogy egy vagy több rögzítőelem eltört. A fedélzeti nyílásokat azonnal bezárták, a gerendákat felszerelték, miközben tengeri horgonyokat, kábeleket és egy tartalék árbocot hoztak hátra, és mindent előkészítettek a kormánylapát elvesztésének szerencsétlen eseményére. A szél erős szellőre hűlt, és nyugati irányú maradt. A napkeltekor végzett kötélzetvizsgálat számos kárt tárt fel: az orrárboc tartója megrepedt, a lánczár eltört, az előmerekítők és a merevítőkötélzet leszakadt, a futókötélzet nagy része pedig elszakadt. A hajó óránként 6 liter vizet vett fel (mivel a teljes legénységnek a kötélzeten és a vízszivattyúzáson kellett dolgoznia), és egy kazánt kellett fűteni a szivattyúkhöz. Az elülső vitorlák maradványait levágták, és egy háromszoros reffel ellátott fővitorlát húztak az előárbocra, mivel a fregatt már nem rendelkezett az első két kategóriába tartozó vitorlákkal. Jokohama elhagyása óta 26 vitorlát vesztett, főként az előárbocról és az orrárbocról. A javítások, elsősorban a vitorlák és a kötél javításai, valamint az elmúlt hetek folyamatosan viharos időjárása miatt a legénység rendkívüli erőfeszítésekre kényszerült, ezért el kellett hagyni az eredeti tervet, és a legközelebbi kikötőt keressék fel inkább, ami jelen esetben Honolulu volt. De ez is 900 tengeri mérföldre volt. Miután a fővitorlát felhúzták az előárbocra, délután 1 órakor elindultak, és kelet-délkeleti irányt vettek fel, erős nyugati szél és nagyon magas tenger mellett vitorlázva. A legénység teljesen le volt foglalva az árbocok rögzítésével, és éppen egy keresztvitorlát akart felhúzni az elülső felsővitorlára, amikor egy heves hullám után, amely a tatot csapta meg és kitepte az alsó ágyúnyílásokat a kapitány kabinjából, a fregatt gyorsan irányíthatatlan lett, és látszólag kezelhetlenné vált. Az előkészített, könnyű gerendákból és egy kábelből készült tengeri horgonyt azonnal a vízbe dobták, a kormánylapátok élesen elfordultak, és a fregattot körülbelül 8 yardnyira tudták tartani a szélről. Időközben egy ellenőrzés során kiderült, hogy a kormánylapát és a külső orrkúp letört. A kormánylapátfej még mindig megvolt. Az elveszett kormánylapátot a legénység néhány tagja abban a pillanatban látta, amint kiszabadult és a felszínre bukkant. Így a fregatt egy pillanat alatt kormányozhatatlanná vált, és a motor sem működhetett. A legközelebbi kikötő, Honolulu, 1500 tengeri mérföldre volt; a legközelebbi zátony egy 200 mérföldre délnyugatra lévő zátony volt. Elsődleges arra volt gondjuk, hogy megakadályozzák, hogy a fregatt még jobban a szélbe fusson a nyílt tengeren, ami kivételes időjárási körülmények miatt teljesen lehetséges volt. Így hát a fedélzetre hozatták a főárboc felső árbocát és ölét, leszerelték a főárboc felső árbocát, az elülső árboc felső árbocát pedig rögzítették, mint jelentős tengeri horgonyt, és a vízbe dobták. Ezek az intézkedések elérték a kívánt hatást, mivel a fregatt NY-ÉNY szelekben nem tudott ÉÉK-nél tovább hajózni. Meglehetősen stabilan haladt, de a mögötte lévő akadályok miatt nem sokat haladt előre. Megjegyezték, hogy a kormánylapát és az orrtó elvesztése után az orrba beáramló víz nem nőtt, így megnyugodhattak, hogy az orrtó egyszerűen letört anélkül, hogy szivárgást okozott volna. A vészhelyzeti kormánylapát építésével kapcsolatos javaslatok közül, három különösen kiemelkedett előnyei miatt. Auersperg gróf zászlós által javasolt

vész kormány könnyen és gyorsan legyárthatónak tűnt, és kellő hatékonyságot és biztonságot ígért. Mivel a tat külső részére kellett volna felszerelni, további előnye volt, hogy elkészülte után azonnal felszerelhető volt. A második vész kormány, amelynek ötletét Josef Prasch zászlós találta ki, és a tervet Engerth mestergépészsel együttműködve készítették el, nagy robusztusságot és hatékonyságot ígért. Egy árbocetetőhöz rögzített rögzítőfalakból állt volna, amelyeket vas ujjgyűrűkkel egy másik árbocetetőhöz kötöttek volna. A teljes rendszert a hajócsavar vájaton keresztül kellett volna leeresztetni, és a tatoszlop mentén felszerelni. Ehhez először a hajócsavart kellett eltávolítani, ami a kormánylapát gyártásával együtt minden bizonnyal jelentős időt igényelt volna. Úgy döntöttek, hogy azonnal megkezdik Auersperg gróf zászlós vész kormányának építését, mivel ez volt az, amelyet a leggyorsabban el lehetett készíteni, és ezt fogják használni Prasch kormánylapátjának elkészültéig, amely ismét a legmegfelelőbb állandó kormánylapátnak bizonyult. Este 8 órakor a munkások és a matrózok megkezdtek ezt a munkát. Csörlőket rögzítettek egy felső árbocra, deszkákat erősítettek rájuk, és az egészet a lehető legbiztonságosabban rögzítették az árbocra. A legénység növekvő kimerültsége azonban nem tette lehetővé, hogy ezt a kormánylapátot még aznap éjjel befejezzék. A szél az éjszaka folyamán gyengült. Most dél felé feküdt. Ezt a véletlent nagyon kedvezőnek kell tekinteni, mert a hajó manőverezésének bizonyított lehetetlensége miatt egyre északabbra sodródott volna balra kanyarodva a viharos vidékekre, amelyeket a lehető leghamarabb meg kellett próbálniuk elhagyni. És mivel a körülmények miatt a fregattnak tíz napig kormánylapát nélkül kellett sodródnia, értékelhető, milyen szerencsés volt, hogy ez idő alatt dél felé hajózott észak helyett. November 29-én erős szél fújt nyugat és északnyugat között. A reggeli őrseg alatt felhúzták a keresztvitorlát, és az elülső vitorlát rögzítették, mivel ez némi támaszt nyújtott a fregattnak a heves tengeren, és emellett a déli irány volt az egyetlen lehetőség, amit kívánhattak. Az első vész kormány dél körül készült el, de a hullámzó tenger miatt nem tudták felszerelni. Az időjárás komornak tűnt, gyors egymásutánban gyakori széllekedésekkel. Elővigyázatosságból a tengeri horgonyt a vízbe dobták, és az elsőt, amely tengeri vitorla gerendákból készült, kiemelték. A második, végleges vész kormányon is már dolgoztak. 29-én és 30-án három ágyúcsövet távolítottak el a gerendákról, amelyek a kormánylapát elkészítéséhez szükségesek voltak, és a hajó oldalához rögzítették. Ezt a heves tengeren rendkívül nehéz és veszélyes munkát Minutillo hadnagy nagy szakértelemmel végezte. A gépházban megkezdődött a kormánylapát nehéz ujjgyűrűinek és csavarjainak kovácsolása. Erre a célra kezdetben az ütég vas tartóit használták, majd amikor ez a vas túl törekenynek bizonyult, napsátorbakokat használtak fel. Az árbocok lehető legnagyobb biztonságának garantálása érdekében, amelyeket a kormány nélküli hajó kiszámíthatatlan mozgásai súlyosan veszélyeztethettek, semmit sem hanyagoltak el. Az erős dülöngélés ellenére felszerelték az állókötélzetet, a támasztóköteleket az elő- és felsőárbcra szerelték, az orrárbocot kitámasztották, és általában mindent elvégeztek, amit a legénység saját munkája ilyen rendkívüli körülmények között el tudott végezni. 30-án a nyugati szél gyengült, és a hullámozás is csökkenni látszott. Felhúztak egy azóta megjavított elővitorlát, és délután, amikor a tenger valóban némileg lecsillapodott, az Auersperg-kormányt leeresztették a vízbe. Ekkor kiderült, hogy a kormányrúd körülbelül másfél méterrel, a külső orr pedig a tat alatt kissé letört. Mivel a vész kormány felszerelése közben besötétedett, még nem helyezték használatba. Mindazonáltal este 10 órakor a felsővitorla-rúd, amely e kormánylapát tengelyét képezte, eltört, valószínűleg a hullámozás miatt, és így most használhatatlanná vált. Talán jól szolgált volna, ha a felsővitorlából készül, azonban a tartalék felsővitorlákra az állandó vész kormányhoz volt szükség, és ehhez az ideiglenes kormánylapáthoz nem állt rendelkezésre erősebb vitorlarúd. Így hát a fregatt tovább sodródott, most kelet felé, mivel a szél délre fordult. Az éjszaka folyamán jelentősen felerősödött, így december 1-jén reggel a már amúgy is magas tenger még tovább nőtt. Auersperg kormánylapátját tengeri horgonyként használták, meglazítva a rögzítőköteleit és eltávolítva a hajóról. Mivel Prasch vész kormányának elkészítése még több napot vett

igénybe, azonnal megkezdték egy hordókból készült vész kormány építését Labre haditengerészeti kadét tervei alapján. A szél hamarosan délnyugatra fordult és gyengült. December 2-án nyugatra fordult és még tovább gyengült. Mivel a tenger is teljesen csendesedni látszott, ezt a lehetőséget azonnal megragadták a hajócsavar felemelésére. Egy tartalék árboctetőt bakként szereltek fel, a vitorla-gerenda középrészét, amellyel a hajócsavart fel kellett emelni, meghúzták, és megkezdődött a hajócsavar feletti hosszanti gerenda kivétele és fűrészelése. A munka ezen része rendkívül nehézkes volt. Keményfát kellett forgácsról forgácsra kivéni, a csavarokat ki kellett hajtani, és a hajócsavar darut le kellett szerelni. Ha a hajócsavar-kút (akna) építése során figyelembe vették volna a hajócsavar nem ritka elszállításának lehetőségét, az nagyban megkönnyítette volna a munkát. Amikor a teljes aknát végre kiürítették, este 9 óra volt. A **8 tonnás hajócsavart** a bölcsőn egy éjszakára a heves tengeren lógatva hagyni szóba sem jöhetett. Azonnal meg kellett kezdeniük az eltávolítását. Hajnali 4 órára a hajócsavar keretét felvitték a fedélzetre, a hajócsavart a kabinfedélzetre helyezték, és a kimerült legénység aludni tért. Dél előtt a bölcsőt áthelyezték, a hajócsavart pedig a fedélzetre helyezték. A kút most már készen állt a vész kormány fogadására, és a hajó legyengült tatja megszabadult a nehéz tehertől. Tonsich hajómester fáradhatatlan buzgalmat és nagy ügyességet tanúsított e nagyon nehéz és a fregatt erős dülöngése miatt veszélyes feladat végrehajtásában. Az időjárás december 3-án jóra fordult és mérsékelt északkeleti szél fújt. A fregatt dél felé sodródott, a tenger állapota kissé enyhült, és a magas barométer-állás miatt, szinte azt hitték, hogy az északi passzátszélben vannak. Mivel az első hetek állandóan magas sebessége megszűnt, és a hullámozás alábbhagyott, a fregatt sokkal kevesebb vizet vett fel, óránként 2-3 lábbal. Délután Labres tengerész kadét vész kormányát eresztették le a vízbe, miután Auersperg gróf zászlós kormányát lekapcsolták, mivel lehetetlennek bizonyult újraindítani. Az új kormány hatékonyságát alátámasztó feltételezések azonban nem bizonyultak igaznak. A felső árbochoz rögzített hordókból álló válaszfal nem vett fel függőleges helyzetet a vízben lebegés közben. Talán annak volt köszönhető, hogy a legfelső sort szándékosan üresen hagyták, ami jelentős felhajtóerőt eredményezett. Mivel ez a kormánylapát nem volt használható, tengeri horgonyként használták azáltal, hogy elvágták a fedélzeten a rögzítő köteleket. December 4-én és 5-én mérsékelt északkeleti szél fújt, gyönyörű idő volt, nyugodt tenger, és a fregatt lassan dél felé sodródott. A végleges vész kormány még nem volt teljesen kész. Reményre adott okot, hogy 80 mérföldre már nyugodtabb vizek voltak előttük. Mivel a fregattot semmilyen módon nem lehetett kormányozni, 5-én délután folytatták a kormány elkészítését. Éjjelre a munka befejeződött, és bár egy nagyon gyenge szellő és némi hullámozás nehezítette a manőverezést, a fregatt ennek ellenére egészen jól haladt von Wipplinger kapitány személyes irányítása alatt. Mivel 6-án ismét jó idő volt. A hajó keleti északkeleti passzátszéllel haladt, és csak nyugodt víz volt előtte, ezért a vész kormányt ismét eltávolították, hogy befejezzék azt. December 8-án reggel végre teljesen elkészült, délben telepítették, és 1 órakor a fregatt, gyenge délkeleti széllel, a széllel szemben vitorlázott, és képes volt kormányozni, miután 10 napig kormányzás nélkül vitorlázott. Sodródva, 600 mérföldet tettek meg úti céljuk felé. Az időközben megjavított felső és alsó vitorlákat azonnal felhúzták, és a legénység teljesen meggyőződött arról, hogy tökéletesen engedelmessé válik a kormánylapátnak a hajó. Egyelőre a kormányzást a kormányfejhez rögzített rudakkal végezték, azonban a tényleges kormány szerkezet, amely két, a hajó pereméről kiálló merevítőből állt, és a bütyköknél blokkokkal volt felszerelve, amelyeken a kormánykábelek a fedélzeten és két kormánykeréken futottak, csak 9-én reggel készült el és helyezték üzembe. Tökéletesen megfelelő volt az új kormány, és a rudas kormányzással szemben azt a nagy előnyt kínálta, hogy a kormány szár és a lapát közötti összekötő csavarok jelentős mértékben mentesültek a víznyomástól. Ettől a pillanattól kezdve a fregatt ugyanolyan könnyedén és pontosan kormányozható volt, mint bármely más hajó. A mérsékelt déli szél lehetővé tette, hogy minden vitorlával és a hátszélvitorlával kelet felé kormányozzanak. December 10-én a szél délnyugatra fordult és

felerősödött, így a fregatt elérte a 7 mérföldes sebességet. Délután 2 órákor, abban a reményben, hogy az északkeleti passzátszelek, amelyekkel december 5. és 7. között az északi szélesség 30°-án találkoztak, visszatértek a szokásos téli 24°26°-os határértékükre, kelet-délkeleti irányt vettek közvetlenül a Sandwich-szigetek felé. Este a szél északias volt, a sebessége 8 mérföld anélkül, hogy a kormánylapát aggodalomra adott volna okot. December 11-én északkeleti szél fújt, amely napközben egyre gyengült. Délután 17 órákor bevonták a vitorlát, mivel nem akartak vitorlázni, hogy elkerüljék a kormánylapát károsodását az esetleges oldalszélben történő manőverek esetén. Az éjszaka folyamán a szél ismét elült, így a fregatt majdnem a helyes úton haladt. December 12-én először használták az előző nap újra felszerelt felsőárbockokat, és felhúzták az összes vitorlát és leeboardot. Az utazás mérsékelt, változó irányú széllel folytatódott. A főárboc üreges maradt, hogy minimalizálja a kormánylapát középtől való eltérését. December 14-én este friss északi szél támadt. A főárbocon minden vitorlát reffeltek, és két reffet állítottak be az elővitorlába. A fregatt körülbelül 8 mérföldes sebességgel vitorlázott a nyugodt tengeren.

Az éjszaka folyamán a szél északról keletre fordult, és úgy tűnt, hogy a passzátszél fúj. Ezért minden vitorlát felhúztak, és a fregatt vitette magát a passzátszélben. December 17-én feltűnt Hawaii szigete, a Sandwich-szigetek része. A passzátszél gyengült, és december 18-án reggel a fregatt szélcsendben feküdt. Hawaii és Nihau látható volt ekkor. Csak estefelé erősödött fel fokozatosan egy gyenge nyugati szél, amely lehetővé tette a hajózást a Hawaii és Oahu közötti 60 mérföld széles csatorna felé, amelyen található úti céljuk, Honolulu. December 19-én reggel feltűnt Oahu. Teljes vitorlával a fregatt a part mentén haladt, este megpillantva a kikötőhöz nagyon közel eső Diamond Point hegyfokot, de ezután nyugodt körülmények között feküdt, amíg december 20-án reggel egy gyenge délnyugati szél lehetővé nem tette, hogy a kikötő felé vegye az irányt. Délután 3 órákor egy révkalauz érkezett a fedélzetre, és azonnal jelzést adott egy kis gőzhajónak, mivel a mindössze 200 láb széles és korallzátonyokkal körülvett kanyargós bejárat még gyenge szélben is veszélyes a nagyobb hajók számára. Minden vitorlát felhúztak, és 17 órákor a kikötőmester kikötötte a fregattot Honolulu keskeny kikötőjébe. Mivel a kormánylapát eltört, 600 mérföldet (1100 km-t) tett meg kormánylapát nélkül, és 1200 mérföldet a vész kormányval.²³⁵ A feni történet német nyelven jelent meg, teletűzdelve vitorlás szakszavakkal és kifejezésekkel, amiket nem mindig tudtam azonosítani. Ezért nem törekedtem a teljes szöveghűségre, de próbáltam visszaadni a cikk által megjelenített nehézségeket.

Miután 1869. december 19/20-án megérkezett Honoluluba (Hawaii), kiderült, hogy az SMS Donau jelentős javításokra szorul, ami egy új dokk építését tette szükségessé a javítási munkálatok elvégzéséhez.

1870.

Honoluluban nagy szívességgel fogadtatott a benszülöttek által. V. Ramehama király ünnepélyeket rendez a tiszteknek. Míg a hajót kijavítják eltelik legkevesebb 3—4 hónap ,s úgy az expeditio jó mégha ez évben hazaér.²³⁶

„A gr. Beust fiáról, ki a „Donau“ fregatton szolgált, régebben írtuk már, hogy meghalt. Egy new-yorki lap Honoluluból vett hírek után azt közli most, hogy a fiatal gróf maga végezte volna ki magát; (1870) április 26-án kéksavat vett be, s a hajóorvosok nem bírták életét megmenteni.”²³⁷

A Donau végül 1870. május 1-jén indulásra kész volt, és június 26-ra elérte Callao-t Peruban. Ott a legénység különféle javításokat végzett a hawaii vizekről induló hosszú útjuk után. A hajón végzett munka július végére befejeződött, így július 25-én elhagyhatta Callao-t.

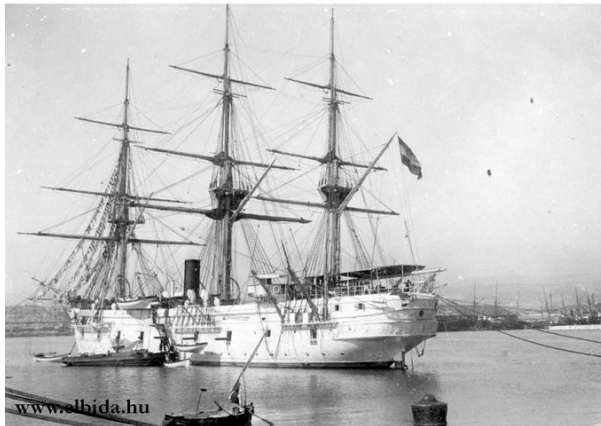
²³⁵ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1870 Hauptteil

²³⁶ A Hon, 8. évfolyam, 1870-02-13 / 35. szám

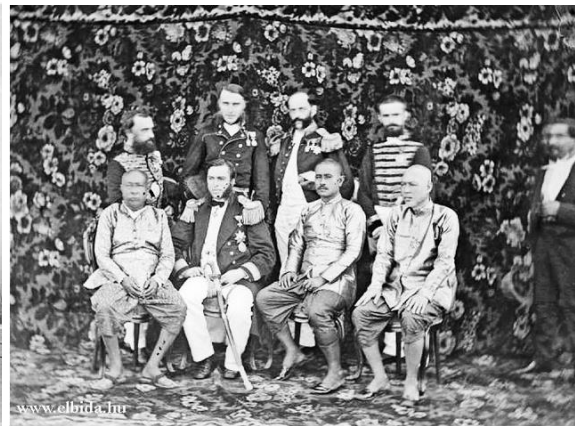
Pester Lloyd, Februar Jahrgang 17, 1870-02-10 / nr. 32

²³⁷ Fővárosi Lapok 1870-07-01 / 140. szám

Dél felé hajóztak a chilei Valparaisóba, ahol augusztus 16-án Petz végül visszatért a hajóra. Ő korábban a javítás során kiszállt a hajóból és kereskedelmi és diplomáciai utakat tett meg.



S.M.S. Donau



Küldöttség a sziámi uralkodónál

A Donau szeptember 14-én belépett a veszélyes Magellán-szorosba, és másnap éjjel kénytelen volt horgonyt vetni a Fortescue-öbölben. A hajó Punta Arenas-ban (Chile) hogy átvészelve a szeptember végi heves vihart. Október 3-án futott be Montevideóba. Ott javították meg a kazánjait és a kötélzetét.

„[A keletázsiai expedíció] nemsokára véget ér. A „Donau“ nevű fregatté, mely már Montevideót elhagyta, 80—90 nap múlva eléri az európai vizeket. Mire az utolsó hajó megérkezik, az expedíció tagjainak irodalmi munkálatai is körülbelül elhagyják a sajtót. A magyar mű szerkesztésével Cserei Manót bízta meg a kereskedelmi miniszter. Angol nyelven is adnak ki az expedíció eredményéről egy külön munkát, melyet szintén Cserei rendez sajtó alá.”²³⁸

1870. december 13-án ismét úton volt.

„Régi dolog, hogy a keletázsiai expedite fejei, báró Petz admiral és Dr. Scherzer General-Consul, összevesztek. Az egész csekélység. Egyforma hiba miatt történt, a siami király előtti bemutatásnál. Dr. Scherzer emiatt ott akarta hagyni az expedíciót. Azonban most, megváltoztatta szándékát. Mint S. Franciscoból távirják, megy tovább a „Donau,, fregattal Dél-Amerikába. Különben az egész expedíció itt lesz az őszön.”²³⁹

1871.

1871. február 4-én áthaladt a Gibraltári szoroson. Gibraltárban a hajón újabb javításokat végeztek a motorján és a kötélzetén. A hajó 1871. március 1-én futott be Polába.

A Donau az expedíció során 49106 tengeri mérföldet tett meg.²⁴⁰

Az expedíció sikerét a természettudományos kutatások mellett a Sziámmal, Kínával és Japánnal kötött kereskedelmi és hajózási egyezmény jelzi.

Az út külkereskedelmi értékét sem szabad lebecsülni, hiszen a fenti szerződések mellett ekkor került sor néhány dél-amerikai országgal (Peru, Chile, Argentína, Uruguay) kereskedelmi és hajózási egyezmények megkötésére, amihez hozzá tartozik az útközben Spanyolországgal (1870. március) létesített ilyen szerződés is.

²³⁸ Nefejejs, 12. évfolyam, 1870-11-06 / 45. szám

²³⁹ A Hon, 8. évfolyam, 1870-01-11 / 7. szám

²⁴⁰ Magyar Tudomány – A MTA folyóirata, 2001 (108. kötet = Új folyam 46. kötet) 2001 / 7. sz. / NAGY MIKLÓS MIHÁLY: Geográfia hadilobogó alatt

Az expedíciónak öt magyar tagja volt. Kaas Ivor publicista, Xántus János természettudós, Cserei Manó kereskedő, Hengelmüller László diplomata és végül Bernáth Géza követség titkár. Öten indultak, de érdekes azonban, hogy időközben legtöbben elhagyták a szigorúan vette expedíciót.

A hajó útját Bernáth Géza: Keletázsiai utazás című könyve, 1873, Pest, 234 oldal örökítette meg.²⁴¹

A hajón utazott Fellner Gy. (kormányosként²⁴²) aki korábban a tullni kadetiskola növendéke volt s ellenállhatlan vágya támadt, hogy az expedícióban ő is részt vehessen. Áttétetvén magát a hadi tengerészeihez, sok utánjárás után a Donau-ra osztották be. Ezen lépéssel katonai karrierjét tönkre tette, de azért kárpótolva érezte magát a 2 1/2 évre terjedő világkörúti utazással. Az útról kitűnő beszámolót írt és több előadást is tartott.²⁴³

A Novara és a Donau fregatok használhatók lesznek, ezeket illetőleg azonban figyelmen kívül nem hagyható, hogy ez utolsó kelet-ázsiai expedícióból leendő visszaérkezte után állapota miatt egyéb mint másodrendű szolgálatokra alig képes leend.²⁴⁴

„A „Donau“ fregat, mely a keletázsiai expedícióval volt, e nagy után oly súlyos károkat szenvedett, hogy a hadihajók sorából ki kelle terülni. „²⁴⁵

„(Magyar borok kivitele.) Legközelebb ismét bebizonyult, hogy a magyar borok, ha jól kezeltettek, sikeresen daczolhatnak az éghajlatok minden viszontagságaival. Palugyay úr Pozsonyban, ki már Miksa császár uralkodása alatt küldött bort Mexikóba, nemrég azon értesítést vette a kelet-ázsiai expedíciótól, hogy azon 10000 palack bor, melyet ő a „Donau“ fregattba rakott, kétszer mentek már át az egyenlítőn, anélkül, hogy legkisebb baja történt volna.”²⁴⁶ „Magyar bor kivitele Keletázsia. Palugyay úr pozsonyi borkereskedő, ki a keletázsiai expedíció számára 10,000 palack és több hordó bort szolgáltatott, e napokban Singaporeból Dr. Janka úrtól az expedíció egyik tagjától levelet kapott, melyben constatáltatik, hogy a „Donau“ fregattén levő borok minden éghajlat alatt s az egyenlítői való kétszeri átmenetei után is egészen jók maradtak, még a könnyű hordós borokat sem véve ki. Ez újabb bizonyosság a magyar bor kitűnő kiviteli képességéről, ha a bor okszerűen kezelhetik.”²⁴⁷

„A HADI TENGERÉSZEIBEN levő különféle hajók új beosztását rendelvén el közelebből Ő Felsőge, közöljük ez alkalomból a közös hadi hajóhad létszámát. Pánczélos hajók: „Kaiser“, 5440 tonna tartalmú, 800 lóerejű, 10 ágyúval; „Lissa“, 5050 tonna, 1000 lóer., 12 ágyú; „Custoza“, 6700 tonna, 1000 lóer., 8 ágyú; „Albrecht főherczeg“, 5800 tonna, 800 lóer., 8 ágyú. — Pánczélos fregatte-ok: „Ferdinand Miksa“, és „Habsburg“, mindegyik 5200 tonna, 800 lóer., 14 ágyú ; „Miksa császár“, „Don Juan de Austria“ és „Eugen herczeg“ mindegyik 3650 tonna, 650 lóer., 12 ágyú; „Salamander“ és „Drache“ egyenkint 3120 tonna, 500 lóer., 10 ágyú. — Csavarfregatte-ok: „Novara“ és „Schwarzenberg“ 2650 tonna, 500 lóer., 46 ágyú; „Radezky“ 2430 tonna, 500 lóer., 12 ágyú; „Donau“ és „Adria“ 2430 tonna, 300 lóer., 29 ágyú. — Csavarcorvette: „Friedrich“ és „Dandolo“ 1600 tonna, 230 lóer., 22 ágyú; „Helgoland“ 1770 tonna, 400 lóer., 6 ágyú. — Továbbá négy csavar-ágyunaszád 4 ágyúval, kettő 2—2 ágyúval, három csavarschooner 2—5 ágyúval, egy aviso-gőzös „Erzsébet“ 6 ágyúval. — Ezen kívül 3 csapatszállító gőzös, egy anyagszer-szállító, egy torpedo-hajó, két yacht. — Vitorlás hajó van

²⁴¹ <https://elbidaprojekt.hu/2019/08/keletazsiai-utazas.html>

²⁴² Pester Lloyd, November Jahrgang 45, 1898-11-11 / nr. 272

²⁴³ Földrajzi közlemények 1898. Társasági ügyek / Felolvasó ülések

²⁴⁴ A Hon, 8. évfolyam, 1870-12-04 / 292. szám

²⁴⁵ A Hon, 9. évfolyam, 1871-06-02 / 126. szám

²⁴⁶ Pesti Napló, esti kiadás, 20. évfolyam, 1869-06-09 / 128. szám

²⁴⁷ Anyagi Érdekeink, 2. évfolyam, 1869-06-13 / 37. szám

: egy corvette, egy brigg, két schooner, egy úszó üteg, 3 szállító s 15 különféle rendeltetésű hajó, végül 9 kisebb gőzös kikötői szolgálatokra.”²⁴⁸

(Büntetőügyek a haditengerészetben) 1870-ben 297 embert állítottak a polai haditengerészeti bíróság, és 60-at a századbíróság elé, összesen 357-et. Közülük 327-et elítéltek, 30 fő tárgyalását pedig 1871-re vittek át. A vádlottak száma az előző évhez képest 21-gyel nőtt. Két embert ítélték halálra, de később kegyelmet kaptak.

Kisebb fegyelmi vétségekért a parancsnokok összesen 9881 embert büntettek meg. Ebből 7826 büntetést hajókon és 2055-öt szárazföldön hajtottak végre. A polai kikötőben állomásozó hajók közül a "Dandolo" korvett mutatta a legkedvezőbb eredményeket e tekintetben, ezt követte sorrendben az "Erzherzog Friedrich" korvett, a "Donau" fregatt és a "Helgoland" korvett. A „Habsburg” páncélos fregatt, a „Reka” csavarágyúnaszád és a „Narenta” szkúner mutatta a legrosszabb eredményeket. Továbbá fegyelmi intézkedéseket hoztak a „Minerva” haditengerészeti kiképzőhajón, az „Adria” tüzérségi kiképzőhajón, a „Denaus” légimentőhajón és a „Bellona” laktanyahajón.

A szigeteken a legjobb eredményeket a Tizedik Haditengerészeti Századnál tapasztalták, ezt követte a Hatodik és Hetedik Század, míg a legkevésbé kedvezőeket az Ötödik Századnál, a Haditengerészeti Kórházban és a Negyedik Haditengerészeti Századnál tapasztalták. Ezeket a fegyelmi intézkedéseket apró lopás és csalás miatt szabták ki. Hajókon 94 embert büntettek meg erkölcsstelenségért, szárazföldön 63-at; alárendelt magatartásért a hajókon 953-at, szárazföldön 173-at. Ekkor pénzbírságot szabtak ki.

Az arány a hajók hátrányára van, ahol azonban nagyobb szigor érvényesül, mint a szárazföldön. Hajón 550, szárazföldön 94 kisebb kötelességmulasztás történt. Ittasságért a hajókon az esetek 3,07 százalékát, szárazföldön pedig 5,20 százalékát büntették meg. Ez az alacsony szám annak köszönhető, hogy a tengerészek annyira sokat ihatnak, hogy a részegség szinte lehetetlen; a szabadságkorlátok túllépéséért a hajókon az esetek 48,90 százalékát, szárazföldön pedig a bírságok tényleges értékének 38,50 százalékát szabták ki. A hajókon kiszabható büntetések típusait tekintve 2513 főre szabtak ki bor- és rumadag megvonását, és összesen 6925 naprum adagot tartottak vissza. A különböző büntetéstípusokra való felosztást 4599 alkalommal alkalmazták, összesen 4833 napot szabtak ki. Letartóztatást 1214 alkalommal szabtak ki, összesen 19 443 órát; magánzárkát 4893 alkalommal, összesen 5292 napot; ideiglenes fogva tartást 121 alkalommal; csökkentett fizetésű rendszerbe való visszaülleszkedést 6 alkalommal; és határozatlan idejű reintegráció 1 alkalommal. 511 embernek kellett állnia a kötélzetben. Szárazföldön 71 217 nap magánzárkát és 1737 napi elzárást szabtak ki. 65 embert deportáltak, 4-et pedig határozatlan időre küldtek el.²⁴⁹

1872.

A Donaut 1872. május 1-jén törölték a haditengerészet nyilvántartásából és még abban az évben a hajót lebontották.²⁵⁰ 1872 szeptemberében 5 lövegét akarták korszerűsíteni és a hajót feltölteni lőszerrel, de ezt végül törölték a költségvetésből.²⁵¹

Állítólag 1879-ben a nyílt tengeren leégett.²⁵²

²⁴⁸ Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám

²⁴⁹ Die Presse, Oktober 1871-10-21

²⁵⁰ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Donau_\(1856\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Donau_(1856))

²⁵¹ Die Presse, September 1872-09-19

Neue Freie Presse, September 1872-09-29

²⁵² Magyarország, 1. évfolyam, 1894-10-02 / 278. szám



S.M.S. Donau



Anton von Petz



SMS Donau a Dél-Kína-i tengeren.²⁵³

Parancsnoka:

Düffra fregattkapitány 1856-1858

Milletih fregattkapitány 1859

Ignaz Kohen fregattkapitány 1860

Max Freiherr von Sternek 1862 (utóbb admirális)²⁵⁴

Maximilian von Pittner (Pittner) sorhajókapitány 1866 (utóbb altengernagy)

Daufalik kapitány 1866²⁵⁵

báró Anton von Wiplinger (Wipplinger) sorhajókapitány 1868 (utóbb altengernagy)

Admirálisok:

Ferdinánd Miksa Főherczeg tengerészeti főparancsnok

Anton von Petz admirális

²⁵³ Salzburger Fremden-Zeitung, Januar-Juni 1901-04-20

²⁵⁴ Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1897-09-16

²⁵⁵ Fővárosi Lapok 1869-02-25 / 45. szám

SMS Saida gőzkorvett

(Testvérhajója az SMS Donau gőzkorvett vagy csavaros korvett.)

(Az előző Saida nevű hajó, az SMS Saida brigg 1874 novemberében egy viharban, zátonyra futva süllyedt el kalabriánál, Szkülla közelében.²⁵⁶) 1912-től **Minerva** a neve.

Vízkesztorítása: 2227 tonna üresen²⁵⁷

2499,60 tonna feltöltve (máshol 2440 - 2500 tonna)

2662 hosszú tonna (2705 tonna) – 3734,70 tonna teljesen feltöltve

Hossza: 69,06 m a vízvonalon

71 m az egyenesek között

72,68 m a felső fedélzet

79,44 m (260 láb 8 hüvelyk) a legnagyobb hossza
(máshol 74,50 m)

²⁵⁶ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1899-01-12

²⁵⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Szélessége: 13,14 m (43 láb 1 hüvelyk), 12,33 m (12,30 m) az orrvitorlánál
Merülése: 5,15 - 5,83 m (19 láb 2 hüvelyk) elől, 6,11 m (20 láb 1 hüvelyk)
(máshol 6,32 - 6,42 m) hátul Merülése 1 cm = 7,25 t

Magassága: korlát tetejétől a vízvonalig: 6,66 méter
az orrárbocok (alsó gerinc) magassága a vízvonal felett: 2,84 méter

Hajótest mérete: 4963 négyzetméter

Meghajtása: 1 db kéthengeres, vízszintes gőzgép,
kazánok száma talán 5 db, 16 tűztérrel
1 darab 2 szárnyú Griffith hajócsavar, 5,33 m átmérővel (17 láb 6 hüvelyk).

A hajót egy háromárbcos vitorlaskötézzel szerelték fel, hogy kiegészítse a gőzgépet a hosszú utakon. 3 árboc, teljes (hajó) vitorlázattal. Vitorlafelület: 2187,42 m², később: 1760 m²

Teljesítménye: 1790 LE (1330 kW) vagy 1800 LE, majd 1886-ban 1738 LE
(Más forrásnál 1882-ben 400 LE, ami megegyezik az SMS Donau-éval)²⁵⁸

Sebessége: 12 csomó (22 km/h)

Sebesség 1879-ben: 13,00 cs, 77-es fordulatszámmal teljes erővel, 10,37 cs, 60-as fordulatszámmal, félerővel. 1886-ban: 11,25 cs 78-as fordulatszámmal, teljes erővel haladva.

Személyzete: 1877-ben: 347 fő.

1895-ben 42 tiszt + (köztük 25 tengerészkadét a világméretű úton) + 309 fő tengerész.²⁵⁹

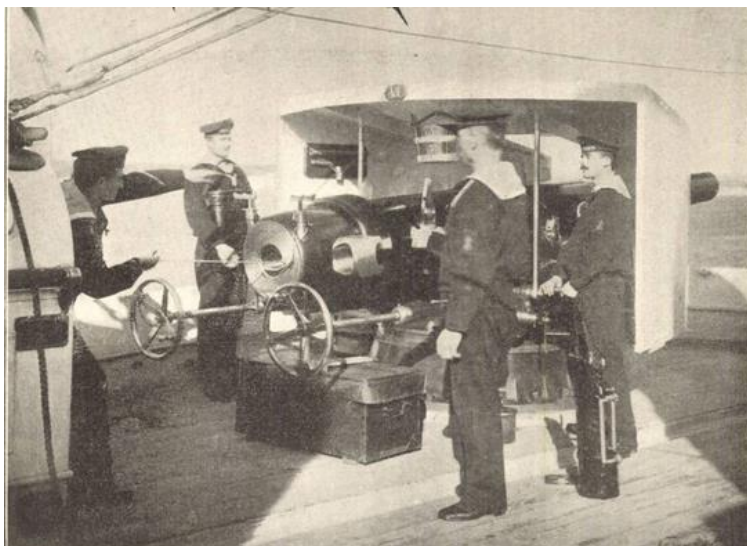
Fegyverzete:

11 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) L/25-ös Krupp ágyú (más forrás szerint acélbronz Uchatius löveg)
(A haditengerészet az 1880-1890-es évekig Wahrendorff-rendszerű ágyúkat használt, aztán lecserélték ezeket. A gránát teljes hossza 312 mm, a tömege 27,83 kg volt. A kilövéshez szükséges feketelőpor töltetet selyem vagy vászonzsákba töltötték. A zsák száját madzaggal bekötötték és a töltet súlyát ráfestették a zsák oldalára. töltet begyűjtését az 1859M dörzsgyűjtő végezte. Ezt az ágyúcsőbe helyezés után a dörzsgyűjtő drótjára kötött zsinórral hozták működésbe. A dörzsgyűjtő lényegében a ma is használt gyufa elvén működik. A drót megrántásakor a végénél lévő dörzsölésre érzékeny anyag meggyullad és begyűjtja az alá helyezett lőport, ami a végigégése után a lőporzsák töltetét gyűjtötte meg. Az ágyú lehet, hogy 1861M mintájú, bár ez öntöttvas, míg a korabeli cikkek bronz ágyúkról írnak.²⁶⁰)

²⁵⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1882-09-03

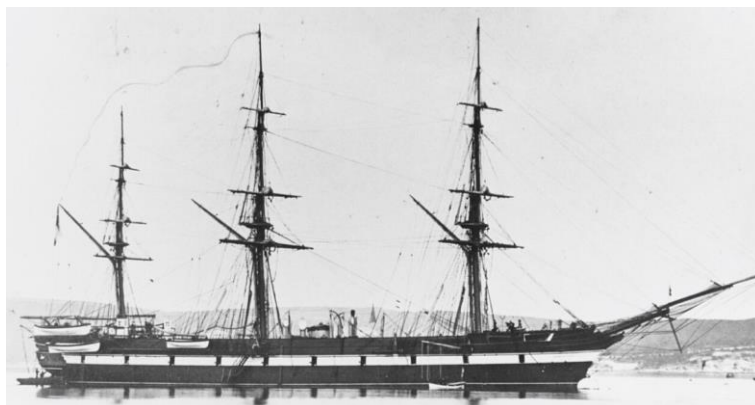
²⁵⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²⁶⁰ Haditechnika LIII. évf. 2019/3, Kelemen Ferenc, A 15 cm-es 1861M gránát története



A Monarchia egyik hajóján egy 15 cm-es ágyú.²⁶¹

1 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) L/15-ös csónakágyú ²⁶²
 2 db 25 mm-es (0,98 hüvelykes) géppuska 1892-től



263

Fegyverzete 1904-től:

8 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) L/25-ös Krupp ágyú
 2 db 74 mm-es (1,9 hüvelyk) L/33-as gyorstüzelő ágyú

Csónakok: 1 db II. osztályú gőz bárka, 1 db III. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db III. osztályú vitorlás csónak, 1 db II. osztályú mentő csónak, 1 db II. osztályú Gigg, 2 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik.²⁶⁴

Horgonyok: 6 db Admirális típusú horgony: 4246 kg, 4240 kg, 4193 kg, 670 kg, 336 kg, 168 kg.

A hajót a Polai Arzenál építette.

Fából épült, vas fedélzettartó gerendákkal ellátva.

Építés kezdete: 1876. május, gerincfektetés 1876. szeptember

Vízrebocsátás: 1878.07.02.

Hadrendbe állt: 1879.10.09.

²⁶¹ Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám / Szabolcska Mihály: Munkaközben 822. oldal / Költemények

²⁶² [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_\(1878\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_(1878))

²⁶³ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_\(1878\)#/media/File:SMS_Saida_NH_87461.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_(1878)#/media/File:SMS_Saida_NH_87461.jpg)

²⁶⁴ Matlekovits Sándor (szerk.): Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítására

elkészült: 1879.08.14.

1879.10.02-án próbautat hajtott végre, majd kicserélték a hajócsavarját.

Hadrendből kivonták: 1906.02.26-án.

Átnevezték 1912-ben Minervára

Lebontották: 1920-ban Olaszországban.

„A mi »Saidá«-nk. (Pola, okt. 3.) A »Gresammt - Detail - Offizier, kinek nevét nem merem a »valamennyi részlet tisztjé«-re magyarítani, nagyot fohászkodik és hosszat nyújtózkodik, olyan hosszat, amint csak lehetséges abban a kis szurdikban, melyet a hajón szobának neveznek, aztán becsapja a könyvet, szivarra gyújt és teljes önmegelégedésében még egyszer megszemléli újonnan fölszerelt, hajóját. És most küldte el az utolsó munkásokat, az ácsot, aranyozót, mázolót, asztalost, lakatost; semmi dolga többé óvatlan lábakkal és kezekkel; nem tapossák többé a szép fedélzetet, nem lábatlankodik többé senki. Hanem aztán nincs is szebb hajó a világon, mint a »Saida« olyan kecses formái vannak, hogy öröm rá tekinteni. Aki még nem látott korvetten, nézze meg ezt, tudom, meg lesz elégedve vele. A karcsú árbocok, a keresztfák, a kötélzet olyan, mintha vonatkozóval húzták volna. Az a fehér sáv a testen, melyből az ágyúrésekben elhelyezett ágyúk öblei tekintenek, csakúgy fénylik, nem is teszik az ágyúk öblei sem azt a benyomást, mintha valaha ártani lennének képesek; az egész hajó olyan hatást tesz, mintha csupán örömnüpre termett volna. Mi, apródok is, elhelyezkedtünk, a nagy ládával együtt s most már készen minden, hogy bármely percben elhagyhassuk a kikötőt. De kövessük a részletek tisztjét és szemléljük meg a hajót belsejében is. A fedélzet hátsó részén még egy fedött lakosztály fekszik a felsőbbrangú tisztek számára. A hajó hátulján van a mentő készülék, melyet minden pillanatban alá lehet bocsátani a vízbe. A leghátulsó árboc, a keresztárbc előtt áll a »parancsnoki híd,« melyen a tiszt jár fel s alá; előtte magas állványon az iránytű (boussole) a mellett a gép s a sürgönyző készüléke, néhány szócső, mely az üteggel áll összeköttetésben ; aztán két kis házikóban a távesövek, térképek és más segédeszközök. A »parancs-híd« alatt van a kormánykerék és a harang. A közép- vagy főárbc előtt a kürtő, ennek két oldalán nagy dereglyék, az egyik olyan, mint egy Pest és Buda közt járó csavargőzös, szintén gőzgéppel ellátva. A hajó elején áll egy tizenöt centiméter öblű Uchatius-bronzágyú, az u. n. vadászágyú, mert a hajó útjának irányában lehet vele löni. Két oldalt erős vas-sárkányfőt látunk, melyen a horgony függ, hátrább még két ilyen horgony van s mind a négynek súlya 2500 kilogramm. Ezek képesek 42,000 kilogramm súlyt elviselni. A fedélzeten több lépcső vezet alá az ütegbe. Ennek hátsó részén ismét tisztelt lakásai vannak. Egy ilyen lakás köbmérete alig tíz köbláb, de azért mégis egy pici paradicsom a hajón, hol az ember megvonhatja magát és saját gondolatainak élhet, mert máshol a sürgés-forgás még éjjel is olyan, hogy az ember önkénytelenül szintén sűrög-forog. A szoba berendezése nagyon egyszerű, van ágy, két négyszöglábnyi asztalka, egy függő és egy mosdószekrényke, de ez úgy megtölti a szobát, hogy az ember alig fordulhat meg benne. Az üregben az ágyúk vannak két oldalt. Középen egész sora a különféle szivattyúknak, víztartóknak és más készülékeknek. Oldalt a falon pisztolyok, kurtakardok és karabinek függnék nagy tisztaságban és rendben. Elöl van a lakatos műhelye és a szakács osztálya egy nagy tűzhellyel, mert ott összesen 443 személyre fognak főzni. Még alantabb a »corridorban« leghátul vannak tiszt lakások és a tisztek terme u. n. »Offiziers Messe,« melyben közösen étkeznek. Itt a lakások egészen a főárbcig nyúlnak. Balról fekszik az apródok hazája: a Kadétén Messe,« vagy a mint mi nevezzük : a »contre carré.« Lesz alkalmam egyszer erről is írni valamit, mert ez a jó kedv, fiatalkori könnyűvérűség s megtörhetetlen kedélyesség fészke s aki néhány hetet töltött egy ilyen contrecarréban, az tudja csak, hogy milyen víg nép ez a tengerész apród had. Jobbról és balról vannak a gépészek és felsőbb rangú altisztek lakásai. A lakások előtt a zsákok helye. A tengerésznek nincs egyebe, mint egy vízellenes zsákja, melybe rakja minden holmiját, vagyonát. Ezek szám szerint, mert minden matróz számmal bír s az a szám mutatja hálóhelyét vagyis a gerendát, melyre

fölakasztja függőágyát; nappal a fedélzet két oldalán, a sáncon van elhelyezve. Legelői feküsznek a kórház, gyógyszerár, vitorlátár és másféle raktárak. Még egy emelettel alantabb, a tiszték lakásai alatt rejlik a lőporkamara. Ez egy fél perc alatt víz alá helyezhető, valamint a gránátkamara is. Tűz esetében az ütegben két emeltyűre nyom az illető ütegmester és a lőpor mentve van, mert csak a kamara van víz alatt, a lőpor pedig egyes vörös rézládákban, melyek fűztől, víztől egyaránt mentesek. E mellett látható az éléskamara és az u. n. »Bottlerei,« melyben a napi szükségletek vannak kiszabva. Előtte a gép, a kazánok és raktárak, bor, szesz, rhum, olaj sat. részére. A látogató, ki kíváncsi szemmel mindent megtekintett, el van ragadtatva a tisztaságtól és rendtől, mely itt uralkodik s azzal a gondolattal hagyja el a hajót, hogy bizony itt nagyon kellemes lehet az élet. Mindenki a saját módja és rangja szerint él. A parancsnok a maga termeiben, (melyek ugyan szárazföldön még szobának sem illenének be,) a tiszték a tisztí szobákban, az apródok a contre carréban, a matrózok sehol és mindenütt. A matróz boldog, ha egy szundikba kuporodhatik, vagy valahol az árnyékban a fedélzeten nyújthatja végig fáradt tagjait. A szolgálat négy és négy óráig tart s a tiszték és apródok felváltják egymást. Nappal négy és éjjel négy óra szolgálata van egynek. A matrózok csak két divízióba vannak osztva a jobb- (Steuerbord) és bal (Backbord) félbe és ezek négy órában váltják fel egymást. Az igaz, hogy nincs a matróznak mindig dolga, de minden percben ki van téve annak, hogy kedélyes beszélgetésből parancsszó hívja veszélyes, fáradalmas munkára s megesik olykor az is, hogy a jövő órában már hideg nedves sírba temetik a bősüült hullámok. Ha nincs szolgálat, akkor különféle gyakorlatokra szánják az időt, vitorla-, ágyú- vagy fegyvergyakorlatokra, vívásra, pisztolyból való céllövésre, ingó célra, torpedó-kísérletekre, a kormányosoknak ott van az iskola, kötelek kijavítása, a tengerészeknél dívó gombok és kötések megtanulása, szövés, horgolás. Szóval annyi a munka, hogy az idő alig elegendő mindezt elvégezni. De mindemellett mégis az apródnak van legtöbb dolga, mert neki a szolgálat elvégzése mellett még a tanulmányokat is kell folytatnia, astronomiai és nautikai észleleteket, vizsgálatokat tennie, naponkint a hajó helyét, (hosszasságot, szélességet) kiszámítani, a külön naplót vezetnie és mégis marad ideje a legagyafúrta dolgok elkövetésére. A tiszték között a hajó lelke a »Detail-Offizier« a legmagasabb rangú és amint már neve is mutatja, minden, ami a hajón létezik, ami a hajón történik, az ő felügyelete alá esik. Alatta áll és vele együtt működik az altiszték legöregebbike a Bootsmann u. n. Nostruamo. Ez magyarul a »mindenes« nevet érdemelné meg leginkább, mert ő vezeti a munkálatokat törzsön, árbocon s amit ő mond, az miatyánk a matrózokra nézve. Közvetlenül alatta áll a vitorlamester, sugározó, ács és asztalos. Nálunk csak viharban edzett derék tengerészek bírnak e polcra emelkedni, hanem, ha egy ilyen derék mindenese van a hajónak, akkor a »részletek tisztje« teljesen meg lehet abban nyugodva, hogy minden parancsát pontosan végrehajtják és csak félannyi gondja van, mint máskülönben volna. A többi altiszt és azok a matrózok, kik csupán a bajos munkák végzésével foglalkoznak, azaz tisztán a tengerészek, egy csoportba foglalva képezik a fedélzeti katonaságot. (Deck-Mannseift.) Az ütegtiszt közvetlen előjárója az ütegmesternek (altiszt rang) és ez ismét a tüzérségnek. Ezek is olyan képzett tengerészek, mint az előbbiek, csak hogy a tüzérség főhivatásuk, az ágyúk rendben tartása s azok szolgálása. A kormányosok csoportja már bír némi képzettséggel a gyakorlati nautikában is; ők a »pilotage« vagy »navigatio« tisztnek közvetlen alárendeltjei, és a nautikai szerek tisztántartásával s őrzésével vannak megbízva. A navigatio-tiszt teszi a hiteles észleleteket és a hajó helyének meghatározását, valamint az irány, sebesség s az út sat., feljegyzését és meteorológiai vizsgálatokat, melyek külön naplóba foglaltatnak. Továbbá ő őrzi a térképeket, tengeri abroszokat, chronometereket, sextansokat. A lobogók rendezése és a hadi és nemzetközi codex őrzése szintén ő rá van bízva, valamint a fellobogóké is, ha erre külön tiszt nincs, mert háború esetén ez ép oly fontosságú, mint a száraz hadseregnél a posta- vagy távírói összeköttetés, mert itt tíz különféle lobogó kombinációja által képesítve vagyunk az összes tengerészetre vágó fogalmaknak szókból vagy mondatokból való kifejezésére. A gépészek és fűtők csoportja a gép és szivattyúk körül foglalatoskodik.

Gépésztisztjeink a katonai hivatalnak karához tartoznak. Tulajdonképeni katonák, kik őrt állanak, kiknek altisztjei írkokok, nagyon kevés számban vannak. Legöregebb altisztjük a »Profoss«, kulcsárja az árestomoknak, kalodáknak és a háló helynek! Mindezekhez apródok vannak beosztva, de felváltva, hogy a különféle szolgálatokat egyaránt tanulmányozhassák. Vannak azonkívül még betegápolók, kik a hajóorvos segédei. A haditengerészet tiszt karának kiképzésére nálunk egy intézet létezik Fiumében, hol négy évig tart az akadémiai előadás. A négy év bevégezése után mindenki mint apród kezdi meg pályáját és háromévi folytonos hajózási tapasztalatai s a gyakorlati tiszt vizsgálat után mindjárt mint főhadnagy lép a tiszt karba. A katonaság kiképzésére is vannak Polában iskolák, hanem ezekből csakis altisztek kerülnek ki. A haditengerészet tisztje a műveltség és haladás embere, és vajmi sok kell ahhoz, hogy valaki tengerésztiszté váljék. A szárazföldiek gyakran azt hiszik, hogy, a hadi és a kereskedelmi tengerészethez egyforma készütség kell, pedig a kettő között igen nagy a különbség. Míg a haditengerész tudományos észleleteket és kutatásokat végez, addig a kereskedelmi tengerész üzérkedik; ennél az idő pénz, és így nem is követelhető tőle, hogy valami különös képzettséget sajátítson el magának a szakmáján kívül esőnél; míg ellenben minden tengerésztiszt köteles amaz alap után indulva, mely a haditengerészeti akadémiában vettett, egy tudományt megragadni, azt művelni s ezáltal az általános társadalom hasznos tagjává válni, mert a haditengerészet nem egyedül katonai célokra van hivatva, hanem az eddig még oly ismeretlen tenger teljes kikutatására, a kereskedelem támaszára, diplomáciai összeköttetések létesítésére és más tudományos célokra is Némelyek saját hazánkban kicsinylőleg beszélnek tengerészetünkről, pedig a másodrangú tengeri hatalmak közé számítható és életrevalósága két helyen tűnt ki leginkább. Helgolandnál ez vívta csavargózósokkal az első ütközetet, és Lissánál nagy győzedelmet aratott az első páncélos hajókkal, s ki tudja mire van még hivatva a jövő torpedó korszakában! A tengerész, mint mondom, a haladás embere, mert szakmájában kénytelen előre törekedni, különben veszve van. »Le trident de Neptune c'est le sceptre du monde«, ez a mondás még mindig igaznak bizonyult a történelem folyamában, mert eddig a nagyhatalmú államok mindig a tengernek köszönhető világuralmukat. Néhány nap múlva mi a »Saida«-n elhagyjuk Polát, és a tenger hullámai viszik hajónkat távolfekvő országokba. Igyekezni fogok írni arról, a mit látni s a miben gyönyörködni fogok. Greguss György²⁶⁵

1878.

[A „Saida” korvette.] Ahogyan azt már táviratban is bejelentettük, Őfelsége „Saida” korvette vízre bocsátására tegnap (július 2-án) került sor Polában. A „Saida” korvette, amelynek építése 1876 szeptemberében kezdődött, ugyanabba a típusba tartozik, mint a „Donau” (II.) korvette, de a tervező, Nitter von Nomako hajóépítő mérnök teljesen új terv alapján készítette. A hajó fából épült, de vasgerendákkal és több, Bessemer-lemezekből (speciális acél lemez) készült hosszú merevítő csatlakozással rendelkezik. Az építést Josef Vegan császári és királyi főhajóépítő mérnök irányításával végezték, aki a páncélos „Kaiser” építése óta, amelyet szintén ő felügyelt, az Olive Island szárnyaló szerkezetei alatt igen előkelő hírnévre tett szert. Őfelsége „Saida” korvette fő méretei? A felső vízvonalba a merőlegesek (difel) közötti hossz: 70,96 méter, teljes hossz a fedélzeten: 74,50 méter, maximális szélesség az orrvitorlánál: 12,30 méter, maximális szélesség a külső palánkon: 13,14 méter, merülés elöl: 5,15 méter, merülés hátul: 6,32 méter, mélység a korlát tetejétől a vízvonalgig: 6,66 méter, az orrárbocok (alsó gerinc) magassága a vízvonala felett: 2,84 méter, vízkiszorítás tonnában 1000 kilogrammonként a külső palánkon: 2500 tonna, fő hajótest területe négyzetméterben: 4963. A motorok névleges teljesítménye 400 lóerő, (megegyezik a "Donau"-éval) tengeri kondenzációs motorok, és egy 17 láb 6 hüvelyk átmérőjű, kétlapátos Griffith-csavart hajtának. Az öt gőzkazánt, összesen 16 tüzelőrendszerrel, valamint a motort a "Stabilimento tecnico triestino" szállította. Az ágyúállás

²⁶⁵ Fővárosi Lapok 1879-10-07 / 230. szám

a "Donau"-hoz hasonló, azaz 13 darab Krupp 16 centiméteres hátultöltős ágyú, amelyek közül 12 az ütegállásban oldallövedékként, egy pedig elöl pedig üldözőlövedékként helyezkedik el.²⁶⁶ A fegyverzetét az SMS Donauhoz hasonlóan, utóbb módosították. A cikk a tervezett fegyverzetről ír, és nem a megvalósítottól.

A „Saida“ fregatt, 1879. október 5-én indult hosszú útjára Afrika vizeit kutatandó. Egy évi viszontagságos utazásukból Polába visszatértek.²⁶⁷ Más forrás szerint Polát 1879.10.15-én hagyta el.

A hajó felkereste Nyugat-Indiát, Brazíliát és Dél-Afrikát, Bahiát Habsburg Károly István főherceg sorhajózásslóssal a fedélzetén. Ekkor a hajón volt báró Sapun Ármin későbbi tengernagy is.²⁶⁸

„A tengeren járó dolgozótárs az egyedüli, kitől a gőz szárnyán siető napilapok olvasói nem követelhetik, hogy mindig a legközelebbi napok történetével szolgáljon nekik. Ahol ő mozog, (néha ugyancsak mozogva,) ott nincs sem postaház, sem távíró-hivatal. Nem fog megütközni tehát az olvasó, ki utolsó tárcámat Pólából kapta, honnan a »Saidá«-n útra keltünk, ha most már Gibraltárból beszélek vele, ez európai végpontról, hová hajónkkal (1879) október 29-én érkeztünk. Az angolok rettentő sziklaerőssége ez, melyet nem lehet eléggé bámulni, valamint az itt folyó tarka életet sem, mely angol, spanyol és afrikai keverékből áll. De mindent jobban meg kell ismerni, mielőtt beszélhetnék róla, előbb azt kell elmondani, mint jutottam ide. Világlátni, nekivágtunk tehát az »Adriá«-nak, szemben a sirocco-val, e délkeleti széllel, mely szemünkbe csapta az esőt. A »Saida« rendesen tizenhárom mértföld utat tesz annyi idő alatt, amíg most alig három mértföldet birt vánszorogni, úgy dühöngött az ellenszél. A hajó ingott-lengett s mi a kellónél vagy rövidebbet vagy hosszabbat léptünk rajta, a mi ép oly kellemetes, mint midőn teljes sötétben járunk a lépcsőn s mindig elhibázzuk a fokok távolságát. Lissánál kellett megvonulni, horgonyt vetve egy éjszakára. A láncc úgy megfeszült, mint a hegedűhúr s a szélvész magas éket csalt ki belőle. Folytonos villámlás, dörgés! Meg kell lapulni, de a tengerésznek ilyenkor is akad dolga. Most egy a kikötőbe menekülni vágyó és a sötétben magát tájékozni nem tudó görög briggy segélyére kellett mennünk két csónakon s amíg szél ellenében felvontattuk s biztosabb helyen vetek meg horgonyát, még vízmentes köpenyeink is ugyancsak átáztak. Ilyen időben legnagyobb ut a hajókon a tengeri betegség. Sok büszke fej és dacos térd hajol meg előtte. A tengeren járt embert sokszor ostromolják a kérdéssel, milyen ez a betegség, lehet-e orvosolni s mivel? Én nem tudok rá felelni, pedig most is itt inog a hajó alattam, feldőlt már tentartóm egy párszor, hátam mögött pedig sápadt arcok nyöszörögnek. Ezt a betegséget sem orvosolni, sem leírni nem lehet. Legtöbbször az is, aki tanulmányozni akarta, beleesett. Van olyan tengerész, aki mindig rosszul lesz az ingó hajón, habár kötelességét akkor is pontosan teljesíti, ellenben elég szárazföldi, ki először jár tengeren, mentt marad tőle a táncoló hajón. Olykor a nagy ingás nagyban neveli az étvágyat, mint ezt magamon is tapasztaltam, máskor az életet is megunatja az emberrel. A tengeri betegség ellen nincs óvszer, ha csak az ópium nem, melytől a beteg elalszik, és alvás közben pedig nincs tengeri betegség. A borszem is jó, de csak néha és némelyeknek. A többi hirdetett ellenszer annyit ér, mint a legtöbb »csalhatatlan gyógyszer.« Valószínű, hogy e baj a vérkeringés háborításából ered. Az erekben a vér hol megtorlódik, hol űrt hagy, mint néha a légszóben a megszakadozott higany. A legjobb e betegségben az, hogy nem veszélyes. A partra lépve, többnyire megszűnik. Csak Syrakusában olvastam egy szicíliai herceg sírkövén, hogy ez tengeri betegség áldozata lett, de ez sem

²⁶⁶ Die Presse, Juli 1878-07-04

²⁶⁷ Ellenőr, 12. évfolyam, 1880-11-08 / 541. szám

²⁶⁸ Vasárnapi Ujság – 1902-06-15 / 24. szám /

Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Báró Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar Monarchiában / 7. szám

bizonyos. Egy katona megtévelyodott tőle a hajón, de mihelyt partra szállt, semmi baja sem volt. Legjobb különben, ha az ember nem gondol az ingásra s dologhoz lát. Szélviharban, midőn minden matrónak működni kell, egy sem esik bele. Hajdan a tengeri betegségtől úgy óvták az újonc matrót, hogy jól elverték, amikor persze másra gondolt, s van elég hajós kapitány, ki megsokalva a sok tisztogatást, rossz hírekkel ijesztgeti utasait, nehogy tengeri betegségbe essenek. Néha e kellemetlen állapot tartós emléket hagy. Ismerek egy urat, ki ha térdén felfüggesztett képet lát, azonnal gyomorgörcsöt kap. Ez valaha tengeri gőzösön szenvedve, maga előtt a »Hotel Abondanzia« keretbe foglalt képét látta folyvást ide-oda ingani. Különben az állat is osztozik e bajban. Macskánk most is ugyancsak nyávog, ökreink és tyúkaink pedig egész lesoványodtak. Hogy nem szédülés okozza, az bizonyos. Egy kötélzáncos társaság is átkelve a csatornán, egytől-egyig beleesett s az angol partra jutva, harmadnapon sem birt még előadást tartani, pedig hát ezek nem szoktak szédülni. De a tengeri út e prózai árnyoldaláról elég is ennyi. Reggelre úgyis kitisztult az idő, északnyugatra fordult a szél s mi mehettünk tovább. A szél azonban nem állt el s mi egész Messináig táncoltunk. De a mi »Saidá«-nk viharra termett hajó, mint az a brigg is, melytől nevét öröklé s mely néhány év előtt ép a messinai szorosban ment tönkre. Vitorlás hajó lévén, a viharral nem dacolhatott s csak a parancsnok ügyessége által került ki a Scylla szirtjeit, szűk, homokos partrészre jutva; emberei legalább életüket megmenték, kivéve egyet, — ki a parancs ellenére — teljes öltözetben, zsebre dugva becses holmiját, a vízbe ugrott s elmerült. Ugyan a viharban (1874 novemberében) még hét hajó veszett el. Kecsegtetem magamat, hogy az új »Saidá«-val nem esik ilyen veszedelem. Messina, ahol köszéngészletünk kiegészítése végett három napot töltünk, regényes parton fekszik. Bájos ligeteit, festői hegyeit, a Mongibellot, füstölgő, hólepelt csúcsával, Taormina sziklába épített kéjlakóit, Reggio békés lapályát gyönyörűség nézni ott a kikötőből. A város maga régiségekben legszegényebb városa Olaszországnak, mert e század elején összeomlott, s újra kellett építeni. Utcái egyenesek, házai egyforma magasak, de még sem unalmasak. Az élet zaja pezsg köztük. Ácsorgó annyi van itt, mint akár Nápolyban. A félig bedőlt s fával fődött székesegyház gyönyörű mozaik-oltárjának hátán olvasható a messinai szűz levelének másolata. A fecsegő sekrestyés magyarázgatta is, de alig értem, mert itt a legelrontottabb olasz nyelvet beszélnek. Este a színházba mentünk, nem »Angol asszony«-ért, melyet benne adtak, hanem közönségéért. Nőt keveset láttunk, valamint az utcákon is; talán lakat alatt tartják, amint hogy az ablakfüggönyök mozgása s a zöld redőnyök mögött meg is sejdítünk néhány villámló fekete szemet. A színház épen nem szép, férfi közönsége pedig épen nem kellemes. Együtt dalol az énekesekkel, a gixert száz torok viszhangozza, azonnal tapsolja a tetszést, kifütyöli a hibás éneket. Egyik éljent kiált, másik azt, hogy le vele! Fejefájva hagyja el az idegen ezt a dísztelen muzsacsarnokot s másnap inkább megy nézni a temetőt, honnan a szorosra oly szép a kilátás s hol a temetkezési mód oly különös. A borostyán- és cyprus-lepte hegyen büszkélkedő, de még nem egészen kész temető-épület falaiba, fülkébe helyezik a halottakat, melyek e szeles, száraz éghajlat alatt csakhamar kiszáradnak. Mindenszentek napján aztán ulj köntösbe, többnyire drága ruhákba öltözteti őket az élők kegyelete. Messinát október 23-dikán reggel hagytuk el, a messze Gibraltárnak tartva. Ég és víz közt lebegve, az itt nem valami sok változatossággal bír. A szárazföld emberének semmi az, ami a hajó vándorának esemény: a napkelte, nyugta, egy vitorla a távol ködében, egy világító torony fénye, egy cápa vagy fickándozó delfin. Arról azonban gondoskodva van, hogy hajónk népe ne unja magát. Kora reggel hangzik a szó: »Föl a fedélre!« A matróz mind kiugrik függő, ágyából, mert különben kiugratnák. A fedélzetet mosni, súrolni s aztán szárítani kell. Alig érünk, rá, nézni Szicília és Szardínia mögöttünk elvesző hegycsúcsait. Két órakor már vitorlagyakorlat van, mókusokként mászva le s föl az árbocokon. Aztán a mércdolgok tisztítása, hogy a réz olyan fényes legyen, mint az arany, a vas pedig, mint az ezüst. Következik az ágyúgyakorlat, puffogatás a légebe, vaktöltéssel. Tizenkét óra felé az ebéd: leves rizottóval, hús főzelékkel, fél meszely bor s kétszersült. Két óráig aztán nyughatik, aki nem szolgál. De megint csak előkerül a tisztogatás, iskola, gyakorlat dolga, málhák vizsgálása: meg van-e minden ?

Hatkor mindenkinek a helyén harckészen kell állnia ágyúnál, lőporkamránál, szivattyúknál, mert a parancsnok vizsgálatot tart. Az esti órák kellemesek, a tisztek elmélkednek, a kadétek vívnak, zenéznek, a matrózok énekelnek, az öregebb altisztek élményeiket beszélnek a mindent elhívó fiataloknak. Néha játék is van: két matróz beköti a szemét s gombba kötött kötél, véggel próbálják egymást elpáholni, amiből a nézőknek is jut s van hahota. Érdekes a harminc kadét vacsorája is a »contre carré«-ban. A vacsora mindig silány s ezért a szakácscsal folytonos a háború. De ez nem rontja a jó kedvet. Van víg beszéd, egyik vizet forral a theához, másik conserv-gulyást melegít, egy csomó ifjú vitatkozik, van, aki olvas vagy ír, miközben a levegő sűrűvé válik a dohányfüsttől. Ha felnyitjuk az ablakokat, megesik, hogy becsapódik a hullám vize s jut belőle mindenkinek. Se baj! Itt öröm, kellemetlenség és minden közös — egész kommunizmus, javak és bajok közössége. Tízkor lefekszem a függő ágyba, melyből a ki meg nem szokta, fáradtabban kelne ki, mint ahogy belefeküdt; de nekem édes álmaim vannak benne, mintha rózsás karokban pihennék. Éjfélkor, midőn a hajó harangja nyolcat kong, úgyis órállásra kell mennem. Akkor hallatszik a kiáltás : »Alles wohl, Laternen klar«. Ezek a felváltandó örök vontatott hangjai. Az altisztek éles sípszavára az új örök állnak ki. Az éj sötét, a csillagok felhőrongyok közt reszketnek s szél kezd fütyölni. — Irány? — kérdi a tiszt. — Nyugat! — feleli az iránytűnél álló kadét. Nemsokára künn gyönyörködöm a tengeri fényben, mély apró világító állatkáktól ered. Néha a sötétben hajó halad el közelünkben, s csak vörös lámpáját látjuk. Nagy messzeségben látszik az algéri part világítótornya. Az éj hidegét s álmoságát elűzi a rhamos fekete kávé, melyet a tiszt készített szolgáló apródjainak. Attól éberebb lesz mindenki. Négy órától hatig alhatik még egyet az apród, de aztán megint a napi dologhoz kell látni. S a hajón egyformák a napok, kivéve, hogy egyik szelet, másik szélcsöndet hoz. A vasárnap azonban nagy különbség. Akkor délelőtt parádé van, délután pedig teljes szabadság. Ájtatoskodás nem sok fordul elő, mert azt tartják: ha a tengerész imádkozik, akkor már nagy a baj. Sokkal jobb, amíg káromkodik. S ezt teszi is eleget. Egy este a hajó orránál ülve, néztem a zengő csendes tengert, midőn egyszerre felhangzott mögöttem az ismert dal: »Piros, piros, piros«. Én a távoli hazára gondoltam s annál jobban meglepett. Együtt dúdoltam aztán a magyar tengerész-fiúkkal. Háromszáz mértföldnyire minden parttól hangzott a jó magyar dal. Szerettem, hogy e csoport magyar fiúból dalban tört ki az érzélem. Rágyújtottak aztán az olaszok is, utánuk a horvátok, de ez egyszer a magyarok voltak az elsők. És most Gibraltár szírterődje is hall néha magyar szót és magyar nótát. Greguss György”²⁶⁹

1879.

Az SMS Saida tisztikara: sorhajó hadnagyoki: Gustav Ritter von Brosch, Carl Edler von Bermann, Carl Adamovic. Sorhajó zászlósok: Wilhelm Ritter von Böckmann, Friedrich Graf Messey de Bielle. Haditengerészeti kadétek: Hermann Vielhaber, Alfons Hiltcher, Rudolf Edl. von Benigni, Richard Barry, Carl Koss, Franz Löffler, Bernhard Jürg, Georg Greguss, Stefan Khuebach, Constantin Ritter Pessic von Kosnadol, Stanislaus Schanzer, Hugo Sladeczek, Josef Ivancich, Heinrich Mitterbacher, Max Freiherr von Hauser, Edido von Hauser, Johann Cattarivitz, Johann Cattarivitz. Kortschak, Emerich Bekassy, Eduard Körber, Max Herzberg, Eduard Brandmayer, Johann Zsoldak, Thomas von Ferrari, Rudolf Schaffgotsche gróf, Moriz Resseguier de Miremont gróf, Ludwig Henkl, Carl Edi. von Pflügl. Dr. Johann Krumpholz fregattorvos és Dr. Anton Parenzan korvetorvos. Theodor Böttger másodosztályú mérnök és Ferdinand Lind harmadosztályú mérnök.²⁷⁰ Később a hajóra került kadétnak Ófelsége Karl Stefan főherceg és Nicolaus Ritter von Rodakowski.²⁷¹

²⁶⁹ Fővárosi Lapok 1879-11-18 / 265. szám

²⁷⁰ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1879-09-27

²⁷¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1879-10-12

A tervezett útvonal: Az út először Gibraltárra vezet, majd Madeirán és Tenerifén megállva Bahiába, és ha a brazil főváros egészségügyi állapota engedi, Rio de Janeiróba, majd Fokvárosba, onnan Szent Ilonán keresztül a nyugat-indiai Martinique, Jamaica és Kuba szigeteire, majd a Florida-szoroson keresztül New Yorkba. Az északi úton Lisszabont és számos mediterrán kikötőt látogatnak meg. A tíz hónapra tervezett út elsősorban azt a célt szolgálja, hogy a Tengerészeti Akadémián idén végzett tengerészkadétkok kellemes és pihentető tengeri utazással kezdhessék meg igényes karrierjüket. A korvett a modern hajóépítési technológia legújabb elvei szerint épült, és torpedóval is fel van szerelve. Háromhavi ellátmányt szállít. A hajó egy vízdesztilláló rendszerrel van felszerelve, amely lehetővé teszi az édesvízkészlet bármikori feltöltését.²⁷² A hajó felszerelése 26 800 Florint (aranyforintot) tett ki.²⁷³

1879.10.19-én érkezett Messinába, négy napig horgonyzott ott, majd Gibraltár felé indult. A korvettnek ezen az úton állandó ellenszéllel és nyílt tengerrel kellett megküzdenie, így az út jelentősen késett, és a fedélzeti kiszolgálás rendkívül nehézkes volt.²⁷⁴

Gibraltárt 1879.10.29-én érte el, egy heves délnyugati viharban.²⁷⁵ Innét 1879.11.04-én hajózott tovább.

1879.12.17-én érkezett Bahia-ba (Brazília).²⁷⁶

A hajót Rio de Janeiro-ba várták de a kikötőben horgonyzó hajókon, ismételten előfordultak sárgaláz okozta megbetegedések és hirtelen halálesetek, így továbbra sem biztos, hogy Ő Királyi Fensége a főherceg ellátogathat-e Brazília császárához, aki még mindig Rióban tartózkodik, és csak januárban szándékozik Petropolis-ban letelepedni.”²⁷⁷

„Az óceán hátán. (Gibraltár. — Negyvenkét nap a tengeren. — Bahia.) Az olvasó tán még nem feledte el szegény fejemet, ki a szép »Saidá«-n, mint hadi tengerész, végzi a nehéz, hosszú tengeri utat Dél-Amerikába s onnan tán a Jóremény fokához. Utolsó találkozásom az olvasóval Gibraltárnál volt, Európa e délnyugati végső csúcspontjánál. Akkor azonban adósa maradtam ez angol szirterőd leírásával, most meg sok egyéb elmondandóm nem enged időt tüzetesen bíbelődni vele. Pedig festői pont s méltó a nyomdafestékre. Midőn feléje haladva, először pillantom meg a Sierra Nevadét, melynek hólepte gerincét még szebbé színezte a hold ezüst fénye, elképzelve e hegység virító völgyeit és aranyos napsugarait, kedvem lett volna egy nagyot merengeni. De az ingó hajó erre nem valami kedvező talaj. A sötétben sok apró mécs sűrög-forog köröttünk, zakatolva, tüzet okádvá surran el egy-egy hajó, vagy egy néma sötét kísértet hajlong közelünkben ég felé ágaskodó árbocáival. Nagyon serény itt a közlekedés. A négy óra alatt, míg őrsegen álltam, száznál több hajó tűnt fel a láthatáron. Tehát vigyázni kell itt, nem merengeni éj idején. Reggel előttünk állt a meredek szírt: Gibraltár. És midőn kikötőjébe értünk: az ég jól megkeresztelt záporosóvel. Köd fedte el szemünk elől az ezernégyszáz lábnyi sziklacsúcsot. Midőn az angol lobogót huszonegy ágyúlövéssel üdvözlöttük, a naszádparancsnok azonnal szívélyesen üdvözölt s ajánlotta segélyét a munkához. De mi csak magunk láttunk hozzá: kiegészíteni szén- és élelmi készletünket, mert a hosszú vízi után Bahiáig (kivált ha Madeirát nem ejthetjük útba,) sok kell! Gibraltár szénállomás minden nemzet hajójára nézve. Alig hogy befutottunk mi is, már a tömérdek szeneshajó egyike (kimustrált vén hadihajó) árbocára húzta az osztrák-magyar lobogót, jeléül, hogy tőle vegyünk

²⁷² Morgen-Post, Oktober 1879-10-17

Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1879-10-18

²⁷³ Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-17

²⁷⁴ Die Presse, November 1879-11-28

²⁷⁵ Neue Freie Presse, Oktober 1879-10-30

²⁷⁶ Die Presse, Dezember 1879-12-18

²⁷⁷ Das Vaterland, Januar 1880-01-20

szenet. Bármily országbeli hajó érkezik, s érkezik naponkint tíz-tizenöt, mindig ismétlődik e zászlós ajánlkozás. Szárazra lépve: első gondunk volt, egy vendéglőben jó ebédet csapni. Aztán körülnézni. Gibraltárban az élet zsbongó és tarka. Angol, spanyol, mór, szerecsen s mindenféle tengerész tolakodik a kapukon, szűk sikátorokon, utcákon. Egész kábító kép. Azok a bámulatos angol szirterődök, melyek az idő jogának tán ép oly sokáig fognak ellenállani, mint az egyiptomi gúla, kevésbé vonzottak, mint az itteni népélet. Egy vasárnap, mely angol városban (mint már Máltában tapasztalom) mindig unalmas, lovakat béreltünk s a neutrális talajon át elégettünk a spanyolok földjére, kiknek napja — mint mondani szokták — már rég leáldozott; de én úgy tapasztaltam, hogy maga a spanyol nép most is ért még a ragyogáshoz. Itt, hol a spanyol vér és angol arany egyaránt kering, igazi örömnép a vasárnap. Íme ez apró községben is, melynek utcái szűkek és piszkosak, házai pedig sülyedezők, milyen vigasság járta! Fandango, mandolinata, saltarello, romanceros — mily vidám hangok és képek keveréke. Pergő, pezsgő spanyol leány az izmos termetű highlandi mellett; spanyol Caballeros, kinek szeme olyan fekete, mint pisztolyának agyas pillantása olyan éles, mint törje; kicsapongó matróz, kinek alkalma nyílt kimulatni magát; szerecsen, ki oly furcsán vigyorog; már, ki a háttérben komolyan szürcsöli fekete kávéját s csibukjának füstjébe burkolózva imát mormol, tán a hitetlenek pusztulásáért, kik elvették szép hazájukat. Midőn hazafelé értünk, a lóversenytéren angol tiszték hívtak be sátraikba, hol étel ital mellett vígan mulatozunk. De feltarsant a trombita-szó, kapuzárás jele, sietnünk kell! Mert Gibraltár városa lakat alatt áll. Esti kilenckor sergeant járja sorra a kapukat nagy méltósággal, zene és fegyveresek kíséretében, bezárja mind s a kulcsokat átadja a kormányzónak, aztán se ki, se be többé! Reggel ismét szertartással foly a kapunyitás, a várakozó tömeg türelmetlensége mellett. Néhány estét az osztrák-magyar konzul és neje szeretetreméltó körében töltöttünk, s gyakran megfordultunk az »Alameda« sétányon, hol katonai zenekar hozza-vonja a cammogó angol nótákat, ladyk sétálnak, gyermekcsoportok játszanak s előttünk a tömördek hajójú öböl. Kellemes itt élvezni a tenger hűs szellőjét s nézni a nap lenyugtát. A gazdag növényzetben Elliot, Gibraltár hős védője, legszebb emléket állított magának. Ő honosítja meg e kopár sziklán a pálmát s a sok gyönyörű déli növényt. Míg mi ezt élveztük, a »Saidá«-t serényen ellátták hat ökörrrel, tizenkét sörével s számtalan csibével. E gondoskodás szükséges is a nagy útra, melyet vitorlával kell megtennünk. Ezzel különben kellemesb az út, mint gőzzel, melynek gépe eszeveszetten zakatol, növeli a hőséget s szénfüsttel kormoz be. Gőz szintén kell útközben, már csak a gépészek gyakorlata végett is, de a nagy utakon fontosabb a vitorla. A kőszén drágasága miatt a legtöbb árut vitorlás hajókon szállítják. A tudományos utakat járó hadihajón a gőz szintén csak kiegészítő a szélcsendben, ellenszél vagy a kikötőbe térés alkalmával, mert a nagy személyzet és az üteg nem is enged elég helyet nagymennyiségű kőszén-készletnek. S a mint a vitorla használata megmarad, a fahajó sem tűnik el a vízről, mert hosszú utakra egészségi szempontból alkalmasabb, mint a vashajó. A mi Saidánk vasvázalattal bírt, de pántjai s egyéb alkatrészei fából készültek s célszerűen párosítván e két anyagot: jó otthont nyújt a tenger hátán. Mi Gibraltárig gőzzel jöttünk rajta, az óceánon azonban hol állandó szelek fújnak, a vitorlához nyúlunk. (1879) November 4-dikén reggel húztuk fel Gibraltár mellett a horgonyt, búcsút intve a szikláknak és Európának s vidáman sietve az atlanti óceánra. Az első napok kedveztek: friss szél, verőfényes nap, enyhe hullámmászás. A hajónkat követő sok cethal, a napon sütkérezve, orrlyukaiból vizet fújva, állandó jó időt jósolt. Megpróbáltuk, golyót röpíteni bőrükbe, de rá sem hederítettek. Nyugatnak evezőnk, északkeleti passat-szelet keresni, de hiába, szélcsendben kellett túrni a nap égető hevét. November 9-dikén egyszerre csak sötét felhők kerekedtek, s erős szél támadt, mely viharrá nőtt, habok lepték el a fedélzetet s az eső keresztüláztatta kátrányos köpenyeinket. A hajó jobbra-balra dőlt s megerősített kötelekbe fogazva lehetett csak járni. Ami nem volt megkötve, ide-oda gurult, a nagy ládák csúszni kezdtek, a szarvasmarha bögött, a juh mind összedugta fejét, a főre rőfögött félelmében. Este a légsúlymérő nagyot esett, jeléül, hogy több is jön még! Két napig bolyongtunk így vaktában, nem tudva, merre. Láttunk egy kétárbocost

(schooner) ugyancsak táncolni a vízen. Harmadnapra kiderült, valamint kiderült az is, hogy a vihar kétszáz mérföldnyire vert el bennünket észak-keleti (tehát ellenkező) irányban. De ezt még ki lehet pótolni. Madeirába azonban, melyet még a vihar előtt láttunk, nem mehettünk többé. Se baj, csak segítsen egy kis kedvező passat-szél. De nem segített, sőt nov. 13-án a 25° éjszaki szélességnél is teljes szélcsendünk volt. Másnap nagy hadgyakorlat történt a hajón: sortüzelés, ágyúlövés, kard- és pisztoly-viadal, zajos ostrom — egész csatajáték. S mily jó utána az ebéd! De alig vagyunk vele készen, a hajó harangja megszólal: »Tűz van a hajón!« Nosza, elő a szivattyúkkal, vízcsövekkel, a lőporos karmokat víz alá kell helyezni s aztán keresni a tüzet. Nincs sehol! Az egész csak gyakorlat volt. S van ilyen minden pénteken. Fáradságos, de legalább nem unjuk magunkat.»²⁷⁸

A Gibraltár – Bahia –útvonalról másjellegű beszámoló is készült.

Ez leírja többek között a Bahiába vezető utat, az uralkodó passzát szeleket, stb., így úgy gondolom, hogy a levél érdekes lesz. Részlet a levélből: 1879. November 4-én gőzhajóval elhagytuk Gibraltárt. A szorosban friss keleti széllel talákoztunk, ezért felhúztuk a vitorlákat. Miután kiértünk a Gibraltári-szorosból és merőlegesen haladtunk a Spartel-fok (Cabo Espartel, Rasz Isberdil) (Afrika Ny-i hegyfoka) felé, a tüzeket eloltották, és a korvett vitorlával folytatta útját. Az utazás első három napja jól ment az elejétől a végéig. Egy friss keleti széllel a korvett elérte a tíz tengeri mérföld/órás sebességet (négy tengeri mérföld egy földrajzi mérföldnek felel meg), és a negyedik napon megérkeztünk Madeirára. Itt a szél elállt, és több órán át mozdulatlanul feküdtünk. A barométer lejjebb ereszkedett, nehéz felhők söpörtek át az égen, és estefelé friss délnyugati szél támadt, amely szélviharrá erősödött. Mivel nem akartuk beindítani a motort, viharvitorlával hajóztunk ki Madeiráról. Az utazás hetedik napján a délnyugati szél északra fordult, és egy erős északi széllel dél felé haladtunk, azzal a szándékkal, hogy a lehető leggyorsabban elérjük az északkeleti passzát szelek vidékét. Azonban nem találtuk ezt a sokat dicséret szeptet, és meglehetősen csalódnunk kellett. Általában novemberben az északkeleti passzát szelek az északi szélesség 28. fokán, Madeirától délre található; ezúttal azonban nap mint nap tompa ellenpasszát szelek, nevezetesen délnyugati szelek fűjtak, és ezekkel, Gibraltár elhagyása után három héttel végre elértük a Zöld-foki-szigeteket. A szél most már teljesen megerősödött. A körülmények miatt be kellett indítani a motort. Így gőzzel áthaladtunk a Berdean-foki-szigetek (Berdischen ?) között, és egészen 1879.11.14-ig hajóztunk. Csak ekkor erősödött fel az északkeleti passzát szél, mivel jól haladtunk. Utunk az északi szélesség 5. fokára vezetett, ahol novemberben a szélcsend és a trópusi eső övezete kezdődik. Azonban a nyugati hosszúság 39. fokán elfoglalt pozícióknak köszönhetően kevés szélcsendet tapasztaltunk; ellenkezőleg, naponta nagyobb haladást értünk el ebben az övezetben, mint a passzát szelekben, és két nap múlva átléptük a 3. északi szélességi fokot, így beléptünk a délkeleti passzát szelek övezetébe. A délkeleti passzát szelek valóban megérkeztek, és 1879. december 6-ról 7-re virradó éjjel átléptük az egyenlítőt a nyugati hosszúság 32. fokán. Másnap megtartották a szokásos egyenlítő-átkelési szertartást, amelyről nem mulasztom el elmesélni, amikor végre közöttetek leszek. Sajnos egy erős egyenlítői áramlattal talákoztunk, amely óránként két mérföldes sebességgel erősen nyugat felé tolt minket. Mivel az út egyre elhúzódott, ismét bekapcsoltuk a gőzmotort, és 80 tengeri mérföldet haladtunk vele a délkeleti passzát szelek ellenében, majd ismét felhúztuk a vitorlákat. December 10-én elhaladtunk Fernando d' Noronha (szigetcsoport Brazíliában) mellett, az amerikai szigetek közül az első mellett. A délkeleti passzát szél most már kitartóan fűjt, így folytattuk utunkat. December 16-án, reggeli őrsegem alatt megpillantottam a brazil partokat, és 1879.12.17-én délben megérkeztünk a tágas Bahia-öböl. Néhány órával utánunk megérkezett a francia postagőzös, amely az európai postát hozta, beleértve a leveleket is. Az Európából kapott üzenetek november 6-i keltezésűek voltak, így a gőzös, amelyik kézbesítette őket, nem volt gyorsabb nálunk. A partvidék gyönyörű. Mivel

²⁷⁸ Fővárosi Lapok 1880-01-27 / 21. szám

szolgálaton kívül voltam, partra szálltam, és néhány órát sétálgattam a platánfák és platánfák árnyékában. Úgy éreztem, hogy – 44 nap bezártság után – sétálnom kell, ezért egyelőre keveset láttam a városból. A túra hosszú, és egy üveg sör ára átszámítva 1 florin (ezüst forint) 16 krajcár. Ilyen körülmények között, és mivel a sör nincs hűtve, csak akkor csillapítom a szomjamat, ha ihatok egy rendes pohár friss Turnert vagy egy jó pilsnert. Egy közmondás szerint: Mindenhol jó, de otthon a legjobb, és én így érzem magam; Nincs szebb föld Isten földjén, mint a mi áldott Csehországunk – minél többet láthat az ember a világból, annál inkább meggyőződhet erről az igazságról. Az emberek kis kapucinus majmokat hoztak, a legbájosabbakat. Eladó állatok és papagájok. De senki sem akar élő állatot venni, mert az állatok többnyire elpusztulnak a hosszú út során, amikor hidegebb éghajlatra érnek. Ezért nem veszek élő állatokat. Néhány aranybogarat és kolibri- és papagájtollakból készült legyezőt, valamint a fent említett tollvirágok közül néhányat fogok itt vásárolni, amelyeket remélem, hogy nyolc hónap múlva el tudok hozni Csehországba. – Megkaptuk a választát a Rio de Janeiróba küldött táviratunkra. Az újságban arról számoltak be, hogy Rióban tombol a himlő, és hogy sárgaláz esetei is voltak. Ha ez a hír igaz, egyenesen a Fokvárosba megyünk. Ez egy olyan út, amely körülbelül 50 napig tart. Gibraltártól idáig 3500 tengeri mérföldet tettünk meg. Innen Fokvárosig 4200 tengeri mérföld a közvetlen útvonal, amelyet az uralkodó szelek miatt nem mindig lehet követni.²⁷⁹

1879.12.30/31-én hagyta el Bahia-t.²⁸⁰

1879.12.30-én kihajózott a Jóreménység-fok felé.²⁸¹ A hajó Capstadt-ba (Fokváros) hajózott. Amikor az ember nagyon délre ért, a Vibeer trópusai után kétszeresen érezte a későbbi jeges hideget. Albatroszok, bűvárok és a hidegebb övezet mindenféle élőlényé állandóan jelen volt a hajón.²⁸²

1880.

1880 januárjában a hajó Dél-Afrikában volt.²⁸³ 1880.01.29-én befutott Fokváros (Capetown) kikötőjébe.²⁸⁴ A fokvárosi kormányépületben 1880.02.09-én bált rendeztek Ófelsége Carl Stephan főherceg tiszteletére, aki 1880.02.10-én elhagyta Fokvárost Ófelsége "Saida" korvetjének fedélzetén.²⁸⁵ Mielőtt kihajózott volna, a főherceget a hajón felkereste Sir Bartie Frere kormányzó.²⁸⁶

1880.02.20-án érintették St. Ilona szigetét. Ekkor egy kanyaró megbetegedéssel miatt, nem érintkezhetek a parttal. Ezért tovább hajózott.²⁸⁷

A hajó Table Bay (Tafelbair Afrika Atlanti-óceáni partvidékére) felé ment tovább.²⁸⁸ Ide 1880.02.29-én érkezett meg.

„(Fokváros. — Szent-Ilona²⁸⁹. — Martinique.) A Tábla-öbölben január 29-én vetünk horgonyt. Útlevelünk megvizsgálása után huszonegy ágyúlövéssel üdvözöltük az angol lobogót, mely — tán a zulukon nyert diadal örömétől is — Captownban oly élénken lebeg. Postánk is megérkezett, de csak kevésnek hozott levelet. Többnek adott örömet a sok friss gyümölcs, mely hajónk körül több mint húsz ladikból mosolygott felénk. Fokváros kikötője veszélyes a hamar

²⁷⁹ Teplitz-Schönauer Anzeiger, Januar-Juni 1880-02-14

²⁸⁰ Die Presse, Mai 1880-05-06

²⁸¹ Morgen-Post, Januar 1880-01-02

²⁸² Das Vaterland, Januar 1880-01-20

²⁸³ Pesti Hírlap, 2. évfolyam, 1880-03-24 / 83. szám

²⁸⁴ Neue Freie Presse, Januar 1880-01-30

²⁸⁵ Das Vaterland, Februar 1880-02-15

²⁸⁶ Die Presse, März 1880-03-06

²⁸⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²⁸⁸ Die Presse, Februar 1880-02-27

²⁸⁹ Prager Tagblatt, März 1880-03-24

földrúduló szelek miatt, melyek sok hajó vesztét okozták már. A hollandi hajóraj régibb utasításaiban benn is volt, hogy február végével a Tábla-öbölből a »False bay«-be (hamis öbölbe) kell vonulni, mely utóbbi kissé lejjebb, délfelé fekszik s »hamis« nevét onnan kapta, mivel nem egy hajó, a hegyformák hasonlatossága miatt, összetéveszti a Tábla-öböllel. Szép táj ez itt. Az oroszán-tábla, ördög-, tigris- és kék hegyek, jól művelt lapályok, a főka-sziget fehér homokja s a hullámozó tenger a legjobb tájfestők ecsetére volnának érdemesek. Captown (Fokváros,) hegyek tövében fekszik. Kövezetlen utcái, laposfödelű földszintes vagy egyemeletes házai nem valami szépek, de nagy a tisztaság s vannak csinos mulatókertjei, mint a »Botanical Garden« s fél órányira gyönyörű, édeni kirándulási helyek fekszenek: Rondebosch, Wynberg vagy Stellenbosch. Maga Captown unalmas angol város, hol este tízkor már nem járnak az utcán, sőt a fogadókat és »Skating Ring«-et is bezárják. A lakosok többsége hollandi, de angollal és a benszülöttek szavaival kevert nyelvet beszélnek — ezt »Cape Dutsch«-nak nevezik. Az angol nyelvet az előkelőbb körök használják, a köznép itt is, a környéken és a gyarmat belsejében is, hollandul beszél. Van maláji is, több mint néger. Benszülöttet alig látni, mert kivált az utolsó zulu-kaffer háború alatt a gyarmat belsejébe húzódtak. A fokgyarmat hadi jelentősége újabb időben csekélyebb, mint régen volt, de mint mezőgazdasági gyarmat sokat ér. Mikor a hollandiak megszállták, két háromféle silány túlevelű fafajtán kívül alig volt egyéb ; most mindenféle fa díszük s termi bőven a jó gyümölcsöt, kövér mezőkön nyájak legelésznek, a juh igen jó gyapjat ad s a szőlő pompás bort. Meg voltunk híva Cloethe és van Rémén urakhoz, kiknek ősei bírták itt az első szőlőket s kiknek családjában a szellemivelés firól-fira szállt s mondhatom, hogy az ő boraik versenyeznek a világhírű madeiráival. Különösen kitűnő »Constancia«-boruk, mely néven lehet bort kapni Bécsben, (palackját három forintért) de ez aligha valódi cap-bor; nálunk nem ismeretes, s nincs is rá szükség, hogy ott, ahol Tokaj hegye áll, fokföldi bor után áhítozzanak. A Cloethe-családnál láttam strucc-tenyésztést is. E nagy madarat itt házi állatnak tekintik s minden farmban van néhány darab. Szébb tollaik drágák (néhány szálé egy font sterling, kivált a fehér színűeké. A toll pelyhességét s kifogástalan fehérségét a mosás idézi elő. A strucctojásból ékítményeket, kelyheket is készítenek, de a belföldi ipar itt sem boldogul az angol mellett. Az égaj főbaja a gyakori széljárás. A város maga délkeleti szélnek van kitéve, az öböl pedig északnyugatinak is. Ha a szél feltámad, röptül a házfedel is a felkavart portengerben s feldül a vitorlás ladik a vízben. Egy este a mi hajónk horgonyláncát is elszakítja a szél. A sötétségben úgy szikrázott a lánc vasa, mint a kova, midőn a vasszorítón keresztül szaladt szörnyű robajjal. Két újabb horgonyt is kellett vetnünk, ahogy a partnak menő hajót baleset érje. íme a kikötőben is mennyi a baj a sós vízzel. Érdekes látvány itt a táblahegy fehér térítője. Ez felhőkből áll, melyek a meredek falon óriási vízesésnek látszanak. Ha e felhőtörasz fehér, délkeleti száraz szelet jelent, ha sötétszürkés, északnyugati szelet és esőt. Szél is van elég, de még szélmalom is. Don Quijote-nak itt lett volna csak mivel harcolnia. Egykor e lapályon az angolok — a város és gyarmat legműveltebb részének oltalmára — csatornát akartak építeni a hottentották, kafferek berontásai ellen, de akkor e tervet ábrándnak tartották, most meg már nincs szükség rá. E rónaság szélén, hegyek tövében fekszenek ama paradicsomi helységek, (Claremont, Rondebosch, Wynberg,) ahová a nem épen kényelmes vonalon három negyedóra alatt jutunk szébbnél-szebb fasorok alatt. A mérsékelt és tropikus égöv mindenféle fáját látjuk: pálmát és fenyőt, eucalyptust és tölgyet. Gyönyörű látványt nyújt e tájon az ezüstlevelű bozót, mely minden szélfuvalatra csillog-villog; olyan pelyhes, mint az atlat s úgy fénylik, mint az ezüst; e leveleket szárítva s préselve látogatójegyeknek használják. Banán is van, de gyümölcse itt nem igen ízletes. A fasorok sűrű lombjain sem a nap, sem az eső nem hatol át. Az út földje sötét vörös. Jó e fák alatt menni, mert a nap itt is égetően tud ám sütni, ha neki kezd. A koci-itt még érdekeseb, mint a vaspálya, mert az a nyaralók s hollandiasan tiszta városkák közepén vezet végig. Példaszerű gazdaságokat és csinoságot látunk. Ami nekünk egyedül nem tetszett, az a hollandi angol konyha. Csupán a gyümölcs ízlett pompásan. Szíves a fogadtatást, mint itt, nem is álmodhattunk. High-

Constanciába Van Aenen úr hitt meg bort kóstolni, a városba zeneestélyre, Rondeboschba a »polo« játéokra. Beaufortwestbe az új vaspálya megnyitására hívtak meg, sat. Időnk azonban nem engedte meg, mindegyik meghívásnak eleget tenni s ahol meg is jelentünk, csak sebtiben történt. Legelőször is a gyarmat kormányzója, az ép honn nem levő Sir Bartle Frére neje ismerkedési estélyére, Bishopsourtba siettünk. Hajónkon egy fiatal főherceg is lévén: Károly István hajóoszt, az angol és hollandi hölgyek nagyon kívánták őt látni. Ez hozta létre az estélyt a nyaralóban, mely széltől védett kies völgyben, meredek sziklafalak közt fekszik. Igen szép szőke nőket láttunk az estélyen s lakoma után táncra keltünk velük, a táncban jobban helyt állva, mint az angol társalgásban. Midőn a kormányzó haza érkezett körútjából, megkaptuk az engedélyt, hogy a híres zulu-kaffer királyt, Cetywayot is (az itteni kiejtés szerint: Kecsvárot) meglátogathassuk. Ehhez azonban szükséges magának a fogoly fejdelemnek is engedélye, mert vele az angol mint uralkodóval bánik. Főhercegünk iránti tekintetből ő sem tagadta meg az engedélyt. Láttuk tehát a sokat emlegetett zulu királyt, ki nemzeti viseletét (a meztelenséget a prémből készült övig) itt is megtartá s csak egy hosszú palástot hord, melyet levetett, midőn fölkel, bemutatva nekünk is meznélküli, izmos formáit. Maga mondá, hogy a fogság alatt valamit hízott. Naponkint négy felesége van körübe, (a tartalék még nyolcvan,) egyik csúfabb a másíknál. Angolái keveset tudván, a társalgás nem volt érdekes. De azt megtudtuk tőle, hogy vágyik vissza »kraal«-jába, mert ha bár itt is jó dolga van, mégis csak jobb seregeknek parancsolni. Aznap este nekünk is voltak látogatóink a »Saidá«-n, hölgyek, kik sok mindent kérdezgettek kíváncsian, naivan s másnap köszönetül egy csónakon sok szállót is küldtek. Három hölgy azonban aligha kedvesen emlékezik ránk, mert a víz háborgása miatt ingó hajónkon egy kis tengeri betegséget kaptak. Víg órákat töltünk az »Aljeh« hollandi corvette tisztjeivel és apródjaival is, kik Batáviába menve, itt egy kis pihenőt tartottak. Meg voltunk elégedve az élelmezéssel is, mert a termények jók és olcsók, csak a kenyér és liszt drága, dacára a sok szélmalomnak. Csak a vasárnap volt unalmas, itt még inkább, mint bármely más angol városban. Az utcán nem látni egy embert sem. Csak künn Rondebosch vagy Wynberg felé hajtanak itt-ott magas kétkerekű kocsin éneklő malájok, kik vasárnapi tarka ruháikban látogatóba mennek. Vagy egy-egy »boér« (hollandi gazda) hat, néha tíz pár ökrös hosszú szekere halad el mellettünk, a mintán egy évre való élelmet is visz a Carroo völgyeibe, vagy a gyémántbányákba. Február 9-dikén ismét nekifogtunk az úti készlekedésnek. Előbb azonban részt vettünk a kormányzó búcsúbáljában. A »Government House« nagy termében a kormányzó széke fölött a mi lobogónk lengett s ott állt Károly István főherceg, tengerésztszti ruhában, aranygyapjas rendjellel, mellette két oldalt a kormányzó és neje, míg a vendégek páronként vonultak el előtte, szerencsés utazást kívánva neki. Érdekes társaság volt, a gyarmat előkelő férfiai sokféle tarka öltözetben és számos hölgy virító szépségben. E bálban újra megkedveltem azt az angol szokást, hogy folyvást egy hölgygyel kell táncolni, mert így a társalgásba egyre jobban bele lehet jönni. Feltűnt egyszersmind előttem, hogy itt a hölgyek viselete a férfiak iránt már alázatba menő udvariság. Azt mutatja, hogy helyzetük igen alárendelt lehet. E bál utáni reggelen, hét órakor szedtük fel a horgonyt s egy óra múlva már hátunk mögött volt a Tábla-öböl és Fokváros, udvarias kormányzójával és szeretetreméltó hölgyeivel. Haladtunk Szent-Ilona felé, kedvező szél mellett vitorlázva gyorsan, naponkint kétszáz tengeri mértföldet haladva. Hetednap már láttuk Szent- Ilona szigetét a nagy Napóleon sziklabörtönét. Útközben egyszer éji harci gyakorlatunk is volt, ágyúk szóltak a néma éjben, kötélre mászott matrózok sítették ki pisztolyaikat s villogtaták kurta kardjaikat — festői látvány! Hajónkon azonban volt egy baj: sárga zászlót kellett rá felhúzni, jelül, hogy beteg van rajta. Egy társunk himlőbe esett. E miatt nem is futhattunk be a meredekpartú sziget kikötőjébe s három napig rövid vitorlával kellett járnunk a történeti hírű sziget előtt. Midőn 1880.01.20-dikán befutunk, azonnal jött csónakon az orvos, megnézte a beteget s negyvennapos veszteglésre ítélte bennünket. A baj azonban nem lévén veszedelmes, lealkudtak két hétre. Rögtön átadták a vesztegzári szabályokat, melyek szerint: a betegek eltitkolása, nemzetközi egyezménynél

fogva, nagy pénzbírságot von maga után s a parancsnok és orvos rangvesztését. Mi, sokalva a kétheti vesztéglést is, három nap múlva elhagytuk a sziget fővárosát, Jamestownt, honnan a napfényes völgy, zöld mezői és lombos fái oly hivogatólag néztek felénk. Még leveleinket is csak kétszeres füstölgetés után fogadták el s nem beszélhettünk a »Creuse« francia sorhajó tisztjeivel sem, kik foglyokat vittek Új-Kaledóniába. Hogy itt a himlőtől enynyire félnek, arra elég ok van. E betegség itt még nem honosult meg s ennél fogva szörnyen pusztít, ha kitör. Néhány év előtt Ascension szigetének fele lakosságát is a himlő pusztította el. Sajnálkozva, hogy nem nézhettük meg Napóleon sziklabörtönét, indultunk Martinique szigete felé. Az óceán ama részére menénk, melyet régi spanyolok »hölgyek tengerének« neveztek el, mivel rendesen oly csendes, hogy akár hölgy is átvehetné a kormányzást. De csak három napig volt nekünk csendes, mialatt a nap hőségét (53° Celsius) a fedélzet rovátkáiból a szurok is kidagadt s topányunk talpára ragadt s folyton kellett locsolni, hogy a meleget elviselhessük. Február 26-dikán a szélesség egyenlő volt a nap hajlásával, vagyis délben a nap teljesen a zenitet érte. Ez a mennyezetváltozás. A nap az északi mennyezetről átcsapott a délire. Csakhamar kedvező szél s tűrhető légmérséklet támadt s mi március 3-dikán újra láthattuk az éjszakai csillagot, mely három nap óta eltűnt szemünk elől. Ötödikén pedig leszámoltunk a déli félgömbbel, átvágva az egyenlítőt s a szélcsendek övét. Csaknem három hónapig valánk a déli félgömbön, téve kilencezer tengeri mértföldnyi utat, tehát a föld kerületének felét. Ez idő alatt huszonöt napig valánk kikötőben, hatvanháromig pedig a tengeren. Martinique felé menve, szabad óráinkban vívtunk (noha az ingó hajó erre nem kedvező) és tornáztunk is. Vagy nagyot pihenve a nehéz szolgálat után, néztük a naplementét, mely szebb, mint ahogy a költők énekelik. Március 15-dikén, (az otthon mindig megünnepeelt napon) értünk Martinique szigetéhez s horgonyt vetetik a »Port de France«-ban. Örömmel üdvözöltük újra a szárazföldet. De a többről máskor, mert harmincnégy nap fáradtságos út után ki ír, ha pihenhet? Greguss György” kadét.²⁹⁰

Szent Ilona felé a hajó szélcsendbe került, így befűtötték a kazánokat és motorhajtással haladtak. Ez mindenkit megviselt, mivel a kinti hőmérséklet 52 fok volt. A hajó 14 napig Szent Ilona vizein maradt. 1880. március 5-én másodszor is átlépték az egyenlítőt, és március 15-én megérkeztek Martinique szigetén, Pontopal kikötőjébe, ahol a hajó még 1880. április 8-án is tartózkodott.²⁹¹

Marchetti hadnagy, aki az osztrák Saida korvett fedélzetén körbehajózta a világot, így írta le a Longwood-házat, I. Napóleon utolsó „rezidenciáját” „A Longwood-házról soha nem beszéltek, de a lakás külseje nagyon fájdalmas emlékeket idéz fel. Mélységes szánalommal gondolunk az elhunyt császárra, és undorral figyeljük a lovagiasság hiányát, ami egy bukott uralkodó, egy nagy ellenség, de egy olyan ember, akinek az emléke örökké élni fog, egy mocskos kunyhóban volt bezárva. A falak több hüvelyk vastag deszkákból készültek; az ablakok alacsonyok és kicsik. A bútorok I. Napóleon halála óta eltűntek, azóta az épület istállóként szolgál!”²⁹²

„A „Saida“ fedélzetén. (Martinique és Jamaika szigetei.) Ép (1880) március 15-dike volt, midőn délután horgonyt vetettünk Fort de France révén, Martinique sziget Port Royal nevezetű öblében. (Más újság szerint 18-án érkeztek meg, de ez téves adat lehet.²⁹³) Minden földrajzban benne van, hogy Martinique szigete francia gyarmat, körülbelül tizenhét négyszög mértföldnyi területű, s egyike a legtermékenyebb nyugatindiai szigeteknek, mert a forró égőv napja itt a nedves passat szele által okozott gyakori esőzés következtében elveszti mindent elégető hatását. Ritka hely is van a világon, mely annyi esőmennyiség áldását bírná felmutatni, mint a szél alatt fekvő (a passat szele által érintett) kis Antillák, melyeknek csoportjához

²⁹⁰ Fővárosi Lapok 1880-04-21 / 91. szám

²⁹¹ Die Presse, Mai 1880-05-06

²⁹² L'indépendance Roumaine, aprilie-iunie 1894-06-28 / nr. 5145

²⁹³ Morgen-Post, März 1880-03-19

Martinique szigete is tartozik. A téli időben csaknem szakadatlanul esik, úgyhogy azok a kis folyók, melyek máskor alig bírnak vízzel, a négy esős hónap alatt romboló folyamokká dagadnak. A téli idő azonban mégis sokkal jobb a nyárinál, mert ekkor uralkodnak itt azok a veszélyes forgószél, melyek nemcsak a város faházainak veszedelmesek, hanem őserdőkben is nagy pusztítást visznek végbe. Ez évszázadban négy ízben érte a szigetet ily baleset. Nem maradt meg ez orkánok után egy ép ház sem. A sziget lakosainak száma másfélszázézerre megy. Kétharmada színes, kik a rabszolgák felszabadítása óta a legdicsőbb semmittevésben nyomorognak. Emiatt aztán nagyon is csökkent a sziget terményeinek értékesítése, feldolgozása és kivitele. Ez észrevételt különben mindenhol lehet tenni, ahol valaha rabszolgák dolgoztak, mert a termelők a csekélyszámú és szerfölött drága kézerő miatt romlás elé néznek. A gőzerő ugyan sokat segített itt is, de a durva anyag feldolgozása még mindig kézerőt igényel, különösen a cukornál, hol a finomítás úgyszólván Európában történik, annyira, hogy a cukortermelő helyeken is legtöbbször európai gyártmányt fogyasztanak. St. Pierre a sziget főhelye, de kereskedelmi s kiviteli szempontból Fort de France sokkal nevezetesebb. Mi ez utóbbi helyen horgonyoztunk, sárga lobogóval az árboc csúcsán! Dacára, hogy harmincöt napig voltunk tengeren s egyetlenegy betegünk is, az egyenlítő hősege alatt tökéletesen kigyógyult, mégis negyvennyolc órai vesztegzárt diktált ránk az orvos, ki máskülönben a francia előzékenységgel ellátott mindennel, ami e rövid, de rég óhajtott kikötővel szemben kellemetlen kitagadást könnyen elviselhetővé tehetette. Az egész dolog különben csak formalitás volt, mert a velünk internált francia felügyelő, kit röviden »Pest-Knecht« nek neveztünk el, sokkal inkább nézegetett a poharak fenekére, mint a szennyesruha-kádakba, s habár mindennek mosva kellett volna lennie, mégis a vesztegzár megszüntetése után egész csónaknyi fehérnemű vándorolt a fekete mosónők házaiba. Egy francia hajóraj lévén velünk a réven, a tisztekkel kellemes napokat töltünk. Még regattákat és bálakat is rendeztünk. Szóval vígan ünnepeltük a húsvéti ünnepeket. A sziget nem egy tekintetben nevezetes. Fort de France városában született Napóleon Bonaparte első neje, Josephine Beauharnais, kinek csinos márványszobra a »Savanna« nevű pázsitos sétatér díszíti. Martinique szigete mellett folyt az a tengeri harc, melyben egy angol sorhajó, két francia fregattótól üzve, készakarva fölzaladt egy szirtre, a »Grand sas du Diamant«-ra, nehogy az ellenség kezébe jusson s ott kihordva ágyúit a szárazra, oly hősiességgel védte magát, hogy lehetetlenség volt a hátramaradt maroknyi népet legyőzni. Nemsokára egy angol hajóraj kimentette a harcolókat s a szikla még most is az angol hajók névsorozatában tiszteleti helyet foglal el. Ifjabb időben pedig különös nevezetességet nyert e hely bájos, szellemes, engedékeny szívű hölgyei által. A férfiak tengerészek s folyton távol vannak hazájuktól, a nők honn maradnak s epednek utánuk. S ki tudja, egyik-másik nem veszett-e el már régen, valamilyen világtengerben? Aztán hű maradt-e valóban? Szükség van a vigaszra, s a martiniquei nők hamar lelnek vigaszt. Mint a paradicsomban kígyó volt az isten csapása, itt is a »Fer de Lance« az örömeik megrontója. Ez egy mérges fajta kígyó, mely Délamerikából származott be a szigetre a plántások útján, hogy kipusztítsák a nagymennyiségű patkányt, mely a cukornád terményeit gyökereiben megrontotta. A patkányok száma csökkent is, de a kígyó meg annyira elszaporodott, hogy száz meg száz ember esett áldozatul mérges harapásának. Ekkor a kígyók pusztításához kellett fogni. Nemcsak pénzjutalmakat adtak minden kígyófejért, hanem varangyokat is vittek a szigetre, melyek állítólag a kígyók vesztét okozták. A kígyó pusztítást is, de a mérges varangy meg elszaporodott, a patkányok pedig ismét egész termésüket pusztították el. Két baj volt egy helyett s hogy végre a plántások tönkre ne menjenek, visszavonták a kígyók fejére ígért jutalmat s most ismét annyi a kígyó, mint a varangy s életveszéllyel van összekötve naplemente után a Lavanne pázsitján sétálni, mely a város közepén fekszik. Sőt a házak ajtóit is egész nap zárva állnak s küszöbjeik magasak, nehogy egy »Fer de Lance« lopózzék a társaságba, hol sokszor hajmeresztő gyilkolást vitt véghez. E miatt Martinique szigetén találunk olyan őserdőket is, melybe ember soha sem tette lábát s az erdei utak Fontaine de Dieu és Fontaine d'Absolon felé csak lóháton járhatni veszély nélkül.

Ez a két fürdőhely vastartalmú forrással bír, melynek gyógyhatása hírnevet szerzett a szigetnek. Délamerika és a nyugatindiai szigetek legelőkelőbb társasága látogatja. A sziget növényzete a legbujább mindazok közt, melyeket eddig láttam. Még a braziliai őserdők növényzetével is versenyezhet. Festői a tájképek regényessége, meredek sziklafalak, hegyes szirtfokok, szédítő magasságból omló vízesések, váltakozva sűrű növényzetű völgyekkel, melyekbe napvilág nem hatol, mocsárok óriás vízi növényekkel, melyeknek illatja is gyilkoló, futóhomokban viruló pálmák s mindennek fölött oly mély csend, melyet csak a papagáj rikoltása, a vadgalamb turbékolása, a keselyű és béres sas sivítása háborgat nagyritkán. Hanem a ló meg-meghökken s önkénytelenül oda fordítja a lovas figyelmét a forró homokban sütkérező, sziszegő kígyóra, mely magasan felágaskodva, támadásra készen áll. Előle ki kell térni, mert nem egyszer ló és lovas egyetlenegy kígyó által veszett el. Az embert szintén a hideg leli, ha a száraz falevelek és ágak közt e sima ádáz állatokból egész családot ver föl pihenéséből. A bensülöttek késsel védik magukat ellenök. Láttam, mily ügyes fogással szelik le az ágaskodó kígyó fejét; persze ha az első ütés nem sikerül, akkor az ember halál fia, mert ellenmérget nem ismernek.”²⁹⁴

Greguss György a »Saida« gőzösön, mely most Fokvárosnál időz, nem az egyedüli magyar a hajón. Szintén kadéti minőségben szolgál ott Békássy Budapestről, mint gépész-altiszt és Seitz Felsőbányáról. Ugyanezen korvetten van Károly István főherceg is, mint sorhajó-zászlós.²⁹⁵

1880.03.15-29-én Fort Royal-nál (Martinique) járt.

1880.04.07-én érkezett Jamaica-ba.²⁹⁶ Kuba partjaihoz készültek, de ott az előrejelzések szerint szemölcsök, himlő és sárgaláz járvány volt várható, így ott nem kötöttek ki. Kingstont 1880.04.13-án hagyta el.

1880.04.29-30-án a Hatteras Fok előtt viharba került, és mindössze a fő-és előárboc derékvitorlájával, illetve a vihar orrvitorla segítségével elérte a 11 csomó sebességet.

1880.05.03-án New York-ba érkezett.²⁹⁷ Ott kijavították a kötélzetét és vitorlázatát. New Yorkból 1880.05.25-én hajózott ki.²⁹⁸

1880.06.28. körül (valójában előbb) volt Gibraltárban.²⁹⁹

1880.06.22-én érkezett meg Lisszabon-ba.³⁰⁰ Innét 1880.07.03-án hajózott tovább.

1880.07.05-10-én Cadix-ban kötött ki.³⁰¹

1880.07.11-14-én Gibraltárban volt.³⁰²

1880.07.22/23-án visszaérkezett Polába.³⁰³

Összesen 25 000 tmf-et tett meg. Kiváló hajózási tulajdonságokról tett tanúbizonyságot.

1880.07.31-én leszerelték, és 1008,08.02-án kivonták a szolgálatból.

1880.08.13-án leszerelték és második tartalékba került.³⁰⁴

1881-ben tartalékállományban volt. Közben megjavították a kötélzetét és a vitorlázatát.

1882.

1882.06.29-én egy transzatlanti útra készítették fe. István főherceg ismét a legénység tagja.³⁰⁵

1882.07.02-án a Saida első tartalékba került, így ekkor elmaradt a transzatlanti útja.³⁰⁶

²⁹⁴ Fővárosi Lapok 1880-07-09 / 155. szám

²⁹⁵ Fővárosi Lapok 1880-03-23 / 68. szám

²⁹⁶ Die Presse, April 1880-04-08

²⁹⁷ Neue Freie Presse, Mai 1880-05-04

²⁹⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, Mai 1880-05-25

²⁹⁹ Die Presse, Juni 1880-06-29

³⁰⁰ Die Presse, Juni 1880-06-23

³⁰¹ Neue Freie Presse, Juli 1880-07-06

³⁰² Das Vaterland, Juli 1880-07-12

³⁰³ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1880-07-23

³⁰⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-08-13

³⁰⁵ Grazer Volksblatt, Juni 1882-06-29

³⁰⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-07-02

1882. 07.19-én felszerelték, majd a Hajórajjal az Észak-Adrián cirkált. S.M. "Saida" korvett parancsnoka Rudolf Schröder sorhajókapitánya. Sorhajó hadnagyai: Julius Ripper, Friedrich Rabelli von Sturmfest, Carl Hartlab. Ladislaus Sztranyavszky sorhajó zászlós. Haditengerészeti kadétok: Constantin von Pessic, Max Herzberg, Carl Kailer, Alois Ritter von Pokorny, Franz Wwyuel von Emilic, Ruef, Josoph Ritter von Keil Mendelein, Ludwig Hoor, Friedrich Filz Edler von Reiterdank, Anton Hesse, Sigmund Freiherr von Gheraldi-Gondola, Erwin Raisp Edler von Caliga. A fregatt sebész Dr. Johann Krumpholz, a korvett sebész Dr. Franz Arthur von Suhay, a hajó főmérnöke Albertz Schönie.³⁰⁷

A páncélozott kazamatahajó "Erzherzog Albrecht", a "Saida" korvett és a kiképzőhajó "Minerva" 1882.07.29-én megkezdte horgonyzását a Muggia-öbölben (Trieszt).³⁰⁸ Ott tartózkodásuk oka az Osztrák-Magyar Ipari és Mezőgazdasági Kiállítás.

1882.08.02-án felszállta hajóra Carl Ludwig (Károly Lajos) főherceg.

1882.08.10-én kifutott Triesztből.³⁰⁹

1882.09.18-án ismét Triesztben volt. Ekkor az SMS Saida, a Muggia-öbölben az „Erzherzog Albrecht-el együtt, ágyúlövésekkel köszöntötte a megérkező I. Ferenc József császárt és királyt. Őfelsége átszállt a „Saida” korvettre, hogy megszemlélje a különféle készütségi és harci manővereket, beleértve a bal és jobb oldali ágyúk egyidejű tüzelését is. A „Saida” meglepően gyors egymásutánban két sortüzet indított oldalra. A gyakorlatokat az uralkodó kitűnőnek tartotta. Rendkívül hízelgő és dicsérő módon beszélt Pech altengernaggyal az ellenőrzés eredményeiről. Ez után Rudolf trónörökössel együtt, elhagyta a hajót.³¹⁰ Ekkor a Saida parancsnoka Rudolf Schröder korvettkapitány.³¹¹

1882.11.15-ig, a kiállítás bezárásáig Trieszt előtt cirkált.

1882.11.25-én Polába érkezett, Triesztből.³¹² A hajó legénységének egy részének lecserélése után egy hosszabb hajóútra indul a Földközi-tenger nyugati részébe, amelyen Karl Stephan főherceg is részt vesz, hajóstiszt.³¹³ Ekkor a hajón javításokat végeztek.

1882.12.13-a előtt a dalmát vizeken zátonyra futott. A hajó nem sérült meg és önerőből szabadult a zátonyról.³¹⁴

„Saida” korvett haditengerészetünk egyik legújabb és legszebb hajója. Ez az első korvett, amelyet elektromos világítással szereltek fel. Ezenkívül torpedókat is hordoz, fegyverzete pedig (11 db) tizenöt centiméteres (hátultöltős) acél-bronz (Uchatius) ágyúkat tartalmaz, amelyek közül az egyik üldözőágyúként az orra van felszerelve, valamint két kis partraszálló ágyút is hordoz. Különösen az aranyfényű Uchatius ágyúk járulnak hozzá nagyban a hajó díszítéséhez, bár a karcsú hajótest és az erőteljes, mégis elegáns kötélzet önmagukban is elegendőek ahhoz, hogy csodálatot keltsenek bármely tengerészben. A fedélzeten Ő Királyi Fensége, Károly István főherceg, jelenleg hadnagyi (kapitányi) rangban, ellátja a tüzértiszt fontos és rendkívül felelősségteljes feladatait, ezért egy több hónapos tanfolyamot is elvégzett a "Novara" tüzérségi kiképzőhajón. Báró von Spaun kapitány, aki évekig tanácsadójaként szolgált, ismét elkíséri őt ezen az úton.³¹⁵

1882.12.31-én kiképzőútra futott ki Polából a Földközi-tenger felé.

³⁰⁷ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-07-21

³⁰⁸ Klagenfurter Zeitung, Juli 1882-07-18

³⁰⁹ Die Presse, August 1882-08-11

³¹⁰ Die Presse, September 1882-09-19

³¹¹ Wiener Salonblatt, Juli-Dezember 1882-09-24

³¹² Neue Freie Presse, November 1882-11-26

³¹³ Die Presse, Dezember 1882-12-01

³¹⁴ Das Vaterland, Dezember 1882-12-13

³¹⁵ Das Vaterland, Juli 1882-07-25

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-08-09

1883.

„A monarchia hajóhadában, mint Polából jelentik, újabban a következő változások állottak be. A fölszerelt hajórajt jelentékenyen megerősítették. A hajóraj jelenleg a Lissa, Tegethoff, Ferdinand Max, Saida, Auróra, Nautilus, Narenta, Albatros, Grille, Hum, Sansego és Andreas Hoffer hajókból és naszádokból áll, melyek 52 ágyút és 14 golyószórót hordoznak. A hajórajt Wipinger lovag ellen-admirál vezeti s zászlaját a Lissa kazemat hajón tartja. A Hum ágyunaszád jelenleg a Vörös tengeren parti felvételekkel foglalkozik, a Taurus kerek hajó pedig útban van Konstantinápoly felé tart.,³¹⁶

1883.01.04-08-án Milosz-ban járt.

1883.01.11-15-én Szmirna-t kereste fel.

1883.01.25-27-én Bejirút következett.

1883.02.04-06-án Port Said-ban állt meg.

A "Saida" korvett Stephan főherceggel a fedélzetén 1883.02.10-én reggel 7 órakor érkezett meg Port Szaid-ból Alexandriába. A helyi osztrák – magyar előkelőségek a hajón felkeresték a főherceget.³¹⁷ Alexandriából Máltára hajóztak, majd tovább akart menni a Spanyolország felé.³¹⁸ Máltán azonban utasították, hogy térjen vissza Polába.³¹⁹

Egy, májusi cikk szerint viszont még is eljutott a spanyol partokhoz,³²⁰ de ekkor a cikk írója vélhetően tévedett.

1883.02.10-17-én Alexandria-t kereste fel.

1883.02.21-én a nyílt tengeren járt.

1883.03.09-18-án La Valletta (Málta) vizein vetett horgonyt.

1883.03.24-én befutott Gravosába. Innét áthajózott Polába.

1883.06.28-án egy földközi-tengeri cirkálásra indult Polából.

1883.07.14-24-én Toulon-ban volt.

1883.07.28. – 1883.08.02-án Algier-t kereste fel.

1883.08.10-15-én Tunisz-ban állomásozott.

1883.09.03-án megérkezett Polába.

1883.09.21-én leszerelték és első tartalékba került.³²¹

A hajót hazatérte után leszerelhatték.

A Saida a Földközi-tengeren és Afrika partjainál:

„1883-ban a „Saida“ fregatt Afrika körüli útja alkalmával Madeira kikötőjében horgonyzott. Három nap óta feküdtek már horgony előtt és a hajóról egy lélek sem távozhatott, sem pedig a hajóra nem jöhetett senki az irtózatoss hullámmás következtében. Végre a negyedik napon annyira lecsendesült a tenger, hogy a fregatt parancsnoka néhány tiszt kíséretében ki mehetett a partra. Alig töltöttek néhány órát a szárazföldön, amidőn ismét megkezdődött a rettenetes hullámmás. A parancsnok vissza akart térni hajójára, mely a legnagyobb veszélyben forgott, de nem lehetett. A „Saidán“ csak három tiszt maradt. Azok belátták, hogy a hajó és vele az összes legény jég életveszélyben forog. Jeleztek lobogókkal a partra, de a nagy távolság miatt eredménytelenül. A veszély nőttön nőtt. Elhatározták, hogy kifutnak a kikötőből és künn, az óceánon fogják bevárni, míg az orkán lecsendesül. Vakmerő elhatározás! A parancsnoknak és a tisztikar nagyobb részének ott hagyásával neki menni a borzasztó viharban az Óceánnak! De a két baj közül a kissebbiket választották. Annyi idejük sem volt, hogy felhúzzák a horgonyukat.

³¹⁶ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám

³¹⁷ Die Presse, Februar 1883-02-24

³¹⁸ Neue Freie Presse, März 1883-03-29

³¹⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-04-03

³²⁰ Neue Freie Presse, Mai 1883-05-31

³²¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-09-21

A horgonyláncot kikapcsolták erősítőkéiből és neki mentek a háborgó Óceánnak. Három nap és éjjel lavíroztak Madeira közelében a legborzasztóbb viszonyok között. Negyed napra, a vihar lecsendesültével visszatértek a kikötőbe, ahol a parancsnok és a többi tisztek ismét a hajóra jöttek. A legszebb az volt a dologban, hogy még ezeknek állt feljebb! Nekik három éjszakát kellett végigtáncolni azokon a bálokon, amelyeket Madeira haut-voléere rendezett számukra és most egészen tönkre vannak téve, míg ellenben ők — a hajón maradtak — ki vannak pihenve, tehát tartsanak helyettük őrséget! Hogy milyen kedvvel táncolhatott a parancsnok azokon a bálokon, mialatt a reábízott hajó künn táncolt az óceánon, azt elképzelheti az is, aki még sohasem parancsnokolt egy fregattot.”³²²

„Az S. M. korvette Saida (francia kapitány, Heinrich Fayenz) Ausztráliába és a Csendes-óceán déli részére látogat, és a tervek szerint a következő helyeken fog kikötni: Gibraltár, Bahía, Fokváros, Adelaide, Melbourne, Sydney, Auckland, Szamoa-szigetek, Fidzsi-szigetek, Sura Baya, Batavia, Borneó, Manila, Szingapúr, Pointe de Galle, Bombay, Áden.”³²³

1884.06.18-án felszerelték.

1884.06.19-én állt ismét hadrendbe az SMS Saida. Kezdetben egy két hónapos kiképző körutazáson vesz részt a Haditengerészeti Akadémianövendékeivel, majd egy évig tartó úton lesz a végzős tengerészkadéttal és felkeresi Kínát, Japánt és Ausztráliát.³²⁴

1884.06.20-án kifutott Polából és a Quarnero (Kvarner-öböl, Horvátország) előtt cirkált.

1884.06.27/28-án Fiumében vetett horgonyt.³²⁵

1884.06.30-án futott ki Fiuméből,³²⁶ a tengerésztizti iskola elsőéves növendékeivel, közöttük Leopold von Toscana főherceggel, gyakorlóútra indult. Az út során érintette Lissa, Cattaro, Gravosa, Spalato, Zára, és Pola kikötőit.

1884.07.22-én Zara-ba érkezett.³²⁷

Több hetes tanulmányútra indult az Adriai-, Jón- és Földközi-tengeren a Haditengerészeti Akadémia másodéves hallgatóival. A fedélzeten van az akadémiai hallgató Lipót Ferdinánd főherceg is, IV. Ferdinánd toszkánai főherceg és második felesége, Parmai Alice főhercegnő tizenöt éves fia. Ekkor (Granda vagy Grancica, Graneich fregattkapitány) a parancsnoka.³²⁸

1884.07.30-án érkezett vissza Fiuméba.³²⁹

„Lipót főherceg ma (1884.07.30-án) a Saida korvett iskolahajón a tengerészeti akadémia első osztályú növendékeivel együtt visszaérkezett Fiuméba.”³³⁰

1884.08.01-én másod- és harmadéves hallgatók hajóra szállnak, de úti céljuk a keleti karanténintézkedések miatt ismert.³³¹

„Fiume, 1884.08.01. A tengerészeti akadémia II. és III. osztályú növendékei a „Saida“ hadi korvetten ma gyakorlati útra indultak. Az akadémiai növendékek ez alkalommal a joniai (Jón-szigetvilág) szigeteket, Patraszt és Korintust fogják meglátogatni.”³³²

1884.08.10-16-án járt Patrasz-ban.

1884.08.16-17-án Itiar (?) következett.

³²² Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-10-16 / 284. szám

³²³ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1884-08-22

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-23 / 711. szám

Neue Freie Presse, August 1884-08-24

³²⁴ Neue Freie Presse, Juni 1884-06-19

³²⁵ Die Presse, Juni 1884-06-29

³²⁶ Die Presse, Juli 1884-07-01

³²⁷ Das Vaterland, Juli 1884-07-23

³²⁸ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1884-07-25

³²⁹ Die Presse, Juli 1884-07-30

³³⁰ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-31 / 210. szám

³³¹ Das Vaterland, Juli 1884-07-31

³³² Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-08-02 / 212. szám

1884.08.17-én érintette Korinthoszt.
1884.08.20-23-án Zante-ban járt.
1884.08.23-26-án Argostoli következett.
1884.08.28 –1884.09.01-én befutott Korfu-ra.

A hajó Fayenz fregattkapitány parancsnoksága alatt, 1884. augusztus végén Nyugat-Afrikába készül, a fiumei tengerészeti akadémia végzett növendékeivel.³³³

„(1884) Augusztus végén a „Helgoland“, „Aurora“, „Frundsberg“ és „Saida“ korvettek útra kelnek, azzal az utasítással, hogy különösen a kereskedelmi politikai érdekekre terjeszszék ki figyelmüket.”³³⁴

1884.09.09-14-én Pola-ban tartózkodott.

1884.09.15-én befutott Fiumébe.³³⁵

Fiuméből távirják mai kelettel. A haditengerészeti akadémia növendékei a „Saida“ korvetten tett **gyakorlati útjukból visszatértek 1884.09.16-án.**³³⁶

1884.09.17-én Polába érkezett, ahol átalakították hosszabb utak megtételére.

„Hadihajóink kiküldetése. E hó végén, mint volt alkalmunk említeni, négy hadihajó fog kiküldetni, hogy a monarchia kereskedelmi érdekeink szempontjából hosszabb tengeri utat tegyenek. A hajók parancsnokai azt az utasítást kapták, hogy a hajózás és kereskedelem, de főleg az utóbbinak érdekeire legyenek tekintettel, amennyiben kereskedelmi összeköttetéseket lehetne létesíteni. A négy hadihajó a következő utat fogja megtenni: A »**Helgoland**« **corvette** (parancsnoka Almsheim Ágost kapitány) meglátogatja Afrika nyugati partjait, útját Paul de Lovandaig terjeszti ki s a következő pontokat fogja érinteni: Gibraltár, Tanger, Rabas, Mogadar (esetleg Szt. Vincze sziget), Gorée, Bathurst, Siera Leone, Monrovia, Cape Coast Castle, Whydak, Lagos Fernando Po, a Congo torkolat, St. Paul de Leonda. — Az »**Aurora**« **corvette** (parancsnoka Bousquet Victor corvett kapitány) Délamerikába rendeltetik s érinteni fogja ezeket a pontokat: Gibraltár, S. Cruz, Bahia Rio, Santos, Paranaguabay, Destero a Rio Grande do Sul torkolata, Montevideo, Buenos Ayres, Porta Delgada. — A »**Frundsberg**« **corvett** (parancsnoka Stecher Frigyes fregatt-kapitány) a vörös tengerre, majd Afrika keleti partjára utazik s megállapodik ezeken a helyeken: Port Said, Szuez, Dsiddah, Suakim, Massaua, Hodeidah, Aden, Magadoro, Mombaza, Zanzibar, Mozambique, Madagaskar egyes kikötői, esetleg Delagoa-bay. — A »**Saida**« **corvett** (parancsnoka Fayenz Henrik) Ausztráliát látogatja meg s érinteni fogja ez állomásokat: Gibraltár, Bahia, Fokváros, Adelaide, Melbourne, Sydney, Fulkland, a Samoa szigetek, a Fidsi szigetek, Surabaya, Batavia, Borneo, Manila, Singapore, Point de Galle, Bopibay, Aden.”³³⁷

1884.09.02-i hír: A Saida korvett a legutóbb kiszemelt hadapródokkal szerfölött érdekes hosszabb útra kel, melyről az ifjak Délamerika, a Jóreményfok, Ausztrália, Polynesia stb. érintése után 15 hó múlva fognak csak visszatérni a Suez csatornán keresztül.³³⁸

„A „Saida“ hadihajó rövid idő múlva nagy útra indul, Ausztráliába. A közös külügyminisztérium a hadihajó ez expedícióját hasznossá akarja tenni az osztrák és magyar iparra nézve is, és Janicsek Zdenko alkonzult küldi Ausztráliába, hogy az ottani gazdasági és kereskedelmi viszonyokat tanulmányozza, lehetne-e ott piacot nyerni osztrák és magyar

³³³ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-10 / 189. szám

³³⁴ Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-08-23 / 233. szám

³³⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

³³⁶ Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-09-16 / 256. szám

³³⁷ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-23 / 711. szám

³³⁸ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

cikkeknek. A bécsi és budapesti kormányok támogatják e törekvést s az alkonzul összekötetésbe lép az osztrák és magyar iparegyesületekkel, hogy kívánságaikról tudomást szerezzen.”³³⁹

„Közgazdasági táviratok. (Ered. sürg.) BOCS, 1884.09.05. (P. K.) A külügyminisztérium, egyetértésben a két kereskedelmi minisztériummal, megbízott egy konzulátusi hivatalnokot, hogy a Saida korvetten utazzék Ausztráliába s a meglátogatandó helyeken szerezzen tudomást a gazdasági és kereskedelmi viszonyokról s fő figyelmét arra irányozza, vajjon az ottani piacok megnyerhetőek-e a kivitelnek vagy bevitelnek. E kereskedelmi politikai feladattal Janicsek Zdenko szmirnai alkonzul bízott meg, aki már a múlt évben beutazta a monarchia legfontosabb iparkerületeit. Az alkonzul már ide érkezett s utasított, hogy az osztrák s magyar iparegyesületekkel érintkezésbe tegye magát. A két kereskedelmi minisztérium az összes kereskedelmi kamarákat értesítette Janicsek küldetéséről, felhíva azokat, hogy kívánságaikat a külügyminisztériummal vagy a nevezett megbízottal közöljék.”³⁴⁰

A Saida corvett hajó 1884.09.30-án Pólából indult el, útja során érinti Bahia-t, Fokvárost, Braziliát, Sidney-t, Melbournet (Ausztrália), Adelaide-t, Új-Zeeland-ot, Shanghait, Hongkongot, a Filippinákat, Jávát, Singaporet, Ceylont, Bombayt és Adent, az Aequatoron (egyenlítőn) háromszor fog átmenni.³⁴¹

Az utazás célja diplomáciai küldetés, etnográfia és természettudományos anyagok gyűjtése, valamint a partok feltérképezése.

Tizenöt havi távollét után 1885 novemberében a Suez-csatornánál tér majd vissza a korvette az előzetes tervek szerint.³⁴² Végül a hajó csak két hónappal később érkezett haza.

A hajó háromárbcos és vitorlával 12 tengeri mérföldes sebességre képes. Személyzete 252 fő. A hajó parancsnoka H. Fayenz fregattkapitány, aki az "Habsburg" páncélos fregattot is vezette a flotta manőverek során. Helyettese és a következő parancsnok C. Nenvers hadnagy. Ezen kívül 2 mérnök, 1 hadnagy, 4 zászlós és további 2 tengerészcadét végzett a Haditengerészeti Akadémián. Ők most a hajón szolgálnak.³⁴³ A Külügyminisztérium szándékában áll Zdenko Janicsek császári és királyi alkonzult kiküldeni, annak érdekében, hogy küldetése a lehető leghatékonyabb legyen. A Külügyminisztérium fel kívánja mérni az iparosok és exportőrök vonatkozó kívánságait, akik érdeklődnek kereskedelmi kapcsolataink fejlesztése iránt.³⁴⁴ Az alkonzul feladata a kikötők gazdasági helyzetének felmérése lesz, beleértve a legfontosabb export- és importárukat, a fuvardíjakat, valamint a kereskedelemben részt vevő hajózási társaságokat és cégeket. Elsődleges feladata annak felmérése lesz, hogy fennállnak-e a feltételek és a kilátások a piacok fejlesztésére.³⁴⁵

1884.10.04-10-én befutott Meljinebe, hogy partra tegyen egy beteg gépészt, és kapjon helyette egy másikat.

1884.10.20/21-én Gibraltárban volt.³⁴⁶ A sajtóból nem derül ki, hogy Pola és Gibraltár között több mint 20 napig merre járt. Gibraltárt 1884.10.25-én hagyta el.

Olaszország Dél-Amerikába, illetve Afrika partjaihoz, az SMS Saida céljaival azonos feladattal ugyan ekkor az Amerigo Vespucci-t és a Garibaldi hadihajókat küldte ki.³⁴⁷ Ebből is látszik,

³³⁹ Fővárosi Lapok 1884-09-07 / 210. szám

³⁴⁰ Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-09-06 / 247. szám

³⁴¹ Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-09-06 / 247. szám

³⁴² Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-08-30 / 240. szám

³⁴³ Neue Freie Presse, September 1884-09-02

³⁴⁴ Linzer Volksblatt, September 1884-09-03

³⁴⁵ Das Vaterland, September 1884-09-06

Die Presse, September 1884-09-06

³⁴⁶ Die Presse, Oktober 1884-10-21

³⁴⁷ Das Vaterland, November 1884-11-05

hogy az Osztrák-Magyar Monarchia épp úgy járt el, mint a többi korabeli európai tengeri nagyhatalom.

1884.11.27-én érkezett Bahia-ba, és 1884.12.06-án kíván onnét tovább hajózni.³⁴⁸

Ekkor már pontosabb útiterv is ismert: A korvett Gibraltáron keresztül Bahiába hajózik, majd onnan, Fokváros elhagyása után Ausztráliába és Új-Zélandra, ahol Adelaide-ben, Melbourne-ben, Sydney-ben és Aucklandben áll meg. Aucklandből a Szamoa-szigeteket és lehetőség szerint a Fidzsi-szigeteket látogatják meg, majd a Fülöp-szigeteket (Manila, Luzon sziget) és Borneó és Jáva Nagy Szunda-szigeteit látogatják meg. A visszaúton, amely a Malaka-szoroson keresztül történik, a hajó Szingapúrban, Ceyloniában (Pointe de Galle), Bataviában, Adenben és Suezben is megáll. A korvett a Szezi-csatornán keresztül tér haza.³⁴⁹

1885.

1885.01.09/10-én Fokvárosba érkezett.³⁵⁰ Fokvárost 1885.01.17-én hagyta maga mögött.

A lapok közlik a hajók postájának célállomását és azok vélhető célba érésének az idejét. Ez alapján a hajók útvonala nagyjából leírható, de a hajó indulási és érkezési időpontja nem.

1885.03.18-án érkezett Melbourne-ba (Sanridge). Innét 1885.04.01-én kíván tovább hajózni.³⁵¹

1885.04.09/14-én Sidney-be érkezett.³⁵² Sidney-t 1885.04.25-én hagyta el.

1885.05.06-07-én Rangitoto szigete (Új-Zéland) következett.

1885.05.07/09-én Audland-ba (Új-Zéland, Auckland) érkezett.³⁵³

„Jelentettük nemrég, hogy haditengerészetünk „Saida“ nevű korvettje föld körüli útjában Aucklandba (Új-Seeland) érkezett. Ez alkalommal az új-zeelandi független törzsek legtekintélyesebbjének, a maori törzsnek egy számos tagból álló küldöttsége jelent meg a „Saida“ fedélzetén, és értékes ajándékot adott át a parancsnoknak, Ferencz József király számára. Az ajándék egy rendkívüli nagyságú föld porphyr kő, mely majd fél méter hosszú és négy cm. átmérővel bír. Éj felsége, kit az ajándékról értesítettek, el is fogadta azt, s az a „Saida“ visszaérkezése után a császári drágakögyűjteményben fog elhelyeztetek”³⁵⁴

Auckland-ot 1885.05.17-én hagyta el.

Falzari zászlós rendkívül lebilincselő előadása (1885.11.10-én) az osztrák "Saida" korvett útjáról szólt, amely 1884. október 2-án (1884.09.30-án) indult el Polából, hogy meglátogassa Ausztráliát és az indiai szigetcsoportot. Az út Polából Gibraltárba, majd Dél-Amerikába vezetett 33 nap alatt a tengeren a Fokföldre, majd 60 nap megszakítás nélküli vitorlázás következett anélkül, hogy más hajóval találkoztak volna, meglátogatva Melbourne-t, Sydney-t, Aucklandet és a Fidzsi-szigeteket, amely szigetcsoport képezte az előadás tárgyát. Kiterjedt kirándulásokat tettek Kanta-Du és Fidzsi-keva főbb városaiba, valamint a Reva folyó mentén, bejárva a buja növényzettel megáldott szigetek belsejét. Az előadó a lakosságot (akik már tíz évvel korábban is kannibalizmust gyakoroltak) erősnek, jó testalkatúnak és rendkívül intelligensnek írta le. A gazdag fényképgyűjtemény, amelyet többnyire maga az előadó készített, valamint a szigetlakók szokásainak és hagyományainak kiváló leírása rendkívül informatív és élvezetessé tette ezt az előadást.³⁵⁵ Az előadó a jelek szerint elhagyta a hajót és még jóval a Saida visszaérkezése előtt hazajutott Ausztriába.

³⁴⁸ Das Vaterland, November 1884-11-28

³⁴⁹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1884 Hauptteil

³⁵⁰ Das Vaterland, Januar 1885-01-11

³⁵¹ Das Vaterland, März 1885-03-19

³⁵² Das Vaterland, April 1885-04-15

³⁵³ Die Presse, Mai 1885-05-10

³⁵⁴ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-01-10 / 10. szám

³⁵⁵ Das Vaterland, November 1885-11-14

1885.05.29/30 – 1885.06.06-án a Suva-öbölben (Fidzsi-szigetek) járt.

A Saida a Csendes-óceánon:

Sajnos a sajtóból nem derült ki, hogy mikor indult el erre az útjára. A sajtóból nem tudni, hogy ide a Szuezi csatornán át jutott-e el, vagy az Atlanti-óceán felől érkezett.

A "Saida" korvett 1885. május 29-én horgonyzott le a Suva-öbölben (Csendes-óceán, Fidzsi szigetek), miután a hajót a fedélzetre vezényelt révkalauz átvezette a keskeny zátonybejáraton. A Suvába tartó tengerészeknek tanácsos nem feltétel nélkül megbízniuk a zátonyúttal szemben lévő két kőpiramisban, amelyek 0. számú irányszöggel egybeesnek, és az utat jelzik – a korallzátonyoknál lévő vízviszonyok nagyobb óvatosságot igényelnek, mint egyszerűen a fent említett irányszög mentén hajózni. A nagyobb hajók általában a Suva rakparttól egy tengeri mérföldön belül maradnak. A kisebbek kellően mély horgonyzóhelyet találnak még a város közvetlen közelében is. Hacsak nem kényszerülünk január és március között a szigetcsoporton horgonyozni, a viharok elleni óvintézkedések feleslegesek, mivel a következetesen végzett meteorológiai megfigyelések szerint március végére egyáltalán nem halad át vihar a szigeteken, amely bármilyen veszélyt jelenthetne a hajókra. A viharos időszakban a Suva magasan fekvő és jól látható jelzőállomása a megfelelő figyelmeztető jelzést adja ki, amikor vihar várható. Januártól márciusig erősen nem ajánlott a szigetcsoport látogatása, kivéve, ha erre kényszerülünk a trópusi esőzések miatt, amelyek minden tevékenységet, különösen a parti közlekedést lehetetlenné tesznek. Még áprilisban és májusban is, amelyek átmeneti időszakot jelentenek a száraz évszakra, a Fidzsi-szigeteken való tartózkodást megnehezítik a hirtelen és állandó változások. A napsütés, majd a heves esőzés rendkívül kellemetlen. A sziget bazalt- és trachittalajában (finomszemcsés vulkánikus kőzet) található számos mélyedés az esős évszakban megtelik vízzel. A túlsúlyosság rendkívül megnehezíti a kirándulásokat, nem is beszélve arról, hogy a levegő hőmérséklete, amely szinte soha nem süllyed 30°C alá, olyan párák és nehéz légréteg teremt, hogy bármilyen fizikai megterhelés rendkívül megterhelővé válik.³⁵⁶

1885.06.10-22-én Tanna (Vanuata) következett.

1885.06.22-24-én a Darnley-sziget-nél járt.

1885.06.24-25-én a Saddle-sziget vizeit kereste fel.

1885.06.29 – 1885.07.02-án a Dobbo-sziget (Indonézia) vizeit térképezte fel.

1885.07.04-08-án a Banda-sziget-nél (Indonézia) volt.

1885.07.15-19-én Passarikan következett.

1885.07.19-27-én Szurabaja (Jáva) vizein horgonyzott.

1885.08.03-04-én Edam-sziget.

1885.08.04-20-án Batavia-ban (Jakarta, Indonézia) volt.

1885.08.08-én heves zivatarba, majd szélcsendbe került a hajó. Ezen a napon befutott Batavia-ba (Jakarta, Indonézia) ahonnan 1885.08.20-án indul tovább Szingapúr felé, ahová a hajónak szóló leveleket október elejére várják.³⁵⁷

Közben 1885.08.16-án Hongkongba várják a befutását,³⁵⁸ de a jelek szerint a hajó nem ment oda.

1885.08.25-30-án Tullah Sumpat (Pindang-sziget /Pinang, Szumátra/) következett.

1885.08.30- 1885.09.21-ig Szingapúr-ban kötött ki.

1885.09.21-24-én Tanjong (Malajzia) következett.

1885.09.25-28-án Brunei Point a Sarawak folyónál volt a kikötőhelye.

1885.09.28-án érintette Pindangot (Szumátra, Pinang).

³⁵⁶ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1886 Hauptteil

³⁵⁷ Das Vaterland, August 1885-08-09

Wiener Allgemeine Zeitung, August 1885-08-25

Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-08-26 / 233. szám

³⁵⁸ Die Presse, Juni 1885-06-23

1885.10.11/12-én ismét Szingapúr-ba érkezett.

A postaszolgálat hírei szerint, a hajó októberben is Szingapúr-ban volt.³⁵⁹ A „Saida” korvett és a „Nautilus” ágyúaszád 1885.11.12-én indul tovább Szingapúrból.³⁶⁰

1885.11.14-19-én Georgetown (Penang) következett.

1885.12.06/07-én ért Colombo-ba (Ceylon – Sri Lanka). Itt, 1885.12.15-ig maradt.³⁶¹

1886.

1886.01.03/04. Saida nevű osztrák-magyar korvett ma Adenbe megérkezett és 6-án tovább folytatja útját.³⁶²

1886.01.13-án megérkezett Szuezebe.³⁶³

1886.01.22-én a Szezei-csatornában hajózott, majd kikötött Izmailia-ban.³⁶⁴

1886.01.23/26-án érkezett Port Said-ba, ahonnét 27-én hajózott tovább.³⁶⁵

1886.02.05-én érkezett vissza Polába.³⁶⁶ A „Saida” korvett hajónak parancsnoka Fayenz Henrik cs. és kir. fregatte kapitány a „magyar termelők borrhaktárából néhány száz üveg fehér és vörös asztalt, pecsenye és asszúbort vásárolt saját és hajótisztjei szükségletére, az említett cég főnökének kérelmére pedig egy láda bort vitt magával, azon czélból, hogy meggyőződhessünk, miképen állották ki ezen utat.³⁶⁷ A hajón utazott a fiatal Coburg herceg, akit felvettek a Tengerészeti Akadémiára.

Megtett 34 478 tmf-et, és 284 napot töltött a tengeren. A fedélzeti fényképezőgéppel 130 db felvételt, főként tájképet készítettek.

1886.02.8-án kivonták a szolgálatból és kijavították a kazánjait.

(A Föld körüli útja a Császári és Királyi "Saida" korvettel.) A "Franz Josef keserűforrás" teljesen érintetlen maradt a 17 hónapos tengeri utazás, az Egyenlítő kétszeri átkelése és a trópusokon való tartózkodás ellenére. Több orvos is megerősítette, hogy a kereskedelmi forgalomban kapható, Franz Josef keserűforrással töltött palackok töltés és csomagolás tekintetében megkülönböztethetetlenek a Saida fedélzetén lévőktől. (1885.) Aláírás: Janiczek.³⁶⁸

Van olyan újság, ami a hajó pólai hazatértét áprilisban közölte újdonságként.³⁶⁹

A hajó Pólából áthajózott Triesztbe.³⁷⁰

A „Saida” néhány állatot hozott a schönbrunni állatsereglet számára, és számos néprajzi értékű tárgyat is beszerzett a polai Tengerészeti Múzeum számára. Az állatok a következők: egy pár dél-amerikai gímszarvas a Molukkákról és egy ausztrál ékfarkú sas. Mindkét faj nagyon ritka, és korábban ismeretlen volt Schönbrunnban. Az állatok jól bírták az utazást. Ezek Ritter von Fayenz kapitány ajándékai. Egy osztrák konzuli tisztviselő, Janiczek úr, állami költségen tette meg az utat Polából, hogy képviselje az osztrák–magyar kereskedelem érdekeit. Energiájának és körültekintésének köszönhetően elért sikerei állítólag jelentősek, bár az osztrák-magyar kereskedőközösség eddig részben a tengerentúli kereskedelemben meglévő saját érdekeinek

³⁵⁹ Neue Freie Presse, September 1885-09-21

³⁶⁰ Neue Freie Presse, November 1885-11-06

³⁶¹ Die Presse, Dezember 1885-12-08

³⁶² Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-01-05 / 5. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1886-01-04

³⁶³ Das Vaterland, Januar 1886-01-18

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1886-01-22

³⁶⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

³⁶⁵ Das Vaterland, Januar 1886-01-25

³⁶⁶ Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-02-06 / 37. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-05

³⁶⁷ Fővárosi Lapok 1884-08-24 / 198. szám

³⁶⁸ Agramer Zeitung, Februar 1901-02-01

³⁶⁹ Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-04-04 / 94. szám

Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-04-05 / 95. szám

³⁷⁰ Neue Freie Presse, Februar 1886-02-19

előmozdításával foglalkozott. Megjegyzendő, hogy ekkoriban igen érdekes kereskedelmi szerződések születtek. Például Kalkuttában elérték, hogy a legnagyobb zongoraüzlet Ausztriából vásároljon, vagy, hogy Bombay-ban a Monarchiától vásároljanak nagy tételben gyufát.³⁷¹ Jáván régóta osztrák kereskedelmi telep működik, amit az Osztrák-Magyar Exportszövetség hozott létre.³⁷² Janiczek alkonzul a tengerentúli országokkal való gyenge kereskedelmi kapcsolataink fő okát az osztrák kereskedőházak hiányában látja ezekben a régiókban, és határozottan szorgalmazza osztrák kereskedőtelepek létrehozását.³⁷³

Az út során Felix Falzari zászlós nagy erőfeszítéssel és szakértelemmel gyűjtött össze egy 1000 példányból álló herbáriumot, amit átadott a Bécsi Egyetem Botanikai Múzeumának.³⁷⁴

Dr. Roboz Zoltán azon kesereg hosszasan cikkében, hogy a hajóutakon szerzett tudományos eredményeket a nagyközönség alig ismerheti meg.³⁷⁵

Világlátott magyar borok:

„Legkitűnőbbben kiállották ezen hosszú óceáni utat jeles bortermelőnk dr. Szabó Gyula 1858. évi 2 puttonos, 1880. évi 2 és 4 puttonos tokaji asszaborai; Szailer Emil 1880. ménesi asszu, vörös ménesi cabinet és fehér ménesi bakator, valamint Törös József 1879. érmelléki és n. Ranolder püspök örököseinek 1882. csopaki fehér asztali borai. Az „Erdélyi pinczeegylet vörös Medoc kevesebb — Vass A. visontai vörös bora pedig több lerakott aljjal; ellenben Petrár E. ménesi vörös bora teljesen zavartan, illetve megtörve érkezett vissza. Egy sajnós körülmény folytán, Kerntler Ferencz budai, Adler N. János szegszárdi vörös borai és az Erdélyi pinczeegylet szilvási, som- és törökhegyi, gróf Teleky Károly 1873. és 1875. risling és chateau marosújvári, Hosszú József mocsai risling, gróf Bethlen Gergely somlyóújlaki és Szalay Károly magyarádi asztali borai nem érkeztek vissza, minthogy ezek a hajón tévedésből a többi borok közé rakva, elfogyasztottak. A visszaérkezett borokból azon tanulság meríthető, hogy az asszaborokon kívül a fehér borok jobban állották ki az utat, mint a vörös borok. Ennek oka pedig csupán a borok kezelésében találja magyarázatát, mert nálunk általában az a szokás dívik, hogy míg a fehér bort kétszer—háromszor lefejtik, és arra ügyelnek, hogy ez tiszta és sima tükre legyen, addig a vörös bort — attól való félelemből, hogy a színét veszti — egyszer fejtik le és kevesebbet törődnek vele, hogy évek múlva is palaczkérett-e a vörös bor vagy nem. Boraink általában, még a czeplédi, kecskeméti és debreczeni kerti borok is kiállják, minden idegen alkatrész — tehát borszesz hozzáadása nélkül is — az aequatoron túl való utazást, de ezen boroknak legalább 3 éveseknek, — ezen idő alatt legalább 6—8-szor lefejtve és 1—2-szer derítve kell lenniök. Nagyon hibás azon állítás, hogy csakis cognakkrozott vagy legalább 14% alkoholtartalmú borok állják ki jól a hosszú és tengerentúli utakat, mert ezek is megtörnek és megzavarodnak, ha kellő pinczekezelésben nem részesültek, vagy ha fiatalabbak a borok, és azért különösen és ismételten figyelembe ajánlandó bortermelőinknek, hogy ne riadjanak vissza a bornak minél gyakrabban ide kellő időben való lefejtésétől és derítésétől, hogy a bor érett és az erjesztő gombáktól ment legyen. A közeli osztrák tartományokban, Közép- és Dél-Németországban főleg azért nem kedvelik magyar borainkat — mit jelen sorok írója személyesen is tapasztalt — mert nagyon erősek; borkereskedőink nagyobb része pedig kizárólag szeszszel kevert borokat szállítanak oda, ha pedig ezen urak arra fektetnék a fősúlyt, hogy tökéletesen tiszta, palaczkérett, — azaz helyesen kezelt 2—3 éves bor adatnék a külföldnek, bizonyára magyar boraink nagyobb kedveltségnek és keresletnek örvendenének.

³⁷¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1886-02-17

Morgen-Post, Februar 1886-02-19

³⁷² Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Januar-Juni 1886-03-05

³⁷³ Neue Freie Presse, März 1886-03-12

³⁷⁴ Die Presse, April 1886-04-03

³⁷⁵ Somogy, 22. évfolyam, 1886-08-24 / 34. szám

Fayenz fregatte kapitánynak közléseiből kivehető, hogy Ausztráliába idegen borokkal bevétel nem létesíthető, minthogy ottan úgy a szőlőművelés, mint a borászat igen alaposan kezeltetik és az utóbbi években már túltermelést is értek el, úgy hogy már boraikat kezdik Európába és különösen Angliába exportálni. Magyar borainknak kitűnő piacza volna Brazília, hol most főleg a könnyebb spanyol és a portugál borok (?) uralják a helyzetet. Bombayban és Ceylonban nagyobb mennyiségű dalmát borok vannak forgalomban, míg Singapore-, Hongkong- és Sarawakban stb. igen kedveltek Palugyay és fiai pozsonyi borkereskedő cég karlóczi vörös borai. — Brandt, singaporei osztrákmagyar konzult illeti a főérdem, hogy ezen boraink Kelet-Ázsiában és Chinában bevezetve lettek. Palaczkboraink és különösen a vörösek a francia borokkal igen nehezen versenyezhetnek, s eltekintve a mi vörös boraink magas árától, gátolja a kivitel főleg ezeknek helytelen kezelése és ennek folytán vörös boraink rendkívül sok aljat raknak le; ugyanezen szemrehányás illeti osztrák és magyar sörünket is; míg a többi világrészekben berlini, hamburgi és amsterdami sörök roppant mennyiségekben találhatók fel s így kivitelünk csupán egyes osztrák iparcikkre szorítkozik.³⁷⁶ Mint kitűnik, az út egyben a borkereskedelmi kapcsolatok építését is szolgálta. Ezt a kereskedelmi kamra, több ízben is szorgalmazta.

„A „Saida” kereskedelmi jelentése. A nemrég megjelent „Communications from the Fields of Maritime Affairs” (Tengerészeti Ügyek Közleményei) IX. és X. számában számos értékes exportjavaslat található, amelyek világosan bemutatják a „Saida” korvett transzocéáni útjának eredményeit. A fent említett korvett 1884-ben oktatóútra indult, amelyet 1886-ig meghosszabbítottak. Többek között ez az út kereskedelmi és konzuli ügyekben nyújtott információs szolgáltatásokat is. Bár Heinrich Fayenz parancsnok jelentésében közzétett adatok nem terjednek ki a legújabb időszakra, és a közölt információk forrásai sajnos többnyire hiányosak, exportöreink ennek ellenére nagyon hasznosnak találják majd a nemrégiben közzétett jelentést. Jelentős előnye, hogy személyes megfigyeléseken alapul, és élénken reprodukálja a szakértők által szerzett tapasztalatokat. A jelentés exportunk szempontjából legfontosabb pontjainak kiemelésével megtartjuk ugyanazt a jelentési sorrendet az egyes helyszínekre vagy területekre vonatkozóan, amelyeket a korvett meglátogatott.

A jelentés a gibraltári kereskedelmi helyzet leírásával kezdődik. Ez a helyszín kereskedelmi szempontból kevésbé jelentősnek tűnik, elsősorban szénlelőhelyként jelentős. Az elmúlt öt évben évente 800 000 tonna szenet importáltak Angliából.

Az Osztrák–Magyar Monarchia számára érdekes kereskedelmi árukkal kapcsolatban a következőket kell megjegyezni. Vas és acél. Öt évvel ezelőttig, amikor közvetlen gőzhajó összeköttetés állt fenn Trieszttel, az A. Hatchwell cég gőzhajókkal importált vas- és közönséges acélárakat Ausztriából a marokkói piacra ezen a vonalon. Mivel ez az összeköttetés már nem létezik, az árukat Franciaországon keresztül szerzik be, Gibraltár megkerülésével. Cukor. Az osztrák cukor importjára tett kísérlet eddig sikertelennek tűnik. Körülbelül egy hónappal a „Saida” gibraltári érkezése előtt a német cukorgyárak egyik főügynöke jelentős engedményeket tett a helyi vállalatoknak az ár, a forma, a csomagolás és a fizetési feltételek tekintetében.

Állítólag jelentős szállítási megállapodásokat kötött. Információszerzésre és kapcsolatfelvételre a jelentés M. Gomez cégét ajánlja. Papír. Az osztrák gyártmányú papírt francia vállalatok fogják importálni. Hangsúlyozták, hogy a dokumentumnak meghatározott alakúnak és méretűnek kell lennie. A jelentés megjegyzi, hogy az osztrák-magyar iparosok Gibraltár iránti korlátozott érdeklődését szinte mindenhol kiemelték, és hogy az ottani vállalatoknak olykor lehetetlen volt még az osztrák vagy magyar cégektől is aktuális árakat szerezniük.

³⁷⁶ Borászati Lapok – 13. évfolyam – 1886-06-01 / 11. sz.
Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-04-30 / 119. szám
Das Vaterland, Mai 1886-05-01

Gibraltárról a „Saida” Bahia felé fordult. Amellett, amit az utóbbi város kereskedelmi viszonyairól már korábban az „Aurora”-jelentésről szóló beszélgetésünkben elmondtunk, a következőket kell hangsúlyozni: A megfigyelő véleménye szerint az egyik legszembetűnőbb tény az, hogy a Bahiában nagyon erősen képviselt a folyamatosan növekvő német elem, ami szinte teljesen kiszorította az angol kereskedőházakat. Az exportot kizárólag külföldi cégek bonyolítják le, míg az importot nagyrészt helyi és portugál vállalatok bonyolítják. Az exportcikkék közé tartoznak: dohány, kávé, kakaó, ökörbőr, piasszava (pálmárosból készült termékek), faanyag és gumi. Az exportcégek közül a Schramm, Stade & Co.-t említik egyetlenként, amely közvetlenül a Földközi-tengerre szállít. Az Ausztria-Magyarországról importált áruk között szerepel: liszt, hajlított fa bútorok, agyag- és üvegáruk, valamint gyöngyházgombok. Mindezeket a cikkeket – a liszt kivételével, amelyet Trieszten keresztül szállítanak – Hamburgon keresztül importálják. A lisztet a trieszti gőzmalomból, a trieszti Economo malomból és a budapesti gőzmalomból szerzik be. A bútorokat a Thonet fivérek, Jacob és Josef Kohn, valamint a Fischl fiai szállítják Prágából. A Pereira & Filho által évente importált bútorok értéke eléri a 100 000 frankot. Meg kell említeni egy nagyon érdekes tény, amely rávilágít az osztrák sör tartósító tulajdonságaira. Mielőtt elindult otthonról, a "Saida" 6000 palack Dreher sört rakodott be a trieszti sörfőzdéből. Egy három hónapos, többnyire trópusi éghajlaton megtett út után egyetlen palackot sem dobtak ki rossz minőség miatt, annak ellenére, hogy a készlet 1000 palackra apadt, és nem volt jég a fedélzeten.

Mielőtt a "Saida"-val Fokvárosba indulnánk, megengedett egy terjesztésre érdemes információ felhasználása, még ha nem is az exportra vonatkozik. a Brazil Államvasutak jelenlegi főmérnökének, egy osztrák születésű, Dr. Pinkas erőfeszítéseiről van szó, amelynek célja fiatal osztrák mérnökök Brazíliába vonzása. Eddig ezek az erőfeszítések sikertelenek voltak.

Fokvárosban a kereskedelmi viszonyokkal kapcsolatban tett megfigyelések arra a következtetésre vezetnek a riportert, hogy a jelenlegi helyzetben a monarchiánkkal jövedelmező kereskedelmi kapcsolatok kialakítása lehetetlen. A 290 000 lelket számláló fehér lakosság túl csekély értékesítési volument igényel ahhoz, hogy akár csak megérje a próbálkozást, és teljesen kizárja a régóta fennálló angol importtal szembeni sikeres versenyt. Nem világos számunkra, hogyan egyeztethető össze a megfigyelő ezen meggyőződése azzal a néhány oldallal később említett ténnyel, hogy monarchiánk bútorokkal, üvegáruval, ruházattal, ágyneművel, gombokkal, parfümökkel, rövidáruval, ingaórákkal és ásványvizekkel vesz részt a Fokváros kereskedelmében, és hogy az osztrák gyártmányként értékesített áruk jó hírnévnek örvendenek. Az előadó talán azt a gondolatot kívánta kifejezni, hogy Ausztriának jelenleg kerülnie kellene a közvetlen beavatkozást az ezen a területen folyó versenybe.

A jelentés jelentős figyelmet szentel két ausztrál tartománynak, Victoria és Új-Dél-Wales kereskedelmi kapcsolatainak. Az import ebbe a két tartományba a következőképpen történik. Vagy az ausztrál importőrházaknak saját fióktelepeik vannak Londonban, vagy az ausztrál importőr-cégek egy európai, általában londoni székhelyű exportőrházat bíznak meg a megrendelt áruk beszerzésével, és beszerzési jutalékot fizetnek ezért a szolgáltatásért. Egy másik típusú importőrház, és valóban az, amellyel iparosaink a legkönnyebben kapcsolatba léphetnek, az, amelyik európai gyártmányait egy bizományoson keresztül szerzi be. Ezek a bizományosok Ausztráliában székelnek, és helyben képviselik az adott európai gyártókat. Ezek az ügynökök hazai árukat kínálnak importőröknek, és egyedül ők kötik meg az üzleteket. Magától értetődik, hogy sok múlik e képviselő személyiségén és az ausztrál kereskedelmi világban betöltött kisebb-nagyobb tekintélyén, és minél tehetségesebb az osztrák-magyar exportőr, annál biztosabb, hogy bőséges piacra talál. Victoria tartomány importhelyzetére vonatkozóan a következő adatok figyelemre méltóak: Az osztrák bútorimport körülbelül

25 000-30 000 fontot tesz ki. A fizetés Londonban, fuvarlevelek ellenében történik, és a gyári árakat részesítik előnyben. Minden nagyobb osztrák üvegyár képviselteti magát Melbourne-ben. Nagy a kereslet az ivópoharak, palackok, vajtartók és cukortartók iránt, de az osztrák termékek nem könnyen beszerezhetők, és az angol termékeket részesítik előnyben. A termék mintagyűjteményekkel sem célszerű fukarkodni. Szinte mindenféle papírt importálnak. Különösen nagy a kereslet az újságpapír iránt, amelyből a Melbourne-ben megjelenő folyóiratok évente 10 000 font értékben használnak fel. A porcelántárgyak, mint például a csészek, mártástartók és tányérok, fehér, aranyszegéllyel, hatalmas piaci részesedéssel rendelkeznek, és korábban Csehországból importálták őket. Az utóbbi időben azonban az olcsóbb angol termékek szinte teljesen elfoglalták a piacot. A meglévő termékeink közül csak a mosdókészletek lehetnek versenyképesek. A lábbelik importja 123 000 fontot tesz ki. Ennek az összegnek a fele Ausztriából származik, a Pollak, Falk, Kraus, Lackenbacher és Zapleta cégektől. A malom alkatrészeket Angliából, Amerikából és Magyarországról importálják. 1885 januárjában a budapesti Ganz cég 1450 font értékben szállított alkatrészeket. A cég termékei jelentős hírnévnek örvendenek, és teljesen kiszorították az angol és amerikai árukat Dél-Ausztráliában és Viktóriában. A drótháló iránti kereslet, amelyből 1883-ban 50 000 fontot importáltak, várhatóan hamarosan tízszeresére fog nőni a gyarmatokon tomboló nyúljárvány miatt. A gyufa éves importja 31 000 font, amelyből 4000 font a fa svéd gyufa és 27 000 font a viaszgyufa. Németország, Svédország és Anglia vesz részt az importban. Egy osztrák gyártó is értékesített egykor kisebb mennyiségben, de hamarosan elvesztette az üzletet, mivel egyes kiskereskedőket alacsonyabb árakon látott el, mint a nagy importőr.

A mezőgazdasági gépek kizárólag Angliából és Amerikából származnak. Katalógusok összeállításával lehetne megkönnyíteni a piacra való bejutást. Az angol nyelv is szerepet játszhat az angliai és amerikai gépek kereskedelmi túlsúlyában. A cement és a borostyánkőből készült áruk potenciálisan versenyképesek lehetnek. Az Új-Dél-Wales gyarmatába irányuló importtal kapcsolatban a jelentés általánosságban ugyanazokat a megfigyeléseket teszi, mint a Viktóriába irányuló importtal kapcsolatban. Különösen meg kell jegyezni, hogy a megfigyelő véleménye szerint az osztrák sör jelentős eladása garantálható lenne, ha jó minőségű és elfogadható árú lenne. A két tartomány exporthelyzetének tárgyalásakor a jelentés egy gyapjúpiac létrehozását szorgalmazza Triesztben. Bár az ötletet már korábban felvetette a Kereskedelmi Minisztériumnak a néhai melbourne-i osztrák-magyar konzul, Thönemann, de akkoriban a Trieszti Kereskedelmi Kamara tanácsára elutasították. Előnyösnek tűnhet, ha nem vetik el teljesen az ötletet. Számos fonógyár már vásárol ausztrál gyapjút, és saját ügynökein keresztül vásárolják fel Melbourne-ben. Ha sok iparos követné ezt a példát, a projekt kétségtelenül lendületet venne. Ugyanakkor egy közvetlen kereskedelmi útvonal Trieszt és Ausztrália között biztos alapot teremtene ehhez, ezáltal véglegesen megnyitva az egyik legfontosabb kereskedelmi útvonalat az osztrák-magyar export számára.

Egy cikk korlátozott terjedelmén belül nem lehetséges kimerítően felsorolni a jelentésben foglalt információkat. Elég, ha néhány kiemelkedő megjegyzéssel felkeltjük exportőri köreink érdeklődését, hogy tanulmányozzák a jelentést. Végezetül csak két hiányosságot említek, amelyek az egyes exportőrök személyes tulajdonságaiban gyökereznek, és amelyeket a kereskedelmi és kereskedelmi küldetésekre küldött gőzhajókról érkező tudósítók egyike sem mulasztott el kiemelni. Az első hiányosság az a hit, hogy üzleti kapcsolatokat lehet létesíteni ambiciózus, de elszegényedett fiatalok révén, akiknek kereskedelmi és nyelvi készségei gyakran több mint elégtelenek, valamint az a gondatlanság, amellyel ezeket a fiatalokat a kivándorlásra ösztönzik. Az elkerülhetetlen következmény, hogy ezek a vállalkozások általában vagy tönkremennek, vagy legalábbis veszteséget okoznak hazai ügyfeleiknek, gyakran arra készítve az osztrák-magyar üzletembereket, hogy összekeverjék az okot az okozattal, és azt

higgyék, hogy mindent megtettek, és most tartózkodniuk kell minden további kísérlettől. Bár el kell ismerni, hogy exportunk fejlesztését leginkább a külföldön letelepedett állampolgárok tudják elősegíteni, azt is szem előtt kell tartani, hogy erre a célra csak képzett, tapasztalt és némi anyagi erőforrással rendelkező üzletembereket szabad választani. E tekintetben még sokat kell tanulnunk más országoktól. Azonban azt is megfigyelhetjük, hogy az osztrák kereskedőosztály néha hiányolja a tengerentúli kereskedelem leglényegesebb előfeltételeit, nevezetesen a kezdeményezőkézséget és a megfelelő ösztönt a kereskedelmi kapcsolatok kiépítéséhez. Ennek illusztrálására itt felhozhatunk néhány példát a "Saida" parancsnoka által az útja megkezdése előtt kapott levelekből. Egy kalapkészítő kéri a parancsnokot, hogy reklámozza termékeit a korvett által megálló különböző kikötőkben működő kalapkereskedőknek, de csak azoknak, akik fizetőképesek. Egy ládakészítő arra kéri, hogy segítse elő monogrammos pénztárcáinak exportját, amelyek jelenleg szenzációt keltenek Bécsben. Egy gumiáru-gyártó kéri, hogy "specialitását", amelyről azt állítja, hogy jobb a francia változatnál, külföldön is reklámozzák, míg egy kis cseh üveggyártó odáig megy, hogy kijelenti, "a kormány végre felismerte, hogy tennie kell valamit az iparért", és megragadja az alkalmat, hogy elküldje a parancsnoknak a cége címkártyáinak csomagját azzal a kéréssel, hogy osszák szét azokat. Nem érthető hát, hogy ilyen nyilvánvaló naivitás ellenére a „Saida” parancsnoka habozik közzétenni a számos más, általa kapott levelet, amelyek közül néhány hasonló, sőt talán még abszurdabb jellegű?”³⁷⁷

A Saida újáról készült jelentést a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya három példányban beküldte a Trans-oceanische Reise Sr. Majestät Corvett »Saida« in den Jahren 1884-1886» című művet, amelyet a levéltárba helyeztek el.³⁷⁸

„A budapesti kereskedelmi és iparkamara hivatalból értesített, hogy a „Saida“ hadihajó rendeletet kapott tengerentúli utazásra. Nevezett hajó ez év (1886) október 1-én Polából kiindul és a Gibraltár szoroson át Dél-Amerikába vitorláz és ez útjában Madeira és St. Vincent szigeteket, Pernambucot, Bahiát, Rio-Janeírot, Montevideot és Buenos-Ayrest érinti. Az utóbb nevezett kikötőből a fokrárosba (Capetown) evez, onnét pedig Afrika keleti részére, ahol Port-Natal, Mauritius és Reunion szigeteket, továbbá Tamatavét, esetleg Nossi-Bét Madagaskárban, valamint Mayottet, Zanzibart és Bagamotet érintvén, a vörös tengeren keresztül hazatér. Minthogy a hajó parancsnoka az érintett vidékeken a kereskedelmi érdekeket is lesz hivatva képviselni, a kamara e körülményre oly megjegyzéssel hívja föl a kereskedők, iparosok és gyárosok figyelmét, hogy a hajó által érintett vidékek viszonyainak megismerése, üzleti összeköttetés, vagy valamely iparág meghonosítása szempontjából fenforgó óhajaikat legkésőbb ez évi (1886) szeptember hó 10-ig a kamarához beterjeszszék.”³⁷⁹ A hajó alig érkezett hazai vizekre, de máris újabb bevetését tervezték.

1886.09.25-én próbauat hajtott végre.

1886.09.26-án szolgálatba állt.

Egy rövid pihenő után a hajó még 1886-ban újra útra kelt, hogy egy újabb, 1887-ig tartó út során meglátogassa Dél-Amerikát és Kelet-Afrikát. ³⁸⁰ A lap a pontos indulást nem adta meg. Az útra a fiúmei haditengerészeti akadémia diákjait is magával viszi.³⁸¹

³⁷⁷ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1886-11-19

³⁷⁸ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-13 / 1481. szám

³⁷⁹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-08-28 / 238. szám

³⁸⁰ Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-06-19 / 168. szám

³⁸¹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-06-21 / 170. szám

A "Saida" korvett 1886.09.01-én indul majd kilenc hónapos útra Brazíliába, La Platába, Fokvárosba és Suezbe.³⁸² A hajó azonban késve tud csak kifutni sajtó szerint, vagy a korábbi kereskedelmi cikk adatát nézte be az újságíró, hiszen ott a kifutás október 1-re volt jelezve. Külső forrás szerint 1886.09.30-án futott ki Polából. Mivel a hajó történetét a sajtóból próbálom összeállítani, a cikk rossz dátumozását meghagytam, de jelzem annak hibás voltát fentebb.

Hermann Heinze fregattkapitány által vezetett "Saida" korvett 1886. október 1-jén másfél évig tartó küldetéses útra indul. Madeirán keresztül Brazíliába hajózik, hosszabb megállókat tart Bahiában és Rio de Janeiróban, valamint ellátogat Buenos Airesbe a La Plata régióban Montevideóban. Ezt követően Afrikába hajózik, Fokvárosban horgonyoz le, majd Port Natal, Tamatavéra, Zanzibár, Bagomojo következik. Madagaszkártól keletre hajózik, érintve Réunion és Mauritius szigetét az Indiai-óceánban, mielőtt megkezdí visszaútját az Északi-tengeren és a Szezi-csatornán keresztül.³⁸³ A kikötőket nem biztos, hogy érintési sorrendben sorolják fel az újságok. Zanzibárban a hajó kapitányának kereskedelmi szerződést kell kötnie.³⁸⁴

1886.10.17-19-én a rossz időjárás miatt befutottak Palermóba, de legénysége nem lépett partra. 1886.10.30 – 1886.11.09-én Gibraltár-t kereste fel.

1886.11.09-12 között vihar miatt a Getares-öbölben (Spanyolország) horgonyoztak.

1886.11.19-28. és 1886.11.30-án Funchal-ban, Madeirán. járt Itt a szeszélyes és kedvezőtlen időjárás miatt arra kényszerült, hogy háromszor is megváltoztassa a horgonyzóhelyét. Első ízben elszakadt a horgonylánc, a harmadik esetben az 1886.11.28-i kifutás alkalmából a lánc kicsúszott és a horgonya ottmaradt. 1886.11.30-án mindkét elveszett horgonyt kiemelték a tengerből. 1886.12.02-án indult tovább az SMS Saida.

1886.12.10-12-én Porto Grande (St. Vincent) következett.

1886.12.03 – 1887.01.06 között Pernambuco-t (Brazília - Nhede) kereste fel.

1887.

1887.01.10-22-én Bahia-ban kötött ki.

1887.02.02-15 között Rio de Janeiro-ban vetett horgonyt.

1887.03.16-án érintette Tristan da Cunha-t.

1887.03.30 – 1887.04.17-ig Simonstown (Simon's Town, Dél-Afrika) következett.

1887.04.30 – 1887.05.03-ig, majd 1887.05.04-én Durban-ban (Natal, Dél-Afrika) volt, ahol elveszített egy horgonyt, de később kihalászták azt a tengerből.

1887.05.23 – 1887.06.05-én Port Louis-ban (Mauritius) kötött ki.

1887.06.06-07-én járt St. Paul, Reunion-ban.

Ő felsége hajói számára a központi tengerészeti igazgatóság Bécsből a következő napokon küldi a postát: a »Saidá«-ra Marseillén át St.-Pierrébe (1887) ápril 30-án s az »Aurora«-ra Hong-Kongba (1887) ápril 13-án.³⁸⁵ St.-Pierré (St. Paul, Reunion) észak-amerikai francia gyarmatsziget.

1887.06.12-15-én Tamatave (Toamasina, Madagaszkár) következett. Ezen időben járhatott valamikor Szent-Mauritius szigetén. „Reményi Ede hegedűművészünk világműködő hangversenyző körutat tesz. Ápril közepén Szent-Mauritius szigetén Port Louis-ban adott néhány hangversenyt, még pedig igen nagy sikerrel. Múlt hóban a művész egy unokaöccse, Reményi Ferenc, (Reményi Antal budapesti ügyvéd fia,) a »Saida« gőzösön, melyen fél év óta mint apród szolgál, érkezett e távoli pontra, s amint megtudták nevét és azt a körülményt, hogy

³⁸² Das Vaterland, Juli 1886-07-28

³⁸³ Neue Freie Presse, September 1886-09-21

Die Presse, März 1887-03-17

³⁸⁴ Die Presse, Juni 1887-06-29

Közgazdasági Értesítő, 7. évfolyam, 1888-03-22 / 12. szám

³⁸⁵ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-04-05 / 1652. szám

az ott hangversenyzett művészek unokaöccse, a társaságokban nagyon szívesen fogadták s nem győztek neki eleget beszélni a hatásról, melyet a hévteljes hegedűjáték tett rájuk.”³⁸⁶

1887.06.16-18-án St. Marie de Madagaskár volt a kikötőhelye.

1887.06.20-30-án Diego Suarez (Antsiranana, Madagaskár) vizein járt.

1887.07.01-09-én Hellville-ben (Nossi Bé – Nosy Be Madagaskár) horgonyzott.

1887.07.14-19-én Mozambik-ban járt.

1887.07.22-28-án Mayotte kikötőjét kereste fel.

1887.07.29-31-én a Johanna-szigetnél járt a Komorin szigetcsoporton belül.

1887.08.05-23-én Zanzibár vizein horgonyzott.

A Saida postája 1887.07.11-én indul Brindisin keresztül Zanzibárba (Tanzánia), ahová aug. 8-án érkezik meg.³⁸⁷

1888 augusztusában még/már Pólában volt a sajtó szerint.³⁸⁸ De ez téves adat.

1887.09.09-18-a között volt Aden-ben.

„A »Saida« hadihajó postája 1887.07.28-án indul Brindisin át Adenbe, ahova körülbelül aug. 8-án érkezik.”³⁸⁹

1887.09.24-27-én járt Dzsidda-ban.

1887.10.02-05-én volt Szuezből.

A »Saida« hadihajó postája (1887) szept. 7-én indul Triestből Szuezbé, ahová körülbelül 1887.09.15-én érkezik meg.³⁹⁰

1887.10.05-06-án kereste fel Izmailia-t.

1887.10.06-13-án járt Port Said-ban.

1887.10.20-23-án már Korfu-ban volt. Erzsébet császárnő a fedélzetre látogatott és megtekintette az egész hajót.

Kevéssel azután hogy a »Greif« a corfui kikötőbe befutott (1887. októberében), érkezett oda a »Saida« osztrák-magyar hadigőzös is, melyen a fiumei tengerészeti акадеmia végzett növendékei és tisztánarai voltak. Hosszú útról jöttek meg s igyekezve haza Fiuméba, tértek be Corfuba, valószínűleg szemet fölvenni. Királynénk alig hogy meglátta a »Saida« hadi lobogóját, csónakba ült, s meglátogatta a hadihajót, melynek tisztjei és hadapródjai alig tudtak hamarosan olyan díszbe öltözni, hogy a felséget fogadhassák. A királyné a Saida parancsnokával minden tisztet és tengerészhadapródot kegyesen bemutatott magának, azonnal magyarul szólítva meg azt, akinek magyar hangzású nevét hallotta.³⁹¹

1887.10.25-én megérkezett Polába.

A hajó 1887.10.25/26-án érkezett vissza Polába. Útja tizenhárom hónapig tartott s 23,563 tengeri mértföldet tett meg, ebből 17 054,4 tmf-et vitorlával. 177 napig a kikötőkben volt, 220 napig a tengeren.³⁹² A hajó parancsnoka Alois Ritter von Becker fregattkapitány volt.

1887.10.28-án leszerelték.³⁹³

Az utat egy cikk így összegezte:

Bahia-ban 12 napot volt, majd után 1887. február 2-án Rio Janeiro kikötőjében vetett horgonyt. Itt a parancsnok a braziliai császár és császárnő részéről külön kihallgatásban részesült. További útja során érintette Tristan-da-Cunhán-t majd a Jóreménység foka felé több napi igen heves cyklont kellett a »Saidá«-nak kiállnia.

A Fokvárosból Natal érintése után Mauritiusba vitorlázott, ahol Port-Louisban horgonyt vetett. A hajó tisztikara igen rokonszenves fogadtatásban részesült az itteni lakosság részéről s úgy a

³⁸⁶ Fővárosi Lapok 1887-07-03 / 181. szám

³⁸⁷ Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-06-22 / 171. szám

³⁸⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1888-08-29

³⁸⁹ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-07-13 / 1749. szám

³⁹⁰ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-09-01 / 1797. szám

³⁹¹ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-10-30 / 1856. szám

³⁹² Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

³⁹³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

francia, mint az angol társadalmi körök egymást múlták felül szeretetreméltóságukban. Az út innen Réunion, Madagaskar, Nossi-Bé, Mozambik és a Connor (Comore) szigetek érintése mellett Zanzibárba vezetett, melynek révét 1887. augusztus 5-én érték el. Itt a parancsnokra gróf Kálnoky külügyminiszternek azon megbízása várakozott, hogy a zanzibári szultánnal kereskedelmi és hajózási szerződést kössön. A tárgyalások olyan gyorsan folytak, hogy kevés napok alatt be is fejeztethettek. Burgash-Ben-Said szultán összes csapatainak felvonulása mellett igen ünnepélyesen fogadta a »Saida« parancsnokát és törzskarát, s a parancsnokot rendjelével tüntette ki. Az elutazás Zanzibárból 1887. augusztus 23-án történt és a korvetta Aden érintése után a Vörös-tengeren és a Szuezi csatornán keresztül Corfuba vitorlázott, ahol 1887. október 6-án érkezett meg és az épen ott időző királynőnk részéről látogatásával lett kitüntetve. Az Adeni öbölben és a Vörös-tengerben az ott az év ezen szakában uralkodó szertelen hőség igen nyomasztó s a végső fokig kimerítő hatást gyakorolt a hajó őrségére. Mint minden óceántúli küldetésben részesülő hadihajó, úgy a »Saida« parancsnoka is meg volt bízva a látogatandó kikötőknek kereskedelmi - politikai viszonyairól, különös tekintettel az osztrák-magyar monarchia érdekeire, beható jelentéseket tenni, mint nem különben azoknak tengerészeti és katonai leírását beterjeszteni.³⁹⁴

„A császári és Apostoli királyi Felsége legkegyelmesebben méltóztatott Heinze Armin sorhajókapitánynak (sorhajókapitány 1886-tól³⁹⁵), sokévi kitűnő szolgálata, különösen pedig Afrika körüli utazásának a «Saida» hajó parancsnokaként eszközölt sikeres bevezése elismerésül, a 3. oszt. vaskorona-rendet díjmentesen adományozni.”³⁹⁶

1888.

1888.05.09 – 1888.09.07.28-án Polában a dokkban állt.

1888.09.29-én felszerelték.

A korvett a Nyugat-Indiákra hajózik, érintve Bridgetownt Barbadoson és Fort-de-France-t Martinique-on, a Kis-Antillák (Leeward-szigetek) között. Észak felé folytatva útját, majd St. Thomasban köt ki a Virgin-szigeteken. A Nagy-Antillákon felkeresi St. Juan kikötőjét Porto Ricoban és Havannát, Kuba fővárosát. Visszaúton Portugália partjainál áll meg.³⁹⁷

A "Saida" korvett ma reggel 1888.10.04-én 6 órakor indult útnak a Nyugat-Indiák felé.³⁹⁸

Parancsnoka Alois von Becker (Bekker) fregattkapitány.

1888.10. ? – 1888.11.01 között járt Gibraltár-ban.

1888.11.12-14-én Teneriffe következett.³⁹⁹

(Életmentés a nyílt tengeren.) Egy tengerésztiszt naplójából, aki a H.M. "Saida" hajó fedélzetén szolgált, és amelyet kedvesen rendelkezésünkre bocsátottak, a következő érdekes epizódot tudjuk meg: "A tengeren, 1888. november 19-én. Milyen izgalmas nap volt! Már kora reggel megpillantottuk az első bálnacsapatot, amelyek méretükkel lenyűgöztek minket, és elegáns, villámgyors mozgásukkal elragadtattak minket. Ehhez járult még az izgalmas várakozás, hogy átléphetjük a Ráktérzőt, a forró zóna határát! A parancsnok engedélyezte, hogy ezt az eseményt egy miniatúr Egyenlítő-átkelő ünnepséggel ünnepeljük meg. Széleskörű előkészületek folynak erre az ünnepségre, amelyre ma délután kerül sor. Nem csoda, hogy a hajótisztítás és a legénység ellenőrzése ma nem a szokásos alaposággal és fontossággal történik, és hogy a

³⁹⁴ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1888-11-05

³⁹⁵ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-26 / 1494. szám

³⁹⁶ Budapesti Közlöny, 22. évfolyam, 1888-01-24 / 19. szám

³⁹⁷ Neue Freie Presse, September 1888-09-25

³⁹⁸ Die Presse, Oktober 1888-10-04

³⁹⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

kürtjel, a "Fel az üteggel!" csak felkelti a vágyat, hogy hamarosan halljuk a "lövés hangját"! Hogy ezt a lehető leggyorsabban elérjük, mindenki megduplázott buzgalommal siet a helyére. A parancsnok alapelve, hogy a különösen jó gyakorlatokat a „gyakorlatra” szánt órák lerövidítésével jutalmazza. Az első néhány perc letelt, amikor a rémisztő kiáltás felhangzik a fedélzetről: „Ember a vízbe!” Az ügyeletes tiszt ragyogó parancsai azonnal következnek, a mentőövet eldobják, és a matrózok felmásznak a keresztárbocra, hogy jobban szemmel tartsák a vízbe esett embert, mert a hajó nyolc mérföldet halad szélirányban, és eltart egy ideig, amíg megáll. Eközben a vitorlamester, Mardhessic ügyességének és előrelátásának köszönhetően a mentőcsónakot sikeresen vízre bocsátják a hullámozó tenger ellenére. A legénység pillanatok alatt a fedélzeten van, egy tiszt átveszi a parancsnokságot, és a keresztárbocban lévő jelzései alapján a csónak megkezdí a harcot a szél és a hullámok ellen a matrózok erőteljes evezőcsapásai alatt. A hullámok megtörő taréjai avval fenyegettek, hogy összezúzzák a kis hajót, de az rendíthetetlenül, és fáradhatatlanul haladt tovább. Hosszú tizenöt perc! A csónak egyre távolabb haladt, a Corvette lassan sodródott, és a tatról alig látszott a csónak a fehér taréjokkal koronázott nyílt tengeren. Aztán hirtelen egy hullám magasra emelte a csónakot – hurrá! A zászló lengett a tatján, messziről látható volt – a férfi megmenekült! A szél hátán, a hullámokkal együtt a csónak felénk száguldott. A megmentett férfit a fedélzetre hozták, a csónak felhúzva, teljesen felhúzott vitorlával, mintha a „Saida” részese lenne az általános öröme, ismét ringatózott és hánykolódott a kék tengeren, folytatva útját Amerika felé. A tengerész, megcsúszott a gyakorlatok során, és nem talált kapaszkodót, így a tengerbe zuhant, teljesen sértetlen maradt, de nagyon gyenge és kimerült a sokktól és az izgalomtól, amit átélt. Némi plusz bor a tiszt étkezdéből azonban annyira felfrissítette, hogy részt vehetett a délutáni ünnepeken. Mindenesetre ő volt a legalaposabban „megkeresztelve”. A nap hőse azonban a hajómester, akinek a mentőcsónak kiküldésében és mindenekelőtt a férfi megmentésében végzett sikeres munkájáért hálával tartozunk.⁴⁰⁰ Mardhessic utóbb Ezüst Érdemkeresztet kapott.⁴⁰¹

1888.12.09-15-én volt Barbados-on.

„A hadügyminisztérium tengerészeti osztályának értesítése szerint, a »Saida« hadihajó számára (1888) november hó 1-én indítják útnak a postát, a »Saida« Liverpool érintésével, december 10-én ér Barbadosba (Nyugat-India).”⁴⁰²

1888.12.16-án érintette Castries-t (St. Lucia).

1888.12.19-21-én járt Pointe a Pitre-ben (Guadeloupe).

1888.12.24-31-én Charlotte Amália-ban (St. Thomas) kötött ki.

„A »Saida« hadihajó részére a postát f. hó 24-én indítják útra Southamptonon át St. Thomas-ba, hova körülbelül (1888) decz. 17-én érkezik meg.”⁴⁰³

1889.

1889.01.08-án S. Domingo-n volt.

1889.01.13-20-án Santiago de Cuba következett.

1889.01.23 – 1889.02.01-án Port Royal (Jamaika) vizein hajózott.

1889.02.01-07-én Kingston-ban (Jamaika) járt.

1889.02.03-án táviratilag értesültek Rudolf trónörökös koronaherceg haláláról. Díszsortüzet adtak le és egy rekviemet tartottak.

1889.02.11-17-én Colon következett. Ott, megtekintették a Panama-csatorna építkezését.

1889.02.20-24-én Savanilla-t kereste fel.

1889.03.14-30-a között New Orleans-ban kötött ki.

⁴⁰⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1889-02-22

⁴⁰¹ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1889-02-23

⁴⁰² Nemzet, 7. évfolyam, 1888-10-24 / 2211. szám

⁴⁰³ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-11-17 / 2235. szám

1889.04.07-23-án Havanna vizein horgonyzott.

1889.04.25– 1889.05.02-án Key West (Florida) következett.

1889.05.16-án egy tengerésze lezuhant a kötélzetről.

1889.05.16-22-én Bermuda-ban járt. A súlyos sérültet az ottani angol kórházba szállították, de az nemsokára rá meghalt. Az angol Tengerészetmetőben helyezték örök nyugalomra.

1889.06.02-18-án Annapolis-ban volt, ahol meglátogatták a Haditengerészeti akadémiát.

1889.06.23 – 1889.07.18-között New York-ban kötött ki.⁴⁰⁴

„(„Saida“ korvett Newyorkban.) A „Saida“ nevű magyar-osztrák korvett, mely múlt év szeptember havában, mint iskolahajó rendeltetett ki, s ez év végén fog ismét visszatérni Polába, 1889.06.23-án Key West, Bermuda és Annapolison átvivő útjában Newyorkba érkezett.”⁴⁰⁵

„A »Saida« hadihajó számára a posta ápril 12-én indul Havre-n keresztül New-York felé; odaérkezik (1889) ápril 24-ike körül.”⁴⁰⁶

„A posta a »Saida« hadihajó számára f. hó 29-én indul Bremerhavenen (Southampton) át New York felé. A posta körülbelül (1889) május 9-én fog megérkezni.”⁴⁰⁷

„Mint a haditengerészeti szakosztály részéről értesülünk, a »Saida« hadihajó számára a posta május 31-én indul Hamburgon át New-Yorkba, ahová körülbelül (1889) június 13-án érkezik meg.”⁴⁰⁸

„(Osztrák-magyar korvett New Yorkban.) A Santa nevű osztrák-magyar korvett, mely múlt év szeptember óta az iskolahajók sorába tartozik, a tengerész hadapródokkal fedélzetén 1889.06.23-dikán New-York kikötőbe érkezett. A hajó parancsnoka Becker Alajos lovag s a hajó első tisztje Poll Konstantin, néhai Trefort Ágoston miniszternek veje. A hadapródok között van több magyar fiú is s a hajónak két orvosa: Lederer Adolf dr. és László Móric dr. szintén magyarok. Ezenkívül van a hajón 290 matróz, jobbára Isztriáiak és dalmaták, kik rövid fegyverekkel és szuronyokkal vannak fölfegyverezve. Palitsek Antal dr., new-yorki osztrák-magyar konzul, másnap díszgyenruhában látogatást tett a hajó parancsnokánál. Távozásakor kilenc ágyúlövessel búcsúztak el tőle. A következő napon a hajó parancsnoka visszaadta a látogatást. 1889.07.01-én a Saida tiszteletére a Brunswick-szállóban banker volt, melyen részt vett a washingtoni osztrák-magyar ügyvivő, Crenneville Viktor gróf is. A konzul poharát a királyra Ürítette. Becker parancsnok az Egyesült Államokat, Crenneville pedig a Saidát élte, megemlékezve annak szerepléséről a lisszai és a helgolandi tengeri ütközetekben. Másnap a hajón volt fényes bankett. A Saida New Yorkból Bostonba, Newportba és Halifaxba hajózik, azután az azovi szigeteket és Liszabont látogatja meg, innen pedig egyenesen Pólába jön vissza.”⁴⁰⁹ Megjegyzendő, hogy az SMS Saida 1879-ben állt hadrendbe, így se a helgolandi, sem pedig a lissai tengeri csatában nem vehetett részt.

1889.07.18-23-án Newport-ban járt.

1889.07.29 – 1889.08.08 között Boston-ban volt. Benjamin Harrison az USA elnöke (1883-1901) fogadta a hajó parancsnokát és a tisztikar egy részét.

„A »Saida« hadihajónk számára Havre-on és New-Yorkon keresztül Bostonba, hó 16-án indul a posta. Megérkezési ideje körülbelül (1889) jul. 28-ika.”⁴¹⁰

1889.08.09/10-én megérkezett Portland-ba, Maine államba.⁴¹¹ Innét 1889.10.15-én indult tovább.

⁴⁰⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁰⁵ Pesti Hírlap, 11. évfolyam, 1889-07-23 / 200. szám

⁴⁰⁶ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-03-29 / 2364. szám

⁴⁰⁷ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-04-16 / 2382. szám

⁴⁰⁸ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-20 / 2415. szám

⁴⁰⁹ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-07-24 / 201. szám

⁴¹⁰ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-07-06 / 2460. szám

⁴¹¹ Das Vaterland, August 1889-08-11

1889.08.19-én futott be a kanadai Halifax-ba. A szokásos üdvözlések után számos polgár látogatta meg a hajót, amire a parancsnok, R. von Becker fregattkapitány szíves engedélyt adott. Nagyon kellemes és baráti kapcsolat alakult ki a tisztek és a polgárok között; az osztrák tengerésztisztek tették a legjobb benyomást. A "Saida" ott tartózkodása alatt három francia hadihajó is megérkezett a kikötőbe. Amikor augusztus 27-én ismét elhagyták kikötőnket, a zenekarok az osztrák himnuszt játszották, az osztrák tengerészek a hagyományos tengerészeti módon szívből jövő búcsút vettek tőlük.⁴¹² Halifaxban kijavították a kötélzetét és a vitorlázatát. „A »Saida« hadihajónk számára a posta Halifaxba jut. Július 31-én indul, Bremerhavenen (Southampton) keresztül. Halifaxba érkezését (1889) aug. 12-ére számítják.”⁴¹³

1889.09.24 – 1889.10.05-ig Ponta Delgada-ban (S. Miguel) volt. Itt a hajó bűvára megtisztította a hajófeneket.

„Mint a hadügyminisztérium tengerészeti szakosztálya lapunkat értesíti, a »Saida« hadihajó számára szept. 14-én megy a posta Lissabonon át, az Azori szigetekre, St. Mignébe (S. Miguel), s oda ér körülbelül (1889) szept. 25-ikén.”⁴¹⁴

1889.10.11-28-án Lisszabon-ban kötött ki.

A postát 1889.09.28-án Lisszabonba várták.⁴¹⁵

A hajó végül 1889.10.11/12-én érkezett Lisszabonba. Ott, 10 – 12 napot tartózkodott.⁴¹⁶

1889.10.30 – 1889.11.06-a között Cadiz-ban járt.

1889.11.07-11 között Tanger-t kereste fel.

1889.11.26-27-én Cartagena vizein járt.

1889.12.08-10-én Palermo-ban kötött ki.

„A »Saida« hadihajóra a posta (1889) nov. 19-én kedden indul Palermoba s oda érkezik nov. 24-e táján.”⁴¹⁷

1889.12.13-14-én Korfu-n vetett horgonyt.

„A hadügyminisztérium tengerészeti szakosztályából nyert értesítés szerint, a posta a »Saida« hadihajó részére okt. 28-án indul útnak Trieszten át Corfuba, odaér (1889) nov. 6-ka táján.”⁴¹⁸

1889.12.20-23-án megérkezett Trieszt-be.

1889.12.23-án a Muggia-öbölben tartózkodott a császár és Franz Salvator főherceg látogatása alkalmából.

1889.12.23-án befutott Polába. Összesen megtett 21 291 tmf-et, ebből 16 720 tmf-et vitorlával, 4380 tmf-et gőzzel, továbbá 191 tmf-et vitorlával és gőzzel. Elhasznált 1098 t szenet. 1889.12.28-án leszerelték.

„Mikor a „Saida” vitorláshajó 1888—89-ben Amerikában járt, egy pesti fiú volt azon a börtönbe zárva. A börtönben megbetegedett és az orvoshoz ment. Az orvos nem hitte el, hogy beteg, kijelentette, hogy csak szimulál. Visszavitték a börtönbe, ahol a szerencsétlen megőrült.”⁴¹⁹

1890.

1890.08.25-én felszerelték Polában.

1890.09.01-én Fiume-ban volt.

⁴¹² Neue Freie Presse, Oktober 1889-10-02

⁴¹³ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-07-19 / 2473. szám

⁴¹⁴ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-09-04 / 2520. szám

⁴¹⁵ Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1889-09-18

⁴¹⁶ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1889-10-15

⁴¹⁷ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-11-01 / 2579. szám

⁴¹⁸ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-10-02 / 2548. szám

⁴¹⁹ Népszava, 20. évfolyam, 1892-03-25 / 13. szám

A hajó földkörüli útjának tervezetéről a sajtó már 1890. júniusában cikkezett.⁴²⁰ Az utat 16 hónaposra tervezték. A hajó parancsnoka Wachtel von Elbenbruch (Elbenbruck) fregattkapitány.

1890.09.14-i hír: „A »Saida« fregatt, az idén végzett tengerész-apródokkal, **elindult Polából az első világ körüli útjára (1890.09.05-én)**. A parancsnok Wachtel I. kapitány, vele 350 ember, 9 tiszt 34 kadét és két orvos van a hajón. A hajó fegyverzete 12 ágyú. A »Saida« útja 486 napra van tervezve, miből 126 napot fog kikötőkben tölteni. Polában a jövő év december havában várják vissza. A hajó a szuezi csatornán át az indiai óceánra indul és Ausztráliát, Új-Zeelandot, Chilét, a Tűzföldet, Buenos-Ayrest, Szt. Ilona szigetét s a nyugati afrikai szigeteket, Madeirát, Gibraltárt, Palermót érintve tér vissza.”⁴²¹

1890.09.18/20-án érkezett Port Said-ba, délelőtt 10 órákkor. A hajó kapitánya felkereste a főkonzult és a kikötőben lévő hajók parancsnokait. Délután Wachtel von Elbenbruch fregattkapitány Robert alkonzul kíséretében meglátogatta a Jó Pásztor Nővérek kolostorát és oktatási intézményét is, amelyet von Lesseps úr alapított a Szezi-csatorna építésekor ápolási és oktatási célokra. Ófelsége már eddig is nagy támogatást nyújtott ennek az intézménynek.

1890.09.27-én a „Saida” parancsnokát és tisztjeit ebédre hívta meg a császári és királyi alkonzul. 1890.09.28-án reggel a „Saida” folytatta útját Suez felé.⁴²² Itt a sajtó a valós időnél későbbi időpontot ad meg. Valójában Port Said-ot 1890.09.20-án hagyta el az SMS Saida.

1890.09.21-22-én Suez-ben volt.

A hajó, Szezből, egy kilencnapos, többnyire vitorlával megtett utazás lehorgonyzott a Ádenben. A fedélzeten az egészségi állapot kiváló. A szokásos kalória hiányon kívül semmilyen betegség nem fordult elő. A fiatal tengerészkadékok felügyelet mellett naponta látogatták a partot. Az arab élet és tevékenység nagy érdeklődésre tartott számot, mivel az angol kormány különböző intézményei felkeltették élénk érdeklődésüket. Egy olasz és egy angol hadihajó horgonyzott a belső kikötőben. A »Saida« legénysége részben engedélyt kapott az ország meglátogatására is. A legénység nyugodt és tiszteletteljes viselkedését dicsérni kell. A »Saida« legénysége nagyon kellemesen beszélgetett a másik két hadihajó matrózaival. A legkisebb zavar sem történt. Négy napos tartózkodás után a »Saida« folytatja útját. Ebben a hónapban még mindig nagyon erősen fúj a délnyugati monszun az Indiai-óceánon.⁴²³

1890.10.01-05-én járt Ádenben.

1890.11.02-05-én Diego Garcia-ben kötött ki.

1890.11.14-26-án Port Louis-ban (Mauritius) tartózkodott.

1890.12.12-én elhajózott S. Paul szigete mellett.

1890.12.29 – 1891.01.06-án Albany következett Ausztráliában.

1891.

1891. január 7-én a következő jelentés érkezett: Ófelsége "Saida" korvettje, amelyet J. Wachtel von Elbenbruch fregattkapitány vezetett, és amely éppen a Földet kerülte meg, tavaly (1890) december 29-én sikeresen teljesítette a Dél-Indiai-óceán való átkelését. Mauritius szigetéről indulva a hajó még aznap, öt hétnyi út után, biztonságban megérkezett a Dél-Ausztrália partjainál fekvő King George Sound-ba. A "Saida" utasai ausztrál földön köszönthették az 1891-es új évet. Az ezen az úton megtett 4080 tengeri mérföldet kizárólag vitorlázva és többnyire kedvező nyugati szélben tették meg. Az Indiai-óceán déli részén a tenger mindig

⁴²⁰ Die Presse, Juni 1890-06-11

Nemzet, 9. évfolyam, 1890-06-11 / 2796. szám

⁴²¹ Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-09-14 / 253. szám

⁴²² Die Presse, September 1890-09-28

⁴²³ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1890-10-24

nagyon viharos volt, és az úgynevezett állandó nyugati szelek néha nagyon viharosan fújtak. A "Saida" korvett ismét bizonyította, hogy alkalmas tengeri közlekedésre. A King George Sound északnyugati oldalán (amelyet 1791-ben fedezett fel az angol Vancouver kapitány) fekszik a Princess Royal Harbour, Albany kikötője, egy fiatal, gyorsan virágzó kereskedőváros. Ehhez a kikötőhöz egy mindössze 150 méter széles út vezet, amelyen Őfelsége "Saida" hajója később, miután minden vitorlát felhúztak, gőzgép segítségével navigált végig. Albany városa Nyugat-Ausztrália második legfontosabb városa, és fényes jövő felé tart. Nagyszabású tervek alapján, de még nem teljesen kiépítetten, jelenleg alig 3000 lakossal rendelkezik, de már rendelkezik egy 270 mérföld hosszú vasútvonallal, amely összeköti Perth-tel, a gyarmat fővárosával, amely északabbra, a Swan folyón fekszik. A vízi úton a forgalom már most is rendkívül élénk, mivel Albany a gyarmat összes déli kerületének fő exportközpontja, mivel Perth és a tengerhez közelebb fekvő Fremantle nem rendelkezik biztonságos kikötőkkel. Az Európa és Ausztrália között közlekedő összes gőzhajó Albany kikötőjében köt ki, mind oda-, mind visszaúton. Bőséges úszó szénraktárak mindig rendelkezésre állnak. Nyugat-Ausztrália gyarmata, amelyet eddig Anglia koronaterületként igazgatott, megalakulása (1829) óta lassan fejlődött, de hamarosan nagy fellendülést fog tapasztalni 1891 elejétől, amikor az új alkotmány és a független kormányzati forma, akárcsak a többi ausztrál gyarmaton, hatályba lép. Albany városában az építési telkek értéke már példátlanul magas lett. Nemrégiben egy helyi tulajdonosnak 2000 fontot ajánlottak egy kényelmesen elhelyezkedő, körülbelül 40-500 négyzetöles építési telekért, de nem járt sikerrel, mivel bízik benne, hogy később többet kap. A korábban meglehetősen magas postai és távírói díjakat 1891. január 1-jén a felére csökkentették. Egy Európába küldött levél jelenleg mindössze 2 pennybe, azaz 10 krajcárba kerül. Az utóbbi években sok német érkezett Albanyba, letelepedett a környéken földművesként, és eddig elégedettek voltak az életükkel. Az éghajlat itt egészséges. A nyár és a tél közötti éves hőmérséklet-különbség nagyon kicsi. A „Saida” korvett csak egyetlen osztrákot talált itt, egy stájerországi születésű személyt. Egy kis gépszerező műhely tulajdonosa a városban, és esze ágában sincs visszatérni hazájába. A hazájához való ragaszkodását azonban a parancsnok kérésére tett gyakori látogatásai is bizonyították. 1891. január 4-én, vasárnap Albany lakosok látogatása zajlott a „Saida” fedélzetén. Egy kis kikötői gőzhajó, amelyet a viharos tenger nem riasztott el, nagyszámú családot hozott a fedélzetre. Az osztrák-magyar hadihajó iránti érdeklődés széles körű és jóindulatú volt. A gyarmat kormányzója, Robinson úr, perthi rezidenciájáról táviratban küldte üdvözlő üdvözlését a kapitánynak és a tiszteknek az albany-i rezidensen keresztül, amiért a „Saida” kapitánya táviratban fejezte ki hálóját. A tisztek és a tengerészcadétek számos kirándulást tettek vonattal és lóháton az Albany környékére. Az erdős vidék hatalmas mahagóni- és szantálfa-kincsekkel rendelkezik, az előbbi Európába, az utóbbit pedig különösen Kínába exportálják. Albanyból Őfelsége Corvette, a "Saida" Ausztrália számos fontosabb kikötővárosát látogatja meg, és várhatóan március vége felé megkezd a körülbelül 6000 mérföldes nagy utat a Nagy-óceánon át Dél-Amerikába. Április vége és június közepe között Európában nem érkezik majd hír a hajóról.⁴²⁴

1891.01.15-22-én Adelaide-ben volt.

1891.01.26-27-én Portland-ban kötött ki.

1891.01.29 – 1891.02.07-én Melbourne-ben vetett horgonyt.

1891.02.10-16-án L'Esperance-öbölben járt.

1891.02.20-21-én Hobart-ot kereste fel.

1891.02.25 – 1891.03.07 között járt Sydney-ben.

„Saida“ hadihajó számára (1891) január 16-án indul a posta Brindisin át Sidneybe, ahova február 24-ike körül érkezik meg.”⁴²⁵

⁴²⁴ Dillingers illusztrirte Reisezeitung, 1891-03-01

⁴²⁵ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-01-01 / 1. szám

Sydneyből, 1891. február 10-ről a "Frankfurter Zeitung" a következőket jelenti: 1882-ben Melbourne-ben egy fiatal osztrák, Arthur Sieber, féltékenységtől hajtva lövést adott le szeretőjére a szállodában, ahol csaposként dolgozott. A lövés csak könnyebben sebesítette meg az áldozatot. Siebert, aki azonnal ugyanazzal a fegyverrel öngyilkosságot kísérelt meg, és súlyosabb sérülést szenvedett, felépülése után halálra ítélték. Később azonban büntetését 20 év börtönbüntetésre enyhítették, mivel már alapos kétségek merültek fel épelméjűségével kapcsolatban, különösen mivel az osztrák konzulátus bebizonyította, hogy Sieber, aki részt vett a boszniai hadjáratban, napszúrást kapott a hadjárat során. Viktória kormánya, Pinschoff úr osztrák konzul – aki különösen dicséretes erőfeszítéseket tett ebben az ügyben – és a "Saida" hadihajó parancsnoka, Elbenbruch közös javaslatára úgy döntött, hogy szabadon engedi Siebert azzal a feltétellel, hogy észrevétlenül hazatér az osztrák korvett fedélzetén. Ezt a feltételt elfogadták, és Siebert tegnap szabadon engedték a börtönből.⁴²⁶

1891.02.17-i hír: „Ausztráliai levél. — A „Pesti Hirlap“ levelezőjétől. — Melbourne (Victoria, Ausztrália) febr. 17. (A „Saida“ osztrák és magyar hadihajó megérkezése. — A fogadtatás. — Magyarokról. — Egy 48-as tiszt halála. — Új hajójárat Triesztből Melbourneba.) A legnagyobb esemény, mely az itteni magyar és osztrák kolóniákat szinte lázba hozta, a „Saida“ osztrák és magyar hadihajónak ide érkezése. Hetek óta vártuk nyugtalanul a hadihajót, mely egy darab magyar világot hoz ide e messze világérszbe. A hajó a világ körüli útjából isten segítségével f. év január hó 31-ikén érkezett ide. Pólából 1890 szept. 5-én indult el, érintve Port-Laidot, áthaladva a suezi csatornán, Suez, Adent, Diago, Garciát, Mauriciust, Albani Adeleidet s Portlandot. Mihelyt a hajó a port-melbournei kikötőbe érti s a szokásos ágyúlövéses tisztelgését megadta, Pinschof Károly victoriai oszt. magyar tisztb. konzul s a Ferenc József-rend nemrégiben kinevezett lovagja, díszruhában, titkárja kíséretében, a „Saida“ hadihajó, díszcsónakján a hajóra ment, hol őt a főparancsnok, elbenbrucki Wachtel József, valamint a tisztok fogadták. A tulajdonképeni ünnepélyes fogadtatás azonban 1. év február 2-án d. e. 11 órakor volt. Pinschof úr e célra a victoriai német egylet dísztermét szemelte ki, és külön meghívókat küldött szét. A terem jóval előbb megtelt a nagyon válogatott vendégekkel, kik között a kolónia s a város legelőbb emberei voltak jelen. A megjelenteket Pinschof konzul egyenként bemutatta Wachtel József főparancsnoknak s a tiszteknek. A vendégek közt voltak Sir James MacBain, a törvényhozó testület elnöke, Lang M. melbournei polgármester, dr. Brownless egyetemi igazgató, M. Brahe német konzul, dr. L. L. Smith felsőházi tag, Mann hadihajó-kapitány, Ryan török konzul, Fitzgibbon városi jegyző, továbbá számos lelkész, kereskedő, bankcégek képviselői, valamint a hírlapok tudósítói, továbbá Flesch Károly, a Ganz és a szabpesti gépgyár vezérképviselője, Grosse Frigyes bortermelő s szerénységem is. A tágas díszterem palmafákkal, szőnyegekkel, címerekkel s zászlókkal volt díszítve. A bemutatások után egy kis reggelit szolgáltak föl, majd következtek a felköszöntők. Az elsőt Pinschoff mondta Viktória angol királynőre. Sir James MacBain, a törvényhozó testület elnöke, Ausztria császárára és Magyarország királyára emelte poharát; meg van róla győződve, hogy valamennyi jelenlevő szívélyesen fogja üdvözölni. Nagy megtiszteltetésnek tartja, hogy ezt a pohárköszöntőt elmondhatja. Azért jöttek össze, hogy a Saida kapitányát és tisztjeit üdvözöljék, mégpedig azzal a szívélyességgel, mely az általuk képviselt birodalmat megilleti. Szóló arról értesült, hogy nem sokára egyenes összeköttetést fognak létesíteni Ausztria és Ausztrália között s ez okból reményű, hogy a kereskedelmi összeköttetés is élénkülni fog a két ország között. Az az állás, melyet Ausztria császára és Magyarország királya a hármasszövetségben elfoglal, nagyban járul hozzá, hogy napjainkban a békét élvezhetjük s hogy a kereskedelem és ipar folytonosan gyarapodik. Szóló azt hiszi, hogy Ausztria császára és Magyarország királya Németországgal és Olaszországgal egyetemben Európa békéjének legnagyobb biztosítéka. (Élénk helyeslés.) A viktoriabeliek, mint Nagybritannia egyik gyarmatának polgárai, nem

⁴²⁶ Montagsblatt aus Böhmen, Januar-Juni 1891-03-30

óhajtják a háborút. Nem is fognak háborúba elegyedni mindaddig, amíg a föld valamely nemzetének nem jutna eszébe, hogy velük kikezdjen. Nem kell tehát attól tartani, hogy Ausztrália háborúba elegyedjék Európának valamelyik népével. (Derűtség.) Ausztria császárára és Magyarország királyára emeli poharát és szívből óhajtja, hogy a Saida kapitánya és tisztjei jól érezzék magukat az ausztráliai kikötőben és jó egészségben térjenek vissza hazájukba. (Élénk helyeslés.) Pinschoff osztr. magyar konzul a kormányzóra emeli poharát, ki egész Ausztráliában a legnépszerűbb kormányzó, majd a Saida kapitányát és tisztjeit éltette s azokat szívből üdvözölte. Ritkán jutnak hozzájuk osztrák hadihajók, a mit a lakosok, felettébb sajnálnak, de mindannyian tudják, hogy ezek nek a látogatásoknak kiválóan békés jellegük van és főképen az a céljuk, hogy a baráti viszonyt és a kereskedelmi összeköttetést növeljék az osztrák-magyar császárság és Viktoria között. Az összes jelenlevők amaz óhajtásának ad kifejezést, hogy vendégeik itt jól érezzék magukat. (Lelkes éljenzés.) Wachtel X, a Saida kapitánya angol nyelven válaszolt és köszönetet mondott a szívélyes fogadásért. A szép és érdekes Melbourne város hajóhadunk minden egyes emberének már régóta óhajtása tárgyát képezte. Nem első ízben történik, hogy ő cs. és kir. felségének Saidája az önök kikötőjében horgonyt vetett. Nagy örömmre szolgál önöket arról biztosíthatni, hogy az önök városa és polgársága kitűnő emléket hagyott vissza kortársaimban. De a valóság messze túlhaladja mindazt, amit tőlük hallottunk. Mindaz, amit itt láttunk, osztatlan bámulatunkat idézi fel. Itteni időzésünk mindenkor legszebb emlékeink közé fog tartozni. Abban a megtisztelő fogadásban, melyben önök a Saida hadihajót részesítik, a becsülés kifejezését látom, melylyel önök az osztrák hajóhad iránt viseltetnek. Engedjék tehát meg, hogy szívemből, mely telibb a pohárnál, melyet kezemben tartok, az önök egészségére emeljem poharamat s hogy városunknak és lakosságának jólétet és gyarapodást óhajtsak. (Élénk helyeslés.) Utolsó szónok a melbournei polgármester volt, ki a Saida kapitányért és tisztjeire emelte poharát. Ezzel véget értek a felköszöntük. (Jellemző az — a miről a levelezőnk által mellékelt melbournei „T Herald” tudósításából is meggyőződünk, hogy míg az ausztráliai hivatalos személyek következetesen és helyesen Ausztria-Magyarországot, „Ausztria császárat és Magyarország királyát“, osztrák-magyar hajóhadat említettek, a mi konzulunk és hadihajónk parancsnoka „osztrák-magyar császárságot“, „osztrák hadihajót és hajóhadat“ emlegettek. A szerk.) . A „Saida“ nyolc napi itt időzése alatt a tisztikart és legénységet a lakosság szinte elárasztotta rokonszenve nyilatkozataival. Mindennap meghívták őket valahova, a város hangversenyt rendezett tiszteletükre, a színházakban díszelőadások voltak s az előkelő házak estélyeket adtak. * '***' Az idő alatt, amíg a hajó itt időzött, valóságos búcsújárás indult a városból a távoli kettős monarchia büszke tengeri járművére. A kikötőtől negyed mérföldnyire horgonyzott a tenger kék tükrén gyönyörű „Saidánk“, s délután (d. u. 25-ig állott a hajó a közönség rendelkezésére) rendesen szél borzolta magasra a habokat. A melbournei közönség azonban nem törődött a távolsággal, széllel, folyton jöttek, mentek a hajóra s a hajótól túltömött, zsúfolt csónakok, melyek vígan táncoltak, dőlingeltek a nagy hullámokon elegáns hölgyekből és gentlemanekből álló rakományokkal. Hát még mi magyarok! kivált mikor megtudtuk, hogy a legénység egy része magyar! Nem volt egy lélek, se ifjú se öreg, aki meg ne táncolta volna a csónakban az utat a kikötőtől a „Saidá“-ig. Megindító jelenetek se hiányoztak, így, mikor a jó öreg Farkas bácsival, Farkas Márton 1848/49-iki honvéd-kapitány úrral mentünk a hajóra. A tenger erősen hullámozott, s mi Farkas bácsit, aki gyöngélkedő és már igen öreg, le akartuk beszélni a kemény csónakázásról. Az öreg urnák könnybe lábadtak a szemei: — Hát most se léphetek magyar földre? mondá fájdalmasan. De im, az ég megszánta az öreg szabadságharcos keservét, a szél kisvártatva lecsendesült s Farkas bácsit a mi segédkezésünkkel a hajóra vittük. Volt is ám öröm. Márton Aladár budapesti származású derék hadapród fogadott bennünket, mindent szívesen elmagyarázott s mutogatott, ittunk jó magyar bort, sőt csárdást is hallottunk. Mikor a hajó magyar legénysége meghallotta, hogy honfitársak vannak a hajón, pár perc alatt körülfogtak bennünket. Ekkor éreztük igazán, mit jelent a „földi“ és „honfitárs“ fogalom ezen a nagy,

idegen földgömbön. Farkas bácsi, mikor eltávoztunk a hajóról, felsóhajtott: — Most már szívesen meghalok, mert láttam megint egy darabot a hazából! A derék öreg emigráns meghatottságában még azzal se törődött, hogy ez a büszke fregatt nem is egészen magyar, hanem közös. Negyvennyolcas honvédről lévén szó, megemlítem, hogy nemrég itt gróf Zichy György, volt 1848/49-iki honvédtiszt, hosszú betegség után jobb létre szenderült. Temetése végakaratahoz képest teljes csöndben s a legszerényebben ment végbe. Az elhunytól a helybeli „The Herald“ c. elsőrangú lap a következőket írta: „Zichy Woinarski György Gusztáv barátait fájdalommal fogja eltölteni az a hír, hogy ez a gentleman fiának, dr. Woinarskinak lakásán, North-Melbourneban, tegnap meghalt. Az elhunyt, kinek igazi neve Zichy volt, de ki a Woinarski nevet Viktóriába való érkezésekor vette föl, egy régi és kiváló lengyel(?) családnak sarja volt. Tizenhét éves korában a Kossuth alatt álló fölkelő hadseregbe lépett, csakhamar Woroniczki hercegnek hadsegéde lett és az egész szabadságharcot végig küzdötte. Ő volt egyike ama négy tisztnak, a kiknek bemutatták a magyar köztársaság lobogóját, melyet Kossuth nővérei készítettek el és mely Lengyelország és Magyarország színeiből volt egybealkotva. Nem kevesebb mint tizenhat csatában vett részt és két évet mint fogoly töltött Törökországban. Az elhunyt gentleman 1852-ben jött a gyarmatunkba és azóta itt csendes, feltűnés nélküli életet élt. Az elhunyt négy gyermeket hagy hátra, köztük dr. Woinarski C. J. ismert nevű ügyvédet. A temetés január 30-án reggel volt s az elhunyt utolsó kívánságához képest a legnagyobb csendben folyt le.“ A „Saida“ itt való időzése nem csak kellemes volt nekünk, hanem egy szerencsétlen honfitársunknak szabadságot is hozott. Ugyanis mintegy 12 éve egy fiatal magyar katonatiszt jött ide (bizonyos A. S.) ki nőül akart venni egy leányt. A kisasszony azonban — ah a vér Ausztráliában se savó! — nem elégedett meg egy jegyessel s a szegény S. egy beszámíthatlan pillanatban revolverrel lőtt reá. A golyó a kisasszony karját találta. Az ifjú e miatt (a ki az előkelő család gyermeke volt) halálra ítéltetett, mely ítéletet előbb élethossziglan való fegyházra változtatták, a főforum pedig megelégedett 20 évvel. Pinschof konzul úr már négy év óta hasztalan fáradozott azon, hogy a szerencsétlen helyzetén — ki már 9 évet töltött a fegyházban — segítsen. Végre a hajó ittléte, a hajó parancsnokának és a konzulnak együttes föllépése visszaadta A. S.-nek szabadságát. Péntek este a fegyházból egyenesen a hajóra szállították. A „Saida“ látogatása megoldásra vitt egy régóta előkészített tervet. Ugyanis huzamosabb idő óta itteni tőkepezések és osztrák cégek mozgalmat indítottak, hogy Triesztből ide egy új hajójáratot létesítsenek a Lloyd társaság révén. Ez most a valóság stádiumába lépett. Megjegyzem, hogy a Lloydnak már rég van Melbourneban képviselése. maga Pinschoff Károly konzul képviseli, aki a Pfaff, Pinschoff et Co cég beltagja. Csodálom, hogy a magyar Adriatársaság még nem tett ez irányban semmit s nincs itt képviselve sem, holott a gyönyörű fiúmei kikötő jobban megfelelne a célnak.”⁴²⁷

1891.03.16-18-án Milford Sound-nál kötött ki.

1891.03.22-24-én Wellington-ban (Új-Zéland) járt.

1891.03.30 – 1891.04.12-én Auckland következett.

1891.05.15-16-án Churuca-öböl (Magellán-szoros) vizein volt.

1891.05.17-20-án Punta Arenas (Chile) volt a következő megállópontja. Johann Orth és hajója, a Saint Margaret után kutatott. A kutatásban a chilei kormány rendelkezésére a Doro gőzös is segített.

1891.05.23-27-én Albemarle Sound (Falkland-szigetek) vizeit kutatta át.⁴²⁸

„Orth János sorsa (Részletek az eredeti cikkből). Immár több mint egy éve folyt le, hogy Orth János (születési neve Habsburg–Toscanai János Szalvátor) »St.-Margarethe hajójával (angol

⁴²⁷ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-03-25 / 83. szám

⁴²⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

hajó) La Platát elhagyta s azóta nyomtalanul eltűnt. Ennek daczára azonban a szerencsétlen főherceg sorsa iránt a részvét mindenfelé még oly élénk, hogy az alábbi közlések bizonyára a legáltalánosabb érdeklődést fogják kelteni, habár nem is képesek felderíteni a homályt, mely Orth János és társainak szomorú vége fölött lebeg. A »Saida« korvett hajó, mely elbenbrucki Wachtell József fregatt-kapitány vezetése alatt a világ körülhajozására indulva, május havában a Magelhaens-szorosban tartózkodott, sokfelé tudakozódott, hogy a minden valószínűség szerint a Horn-fok vizein „szerencsétlenül járt »St.-Margarethe« hajó felől bővebb felvilágosítást nyerhessen, ezenkívül maga is kutatott egészen a fokföldi szigetekig. A »Saida« parancsnoknak ez ügyre vonatkozó jelentéséből, melyet már a napokban kivonatilag ismertettünk, még a következőket adjuk: Punta-Arenasban, a Magelhaens-szoros északi partján fekvő és gyorsan fejlődő chilei gyarmatban elsősorban a Magellán tartomány kormányzója, Valdivieso Sámuel tábornok és ennek adjutánsa dán Roberto Eduardson Meeks alezredes, don Pedro Garcia révkapitány és tengerészeti mérnök, továbbá Stubenrauch Rezső angol konzul voltak az elsők, akik a »Saida« parancsnokát a hajó feltalálására tett kísérletekről és minden beérkezett hírről értesítették; ezenkívül több hajó tulajdonosánál és tengerésznél tudakozódtak, de minden nyilatkozat csak valószínűségen alapult s a hajó sorsa felől semmi biztos adatot nem nyújtott. Mindebből látható, hogy a chilei kormány, mihelyt értesült arról, hogy a »St. Margarethe« hajó a Cap Horn körül szerencsétlenül járt, az osztrák-magyar külügyminiszter megkeresése folytán 1890. november 17-én megbízta a punta-arenasi kormányzót, hogy valamennyi rendelkezésre álló eszközzel kutasson a hajó sorsa után. A kormányzó, Valdivieso tábornok, ki felette érdeklődött az eltűnt hajó iránt s részvéttel viseltetett a személyzet sorsával szemben, biztosította Wachtel fregatt-kapitányt, hogy a Beagle-csatornán, a Wollaston-szigetek és Island állam hittérítő állomásait sürgősen felszólították az iránt, hogy tudakozódjanak és esetről esetre értesítsék a kormányzóságot és hogy a kormányzóság azóta szakadatlanul összeköttetésben áll az ottan letelepedett lakókkal; ezt megerősítette Stubenrauch Rezső angol konzul, aki ama vidékekkel kereskedelmi összeköttetésben áll..... Egy partvidéki jármű tulajdonosától, ki Cap Horntól északra fekvő szigeteket szokta bejárni, tudta meg a »Saida« parancsnoka, hogy a múlt év augusztusában az Island állam déli partja mellett óriási délnyugati vihar közben két hajót láttak, melyek egyike négy árboczos volt, (Orth János három árboczos hajóval bírt) a melyek azonban nem bírtak a partvidék kinyúló sziklái közül menekülni; a szárazföldhöz közelebb fekvő egyik hajóról állítólag egy angol matróz megmenekült, de ez a másik hajóról nem bírt felvilágosítást nyújtani, csak annyit mondott, hogy bevont vitorlákkal sülyedt el..... A »Saida« korvett ez év (1891) május 15-én Churaca tengerszorosban, a Kétségbeesés-sziget egyik északi öblében horgonyzott, de sem a part mentén, sem a szigeten beljebb levő hótakarta hegyeken emberi lénynek nyoma nem volt felfedezhető. Még az indiánusok, akiket a »Saida« a Magelhaen-szorosban május 16-án történt hajózása alkalmával a Kétségbeesés-sziget közelében Long- Beachban egy canoeban (indián-csalnak) megpillantott és fedélzetre vett, és akikkel csak jelekkel értethették meg magukat, sem tudtak partra vetett hajóról felvilágosítást adni..... A Magelhaens-szoros elhagyása után a »Saida« a délre, körülbelül 260 tengeri mértföldnyire fekvő fokföldi szigetek felé folytatta útját, hogy annak partjai mentén tovább kutasson. - A »Saida« is elhajózott a Falkland-szigetekig, 260 tengeri mértföldnyire a Magellan-szorostól, le egészen a Fóka-szigetig, de bár a zegzugos partokat tüzetes szemle alá vette, a parti sziklákra küldte legényeit körülnézni, hajóroncsnak, vagy valami legkisebb jelnek nyomára sem akadtak.⁴²⁹ - E szándék kivételéhez igen kedvező idő uralkodott. Miután 1891. május 23-án reggel a Fokföld északnyugati oldalán levő zátonyok, a Jason-csoport mellett elhaladtak, a »Saida« kedvező északi szél mellett az öblökben gazdag fokföldi szigetcsoport partja mentén vitorlázhatott, úgy hogy a számos csatornát és kiálló sziklákat alaposan átkutathatták; éjjelre a »Saida« Nyugat-Fokföld déli partja mentén az Albemarle-szorosban horgonyzott. A dúló hózivatar miatt három napig kellett itt a

⁴²⁹ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-08-08 / 216. szám

hajónak vesztegelni. Ez idő alatt egy csónak kutatást eszközölt az arra fekvő szigetek közt és a parton kis faoszlopot talált, mint aminőt a kereskedelmi hajók díszítéséül alkalmazni szoktak. E szigetek lakatlanok, sem fa, sem cserje nem nő rajta, csak dudvás fű látható helylyel-közzel. Május 27-én folytatta útját a »Saida« a Falklandi sziget délkeleti partja mellett, de itt sem akadt egy elpusztult hajó roncsaira, miért is a »Saida« másnap reggel, ez évi május 28-án felhagyott a további kutatással és a legközelebbi rendeltetési helyre Buenos Ayres felé tért vissza.”⁴³⁰

A Saida parancsnoka a legszorgosabban kutatott és körös-körül járta a Falklandi szigeteket. Átkutattak valamennyi hozzáférhető öblöt és szirtszakadékot, csónakokkal behatoltak apró rejtett zugokba, amelyekben az áram által esetleg besodort úszó fadarabokat vagy deszkákat gyaníthattak.⁴³¹

Habsburg–Toscanai János Szalvátor utóbb Orth János és feleségének ekkor tényleg nyoma veszett. A főherceget, aki rangon aluli házassága miatt kilépett a Habsburg házból, csak 1911-ben nyilvánították halottnak, addig eltűntként kezelték.

„Hadihajóink postája. A »Saida« számára a posta Genuán át Montevideoba (Uruguay) 1891. május 30-án indul s rendeltetési helyére körülbelül jun. 23-án érkezik.”⁴³²

„A »Saida« hadihajó után a posta 1891. június 15-én indul Bordeaux-Lisszabonon keresztül Montevideoba, hova július 11-én érkezik meg.”⁴³³ A hajó végül nem futott be Montevideoba.

1891.06.10 – 1891.07.23-án járt Buenos Aires-ben. Itt több hadköteles alattvaló jelentkezett szolgálatra és felvették őket a hajóra.

Ma a Buenos Airesben megjelenő német La Plata újság egyik száma is előttünk van, amely beszámol a parancsnok és a méltóságteljes hajó tisztjei által idén 1891 július 2-án Buenos Airesben tartott fogadásról, ahová a "Saida" a Falkland-szigetéről érkezett. A jelentés szerint a hajó rakterének nagy részét egy pompás szalonná alakították át, ahol minden nemzet zászlaja lobogott, valamint szőnyegek és szövetek voltak azokból az országokból, amelyeket a korvett a világ körüli útja során meglátogatott. A vendégek között volt Salzberg báró osztrák-magyar miniszter-rezidens, Mikulicz osztrák-magyar konzul úr, valamint Németország, Olaszország és Portugália követei, Olaszország, Svédország és Norvégia konzuljai, az argentin, olasz és észak-amerikai haditengerészet tisztjei, neves kereskedők és újságírók, valamint számos gyönyörű és elegáns hölgy. A hajó hamarosan megtelt táncos párokkal, akik bécsi keringők dallamaira pörgöttek, vagy a quadrille kecses lépéseit követték. Öröm töltötte el mindenki szívét. A színes, zászlókkal borított mennyezetű, úszó bálteremre, csillogó szövetdíszekre és a vidám társaságra tekintve arra a következtetésre kellett jutni, hogy az ünnepség rendkívüli siker volt. Senki sem távozott a "Saidáról" anélkül, hogy őszinte köszönetét ne fejezte volna ki a kedves parancsnokoknak és tiszteknek az együtt töltött kellemes órákért.⁴³⁴

1891.08.25-27-én járt St. Ilona szigetén.

1891.09.02-án érintette Ascension szigetét.

1891.09.18-24-én St. Vincent következett.

1891.10.16-27-én Ponta Delgada-ban járt.

„Az osztrák-magyar hajóraj »Saida« nevű korvettje a múlt ősze (1891 ősze), a földközi útjában érintette az Azori-szigeteket és eljutott Punta Delgadaba, del az »Albatros« nevű osztrák-magyar hajó egykori kapitányának Pott Gusztávnak hamvai nyugszanak, ki itt a földközi útjában, 1888. évben elhunyt. A »Saida« tisztikara, Wachtel József fregatt-kapitány

⁴³⁰ Pesti Napló esti kiadás, 42. évfolyam, 1891-08-08 / 216. szám

⁴³¹ Gáspár Ferenc: A föld körül I. Délamerika (Budapest, 1906) A Falkland szigeteken

⁴³² Nemzet, 10. évfolyam, 1891-04-21 / 3104. szám

⁴³³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-06-04 / 3147. szám

⁴³⁴ Neue Freie Presse, August 1891-08-08

vezérlete alatt most felkereste elhunyt bajtársuk sírját és annak további jó karban tartása iránt megtette a szükséges intézkedéseket. Ezen kívül az elhunyt kapitány lelki üdvéért gyászmisét szolgáltattak.⁴³⁵

Talán ehhez az útgához köthető a következő szomorú eset.

Egy temetés a tengeren. Eduard Bigler kapitány naplóbejegyzése: A "Saida" korvett vidáman szelte az Atlanti-óceán hullámain, kedvező, erős keleti passzátszél töltötte meg a vitorlákat, és a fedélzeten a legénység a napi kemény munka után átadta magát a pihenésnek, és hallgatta a fedélzeti Ariston (gramofon) melankolikus dallamait. Magasan fent, a vitorlavásznat néhány matróz javítgatta, mivel néhány nappal korábban egy erős délnyugati vihar csapott le ránk. A hajóhídról felhangzott egy ünnepélyes dallam a "Nem tudom, mit jelent" című szám, amikor a dallam hirtelen elhallgatott, egy susogó hang hallatszott a fejünk felett, egy sötét test zuhant le a fedélzetre. Nyikorgás és reccsenés hallatszott, mintha lábak zúzódni kezdtek össze, majd egy tompa, mennydörgő puffanás hallatszott, előttünk egy tizenhét éves fiatalember mozdulatlan teste feküdt, sápadt arccal és összeszorított fogakkal, amelyek között vékony vérsugár csorgott alá a padlóra. Óvatosan a vállunkra vettük, és a segítségünkre sietett orvos utasítására a hajókórházba fektettük. Négy óra eszméletlenség után – mondta Anya – ismét kinyitotta gyengélkedő szemét, és halott volt. Miután a hajóorvos megerősítette a halálos zuhanás okozta halált, a fiatalembert, aki néhány órával korábban még kiváló egészségnek örvendett, legszebb fehér ruhájába öltöztették, és egy nagyon nehéz ballasztvasakkal megerősített vászonlepedőbe varrták, csak az elhunyt derűs arca látszott. Eközben a lehorgonyzott hajón előkészítették a holttestet, és Őfelsége császári és királyi zászlajával letakarták. Négy tengerész, az elhunyt barátai, szuronyokkal örködték. A test köré helyezett lámpák nyugtalanul lobogtak az éjszakai szélben, az árbocok és vitorlák pedig hatalmas árnyékokat vetettek a holdfényes, zúgó óceánra. Csodálatos reggelre virradt, és a nap ragyogóan emelkedett ki a hullámokból. A hajón a mély csend uralkodott. Mindenki mélységesen szomorú volt, a szavak elnémultak, és az ügyeletes tiszt parancsai csak annyira hangosak voltak, amennyire feltétlenül szükséges volt. Sokakat félelmetes előérzet ragadott el. Vajon valaha is újra látják-e a hazájukat? Nem feküdt-e egy másik beteg a hajókórházban, heves lázban szenvedve és összetört lábbal? Mindössze néhány nappal korábban öt férfit mentettek ki egy süllyedő hajóból egy hirtelen kitört hurrikán során. Az életmentő mentőövek, amelyeket a hajónkról dobtak ki, hogy kapaszkodót nyújtsanak egy vízbe esett tengerésznek, még mindig lebegtek valahol, ki tudja, melyik irányba, de órákig tartó szorgalmas keresés ellenére sem tudtuk őket visszaszerezni. Természetesen már nem voltak kétségeink az eltűnt férfi tragikus sorsát illetően, mert néhány perccel azután, hogy elmerült, egy kifejlett kék cápa jelent meg, és riasztóan közeledett a mentőcsónakhoz, amelyet azonnal fel kellett vonni. 10 óra körül megszólalt a vitorlamester sípja, és kiáltása végigdübörgött a hajó rekeszeiben. "Minden ember a fedélzetre, sorakozzanak fel!" A legénység csendben engedelmeskedett a parancsra. Négy matróz, fejüket köd takarta, a jobb oldali hajóhídra vitte a holttestet, ahol már korábban lefektettek egy deszkát. Az elhunytat óvatosan leeresztették rá. A hajóskapitány megparancsolta: „Térdelj le imádkozni, vedd le a sapkád”, és vízzel, valamint föld híján néhány marék homokkal hintette meg a holttestet. A „Los” parancsra a deszka belső felét felemelték, a külsőt leengedték, és szegény bajtársunk eltűnt a fröccsenő hullámokban. Nincs föld, ami igényt tartana rá. A sírköve sem jelzi azt a helyet, ahol egy ilyen fiatal, reményteljes életet helyeztek örök nyugalomra. De mélyen a hűvös tengerfenéken szorgalmas korall lények építenek csillogó ágakat a test köré. Egyetlen kéz sem zavarja meg a halott nyugalomát. Csak néha áll meg egy-egy kis hal csodálkozva a furcsa, fehérbe öltözött embergyermek előtt, aki ilyen mély nyughelyet választott magának. A legénység percek alatt áhítatos helyzetben térdelt, majd az elhunyt tiszteletére félig leengedett zászlót a gaff-ra emelték, a tengerészek felálltak, hogy meghallgassák a hajóskapitány megható, szívből jövő

⁴³⁵ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-12-28 / 3351. szám

gyászbeszédét, amely után az elhunyt nevét áthúzták a hajó névsorából, de bejegyezték a hajónaplóba: „Johann Speitlik, másodosztályú matróz, egy rossz lépés következtében a hajóhídról fedélzetre zuhant és belső sérülésekbe halt bele, az előírt módon temették el a tengeren.” De ezúttal a drága elhunytat nem szentelt földbe helyezték, sem fereg, sem moly nem rágta meg, akire csak a feltámadás várt.⁴³⁶

1891.10.31–1891.11.03-án Madeira-n volt.

1891.11.11–13-án Tanger-t kereste fel.

1891.11.13-16-án Algeciras következett.

1891.11.16-20-án Gibraltár-ban horgonyzott.

1891.11.21-22-én Marbella-ban (Spanyolország) állt meg.

1891.12.03-05-én Sciacca (Olaszország) következett.

1891.12.15-16-án Kiosz-ban kötött ki.

1891.12.18-19-én Vourlah-ban vetett horgonyt.

1891.12.19-24-én Szmirna-ban járt.⁴³⁷

1891 novemberében postáját már Smirnába (Törökország) küldték.⁴³⁸

1892.

1892.01.10-11-én Lissa-ban volt.

1892.01.16-án érkezett meg Pólábá⁴³⁹, Összesen megtett 37 112 tmf-et, ebből 4469 tmf-et gőzzel, 32 508 tmf-et vitorlával. Elfogyasztott 1432 t szenet. Kísérleteket folytattak a tenger olajjal való lecsendesítésére, a hajótöröttek planktonokkal való táplálására. Európában ismeretlen növényeket gyűjtöttek, továbbá fényképfelvételeket készítettek.

1892.01.18-án leszerelték.

1892.08.25-én egy újabb útra szerelték fel.

„Pólából jelentik, hogy a Saida korvetten most (1892 augusztus) szerelik föl egy két évig tartó utazásra a föld körül. A parancsnok Saebo (Sachs) fregatt-kapitány lesz, aki még nem régi felsége szárnysegéde volt. Hír szerint Lipót Ferdinánd főherceg is megteszi az utat. A Saida e hó 15-ke és 18-ka közt indul hosszú útjára.”⁴⁴⁰ „A Saida, osztrák-magyar korvett, mely egyszer már körül utazta a világot, most ismét világ körüli útra készül.”⁴⁴¹

1892.09.01-én Moriz Sachs fregatt-, illetve sorhajókapitány parancsnoksága alatt behívott tengerészcadéttal a fedélzetén kifutott Pólából India, Ausztrália, Kína és Melanézia.

Az út céljai közé tartoztak a természettudományos kutatások és a fényképfelvételek készítése is.

1892. augusztus 01.⁴⁴² – 1894 között az SMS Saida a Csendes-óceánon hajózott. Felkereste Ausztráliát, Kínát és Japánt. A szakirodalom szerint ekkor fedélzetén Horthy Miklós sorhajózáslóssal hajózta körbe a Földet.⁴⁴³ Az utat Horthy az emlékirataiban részletesen leírta. Innét tudható, hogy a hajó ekkor nem hajózta körbe a földet. Parancsnoka Sachs sorhajókapitány. A hajón 10 tiszt szolgált.⁴⁴⁴ Megjegyzendő, hogy a hajó útját a sajtó, földközi útként harangozta be.⁴⁴⁵

⁴³⁶ Linzer Tages-Post, Mai 1892-05-18

⁴³⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴³⁸ Némzet, 10. évfolyam, 1891-11-10 / 3304. szám

⁴³⁹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, Juli-Dezember 1898 Festschrift

⁴⁴⁰ Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-06 / 217. szám

⁴⁴¹ Ellenzék, 13. évfolyam, 1892-08-08 / 179. szám

Neue Freie Presse, August 1892-08-05

⁴⁴² Grazer Tagblatt, August 1892-08-06

⁴⁴³ <https://magyarnemzet.hu/archivum-magyarnemzet/2007/02/egy-emberolto-kormanyasanak-merlege>

⁴⁴⁴ <https://www.scribd.com/document/26561823/Emlékirataim-Horthy>

Horthy/Emlékirataim: 1953 Buenos Aires

⁴⁴⁵ Das Vaterland, August 1892-08-06

A Főméltóságú Kormányzó Úr ezt az utat, élete egyik legnagyobb élményeként tartotta számon. Feltehetőleg minden tengerész élete kalandjának tekintette, mikor hajója maga mögött hagyta az Otrantói-szorost és megkezdte útját a Földközi-tenger vizein, hogy onnét akár a világ bármely pontjára vezérelje a tengerész szerencse.

Pólából jelentik, hogy a Saida korvetten most szerelik föl egy két évig tartó utazásra a föld körül. A parancsnok Saebo fregatt-kapitány lesz, aki még nem régi felsége szárnysegéde volt. Hír szerint Lipót Ferdinand főherceg is megteszi az utat. A Saida e hó 15-ke és 18-ka közt indul hosszú útjára. (1892. augusztus)⁴⁴⁶ A Saida végül ekkor nem kerülte meg a földet. Végül 16-án futott ki. Az elindulás előtti este egy nagyszabású búcsúünnepséget rendeztek koncerttel és kivilágítással a Marine Casino kertjében.⁴⁴⁷

Az SMS Saida vitorlával futott ki Polából és kedvező széllel hamar eljutott Port Said-ba. Itt a tisztek és a legénység egy része felkereshette Kairót és a piramisokat. Horthy a Shepherds Hotel-ben lakott. A hosszabb pihenőre a tiszteknek sem volt pénze. Így a helyi Dimitrino cigarettagyárostól vettek fel kölcsönt. Ő amúgy is szállított termékeiből a Monarchiába, így tengerészeink nem voltak ismeretlenek előtte. A hajó ez után áthajózott a Szezei-csatornán és kijutott a Vörös-tengerre. Itt hatalmas hőség fogadta az utazókat. A hajó itt gőzerővel haladt, ami a melegben a fűtőket igen csak megizzasztotta. A gőzszivattyú megállás nélkül három zuhanyt tartott üzemben a fedélzeten. A nagy melegben a 30 fokos tengervíz is hűvösnek tűnt. Adenben perzsa szőnyegkereskedők és zsidó struccoll árusok lepték el a kikötőt csónakjaikkal. A hajó következő jelentős állomása Bombay (Mumbai, India) volt. Itt a tisztek egy része párdúcvadászatra ment, de nem jártak sikerrel. A hajó felkereste Ceylont, Colombo kikötőjét. Az SMS Saida, révkalauz segítségével felhajózott a Gangeszen a Hugly ágon, a Sogor szigetig. A hajó innét Kalkutta felé ment tovább. A kikötés utáni harmadik napon az alkirály díszbédre és vacsorára hívta meg a tiszteket. Az otllát alatt volt pólójáték, lovasverseny, színházi előadás stb. Horthy felkereste Kőrösi Csoma Sándor sírját. A hajó Kalkuttából Szingapúrba ment tovább. Ott johori szultán fogadta őket. A hajó később a Menam folyó sekély vízű torkolata előtt vetett horgonyt. Sziám fővárosát Mom Rashwongse Krob herceg meghívására keresték fel. A herceg korábban 14 évig volt huszártiszt az Osztrák-Magyar Monarchiában. Bangkok – ot (Thaiföld - Sziám) három óra alatt érték el szárazföldön. Itt az utazók színházba mentek. A hajó következő állomása Jáva volt. Itt Batáviában kötöttek ki, ahol a főkormányzó látta vendégül őket. Soerabajából ellovagoltak a 2400 m magas Szent Bromo vulkánhoz.

Az időjárás a monszontól függ. Hat hónapon át Japán és Fokváros között északkelet-délnyugati irányban fúj a szél, majd a másik hat hónapban az ellenkező irányba. Ez nagyban befolyásolja a vitorláhajók útirányát. A hajó egy időben a délkeleti passzát széllel Dél-Afrika közelében hajózott. Eljutottak a déli szélesség 35 és 53. foka közé, ahol állandó viharzóna van. A viharok miatt, heteken át nem lehetett az étkezdében terített asztal mellett enni. A hajó Albany-ba, Délnyugat-Ausztráliában kötött ki. A hajó 15 mérföldes (csomó) sebességet ért el. Albany-ban járvány volt, így élelem és víz felvétele után áthajóztak Melbourne-ba. Earl of Hopeton kormányzó ekkor Horthy-t falkavadászatra hívta meg. Később kenguru vadászatra is sor került. A hajó felkereste Sydney-t. Itt várták Foullon-Norbeck báró érkezését, akivel Auckland-ba hajóztak. A hajó Új Kaledóniába, Noumea-ba hajózott tovább. Ez egy francia börtönsziget volt. Innét az Új Hebridákra mentek tovább, ahol nikkkel után kutattak. A Salamon szigetekenél a partraszálló Foullon-Norbeck bárót, Horthy kísérte embereivel. Több szigeten is partra szálltak. A Salamon szigetekenél, Guadalcanalon találtak nikkelt és aranyat. A hajó szénkészlete fogytán volt és a Torres szoroson gőzzel kellett áthajózniuk, a Thursday-sziget felé fordultak. Ez volt

⁴⁴⁶ Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-06 / 217. szám
Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-07 / 218. szám

⁴⁴⁷ Neue Freie Presse, September 1892-09-01

Robinson szigete. Innét Foullon-Norbeck báró Bécsbe utazott. A bárót a kanibálok megették a Salamon szigeteknél, mikor a térségbe az SMS Albatros ágyúszáddal visszatért 1896-ban. Az SMS Saida Amboina szigetéhez hajózott, ami a holland Molukkok szigetcsoporthoz tartozik. Innét Borneo-ba mentek tovább. A tengerészek cápát fogtak. A hajó járt Celebesz vizein. Borneóban a Kudat falu előtti öbölben vetettek horgonyt. Itt bikavadászat volt. A hajó a Földközi-tengerre a Szezi-csatornán át jutott vissza. Kréta közelében, a kréti földrengés miatt, tengerrengés érte a hajót. Krétánál egy kikötési hiba miatt, egy hajókötél a hajócsavarra tekeredett. Horthy és egy másik bűvár a kötelet levágta a hajócsavarról. A hajó ez után hamarosan befutott Cattaroba, ahol Albrecht főherceg tábornagy és báró Sterneck tengernagy megszemlélte a hajót.⁴⁴⁸

1892.09.28-30-án Port Said-ban járt.

1892.10.01-02-án járt Suez-ben.

1892.10.14-17-én Áden-ben kötött ki.

„A Saida hadihajó számára e hónap 26 án Brindisin, át indítják a postát, amely (1892) október 8-án érkezik Adenbe.”⁴⁴⁹

1892.11.03-17-én Bombay-ban vetett horgonyt.

„a »Saida« hadihajó után f. évi november 3-án Brindisin keresztül Bombayba küldi a postát, hova (1892) november 21-én érkezik meg.”⁴⁵⁰

1892.12.03-07-én járt Colombo-ban (Ceylon, Sri Lanka).

„A cs. és kir. hadügyminisztérium tengerészeti osztálya november hó 16-án küldi a postát Colombóba a »Saida« gőzösre Brindisi felé, ahová az 1892. december hó 6-ikafelé érkezik.”⁴⁵¹

„Bangkok-ban (Siam) 1893. márc. 1-én írt beszámoló: (1892) December hóban értük el Ceylon szigetét. Nem hiába tartják az indusok és mohamedánok Ceylont a bibliai paradicsomnak. Szébb tropilos vegetációt képzelni sem lehet. Van egy botanikus kert a szigeten, Peradeniában — Kandytól 1/2 órányira, — mely kétségbevonhatlanul legszebb az egész föld kerekén. Olyan illat van itt, hogy az ember egészen beleszédül. A sziget egyáltalán igen termékeny. Ezelőtt fő gazdagságát a kávé-ültetvények képezték, de ezek, mint nálunk a filloxera miatt a szőlők, tökéletesen kivesztek. A helyett utóbbi időben a teát honosították meg, mely nagyon szereti a talajt. Az angolok a ceyloni teát már jobban szeretik és fizetik, mint a chinait. Az különben jóságát még nem bizonyítja. Mert nekünk tulfanyar ízű! Volt alkalmam ilyen ültetvényt látni. Érdekes volt az elefántok munkálkodása. Igazán mesés ezen állatok okossága. Eltekintve a munkától, melynél minden szóra paríroz, sok komplikált munkát magától végez, a hajcsárját okmányával hintázza, aztán felteszi a hátára, szavára táncol. Ceylon őserdőiben még sok vadelefánt csorda van. Lom csak a csordától elszakadtakat szabad és ezeket is csak a kormányzó engedélyével. Ezen elhajtott vad elefántokat nem lehet megszelídíteni, míg a csordához tartozókat nem nehéz. Ha ezen célból néhányat fogni akarnak, először egy nagyon erős, magas kazánt (karámot) készítenek, becsukható kapuval. Azután ,számtalan hajtóval — kik gongokkal és más műszerekkel lármázva — addig hajtják őket, mit végre a karámba jutnak. Ezen procedúra persze néha hetekig is eltart. Ha az elefántok észreveszik, hogy be vannak zárva, nagy ordítással neki törnek a kapunak. Ilyenkor aztán szelíd elefántokat hoznak a karámba, melyektől a vadak nagyon félnek. Két szelíd aztán egy vadat közre fog és addig vezetgeti össze-vissza, míg közel egy erős fánál megállnak. Akkor a vad elefánt lábát erős kötelekkel odakötik. Ha ez észreveszi, hogy többé nem menekülhet, el kezd sírni és sokszor megtörténik, hogy bánatában meghasad a szíve. Akkor aztán a többi a holt pajtást el akarja cipelni. Akik ilyen jelenetet láttak, azt mondják, hogy az ily szomorú látványból egész életre

⁴⁴⁸ <https://www.scribd.com/document/26561823/Emlékirataim-Horthy>

Horthy/Emlékirataim: 1953 Buenos Aires

⁴⁴⁹ Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-09-18 / 258. szám

⁴⁵⁰ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-25 / 3649. szám

⁴⁵¹ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-11-10 / 3665. szám

elég egy. Ha pedig a szegény elefánt megnyugodott, akkor két szelíd elefánthoz kötik, melyekkel már harmadnap munkákat végez; egy-két hét alatt teljesen megadja magát és beletanul. Ceylon-sziget székhelye előbb Kandy volt. Most azonban Colombo, mint kikötőhely, messze túlszárnyalta. Téved azonban, aki Colombot is nagy városnak képzei. Mint ahogy én is képzeltem azt a lakosság száma után. Colombo tulajdonképpen 2-3 utcából áll itt van a posta, 2 hotel, néhány bolt és kaszárnyák, a többi lakház. Mindenik lakház (bungalow) egy terjedelmes kert közepén fekszik, pálmaerdőkben. A kertekben számtalan kis tó s a benszülöttek viskói banán bokrok közt. Ha ez ember napokig kocsizik ezen végtelen pálmaalléokban, mindig talál valami újat, valami meglepőt. Egy út egészen olyan, mintha csiszolt gránitból volna. A város — mint a sziget — lakói jobbra szingaléznek. Találkoztam egy olyannal is, aki azzal a bizonyos karavánnal Budapesten járt. Először furcsa benyomást tesznek az emberre, mert öltözetük egy szoknyából és egy fehér jaketből áll; hajukat hosszan hordják, hátul egy kontyot kötnek és mindeniknek egy nagy teknősbéka fésű van a hajában. Egy fiatal embert, akinek bajusza és szakállá nincsen, könnyen asszonynak tart az ember. Az Indiából átvándorolt hindu munkások a sziget paradicsom karakteréhez képest választották öltözetüket is. A sziget legszentebb religuiája Buddha- isten egy foga, melyet Randy templomában őriznek. Ez a könyvekben agyondicsért templom nekem nem túlságosan imponált. Mindenesetre nem méltó arra, hogy egy nagy vallás legszentebb religuiáját zárja magában. Utunk Calcuttába egy kissé hosszasan volt, minthogy az ezen téli hónapokban uralkodó északkeleti Monsun szél éppen ellenünk fújt azért csak haladtunk úgy, ahogy. A belga öbölben legalább szép időnk volt, de mielőtt feljutottunk volna, az egyenlítő közelében minden percben jött egy — sokszor nagyon kemény — szélroham, olyan esőkkel, hogy az embert majd lemosta a vezénylő, hídról. Egy szolgálatom alatt (4 óra) hatszor áztam bőrig és száradtam ismét meg. A karácsonyt tengeren, az Andaman-szigetek közelében ünnepeltük. Ez a szép családi ünnep távol az otthonától, mindig szomorú. A fenyőt most számtalan kis gyertyákkal díszített pálma helyettesítette ugyan, de azért a karácsonyfa megvolt. Az ilyen alkalmakkor szokásos ivás aztán csak eszközül szolgált azon cél elérésére, hogy jutányosan megszabaduljunk az alkalmatlan és terhes gondolatoktól. Az első pohár természetesen a távol hazáért és szeretteinkért! A Ganges-folyó torkolatát jan. 5-én értük el. A hajózás itt igen nehéz, kalauzok nélkül, akik minden újonan képződött homokpadot ismernek, lehetetlen. Némely helyen a dagály dacára csak fél méter víz volt hajónk alatt. Pedig a hajó, mely itt felül, menthetlenül veszve van. Az erős áram rögtön felfordítja és 2—3 óra alatt úgy beiszapolja, hogy hite sem marad. Azt, aki ott nem sül meg, a Gangesben hemzsegő krokodilusok eszik meg. És ha valaki csodamódra egy szigetre tud jutni, ott menthetlenül a tigrisek martaléka. Ezek a Delta-szigetek, melyek sűrűn be vannak növe, tele vannak tigrisekkel s emiatt ott ember nem is lakik. A vadászatok pedig még elefántokon is azért veszélyesek, mert a ki ott néhány órát tölt, rögtön malarikus lázat kap. úgy véltem eleintén, hogy a tigrisvadászat elefánton nem is sport, mert az ember oly biztonságban van, akár kalitkából löne. Kalauzunk azonban azt mesélte, hogy nem régen volt ily vadászat és egy tigris úgy elszámította magát, hogy az attaquenál tisztán átugrotta az elefánt hátán levő házikót. Ezen elbeszélését kételylyel fogadtam. Később azonban egy szemtanútól hallottam bizonyítani. A Gangesen fel, a vidék gyönyörű. Mindkét part sűrűn benöve. Itt-ott egy kis hindufészek, festői viskóval kandikál ki a pálmák és banánbokrok közül. Vagy, hogy semmi se hiányozzék az összhangból, egy elefánt sétál nagy komolyan az utón, a homokon pedig néhány krokodilus sütkérez. Reggel 5 órakor már néhány gyár kéményét pillantottuk meg. Ez semmiképpen sem passzolt a keleti képhez, de legalább Calcutta közellétét jelezte. Nemsokára a híres calcuttai árbocerdő is előtűnt. Igazán óriási tömeghajó volt ott egy rakáson. Nem hiszem, hogy ily látványt nyújthatna, — talán Newyorkot leszámítva — még más város. Az előírt 21 bum-bummal keresztül hatoltunk a hajóseregen. Helyünk közvetlenül a part mellett volt, szemben az „Éden garden“ nel, mely minden este a zenénél a high life találkozó helye. Ha zenénk játszót, az equipageok oly közel állottak hozzánk, hogy szolgálatban beszélgethettem ismerőseimmel. Calcutta emlékeztet

Bombayra. Calcutta a vice-roy székhelye lévén, mindenki, aki „élni”, akar és luxust akar kifejteni, az idehúzódik Sok ma har adja a szezon, vagy legalább egy részét itt tölti. És ezen példát persze gazdag alattvalói is követik. Ha az ember először látja a kocsi korzót, eláll szemészája rajta. Annyi inast, előfutót, ezüstöt, aranyat, minden szint selymet láthatni ott, hogy csak úgy káprázik a szem belé ! Persze, hogy a gazdag európaiak is kénytelenek ezen indiai pompát utánozni. Ez különben sokkal kevesebbe kerül, mint gondolná az ember. Mert p. o. egy inas, aki urától csak az öltözetet kapja, a kosztot nem, mert havi bért kap. Az is bizonyos, hogy azon munkához, melyet nálunk egy inas végez kényelmesen, a négy hindu sem elég. Némely munkát vallása is tilt végezni. Például egy magasabb kaszthoz tartozó hinduinak semmi élelmiszeréhez nem nyúl és nem tisztogat. Calcuttában tartózkodásunk másodnapján a vice-roy egy nagy bált rendezett. Nekünk „full dress“ lévén előírva, a hivatalos indiai hercegek is nagy parádében jöttek. Ha valaki azt hiszi, hogy India egészen az angolokká, nagyon téved, úgy mint jómagam is tévedtem. Mert vannak részek, ahová az angolok még sohasem jutottak, vagy ha igen, siettek ismét kifelé. Egynémely tartományban van ugyan egy angol miniszter rezidens, de azért az ottani maharadják — született indiai fejedelmi hercegek — azt tesznek, amit csak akarnak. Más tartományok az angolok és s ezeket angolok kormányozzák. Például Bombayban. Madrasban, Calcuttában (Bengália), ahol valamennyi főnök fölött áll a vice-roy — az indiai alkirály. A maharadják tehát szintén gálában jöttek az estélyre. Selyembe és kasemirba voltak öltözve. Az egyik — mint azt szakértőktől hallottam — fél millió forint áru drágakő volt. Csak Coouch Bechán maharadja volt egészen európai uniformisban. Ő teljesen emancipálja magát, európai öltözetben jár, európai társaságban forog, iszik, játszik, táncol és ami a legnagyobb bűne: utazott már Angliában is. Ezek miatt már régen az „utcaseprők“ kasztjába sorozták, de ő ezt nem bánja, ez neki nagyon mindegy, mert baj esetén háta mögött van Anglia. Nagyon fess gyerek. Talán 32 éves lehet. Engem meghívott, hogy látogassam meg, amit persze nem mulasztottam el. Megígérte, hogy ha csakugyan 6 hétre maradunk, mint gondoltuk, Ferenc Ferdinánd főherceget megvárjuk, — kivisz egy tigrisvadászatra. Ezen tervünk — sajnos — füstbe ment. Mert csak 2 hétig maradtunk és ezen idő alatt lehetetlen volt 3 szabad napot szakítani a sok meghívó, bál, bazár, verseny miatt. Egy Schnitzeljagdot is volt alkalmam lovagolni. Ez különben itt egy teljesen rendes steeple chase kítűzött díjért, előkészített akadályokkal. Engem egy úr kért föl, lovagolnék telivér kis nervózus kancáján, melyre ő nehéz volt. Két „False start“ után megindultunk, a nagy távolhoz képest nagyon gyors paceben. Körülbelül 40 lovas. Nekem az a pechem volt, hogy mindjárt az első akadálynál elszakadt a kengyelszíjam, ami gyors fordulónál zsenirozott. Az akadályok, kivált a falak, árokkal, igen nehezek voltak. Majdnem mindeniknél bukott egy úr. Én jól elől tartottam, mikor a „run“ vége felé az, aki talán 2 méterrel lovagolt előttem, felbukott. Parkozásról szó sem lehetett, így aztán ráugrottam és lovam karikára vágódott, hátával mellemre oly erővel, hogy vállával sarkantyúmat a cipősarkammal együtt letörte. Ennek folytán úgy megijedt, hogy a hiányzó balkengyel dacára felülhettem és minthogy lovam nem sántított, mentem a többi után. Még az első között érkeztem be, de a finish-be már nem szólhattam bele. Lord Beeresford lett az első. Minthogy aztán jobb karom ezen alkalommal egy kicsit kijött a helyéből, a táncnak néhány napra „adieu“ mondhattam. Azért is nem tudtam időmet okosabbra használni, mint vonatra ülni és Dardjilingbe utazni. Az út 24 óráig tart, de azért nem tűnik fel hosszúnak. Mert annyi a látnivaló, hogy az ember egy percre sem unhatja meg magát, éjjel pedig kényelmes ágyban alhatik. Dardjiling egy kedves kis hely a Himalaya tövében. A vice-roy nyári tartózkodó helye. Most azonban oly huncut hideg volt, hogy a tropikus meleghez lévén szokva, majd megfagytam. A Himalaya, mely a világ legmagasabb hegyével dicsekedhetik, impozáns benyomást tesz az emberre. Dardjilingról magáról nem tudok mit mondani. Ami nekem legnevezetesebbé tette, az nagy hazánkfia, Körösi Csoma Sándor sírja és szobra. Ő, ki 22 évig működött a legnagyobb nélkülözések közt Ázsiában őseink felfedezésén, évekig itt élt és tanulmányozta a tibeti nyelvet s ki is adott egy tibeti nyelvtant, egy angol-tibeti szótárral. Epen

akkor halt meg, mikor megkapta az engedélyt, hogy Tibetbe mehessen, — ami idegeneknek tiltva volt, — egy prior pártfogása folytán, akinek kolostorában két álló évig tanult. Az angol kormány emelt neki szobrot. Calcuttába visszatérve, még azon nap egy versenyen vettem részt. Tömérdek publikum volt. Az előtte való napon megérkezett fiatal gwaliori Maharadja is itt volt suitejével. Amint láttam, a turfon hamar beleélték magukat a benszülöttek az angol szokásokba, mert úgy bookmakereztek és totalizateuröztek, hogy még! — A versenyek (csupa síkverseny) nagyon érdekesek voltak, jó mezőnyök és szép finishek. A pálya azonban oly kemény volt, hogy rosszul esett a lovakat galoppírozni hallani. Egy új intézmény tűnt itt fel nekem, mely — kivált a fogadó publikumnak — sok kényelmet nyújt. Ugyanis minden lovon volt egy fehér izzasztó a nyereg alatt, esetleg a súlytakaró fölött és rajta egy nagy vörös szám, a ló program numerusa. Ez mindenesetre sokkal kényelmesebb — kivált, ha sok ló fut — mint a számokat keresgélni. A verseny után volt aztán olyan korzó kocszás, hogy nem tudom, hol lelhetni mását! Érdekes látvány: a nagy fürdés a szent Gangesben. Sokszor előfordul, hogy egyik-másik fürdőzőt egy éhes krokodilus elviszi vacsorára, vagy egy örvény néhányat elsodor. De ez a többi nem genirozza! Singaporeról, jövő soraimban írok.”⁴⁵²

1893.

1893.01.03-17-ig Kalkutta-ban kötött ki.

„A »Saida« hadihajó számára decz. 1-én küldi el a postát Trieszten és Bombayn át Calcuttába, ahová körülbelül (1892) decz. 24-én érkezik meg.”⁴⁵³

Horthy-n kívül más is beszámolt az útról. „Port-Said, 1892. nov. hó. Alig hogy Port-Said felmerült a látó határon, — szóról szóra a város, mert az alacsony part csak 2—3 kilométerre látható, — már jött a révkalauz elénk, hogy hajónkat a meghatározott helyre vezesse. Amint a Suez-csatorna torkolatába értünk, az egyiptomi lobogót a középárbcra vontuk fel s azt 21 ágyúlövéssel üdvözlöttük, mialatt zenénk az egyiptomi himnusz játszotta. Persze, az összes lakosság a parthoz tódult, vagy csónakokkal özönlött közelünkben alkalmatlankodni. Egy ott állomásozó angol hadihajó mellett kaptunk helyet, —s míg a bonyodalmas manőver történt, az angoloknak is eljátszottuk hamarjában a „God save the queen“-t, mit ők levett sapkákkal hallgattak meg. Miután az egészségügyi hivataltól megkaptuk az engedélyt, hogy a parttal közlekedhetünk, akik nem voltunk szolgálatban, rohantunk a városba egy pohár valami frisset élvezni. Egyelőre a jeges ital, amit 28 napig nélkülöztünk, volt leghőbb kívánságunk. Port-Said különben nem nyújt semmi különös érdekes látni és élvezni valót. Egy kereskedelmi város, sivatagon épült vagyis úgyszólván egy pár év alatt nőtt ki a homokból. A talaj semmit sem terem. Mindenki csak a számtalan itt közlekedő gőzhajóból él. Mióta az angolok uralják itt a helyzetet, az azelőtt híres rousettebankok és számos café chantantok is eltűntek. Most az estéket csak a Keleten soha sem hiányzó cseh Damenkapellek fűszerezik. A lakosság arabokból áll és a nagy gőzhajótársaságok ügynökeiből. A legszegényebb lakók szénbehajózással foglalkoznak. Minthogy a hajók folyton érkeznek, a kereskedések éjjel-nappal nyitva állanak, sőt éjjel még sokkal élénkebb az élet, mert nappal a hőség kiállhatatlan. Pár napi szabadságot élvezvén, ezt kirándulásokra használtuk fel. Port-Saidig nem lévén még kiépítve a vasút, állomásunktól Ismailig egy kis gőzhajóval mentünk. Tizenhárman voltunk: 3 tiszt és 10 Seekadett. Rajtunk kívül csak egy civil utas volt, egy igen elegánsan öltözött arabs, ki tökéletesen beszélt franciául. Több ideig diskuráltam vele. Szegény, nagyon kifakadt az angol uralom ellen! Az utazás az egyhangúság dacára költői szépségekben bővelkedett. Jobbra hagytuk a Menzalek tavát, melynek halászata béréből az egyiptomi kormány évente 11/a milliót vesz be. Később sivatag jobbra, balra. Ahol komp van, ott nagy tevekaravánok várnak az átkelésre. Néha a sakálok és sivatag rókák oly közeljöttek a hajóforgalmat felülvizsgálni, hogy könnyen le lehetett volna

⁴⁵² Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-04-23 / 111. szám

⁴⁵³ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-11-23 / 3678. szám

őket lóni. Persze, hogy minden lépten-nyárbon találkoztunk hajókkal. Többek közt egy francia hadihajóval is, a Champlainnel. Ugyancsak meglátszott rajta, hogy három évig állomásozott Tahitiban. A Suez-csatornán a hajók minden tonna után 7 frankot fizetnek, így a suezi csatornavállalat — nagyon szerényen számítva — 100 millió frankot vesz be évente aranyban (készpénzben!) Ismana, ahová délben értünk, gyönyörű oaz, körülbelül a csatorna feletjén. A csatornatársulat székhelye, csupa villákból áll, melyek pálmaligetek közül mosolyognak ki. Megtekintésére — sajna — sok időnk nem volt. Mert alig hogy megebédeltünk, a vonat már indult. Én két angollal kerültem össze a kupéban. Alkalmam volt aztán megbámulni itt is Albion fiainak semmibevevő tapintatlanságát. Minden vasúti állomásonál ugyanis formálisan megrohantak minket a víz, banán, gránátalma, datolya árulók, kik a nagyon alacsony kupéablakokat ostrom alá vették áruikkal. A legtöbb utas a tolakodókat egy kézjelre utasítja vissza. Nem úgy az én két angolom. Ezek egyike a vízfordótól elkapja a korsót, leönti annak tartalmával a körülállókot s az üres korsót a kínáló fejéhez vágja. A másik meg elveszi a kínált gyümölcsöket, nem fizet érték s mikor a vonat megindul, kidobálja azokat az ablakon. Az úti kártyák ellenőrjeivel pedig úgy bántak el, hogy a sűrűn, majdnem minden állomásonál vizitáló egyént végül kidobták a kupéból ezen erélyes kiáltással: „God dam you, go out!“ Persze, hogy nevet az effélén az ember, ha semmi köze hozzá. De ha önmagunk is érintve leszünk, akkor másként áll a dolog. Én angol katonatiszteknek tartottam őket. De megbizonyosodni nem voltam képes, mert velük összetűztem. Egyszerre ugyanis eszékbe jutott, hogy az ablakon levő sodronyhálót lebocsájtják s így a kilátást tőlem elvették teljesen. Én figyelmeztettem őket arra, hogy Európában megszokták kérdezni ilyenkor a társutasokat az efféle szándékról s kívántam, hogy nyissák fel a sodronyhálót. Miután láthatták rólam, hogy minden módon képes volnék óhajtasomat biztosítani, eleget tettek kérésemnek mormogás közt, de a barátság köztünk megszakadt! A vonat Tebel-Kabirig sivatagon megy keresztül. Sehol sincs egy fa, vagy fűszál. Csak homok és mindig homok. Ott volt a híres ütközet angolok és mahdisták között, hol kizárólag a „Georgs-Cavallerie“ győzött. (Így hívják az angol fontokat, melyeknek egyik felén Szt.-György a sárkányölő van kiverve!) Nyílt titok, hogy a mahdistákat megfizették. Az első lövések után rögtön meg is szaladtak; csak egy núbiai csapat, melyet tévedésből nem tanítottak ki a titokra, tartotta fenn a harcot és a vonat mellett fekvő, szép rendben tartott temető csupa ezektől lekasabolt angolokkal van tele! Tebel-Keleti után a vidék nagyon termékeny, mert a Nilt (Nílus) odáig elvezetik. Egyáltalán ott Egyiptom valóságos paradicsom, ahol csatornázás útján a Nilt elterelik Ahova nem tudják, ott sivatag A vonat most sűrű pálmaerdőn fut át, avagy rizs- és gyapottövek közt Kairóba $\frac{1}{4}$ 6-kor értünk meg délután. Én a Shephead Hotelban szállottam meg, mely minden komforttal ellátva, számot tenne a világ bármely városában. Aminthogy Port-Saidból jöveteletem táviratilag avitátam, kitűnően laktam, illetve lakott kofferem, mert én igen kevés időt töltöttem otthon. Némi tisztálkodás után végig kocsikáztam Kairó európai részét, mely minden tekintetben nagy városias — különösen szépítik az alléek minden utcában és a számtalan nyilvános kert. — Este néhány arabs mulatóhelyre mentem, hol a táncosnők a „danse du ventre-t“ járták. Másnap korán reggel a piramisok felé kocsikáztunk. A kocsuiút roppant gáton visz. Jobbra, balra mindenütt víz, minden a víz alatt, minthogy a Nil épen kiöntési időszakban állott. Az idén különben sok volt a jóból, mert a vízállás olyan, hogy ilyenre még nem emlékeznek és Kairó némely részét is veszély fenyegeti. Persze, hogy hajtják ki tömegesen a népet dolgozni, mert köteles mindenki menni fizetés nélkül. Amint a piramisokhoz értünk, alig hogy kiszálltunk a kocsiból, velünk jött 2 tucat arabs vezető és majd szétszedtek minket, 15 is vezetett volna egyet. Miután egynéhányon botommal jól végig húztam, kineveztem kettőt vezetőül és ezekkel megindultam. A piramisok teteje, hogy állam lehessen ott, le van hordva és az eredeti csúcsot egy pózna markirozza. A belsejében nem sok látni való van, mert Cheops nagyságos urat sarcophagiával már régen elemelték. A piramisokról leérkezve, tevékre ültünk és a Sphynxhez nyargaltunk. Első megtalálása óta ezt már háromszor temette el a homok. Útdíjára alig tudták megtalálni. Visszamenet a múzeumot is

megtekintettük, mely az alkirály egy gyönyörű palotájában van elhelyezve. Megvallom, hogy nem vagyok tudós, hanem afféle magam forma halandó, ki azonban már anynyiféle múzeumot láttam, hogy az a sok irka-firka, Sphynx, Apis, s a többiről nem igen érdekel. Csak úgy futtában néztem meg mindent s szinte dühbe jöttem, hogy a hárem helyiségekben, hol azelőtt annyi szépség volt együtt, most döglött bikák és egynéhány ezer éves bőrpofájú egyiptomi van elhelyezve. (Pardon! Kérem nem elítélni érte.) Legérdekesebb ezen majomszentek között az első antiszemita, 5000 éves múmiája a Judendrucker I-se Rhamsesnek, melynek még a haja és fogai is megvannak. Délután az ordító derviseket néztük meg, kik itt egész színházi látványossággal mutatják be művészetüket a nézők előtt, amíg Scutariban csak a szultán engedélyével láthatják őket európaiak. Innen a khalifák sírjait mentünk megnézni. E monumentális építmények már omladoznak, repedeznek s nincs ki fizesse a reparatúrát. A bazár igen nagy de mindenütt meglátszik — persze rossz értelemben! — az európai kultúra. Több az európai limlom, mint a keleti műtárgy. Másnap reggel ismét 6 órakor már vonaton ültünk és a Nílus partján délfelé haladva, egy 2 óránnyira fekvő állomáson szálltunk ki. Ott ismét megkezdődött a veszekedés a szamarhajtókkal, kik úgy látszik, azt akarták, hogy az ember egyszerre öt szamárra üljön. És ha az ember szerencsésen felkuperodott egyre, megint leráncigálták volna, ha közéjük nem üt. Végre valahára mindnyájan útikészen voltunk. Tizenhárom úr és négy inas az élelmi szerekekkel és italokkal; — tehát megindultunk gyors galoppban. Az első stációt a II. Rhamses kolossznál tartottuk. Ezen óriási szobrot, — mely 131/a méter magas volt, mielőtt a lábak alsó része letört, — 1820-ban találták fel és a megtalálók — ha jól emlékezem Caviglia és Sloane a „British múzeumnak“ ajándékozták. A kolosszus azonban ez időig helyén maradt — nehéz átszállíthatása miatt. Innen az út pálma erdőkön keresztül és banán bokrok közt a híres Memphis romjaihoz vezet, sok látni való nincs, mert amit előbb a múzeumokba nem tudtak elvinni, azt az arabs foglalók hordták széjjel. Később ismét gáton lovagoltunk, jobbra és balra — a nyáron termő föld — víz alatt volt. A fellákb csónakokon mentek a datolyát szedni. Ahol a víznek vége van, ott a sivatag kezdődik. A mély homokban szamaraink a gyors tempóval nem látszottak megelégedetteknek, mert minden percben lehempergett egy a homokba. Az úgynevezett „Sakkanai halálmezőkön“ 11 pyramis áll, melyek azonban jóval kisebbek, mint a Gizeh-pyramisok, melyek közül a legnagyobb (Cheops) azelőtt 147 méter magas volt és bázisa 133 méter. Mindenik pyramisban egy király volt eltemetve. Érdekes az apiszok (szent bikák) sírja. Egy roppant nagy föld alatti katakombában, mely sziklába van vésve. Hatvannégynek volt hely készítve. — 24-ben most is benne van a Sarkophag, egy drb gránitból készült, 65.000 kiló súlylyal. Szinte érthetetlen, mint tudták ezeket a nagy bikasírokat ide hozni. Miután a Ti Ptahotep mauzóleumát is megtekintettük. Mariette házába mentünk ebédelni, a híres kutató házába, ki éveken át élt és működött itt s a kinek köszönhetjük legnagyobb részt az itt heverő fölséges látványokat. Mig ebéd után, hol hűségeesen éltettük az öreg Ramzeseket, élénk szamarainkra újra visszapattantunk és a vad futás tartott a Nil partjáig. Ott két nagy vitorlás csónak várt ránk, az egyikbe mi (17-en) ültünk bele, a másikba a 17 szamarat pakkolták be vezetőikkel együtt. A Nil túlsópartján ismét egy órán át lovagoltunk Halamig, mely igéző nyári tartózkodási helye a kairóiaknak s hol kénforrások vannak. A szamarhojcsárokat csodáltam. Rövid szüneteket leszámítva, reggel 8 órától délután Vasig ültünk nyeregben, folyton gyors tempóban és a huncsutok mindig a sarkunkban voltak a nélkül, hogy kifáradtak volna, szamaraikat ékes kiabálásaikkal csiklandozva. Az ügyesebbek közülök Kairóban, mint előfutárok szerepelnek s órák hosszant szaladnak a díszes fogatok előtt, sőt versenyfutást is rendeznek — szép díjért. Ilyenkor 3000 métert is futnak egész erővel. Magunk fajtának elég ily gözerővel 200 méter is. Ezen napokra esett Mahomed születésnapja is, mit itt roppant pompával ünnepelnek. Egy nagy fellobogózott téren 200—300 sátor van felütve, a legnagyobb pompával és fényűzéssel berendezve. A nagy urak tulajdonai, hol dervisek végzik imáikat, ilyenkor a háremhölgyek is kirukkolnak, de csak coquelloiozni lehet velük. Harmadnap reggel nehéz szívvel hagytuk el Kairót, annyi világhírű

nevezetesség főfészkrét. Ennyi szépet egy rakáson még soha sem láttam. Legközelebb Bombayból írok. Adieu!”⁴⁵⁴

1893.02.05-09-én Szingapúr-ban kötött ki.

1893.02.23- 1893.03.02-án Bangkok-ban volt, ahol legénységének a tagjai megcsodálták az utcai villanyvilágítást és a villamost.

1893.03.16-19-án állt meg Batavia-ban (Jakarta).

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a »Saida« gőzös után február 17-én (pénteken) küldi el a postát Brindisin keresztül Bataviába, hova (1893) márczius 18-án érkezik meg.”⁴⁵⁵

1893.03.28 – 1893.04.06 között volt Szurabaja-ban.

1893.05.07-11-én Albany-ban (Ausztrália) kötött ki.

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya, a »Saida« gőzös után (1893) márczius 10-én küldi el a postát Albanyba, hova (1893) április 12. körül érkezik meg.”⁴⁵⁶

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a »Saida« korvett számára a postát ápril 8-án indítja el Brindisin át Albanyba, ahova körülbelül (1893) május 9-én érkezik meg.”⁴⁵⁷

1893.05.22 – 1893.06.24-én Williamstown (Melbourne) köbetkezett.

„A „Saida“ korvett részére a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a postát ápril 25-én indítja útnak Melbourne-ba, (Brindisin keresztül) s odaér körülbelül (1893) június 1-én.”⁴⁵⁸

A hajó az útja során tudományos méréseket is végzett. A Kriegsmarine által beszerzett 9. számú Sterner-ingakészülékkel gravitációs méréseket végeztek, amelyeket von Müller hadnagy végzett a "Saida" korvett tizenhat hónapos kelet-ázsiai vizeken történő útja során.⁴⁵⁹

Müller R. von Elblein hadnagy inga-megfigyeléseket végzett a Melbourne-i obszervatóriumban.⁴⁶⁰

1893.07.01-15-én Sydney-ben járt.

1893.07.31 – 1893.08.07-én Auckland-on kötött ki.

1893.08.18-án nyolcnapos tartózkodásra megérkezett Noumea-ba (Új-Kaledónia).⁴⁶¹ Innét 1893.08.27-én hajózott tovább.

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a Saida gőzös után július 28-án küldi a postát Brindisin át Singapore-be, hova (1893) augusztus 23-án érkezik meg. A postát aztán a singaporei osztrák-magyar konzulátus fogja továbbítani az ország belsejébe.”⁴⁶²

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya szeptember 14-én küldi a postát a Saida hadihajó után Marseillen keresztül a szingapúri konzulátusnak. A postát a konzulátus (1893) okt. 11-én fogja továbbítani.”⁴⁶³ A hajó viszont csak 1894-ben érkezett meg Szingapúrba.

1893.08.18-27-én Noumea-ban járt.

1893.08.31 – 1893.09.01 között Villa Harbour (Sandwich-szigetek) következett.

1893.09.05-07-én Mallicolo-n (Malekula sziget) kötött ki.

1893.09.07-10-én Vao-ban (Vanuata) járt.

⁴⁵⁴ Pesti Hírlap, 14. évfolyam, 1892-12-15 / 346. szám

⁴⁵⁵ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-14 / 3760. szám

⁴⁵⁶ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-23 / 3769. szám

⁴⁵⁷ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-03-31 / 3804. szám

⁴⁵⁸ Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-04-19 / 107. szám

⁴⁵⁹ Die Presse, Juli 1893-07-11

⁴⁶⁰ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1894 Hauptteil

⁴⁶¹ Die Presse, August 1893-08-27

⁴⁶² Nemzet, 12. évfolyam, 1893-07-05 / 3898. szám

Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-07-10 / 188. szám

⁴⁶³ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-08-20 / 3944. szám

Die Presse, August 1893-08-20

1893.09.10-13-án Tangoa szigeténél járt.
1893.09.13-14-én Lisburn Fok vizein volt.
1893.09.23-24-én Gracissa-öböl (St. Cruz-sziget) volt a horgonyzóhelye.
1893.09.26-28-án Schwyn-öböl-ben (Salamon-szigetek) járt.
1893.09.28-30 között Makira következett.
1893.10.01-03-án Port Bougard-ban (Salamon-szigetek) horgonyzott.
1893.10.03-05-én Royalist Harbour.
1893.10.06-10-én Gavago-t érintette.
1893.10.09-13-án Wanderer-öböl-ben (Guadelcanal) járt.
1893.10.13-14-én Awowa-ban (Pápua Új-Guinea) kötött ki.
1893.10.15-16-án Hunter Road-nál járt.
1893.10.16-án érintette Mt. Lanas-öblét.
1893.10.18-23-án Danae-öböl-ben (Maran Sound, Salamon-szigetek) vetett horgonyt.
1893.11.09-10-én Bramble-öböl (Új-Guinea) vizén ringatták a hullámok.
1893.11.11-16-án Csütörtök-szigeten járt.
1893.11.25 – 1893.12.03-án Amboina-ban volt.
1893.12.30-án befutott Kudat-ba (Észak-Borneó, Malajzia).⁴⁶⁴

1894.

1894.01.18 – 1894.02.01 között volt Szingapúr-ban.
1894.02.12-16-án Point de Galle-ban (Ceylon) volt.
A „Saida“ gőzös után 1894. január 13-án és 16-án megy el a posta Ponint de Galleba (Sri Lanka - Ceylon) és odaér január végén vagy február elején.⁴⁶⁵
1894.03.18-23-án járt Aden-ben.
1894.04.04-05-én volt Szuez-ben.
1894.04.06-16-án járt Port Saidban, ahol egy embert felvettek a hajóra.
1894.04.30-án Candien (Kréta) alatt tengerrengést figyeltek meg.
1894.05.11-15-én Korfu-n volt.
1894.05.16-19-én Teodo-ban járt.
1894.05.16-án Albrecht főherceg megszemlélte a hajót.
1894.05.21-én megérkezett Polába. Összesen megtett 36 313 tmf-et, ebből 26 945 tmf-et vitorlával.
1894.05.24-én leszerelték.⁴⁶⁶
Ekkor a hajó tengerésze volt Sinkó Károly. Ő így számolt be az útról: 1892.08.25-én futott ki Polából, Moriz Sachs fregattkapitány parancsnoksága alatt. Az út célja kadétkiképzés és tudományos munka elvégzése. Útirány India, Ausztrália, Kína, Melanézia. A hajó megállt Bombayben, Kalkuttában (1893.01.17.), Szingapúrban (1893.02.05.), Bankokban, Batáviában (Jakarta) Jáva szigetén, és Ausztráliát 1893. május elején érték el. A hajó 1893.07.31-ig az ausztrál partok mentén hajóztak, majd Új-Zéland felé hajóztak tovább. Áthajóztak a Melanéziai szigetvilágon. 1894.01.18-án befutottak Szingapúrba, majd **1894.05.21-én, reggel 8 órákor visszaérkezett Polába.**⁴⁶⁷

„(A Saida korvett világjáró útja.) Pólóból írják: Pólóban a Saida hadihajó a földet megkerülő útra készül. Az utat a jövő hónap elején kezdi meg. A Saida útjának iránya Afrika nyugati partja, Délamerika keleti és nyugati partja, aztán India, Perzsia, Arábia, Egyiptom, Görögország. Az

⁴⁶⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁶⁵ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-01-03 / 3. szám
Koloszvár, 8. évfolyam, 1894-01-03 / 2. szám

⁴⁶⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁶⁷ Székér Imre Tibor: „Adria foglyai” Zalai haditengerészek áldozatvállal az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft. 2024.
Neue Freie Presse, Mai 1894-05-21

utazás tizennyolc hónapos lesz. Kínában és Japánban való időzését a Saida különösen a kínai-japáni háború színterének tanulmányozására fogja felhasználni. A korvett parancsnoka Spáler Konrád, fregattkapitány, aki két év előtt a Németországban járt páncélos-hajórajon törzskari főnök tisztét viselte.”⁴⁶⁸

1895.

1895.06.08-án felszerelték.

1895.06.15-én Ferdinand Gebhardt fregattkapitány parancsnoksága alatt kifutott Polából a legénység begyakoroltatására.

1895.07.01-én **Fiuméből az Adriára indult a Tengerészti Iskola elsőéves növendékeivel.**

1895.07.03-08-án járt Ancona-ban.

„Tengerész növendékek tanulmányúton. Távirati jelentések szerint a Saida gőzös a cs. és kir. tengerészeti akadémia első évfolyamának növendékeivel fedélzetén, tegnap este Ankonába érkezett. A növendékek 3 napig fognak Ankonában tartózkodni. A hajón nincs semmi baj.”⁴⁶⁹

A Saida hadihajó, mint Ankonából táviratozzák a Tengerészeti Akadémia első évfolyamának növendékeivel, tegnap este (1895.07.03-án) megérkezett. A hajón semmi baj.⁴⁷⁰

1895.07.13-án Korfura érkezett a kadéttal. A tervek szerint három napot tölt ott, majd tovább hajózik Gravosa-ra.⁴⁷¹ Korfut 1895.07.16-án hagyta el.

A Saida hadihajó a tengerészeti akadémia elsőéves növendékeivel Gravosa kikötőjébe érkezett 1895.07.22-e körül.⁴⁷² 1895.07.23/24-én indult vissza Polába.⁴⁷³

1895.07.27-29-én Pola-ban volt.

1895.07.30-én érkezett meg Fiuméba.⁴⁷⁴

„Fiuméből táviratozzák, hogy a Saida korvett a haditengerészeti akadémia első osztályának növendékeivel ma (1895.07.30-án) érkezett vissza a gyakorlatról. **A hajó holnap 1895.08.01-én a második és harmadik osztály növendékeit veszi fel a fedélzetére.** A gyakorlatok Messináig és Nápolyig terjednek.”⁴⁷⁵

1895.08.10-12-én Messina-ban járt.

1895.08.19-22-én La Spezia következett.

1895.08.27-én Nápolyba érkezett.⁴⁷⁶ Innét 1895.08.30-án hajózott tovább.

1895.09.04-én futott be Taranto-ba.⁴⁷⁷ Innét 1895.09.06-án indul vissza Polába.

1895.09.09-én érintette Lissát.

1895.09.15-16-án Fiume-ban kihajózták a növendékeket.

Polába 1895.09.15-én vasárnap érkezett meg.⁴⁷⁸

A „Saida” korvett 360 fős legénységgel rendelkezik, akik közül 40 a hajó személyzetéhez tartozik.⁴⁷⁹

1895.10.05-én vilá körüli útra indult Polából Conrad Spiller fregattkapitány parancsnoksága alatt.

1895.10.28-án befutott Pula-ba (Szardínia).

1895.11.18-22-én volt Gibraltár-ban.

⁴⁶⁸ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-09-18 / 255. szám

⁴⁶⁹ Nemzet, 14. évfolyam, 1895-07-04 / 4617. szám

⁴⁷⁰ Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-07-04 / 180. szám

⁴⁷¹ Neue Freie Presse, Juli 1895-07-15

⁴⁷² Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-07-23 / 198. szám

⁴⁷³ Neue Freie Presse, Juli 1895-07-23

⁴⁷⁴ Das Vaterland, Juli 1895-07-31

⁴⁷⁵ Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-08-01 / 208. szám

⁴⁷⁶ Das Vaterland, August 1895-08-28

⁴⁷⁷ Grazer Tagblatt, September 1895-09-05

⁴⁷⁸ Grazer Tagblatt, September 1895-09-06

Neue Freie Presse, September 1895-09-17

⁴⁷⁹ Neue Freie Presse, August 1895-08-25

1895-1897-ben az SMS Saida a Csendes-óceánon hajózott. Felkereste Ausztráliát, Kínát és Japánt. Ezen az útján **másodszor került meg a Földet**, ami a hatodik alkalom volt, hogy Osztrák-magyar hajó megtette ezt a földkerülő utat. „A Saida hadihajó a földet megkerülő útra készül. Az utat a jövő hónap elején kezdi meg. A Saida útjának iránya Afrika nyugati partja, Délamerika keleti és nyugati partja, aztán India, Perzsia, Arábia, Egyiptom, Görögország. Az utazás tizennyolc hónapos lesz. Kínában és Japánban való időzését a Saida különösen a kínai-japáni háború színterének tanulmányozására fogja felhasználni. A korvett parancsnoka Spáler (Spiller) Konrád, fregatt-kapitány, aki két év előtt a Németországban járt páncélos-hajórajon törzskari főnök tisztét viselte.”⁴⁸⁰

A hajó tisztikarát a következő haditengerészeti tisztek alkotják. Hadnagyok: Stanislaus Graf Soltyk, Eduard Körber, Fath Emil, Karl Weltzs, Joseph Stein zászlós, Friedrich Muttond, Max Ritter von Förster, Karl Lucich, Borivon Radon, Franz Lauffer, Joseph Kubelta. A hajó orvosai Dr. Wen Nobldne és Dr. H. Slezak. A haditengerészeti biztosok adjunktusa, Rupert Pivec.

A haditengerészeti kadétek Friedrich Buchmayer és Friedrich von Arvay, Karl Löwe, Joseph Sieber, Rudolph Heilmann, Egon Marchetti, Anton Gangusch, Emerich Count von Thun und Hohenstein, Richard Schönthal, Alexander Edler, Nichart Nord Bollühar Szuboritsch, Peter Culot, Franz Baron von Leonhardi, Rudolph Weizner, Sal Czerny, Olaf Nichard Wulff, Max Gottwald, Karl Nitter von Felbinger, Arthur Stoiser, Arthur Wachtel, Johann Mattiik von Dreyenburg, Leonidas Palese Edler von Grettberg, Eugen Winkler és Albert Seimnsey de Semse.⁴⁸¹

1896.

1896.01.05-14-én volt Bahia-ban.

1896.02.04-15 között Montevideo-ban kötött ki. A nagy merülése miatt a hajónak a várostól 3 mérföldnyire kellett lehorgonyoznia.

1896.02.09-e körül, a posta alapján, Montevideo-ban lehetett.⁴⁸²

1896.03.04-06-án Punta Arenas-ban (Magellán-szoros) állt meg.

1896.03.22-27-én Valdivia következett.

Távirati jelentés szerint Öfelsége „Saida” hajója hétfőn 1896.03.23-án, ötnapos tartózkodásra megérkezett Valdivia-ba (Chile). Minden rendben van a fedélzeten.⁴⁸³

1896.03.30 –1896.04.09-én Valparaiso-ban vetett horgonyt.

„Tegnap (1896.04.20/22-én) Callaoba (Peru) érkezett, hol 10—12 napig fog maradni.,,⁴⁸⁴ Callao-t végül 1896.05.01-én hagyta el.

1896.06.02-08-án a Maria Anna-öbölben (Nukuluva, Marquesas-szigetek) járt.

1896.07.02-11 között Honolulu-t kereste fel.

„A Saida hadihajó személyzete részére a posta indul (1896) május 29-én, 31-én és június 9-én; érkezés Honolulu-ba (Szandvich szigetek) június 22-én, illetve július 2-án.”⁴⁸⁵

1896.08.22 – 1896.09.14-e között Yokohama-ban kötött ki. A kedvezőtlen időjárás miatt lemondtak Vlagyivosztk meglátogatásáról.

A közös hadügyminiszter elrendelte, hogy a Yokohamában horgonyzó Saida hadihajó személyzete részére feladott postaszállítmányokat (1896) június 20 án és 27-én és július 4-én

⁴⁸⁰ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-09-18 / 255. szám

⁴⁸¹ Neue Freie Presse, September 1895-09-17

⁴⁸² Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1896-01-15

⁴⁸³ Das Vaterland, März 1896-03-27

⁴⁸⁴ Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-04-23 / 112. szám

⁴⁸⁵ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-05-23 / 142. szám

küldjék el. A postasz állítmányok (1896) július 27-én augusztus 3-án és 12-én érkeznek rendeltetési helyükre.⁴⁸⁶

1896.09.19/20-án a "Saida" hajó megérkezett Kobe-ba (Japán) egy kétnapos tartózkodásra, miután túlnyomórészt kedvező szél- és időjárási körülmények között teljesítette útját.⁴⁸⁷ Kobe-ból 1896.09.21-én hajózott tovább. Kobe-ban elhunyt egy tengerésze.⁴⁸⁸

1896.09.23 –1896.10.02-án volt Nagaszaki-ban.

1896.10.14-18-én Wei-hai-wei következett.

1896.10.30 – 1896.11.12 között Sanghaj-ban horgonyzott.

1896.11.19-28-án Hongkong-ot kereste fel.

1896.11.28-án hagyta el Hongkong-ot. Az első napok gyenge, kedvező szellőt hoztak, de 1896.12.04-ről 5-re virradó éjszaka egy erős szellőkés támadt, amelyet még a reffelt felsővitorlák és más viharvitorlák sem bírtak elviselni. Ez gyorsan felerősödött, és a hajó heves dülöngélő mozgását okozta. Reggel felé a szél kissé alábbhagyott, majd úgy is maradt, így a korvett, bár a tenger állapota miatt hevesen dülöngött, jól haladhatott. Ezekben a napokban a távolságokat könnyen leküzdötték. 200 tengeri mérföldet tettek meg, ami 16-18 km/h sebességnek felel meg. A Saida hajó heves mozgása a legénységben néhány - szerencsére csak kisebb - sérülést is okozott megcsúszás és esés miatt. A hajó 1896.12.10-én érte el Szingapúrt, ahol a rakpart mellett kikötött, hogy szenet vegyen fel, majd a kikötőhelyre ment.⁴⁸⁹

Az osztrák „Saida” korvett néhány héttel ezelőtt Szingapúrban tartózkodott Spiller kapitány parancsnoksága alatt, és a brit „Rainbow” cirkáló parancsnoka meghívta, hogy vegyen részt a cirkáló és a brit „Pique” cirkáló hajói (fedélzeti csónakjaik) között megrendezett regattán. Ahogy a „Neue Arme-Zeitung” most beszámol róla, a vitorlás regattán a mentőkutter, amelynek kapitánya korvettünk egyik tengerésztisztje volt, második díjat nyert, miután majdnem a teljes 8 tengeri mérföldes (közel 15 kilométeres) távon jó 100 méterrel vezetett, csak hogy aztán egy maláj vitorlázó megelőzze, aki álcázta magát. Az evezős regattán azonban a „Saida” 4. számú hajója vitathatatlanul első díjat nyert, 150 méterrel a második legjobb hajó előtt haladva át a célvonalon. A megtett távolság 2,8 kilométer volt.

Hajónk erőteljes, kitartó és egyenletes evezését általánosan elismerték és dicsérték. A regatta programjának fennmaradó 16 futama mindenféle helyi és európai hajó számára nyitott volt, és szintén nagyon érdekesek voltak, miközben a humoros jelenetek, amelyeket soha nem láttak matrózpartikon, hozzájárultak az általános vidámsághoz. Szingapúrban a legénység élvezte a német és angol gyarmatok vendégszeretetét, amelyet mindenhol a legudvariasabb módon nyújtanak az osztrák-magyar hadihajóknak. Az osztrák-magyar konzul, Dr. Brandt, ugyanilyen fontosnak tartotta, hogy a legénység tartózkodása a lehető legkellemebb és legtermékenyebb legyen. Többek között kirándulást szervezett a johorei szultán rezidenciájára, ahol a hadihajók tisztjeit mindig szívesen látják és királyi méltósággal bánnak velük. A Szingapúrban lehorgonyzott hajók között több spanyol csapatszállító hajó is volt, amelyek mindegyike körülbelül 2000 embert szállított Manilába tartva. Az egyik gőzhajón súlyos tifuszbajrány tört ki. A pestis és a kolera Indiában terjedésének híre is egyre aggasztóbbá vált. Ennek következtében a haditengerészeti részleg megváltoztatta a Saida útvonalát, táviratilag arra utasítva a hajót, hogy ne érjen be egyetlen indiai kikötőbe sem. Még egy látogatás az idilli Ceylonba is túl költséges lett volna, tekintettel e szörnyű betegségek kockázatára.⁴⁹⁰

⁴⁸⁶ Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-06-20 / 170. szám

⁴⁸⁷ Neue Freie Presse, September 1896-09-21

⁴⁸⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁸⁹ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1897-01-28

⁴⁹⁰ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1897-03-01

A regattán az angolok azt ajánlották, hogy tartsanak egy második versenyt a két csónaklegénysége között kicserélt csónakokkal. Az angol legénység a Saida csónakjával csekély előnnyel nyerte a második futamot.

1897.

Szingapúrt 1897.01.20-án hagyta el.

(Bermuda fontos láncszem a szén- és erőforrás-lelőhelyek láncolatában, amellyel Anglia bejárta a világot. A "Saida" hajó hat napot töltött ezen a szigeten, majd 1897. január 18-án megkezdte visszaútját az Azori-szigeteken keresztül. A szigetcsoport fő kikötőjét, Ponta Delgadát, egy kedvező átkelés után 1897. február 3-án érték el. 1897.02.08-án a korvett Európa partjai felé indult, és ebben a hónapban (február) 23-án érkezett Cadix-ba.⁴⁹¹ Ezek a beszámolók tévesek, a sajtó összekeverhette más hajóval. A későbbi sajtóhírek a hajót egészen más vizekre tették, amit külső forrás is megerősít.)

1897.02.24-28-án járt Aden-ben.

A „Saida” korvettről: „1897.03.03-án a „Saida” parancsnoka, Spiller kapitány egy elhagyott, körülbelül 6000 florint értékű vasszenes teherhajóra bukkant a Zebayir-szigetek (Dzsabal Zebajir – Egyiptom) közelében, vontatta, majd a helyi kikötőbe érkezve (e hónap 8-án) átadta az Osztrák-Magyar Konzulátusnak. A csónak alján a kapitány egy étlapot talált a „Pacific Steam Navigation Company” zátonyra futott „Orotava” gőzhajójáról, amely 1897. február 26-i keltezéssel készült. Valószínűleg ez volt az utolsó étkezés az elsüllyedt hajón. A felfedezésről szóló jelentést táviratozták Ádenbe. Egyébként a „Saida” fontos meteorológiai megfigyeléseket is végzett Dzsiddában, amelyeket Dr. Zanthopulides irányított.”⁴⁹²

1897.03.08-10-én volt Dzsidda-ban.

1897.03.17-19-én következett Szuez.

1897.03.21-25-én volt Port Said-ban.

Őfelsége hajója, a "Saida", miután Szingapúrból Ádenen és Dzsiddán keresztül kedvező, de eseménytelen utat tett meg, 1897.03.20-án áthaladt a Szuezi-csatornán, és megkezdte visszaútját, amelynek Kréta sziklás partjaihoz kell közelítenie, ahol a visszatérő legénység blokádszolgálatot teljesítő társait találhatja. A korvett várhatóan a hét végére (talán 1897.03.27-31-én valamikor) érkezik Polába 18 hónapos távollét után. Ez a most véget érő missziós út volt a hetedik transzocéáni küldetés és a negyedik földkerülése ennek a sokat utazott hajónak.⁴⁹³ Aztán jön az új hír: Pola, 1897. április 1. a "Saida" érkezéséről szóló jelentés tévedésen alapult. A hajó még nem érkezett meg.⁴⁹⁴

Egy távirati jelentés szerint a „Saida” hajó tegnap (1897.04.03) délután fél 3-kor haladt át a Lissa-csatornán, miközben Pola felé tartott. **A hajó 1897.04.04-én délután 3 órákkor érkezett meg Polába.**⁴⁹⁵ A hajó útja 543 napig tartott, ebből 357 napot töltött a nyílt tengeren. Összesen megtett 33 000 tmf-et és ebből kereken 28 000 tmf-et vitorlával.

1897.04.06-án leszerelték.

A földkerülő útjának rövid összefoglalása: Haditengerészeti hírek. (Eredeti jelentések az "Új Hadsereg Újságból".) Őfelsége "Saida" hajójának utolsó missziós útjáról, amelyről ez a korvett nemrég tért vissza, a következő érdekes részleteket tudjuk meg. A föld körüli hajóút 1895. október 5-én kezdődött, és 17 hónapig és 29 napig tartott, amelyből 351 napot töltöttek tengeren

⁴⁹¹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-03-04

⁴⁹² Grazer Volksblatt, April 1897-04-02

⁴⁹³ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-03-25
Neue Freie Presse, April 1897-04-01

⁴⁹⁴ Grazer Tagblatt, April 1897-04-02

⁴⁹⁵ Das Vaterland, April 1897-04-04

Grazer Tagblatt, April 1897-04-04

és 177 napot horgonyon. A megtett távolság 32 895 tengeri mérföld volt, amelyből 27 683 mérföldet vitorlával, a fennmaradó részt gőzzel tettek meg. A következő kikötőket látogatták meg egymás után: Pula (Szardínia), Gibraltár, Bahia, Montevideo, Punta Arenas, kilenc lakatlan kikötő másodlagos kikötőként a Magellán-szorosban és a patagóniai csatornában, majd Valdivia, Valparaiso, Callao Nukuhiwa, Honolulu, Jokohama, Kobe, Nagaszaki, Weizhaiwei, Port Arthur, Sanghaj, Hongkong, Szingapúr, Áden, Dzsidda, Szuezi, Jemmaila, Port Szaid és Pola. Az időjárási körülmények az útvonallal összhangban szinte mindenhol kedvezőek voltak. A hajó a Honoluluból Jokohamába tartó úton tapasztalta a legrosszabb időjárást, ahol egy tájfun vége utolérte, amelyben kifogástalanul bizonyította kiváló tengeri hajó hírnevét.

Az utazás számos módon próbálták kényelmesebbé tenni. Ilyen kényelmi megoldás volt a kísérletileg telepített hűtőrendszer, amely lehetővé tette a friss élelmiszerek hosszú távú megőrzését. Ez a kényelmi megoldás eddig többnyire a nagy szalongozósokra korlátozódott. A vaj, a tej, a hal, a zöldség és a gyümölcs könnyen elérhető volt, a hűtött rekesz pedig a húsnak is nagy hasznára vált. Korábban még akkor is, ha élő állatokat hoztak a fedélzetre, a levágott állatot – különösen a trópusokon – nagy sietséggel kellett elfogyasztani, míg most hatékonyabb elosztásra volt lehetőség. Ez alacsonyabb költségeket is eredményezett, mivel a felhasznált sólé egyébként sokkal drágább lett volna, mint a friss élelmiszer. A fedélzeten a higiéniai körülmények kiválóak voltak, amit az is bizonyítja, hogy a hajóra szállók többsége a hajóút végére kissé meghízott. A küldetés második célkitűzését, a katonai akadémián és részben a tengerészeti aspiránsiskolában végzett tengerészeti kadétok kiképzését, a legénység többi tagjával együtt, a lehető legjobban végezték.⁴⁹⁶ Fontos ez az összegzés, mivel a sajtó igen szűkszavú volt az utazással kapcsolatban.

1898.

1898.05.10-én Franz Ferdinand főherceg meglátogatta Polában. A hajó a szárazdokkban volt, és a főherceg jelenlétében eresztették be a vizet a dokkba. Karbantartási munkákat hajtottak végre rajta.

„Pólóból írják, hogy 1898.06.16-án készültek el a Saida felszerelésével és parancsnokává Toppo Sándor fregattkapitányt nevezték ki. A hajó rendeltetése az, hogy 14 napig vitorlázva az isztriai partokon, begyakorolja legénységét, aztán pedig Pitimébe megy, ahol a tengerészeti akadémia növendékeit és a beosztott tiszteket veszi fel. Innen tovább megy a partok mentén, majd Bariba és Velencébe. Az utazás célja az, hogy a növendékeket bevezessék a tengerészeti szolgálatba, továbbá, hogy részt vegyenek a tengeri és tüzérségi gyakorlatokban, szóval, hogy a leendő tengerésztisztek megismerkedjenek a tengeri út fáradalmaival és megismerjék a hazai, valamint a külföldi kikötőket. Július végén a Saida ismét visszatér Fiumébe, aztán pedig augusztus elején a 2. és 3. évfolyam növendékeit viszi nagyobb tengeri útra. Először csak az Adriai-tengeren fognak ide oda vitorlázni, azután pedig kimennek a Földközi-tengerre és meglátogatják a Roniai-szigeteket, Sziciliát és Máltát.”⁴⁹⁷

1898.07.10-én futott ki Gravosából.

1898.07.12-14-én járt Bari-ban.

1898.07.22-25-én felkereste Velence-t.

1898.07.28-29-án Pola-ban volt.

1898.07.30 – 1898.08.01 között Fiume-ban volt Kicsérélték a növendékeket a 2. és a 3. évfolyamosokra.

⁴⁹⁶ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-05-06

⁴⁹⁷ Magyarország, 5. évfolyam, 1898-06-22 / 171. szám

„Fiuméből jelentik, hogy a Saida nevű osztrákmagyar korvett, amelyen a tengerészeti akadémiai növendékei mintegy négy heti tanulmányútra, az Adriai tenger összes kikötőinek megtekintésére, indultak tegnap reggel a növendékekkel Fiuméba visszaérkezett.”⁴⁹⁸

1898.08.04-én érintette Almissa-t.

1898.08.12-16-án Catania következett.

1898.08.19-20-án Szirakúza-ban vetett horgonyt.

1898.08.21-25-én Máltán volt.

1898.09.01-02-án Korfu-t kereste fel.

1898.09.10-15-én volt Pola-ban.

1898.09.15-én befutott Fiumébe, ahol a növendékek kihajóztak.

1898.09.16-án visszatért Polába.

1898-ban a "Saida" korvett kiképző körutazásokat végzett a Haditengerészeti Akadémia elsőéves hallgatóival, majd felvette a másod- és harmadéves hallgatókat. 1898. július hónapban a hajó Lissa szigetén és az Adriai-tenger keleti és nyugati partvidékének számos kikötőjében, köztük Velencében is megállt, ahol nagyon udvarias fogadtatásban részesült. A körutazásokat többnyire kedvező időjárás kísérte, és a fiatal tengerészek egészségi állapota, akiknek kezdetben a kínzó tengeribetegséggel kellett küzdeniük, továbbra is kiváló maradt.⁴⁹⁹

A Saida hadihajó Abrissa-ba (Dalmácia) érkezett tegnap 1898.08.06-án a fiumei tengerészakadémia másod- és harmadéves növendékeivel és éjszaka tovább ment Zanteba, illetőleg Kataniába. A hajón minden rendben van.⁵⁰⁰ A hajó visszaútja nehéz körülmények között történt. Egy nagyon kedvező vitorlásút után az Adriai- és Jón-tengeren, a korvett kénytelen volt gözzel teljesíteni az 1400 mérföldes út fennmaradó részét. **A hajó 1898.09.16-án érkezett meg Pólába.**⁵⁰¹

1898-ban az SMS Saida a Frundsberg gőzkorvettel (csavarkorvettel) a kelet-ázsiai vizekre ment. **A hajó Pólát 1898,10.01-én hagyta el,** és útját 12 hónaposra tervezték. A hajó parancsnokságát Conarde fregattkapitány. A hajó tervezett útvonala a Szezei-csatornán keresztül vezet, Afrika keleti partvidéke mentén Zanzibáron és Madagaszkáron keresztül Delagoa-öbölbe (Lartreneo Marquee), majd Nyugat-, Dél- és Kelet-Ausztráliába, a kontinens északi részén található Torres-szoroson áthaladva. A "Saida" ezután a holland kelet-indiai gyarmatokra indul, ahonnan a szokásos szénfelvevő-állomásokon való megállások után megkezdődik a visszautat.⁵⁰² Parancsnoka Guido Couarde fregattkapitány.

Brindisi (Olaszország) közelében az SMS Kaiserin Elisabeth torpedó-koshajó összetalálkozott a "Saida" korvetttel, amely a Tengerészeti Akadémia kadétjaival Ausztráliába tartott a Szezei-csatornán keresztül.⁵⁰³

1898.10.16-18-án Port Said-ban volt.

Ebben a 1898.10. 17-én a "Saida" részt vett a Khedive (Egyiptom szultánja) születésnapjának ünnepségén, a zászlófelvonási gála élén. 1898.10.19-én folytatta útját a Szezei-csatornán keresztül.⁵⁰⁴

1898.10.20-21-én Szuez-ben járt.

⁴⁹⁸ Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-08-02 / 212. szám

⁴⁹⁹ Neue Freie Presse, August 1898-08-13

⁵⁰⁰ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-08-06 / 216. szám

⁵⁰¹ Neue Freie Presse, Oktober 1898-10-29

⁵⁰² Neue Freie Presse, Oktober 1898-10-15

⁵⁰³ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1898-10-13

⁵⁰⁴ Neue Freie Presse, Oktober 1898-10-29

„Eddig még semmi egyéb nem történt, minthogy a már a múlt ősz (1898) óta a keletázsiai vizeken cirkáló Kaiserin Elisabeth torpedó-koszhajó után elküldték (talán 1898-ban) a „Saida“ korvetet is, hogy egy esetleges osztrák-magyar gyarmatnak alkalmas területet keressen ki. Arra azonban, hogy Keletázsiban megvessük a lábunkat, hadihajó-állományunk mellett természetesen sem ma, sem holnap nem gondolhatunk; egy ilyen akcióhoz sokkal erősebb hajóraj szükséges, mint amivel ma vagy a belátható jövőben rendelkezhetünk. Ma még a legoptimistább körökben sem hiszik, hogy Ausztria-Magyarország a közeljövőben merészkedni fog messzeható gyarmatpolitikát üzni, de azért a Lajthán innen is, túl is vannak olyan áramlatok, amelyek a Keletázsiban való térfoglalást nemcsak nagyhatalmi okokból, hanem nemzetgazdasági érdekekből is támogatnák.”⁵⁰⁵

1898.10.31 – 1898.11.02-a között volt Aden-ben.

1898.11.23-27-én Zanzibár-ban volt.

1898.11.27-29-én Dar-es-Salam következett.

1898.12.12-13-án Majunga (Mahajanga, Madagaszkár) vizein járt.

1898.12.17-21-én Mozambik-ban volt.

1899.

1899.01.03-05-én volt Lourenco Marques-ben (Mozambik).

1899.01.11-17-én Durban-t kereste fel.

1899.03.07-28-án járt Fremantle-ben (Perth kikötője).

1899.03.07-én megérkezett Perth-be, Nyugat-Ausztráliába.

„Egy hadihajónk Kelet-Ausztráliában. A Saida nevű osztrák-magyar korvett legutóbbi tanulmányútja alkalmával hosszabb ideig volt a mesés fejlődésben lévő kelet-ausztráliai gyarmatok fővárosainak, Teriknek és Fremantlenek kikötőjében. Saida volt az első hadihajó, mely ott horgonyt vetett és úgy a lakosság, mint a sajtó fölülmúlni igyekeztek egymást az idegenek üdvözlésében és ellátásában. Az első napok alatt 1800-nál több tisztelgő látogató jött a fedélzetre. Számptalan meghívás érkezett a tiszteletükre rendezett ünnepekre. A tisztek rendelkezésére kocsit, lovakat adtak s a gyarmat összes vonataira szabadjegyet. A gyarmat kormányzója, miniszterelnöke nagy lakomákat és bálkat rendeztek tiszteletükre.

A hajó parancsnoka tiszteletét tette perthi miniszternél, Alexandre Forrest úrnál, akit nagyon meleg fogadtatásban részesítettek. A miniszterelnök és édesapja, Sir John Forrest, valamint a polgármester kerti ünnepséget rendezett az osztrák-magyar tisztek tiszteletére. A polgármester hivatalosan a városházán fogadta a vendégeket, ahol „Hip, hip, hurra!” kiáltásokkal üdvözölték őket. Este bált rendeztek a polgármesteri rezidencián. Az osztrák-magyar tengerésztisztek gyorsan széles körű népszerűsége tettek szert itt; a város és lakói ünnepi hangulatban vannak. Egy itt élő bécsi férfi, Richard Königstein cipőgyáros is részt vett a fogadáson.

A hajó parancsnoka, Guido Couarde fregattkapitány a hajó ottilétét meghosszabbította, hogy a coolgardie-i kiállítás megnyújtásán részt vehessenek. Coolgardie 500 mértföldnyire fekszik az ausztráliai sivatagban Perthtől és központja az aranyvidékeknek, hol már sok szegény ember szerzett vagyont rövid idő alatt. Itt is nagy szívéllyességgel fogadták tiszteinket s a lakomán királyunkat is fölköszöntötték. Saida tisztikara 1899. márczius 25-én viszonzta a szíves vendéglátást, a mennyiben bált adott a hajó fedélzetén.”⁵⁰⁶

1899.04.12-16-án járt Batavia-ban.

1899.05.13-15-én volt Hongkong-ban, ahol találkozott az SMS Kaiserin Elisabeth-tel.

⁵⁰⁵ Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-25 / 114. szám

⁵⁰⁶ Magyarország, 6. évfolyam, 1899-06-04 / 152. szám
Neue Freie Presse, April 1899-04-11

Az osztrák-magyar hadihajó, a „Saida”, amely már úton volt Amerika felé, új parancsra irányt váltott, és most kelet-ázsiai vizek felé tart, hogy elérje Hongkongot. 1899.04.15-én már Hongkong felé hajózott.⁵⁰⁷ A „Saida” egy teljesen felszerelt korvett, körülbelül 300 fős legénységgel.⁵⁰⁸ Ekkor az ázsiai vizeken volt még a Frundsberg és a Donau korvett, valamint a Kaiserin Elisabeth páncélos.⁵⁰⁹ A bokszerlázadás 1899.11.02-án tört ki.

Fontos kereskedelmi oka volt a hajók térségben való megjelenésének. A Frundsberg hadihajókorvett, később pedig az Elisabeth cirkáló és a későbbi Saida korvett esetében –, inkább kereskedelempolitikai célokat kövessék. Ha a nagyiparnak több exportlehetősége van, a kis- és középvállalkozásoknak több munkahelyük lesz itthon. Ezért minden kormányzati tényezőnek együtt kell működnie az általános jólét elérése érdekében.⁵¹⁰

Mayotte vázlata Guido Couarde, a császári és királyi fregattkapitány tollából. Az újonnan kinevezett tengerészeti kadétok idei transzocéáni útja során a "Saida" a korvettel többek között meglátogatott egy olyan érdekes szigetet, amely a hatalmas tengerek között való elszigeteltségük és a mai mércével mérve még mindig nagyon korlátozott kommunikációs infrastruktúrájuk miatt mintegy önálló kis világokat alkotnak. Ez Mayotte, egyike azon számos szigetcsoportnak, amelyek Madagaszkár északi felét meglehetősen széles sugarú körben veszik körül, és messze észak felé, India közepe felé húzódnak. Ez a kiterjedt szigetcsoport nem egységes módon alakult ki. A déli csoportok vulkanikus eredetűek, a Seychelle-szigeteki csoport gránitból áll, de az összes többi korallok csendes működése révén jött létre. Szerény méretük ellenére ezek a szigetek politikailag is jelentősek. Az előretolt hadműveleti állásokhoz hasonlóan némelyikük egy olyan régióban áll, amelyet sokféle érdek hálóz be, és az évek során ismételtelen bizonyították fontosságukat, amelyet ma sem veszítettek el. Ezek közül a legfontosabbak Mauritius, Réunion és a Seychelle-szigetek. Mayotte története azonban fő kikötőjével, Dzauzival, ahol a korvett több napig kikötött, lényegesen összetettebb. A cikk részletesen elemzi a térség történelmét.

Mayotte a Comore-szigetek legkeletibb része, amely magában foglalja Gran Comoro, Anjouan és Mohilla szigeteit is. Nagyjából a Mozambiki-csatorna északi torkolatának közepén helyezkednek el. Mayotte konkrétan a déli szélesség 12°44' és 13°5', valamint a keleti hosszúság 42°2' és 45°19' között fekszik. Mayotte lakossága körülbelül 12 000 fő, míg az egész szigetcsoport lakossága körülbelül 80 000 fő, akiknek a fele a legnagyobb, hegyvidékes Comoro szigetén él, amely 18 négyzetmérföldet foglal el. Anjouan ezzel szemben 6 négyzetmérföldes, Mayotte 6, Mohilla pedig csak 49 négyzetmérföldes. A teljes csoport vulkanikus eredetű, de ebben a században a vulkáni tevékenység csak a Nagy-Comoron volt észrevehető, ahol a kitörések meglehetősen gyakoriak voltak.⁵¹¹

1899.06.09-14-én Woosung-ban kötött ki.

1899.06.22-25-én járt Hongkong-ban.

1899.07.10-12-én rövid időre megállt Szingapúr-ban.

1899.07.17-23-án Tandjongpriok következett.

1899.08.15-21-én a Seychell-szigeteken járt.

1899.09.04-07-én Aden-ben vetett horgonyt.

1899.09.19-21-én járt Suez-ben.

1899.09.23-27-én Port Said következett.

1899.10.11-16-án már Gravosa-ban járt.

⁵⁰⁷ Salzburger Chronik für Stadt und Land, April 1899-04-15

⁵⁰⁸ Salzburger Chronik für Stadt und Land, April 1899-04-01

⁵⁰⁹ Grazer Volksblatt, April 1899-04-09

⁵¹⁰ Deutsches Volksblatt, Oktober 1899-10-26

⁵¹¹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1899 Hauptteil

1899.10. 16-án megérkezett Polába. Összesen megtett 25 074 tmf-et, ebből 14 467 tmf-et vitorlával. Az út során 24 kikötőt keresett fel.⁵¹²

Az általam elért sajtóból nem derült ki, hogy 1899-ben mikor érkezett vissza Polába.

1899.10.25-én leszerelték. Ez után a hajón különböző javításokat végeztek el. A felső fedélzetét megújították.

1900.

1900.06.05-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységét, majd az első évfolyamos tisztinövendékekkel hajózott az Adrián. **Ez után visszatért Polába.**

A Tengerészeti Akadémia első évfolyamának kadétjai 1900. júliusban a „Saida” korvettel kiképző hajóúton vesznek részt Dalmácia, Velence és Pola különböző kikötőibe, míg a másod- és harmadévesek 1900 augusztus 1-jétől szeptember közepéig Messinába, Palermóba, Marseille-be, Cattaróba és Polába utaznak.⁵¹³

1900.07.30-án Polából átment Fiumébe, ahol kicserélték a növendékeket és **1900.08.01-én elindult az újabb gyakorló útra.**

1900.08.08-10-én Messina-ban járt.

1900.08.17-24.én Marseille-ben kötött ki. A tisztikar egy része Párizsba utazott és megnézte a Világkiállítást.

1900.08.29-31.én Palermo-ban járt.

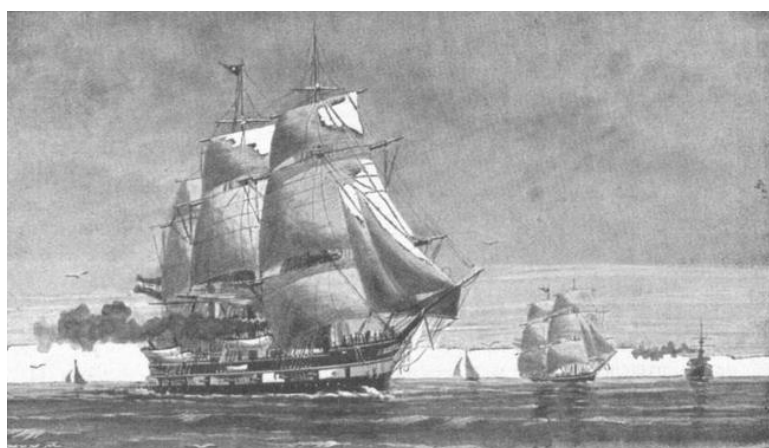
1900.09.07-10-én Triesztben tartózkodott az SMS Habsburg vízrebecsátása alkalmából.

1900.09.09-én Triesztben volt az SMS Habsburg pre-dreadnought vízrebecsátása alkalmával a „Leopard” torpedónaszád, a „Pelikan” és a „Fantasie” Franz Freiherr von Minutillo altengernagy zászlóshajója társaságában.⁵¹⁴

1900.09.10-16-án Polában volt, majd áthajózott Fiumébe, ahol kihajózta a növendékeket.

„A Saida hadihajó levelezése, (1900) szeptember 6-ig Kataréba (Cattaró) érkezhetik, azután szeptember 14-ig Pólába és azután szeptember 15-ig Fiuméba irányítják.”⁵¹⁵

1900.09.18-án Polában leszerelték.



Az SMS Saida Quarnero-ban.⁵¹⁶

1901.

⁵¹² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵¹³ Grazer Tagblatt, Juni 1900-06-10

⁵¹⁴ Neues Wiener Journal, August 1900-08-25

⁵¹⁵ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-27 / 234. szám

⁵¹⁶ Salzburger Fremden-Zeitung, Januar-Juni 1901-04-20

1901.06.15-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységet, azután az első évfolyamos tisztinövendékekkel hajózott az Adrián.
1901.07.21-én kifutott Cattaróból.
1901.07.22-26-án Ancona kikötőjét kereste fel.
1901.07.26-29-én Polában volt.
1901.07.30 – 1901.08.01-én Fiumében tartózkodott. Kicszerélték a tisztinövendékeket, majd a Földközi-tenger nyugati medencéje felé indult.
1901.08.05-07-én állt meg Korfu-n.
1901.08.11-16-án Máltát kereste fel.
1901.08.20-26-án Nápolyban járt.
1901.08.27 -1901.09.02-án Catania-t kereste fel.
1901.09.04-08-án Velencében kötött ki.
1901.09.08-án befutott Polába, majd Triesztbe, végül Fiumébe ment, ahol kihajózta a tisztinövendékeket.
1901.09.17-én leszerelték.⁵¹⁷

1902.

Az SMS Saidát 1902-ben kivonták az aktív flottából és a jelek szerint a Tengerészeti Akadémia iskolahajó lett belőle. A hajó ekkor az egyetlen teljes szerelésű vitorlása egyben az akadémiának.⁵¹⁸

„A fiumei tengerészeti akadémia első három évfolyamának gyakorló útjára a következő programot dolgozták ki. **1902. július** elsején a Saida hajó az első évfolyam növendékeivel elindul Fiuméből, s meglátogatja Sebenicót, Spalatót, Lissát, Cattarót, Teodót, Meglinet, Velencét és Pólát. **1902. július 30-án este a korvett visszatér Fiumébe. 1902. augusztus 1-én** a Saida a II. és III. évfolyam növendékeivel meglátogatja Patrast, Piräust, Szmírnát, Szamoszt, Syrát, Naupliát, Zantét és Pólát. 1902. szeptember 15-én este visszatérnek Fiuméba. A hajó mindkét útja alkalmával lehetőleg csak vitorlával fog haladni. A Saida korvett 1800 lóerejű, állománya 23 tiszt és 224 haditengerészkatona s felszerelése 12 ágyú. A IV. évfolyam növendékeit 1902 július 1-én mint másodosztályú tengerészhadapródok kéthavi szabadságot kapnak, azután pedig földközi útra indulnak.”⁵¹⁹

Őfelsége „Saida” hajója idén 1902 július 1-jén indul Fiuméből, fedélzetén a Császári és Királyi Tengerészeti Akadémia elsőéves kadétjaival, a következő kikötőkbe: Sebenico, Spalato, Lissa, Cattaro, Teodo, Megline, Velence és Pola, így a korvett idén július 30-án este tér vissza Fiuméba. A másod- és harmadéves kadéttal a fedélzetén Őfelsége „Saida” hajója idén 1902 augusztus 1-jén indul Fiuméből, Patrasz-ban, Pyraeus-ban, Smyrnában, Samos-ban, Szira-ban, Nauplia-ban, Zante-ban és Polában ér vissza.⁵²⁰

1902.06.15-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységét. Ezután Fiumébe ment, és az első évfolyamos tisztinövendékekkel az Adrián hajózott. Érintette Velencét, majd Pólát, ahonnan 1902.07.30-án áthajózott Fiumébe kicszerélni a növendékeit. Itt a 2. és 3. évfolyamosokat vette a fedélzetére, akikkel újabb útra indult.

1902.08.05/06. Távirati jelentés szerint a Saida hadihajó Patrasba érkezett. A hajón minden jól van.⁵²¹ Innét 1902.08.07-én hajózott tovább.

⁵¹⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵¹⁸ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-10-27 / 257. szám

⁵¹⁹ Magyar Nemzet, 21. évfolyam, 1902-06-13 / 140. szám

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1902-04-15

⁵²⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1902-06-18

⁵²¹ Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-08-07 / 215. szám

1902.08.07-11-én Pireusz-t kereste fel.

A Saida hadihajó ötnapi tartózkodásra (1902.08.13-19.) Szmirnába érkezett. A hajón minden jól van.⁵²²

1902.08.20-21-én Vathi-t (Számosz) látogatta meg.

1902.08.22-26-án Syra következett.

1902.08.23-én érkezett Szira (Syra)-ba (Syros, Görögországban a Kikládok szigetcsoportban).⁵²³

1902.08.27-30-án Nauplia-ban volt.

1902.09.01-04-én Zante-ban állt meg.

1902.09.10-14-én volt Polában.

1902.09.15-16-án járt Fiumében. Kihajózta a növendékeit, majd visszatért Polába.

A „Saida” idén 1902.09.15-én este tér vissza Fiuméba.⁵²⁴

1902.09.26-án leszerelték.

1903.

A tervek szerint 1903. június vége felé a "Saida" vitorlás korvett felveszi a fiumei Haditengerészeti Akadémia első és másodéves hallgatóit, és két hónapos oktató-kiképző körutazásra indulnak a Földközi-tengeren.⁵²⁵ A "Saida" korvett görög és olasz kikötőkben fog kikötni.⁵²⁶

1903.06.01-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységét. Ezután Fiumébe ment és az első évfolyamos tisztinövendékekkel Dalmáciába hajózott.

A "Saida" korvett **1903.06.20-án**, szombatn indul kiképző körútjára a Haditengerészeti Akadémia első és második évfolyamának kadétjaival. Cattaro, Korfu, Navarin, Nauplia, Pireusz, majd Gravosa, Sebenico és Pola kikötőit látogatja meg, **1903.08.16-án** érkezik Fiumébe.

1903.06.29-én kifutott Cattaróból.

1903.07.02-án Korfura érkezett.

1903.07.09-én Pyloseon (Navarin) következett.

1903.07.12-én Nauplion-ba (Návplio, Görögország) érkezett.

1903.07.17-18-án Szerifosz következett.

1903.07.19-én Pireuszba érkezett, majd onnét Zante felé indult tovább.

1903.07.28-án érintette Korfut, és Ragusa felé hajózott tovább.

1903.07.31-én befutott Gravosába. Azután Sebenico, Zára érintésével Polába ment.

1903.08.18-án befutott Fiumébe és kihajózta a növendékeket.

1903.08.20-án Polában leszerelték.⁵²⁷

1904.

1904.05.31-én felszerelték.

„A haditengerészeti akadémia első és másodéves növendékei a Saida korvetten szintén hosszabb tanulmányutat fognak tenni. Meglátogatják a görög és a kis-ázsiai partokat s előreláthatólag a korfui, zantei, navarini, milói, pireuszi, szíriai, szmirnai, rhodusi, ciprusi és a szudai kikötőkben fognak kikötni.”⁵²⁸ A „Saida“ vitorlás hadihajóval haditengerészeti

⁵²² Magyarország, 9. évfolyam, 1902-08-16 / 195. szám

⁵²³ Neue Freie Presse, August 1902-08-24

⁵²⁴ Agrarzeitung, September 1902-09-16

⁵²⁵ Neue Freie Presse, März 1903-03-31

⁵²⁶ Neue Freie Presse, Mai 1903-05-28

⁵²⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵²⁸ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-28 / 147. szám

akadémiánk első és második éves növendékei indulnak tanulmányútra 1904.06.24-én.⁵²⁹ Az indulás előtt három napig Fiumében volt.⁵³⁰

Az út során meglátogatják a görög és a kis-ázsiai partokat s előreláthatólag a korfui, zantei, navarini, milói, pireuszi, szíriai, szmirnai, rhodusi, ciprusi és a szudai kikötőkben fognak kikötni.⁵³¹

1904.06.15-én kifutott Polából.

1904.06.17-21-én Fiumében volt, ahol behajózta a tengerésztishti iskola 1. és 2. évfolyamos növendékeit.

1904.06.25-26-én érkezett Lissa vizeire.

1904.07.01-04-én Zante következett.

1904.07.08-13-án Szmirnában kötött ki.

1904.07.14-17-én Syra-ban állt meg.

1904.07.17-19-én Milosz vizein horgonyzott.

1904.07.23-28-én Korfu-t kereste fel.

1904.08. 1-3. Ragusa.

1904.08.03-04-én Curzola-ban kötött ki.

1904.08.04-08-én Spalato-ban járt.

1904.08.11-15-én Polában volt.

1904.08.16-án Fiumébe érkezett, ahol kihajózta a növendékeket.

1904.08.18-án Fiumében volt.⁵³²

1904.08.21-én Polában leszerelték.

1904.10.15-én felszerelték.

1904.10.16-án a matrózok (hajósinasok) iskolahajójaként kifutott Polából.

1904.10.16-24-én Fasana-ban volt.

„Vitorlázási tanulmányát. Pólából jelentik, hogy a Saida revü 2440 tonna hordképességű és 1800 indikált lóerejű gőzgéppel ellátott vitorlás korvett, amelynek fedélzetén nyolc közepszerű, egy könnyű és két kis gyorstüzelő ágyúból álló tüzértelep is van, a haditengerészeti altiszti tanfolyam növendékeivel hosszabb gyakorló útra indult (1904.10.27-én). A hajót báró Baumberg-Bourguignon Arthur fregattkapitány vezényli és útjában érinti Korfu, Navarra, Milo, Pireus, Athén, Syra, Smyrna, Rhodus, Bejrut és Alexandria kikötőit. Az utazás kizárólag csak a vitorlák használatával fog történni, miután az egész utazásnak éppen az a célja, hogy az altisztjelöltek a vitorlakezelésben és a vitorlánhajó szolgálatában gyakorlati kiképzést nyerjenek, ez lévén az igazi alapja minden hajóstudománynak. Eddig erre a célra mindig kisebb vitorlás korvetteket használtak fel, és most legelőször történik, hogy ilyen nagy hajót rendeltek ki erre a szolgálatra. A Saida különben a tengerészeti akadémia iskolahajója és eddig is éppen tanítási célra szolgált, tehát most is be fog válni mindenképpen, mert a Donau nevű korvetten kívül a Saida az egyetlen teljes szerelésű vitorlása haditengerészetünknek.”⁵³³

1904.11.01-06-án Korfu-t kereste fel, majd a Jón-tengeren cirkált.

1904.11.10-14-én Zante vizein volt.

1904.11.15-18-án Argostoli-ban kötött ki.

1904.11.23-26-án Valona következett.

1904.11.28 – 1904.12.04-én Teodo-ban vetett horgonyt.

1904.12.08-15-én Lussinpiccolo-ban volt kikötve.

⁵²⁹ Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-06-23 / 148. szám

⁵³⁰ Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-06-24 / 816. szám

⁵³¹ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-28 / 147. szám

Neues Wiener Journal, Mai 1904-05-27

⁵³² Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-08-18 / 228. szám

⁵³³ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-10-27 / 257. szám

1904.12.16-21-én Fasana-ban volt.
1904.12.21-én befutott Polába.⁵³⁴

1905.

1905.01.02/04-én, mint a matrózok iskolahajója kifutott Polából.
Jelentés Polából, 1905.01.04.: Délben megérkezett ide a "Saida" korvett. Egy csónakot bocsátottak vízre öt matrózzal, hogy biztosítsák a kihelyezett bójákat. Az erős szél és a viharos tenger miatt a matrózok nem tudták befejezni feladatukat. A manőver során a csónak felborult, és az öt matróz a jeges vízbe esett. A mentési kísérletek kudarcra fenyegettek, míg az utolsó pillanatban több torpedónaszádnak sikerült a fedélzetre vennie őket.⁵³⁵
1905.01.02-10-én Fasana-ban volt.
1905.01.20-23-án Sigri (Mytilene) vizein volt.
1905.01.24 – 1905.02.02 között Szmirnában volt.
1905.02.05-09-én Gavrión-öböl vizén járt.
1905.02.09-13-án Pireusz-t kereste fel.
1905.02.14-20 között Syra-nál horgonyzott.
1905.02.20-22 között a Gavrión-öbölben volt.
1905.02.22-23-án Syra vizein járt.
1905.03.02-03-án Korfu-ra érkezett.
1905.03.04-07-én Teodo-ban horgonyzott.
1905.03.13-14-én S. Giorgio (Lissa) következett.
1905.03.17-26-án Lussinpiccolo-nál járt.
1905.03.27-én befutott Polába.
1905.03.31-én leszerelték.

1905.05.31-én felszerelték.

A Saida úti programját nem állapították meg és az Holup Ferenc sorhajóhadnagy parancsnok rendelkezésétől függ. A Saida-n kétszázhetvenkét főnyi személyzet van. A hajó 1905.06.21-én futott ki, és 1905. augusztus 16-án tér vissza Pólába.⁵³⁶

1905.06.20-án tisztinövendékekkel a fedélzetén kifutott Fiuméből.
1905.06.23-án érintette S. Giorgiot (Lissa).
1905.06.30 – 1905.07.04-én Argostoli vizein tartózkodott.
1905.07.09-16-án Pireusz-ban horgonyzott.
1905.07.20-25 között Ithaka-n kötött ki.
1905.07.27 - 1905.08.01-én Gravosa következett.
1905.08.01-02-án Curzola-ban járt.
1905.08.02-07-én Spalato következett.
1905.08.08-10-én Lussinpiccolo-ban állt meg.
1905.08.11-15 között Polában volt.
1905.08.16-án megérkezett Fiuméba.
1905.08.20-án Polában leszerelték.⁵³⁷

1906.02.26-án törölték a haditengerészeti nyilvántartásból és átminősítették a leszerelt Hajótest kategóriába. Meghirdették eladásra, de csekély érdeklődés mutatkozott iránta.

1908-tól gőzgép nélküli aknataroló raktárhajó Polában.

⁵³⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵³⁵ Agramer Zeitung, Januar 1905-01-05

⁵³⁶ Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-06-22 / 170. szám

Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-08-17 / 1227. szám

⁵³⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1912-ben átnevezték Minervára, mert nevét az új SMS Saida cirkáló kapta meg.⁵³⁸



A budapesti Duna-korzón álló magyar Tengerészemlékmű (1993-) (Az emlékmű a második világháborúban elsüllyedt UNGVÁR Duna-tengerjáró hajó horgonyának másolata.⁵³⁹

Az SMS Saida aktív korszakában a jelek szerint a legtöbbet foglalkoztatott osztrák – magyar hadihajó volt. Pályafutása alatt, igen ritkán volt hazai vizeken. Eltérően a többi kortárs hajótól, amiket teljes vitorlával, illetve gőzgéppel szereltek fel, az SMS Saida és az SMS Donau vitorlázatát soha sem szerelték le, vagy kurtították meg. Az SMS Saidát nem lehet az Adria foglyának nevezni. Inkább illik rá az Adria száműzötte kifejezés, hiszen a hajó alig látta a hazai vizeket. A hajó pályafutása során alig szorult nagyobb javításra. Egy hosszú tengeri út után, igen gyakran, szinte talán csak a légénységet cserélve, máris indult tovább egy több hónapos, vagy több mint egy éves útra.



Érem a világkörüli út megünneplésére.⁵⁴⁰

⁵³⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_\(1878\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_(1878))

⁵³⁹ https://hajosnep.hu/Cimkek/Magyar_haditenger%C3%A9szek_eml%C3%A9knapja

⁵⁴⁰ Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai” Zalai haditengerészek áldozatvállal az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft. 2024.



541

Parancsnoka:

Rudolf Schröder korvett, majd fregatt, majd sorhajókapitány 1882-1883⁵⁴²

Granda vagy Grancica, Graneicg⁵⁴³ fregattkapitány 1884

Fayenz Henrik 1884 fregattkapitány, majd sorhajókapitány⁵⁴⁴

Heinze Armin sorhajó-kapitánynak 1886-1888

Alois Ritter von Becker (Bekker) fregattkapitány 1888-1889

elbenbrucki Wachtel József I. oszt kapitány (fregattkapitány) 1890-1891

Sachs (Saebo) Móríciz fregatt, majd sorhajókapitány 1892-1894 (volt királyi szárnysegéd)

Ferdinand Gebhardt fregattkapitány 1895

Spiller (Spáler) Konrád, fregatt-kapitány 1895-1897

Guido Couarde fregattkapitány 1898-1899

Leonidas Pich fregattkapitány 1903⁵⁴⁵

Holup Ferenc sorhajóhadnagy 1905

Admirális:

Pech altengernagy 1882

⁵⁴¹ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/saida-67/>

⁵⁴² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-07-21

⁵⁴³ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

⁵⁴⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1884-10-25

⁵⁴⁵ Neue Freie Presse, Juni 1903-06-19

SMS Erzherzog Friedrich gőzkorvett (gyakran fregattnak írják)

(Testvérhajója az SMS Dandolo gőzkorvett)

Vízkeszítési kapacitása: 1697 hosszú tonna, 1724 tonna

Hossza: 67,8 m (222 láb 5 hüvelyk)

Szélessége: 12,16 m (39 láb 11 hüvelyk)

Merülése: 5,08 m (16 láb 8 hüvelyk)

Meghajtása: 1 db kéthengeres, vízszintes tengeri gőzgép
1 db kémény
1 db hajócsavar
vitorlázat

Teljesítménye: 920 LE (680 kW)

Sebessége: 8-9 csomó (15-17 km/h)

Legénysége: 294 fő

Fegyverzete:

17 db 30 fontos előltöltős löveg

4 db 60 fontos előltöltős löveg (Paixhans ágyú)

1 db 48 fontos előltöltős löveg

6 db egyéb löveg

1866-ban leszereltek róla 1 db 30 és 1 db 48 fontos löveget és helyettük kapott 2 db 24 fontos huzagolt löveget.

1871-re a hajó fegyverzetét 14 db 24 fontos ágyúra, és 1 db 3 fontos lövegre módosították.

Fegyverzete az 1877-es végső átalakítás után:

12 db 15 cm-es (5,9 hüvelykes) hátultöltős ágyú

2 db 7 cm-es (2,8 hüvelykes) hátultöltős ágyú

(Máshol 1877-ben a fegyverzete: 16 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 65 kard)

Csónakok: 1 db II. osztályú bárka, 1 db III. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú csónak, 1 db III. osztályú csónak, 1 db II. osztályú mentőcsónak, 1 db II. osztályú Gigg, 1 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik.

Épült: Velencei Arzenál

A hajótest és a felépítmények anyaga fa.

Építés kezdete: 1854.02.14.

Vízrebocsátották: 1857.04.11.

Hadrendbe állt: 1857.

Leszerelték: 1897.

Hadrendből kivonták: 1897. augusztus

Lebontották: 1899⁵⁴⁶

⁵⁴⁶ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_\(1857\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_(1857))

1857.

Velence, 1857. április 15-i hír. A helyi fegyvertárban a múlt április 11-én délelőtt 10 órakor, nagy tömeg jelenlétében (a belépés mindenki számára megengedett volt), vízre bocsátották az új, csavarhajtású Erzherzog Friedrich korvetet (28 ágyú). Remélhetőleg még négy ugyanilyen csavarhajtású korvetet bocsátanak vízre idén, amelyek közül kettő hamarosan elkészül, így a haditengerészet hamarosan öt új velencei hajóval bővülhet.⁵⁴⁷

1857 közepén (júniusban) az Erzherzog Friedrich és a Radetzky, valamint az Adria csavaros fregatt kiképző körútra indult az Északi és a Balti-tengerre. Megálltak Nápoly-ban, Gibraltárban, Brest-ben, Hamburgban, Danzingban (Poroszország), Karlskronában (Svédország), Koppenhágában (Dánia) de a Balti-tengerre menet és onnan visszafelé jövet elkerülték a brit és francia kikötőket, és Oroszországba sem látogattak el. Ennek oka, hogy mindhárom ország továbbra is nehezményezte Ausztria passzivitását, amiért sem az angol-francia, sem az orosz oldalon nem lépett be a krími háborúba. A hajókat Brest-ben nagyon előzékenyen fogadták. Ez volt az első alkalom, hogy osztrák gőzhajtású század a hazai vizeken kívül tevékenykedett.⁵⁴⁸



SMS Erzherzog Friedrich ⁵⁴⁹

1857.10.08-án Polában volt az Erzherzog Friedrich és a Radetzky, valamint az Adria csavaros fregatt, mint az első kötelék tagja. A második hadosztályt a "Bellona" fregatt, a "Titania" korvett

⁵⁴⁷ Die Presse, April 1857-04-19

⁵⁴⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_\(1857\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_(1857))

Der Humorist, Juni 1857-06-23

Innsbrucker Nachrichten, Juli 1857-07-24

⁵⁴⁹ <https://elbidaprojekt.hu/2019/08/keletazsiai-utazas.html>

és a "Husar" brigg. Október 10-én a hajók lögyakorlaton voltak. Október 15-én flottagyakorlatot, és partraszálló gyakorlatot tartanak.⁵⁵⁰

1858.

1858.01.21-i hír: A flottánk egyik legjobb hajója, az Erzherzog Friedrich császári és királyi csavaros korvett, amelynek parancsnokságát báró Bruch hadnagy vette át, néhány napon belül elindult, hogy a Levantéba hajózzon. A hajó a Servolára-öbölben horgonyozott.⁵⁵¹ Az út során Athénba az SMS Donau Albert bajor herceget. A herceg kísérete az az Erzherzog Friedrich korvetten fog utazni.⁵⁵² A kötelék 1858.03.10-én Konstantinápolyba voltak, ahová Szalonikiből érkezett.⁵⁵³

1858. áprilisában az „Erzherzog Friedrich” gőzkorvette a szíriai és egyiptomi partoknál cirkált.⁵⁵⁴

1858.09.12-én Polában állomásozott a tartalék század a Radetzky és az Adria csavarfregatt, a Venus fregatt és a Diana korvett. Ugyanezen alkalommal a kiképző század is Polában horgonyoz, amelynek tagjai a Donau csavarfregatt, a Bellona fregatt, az Erzherzog Friedrich csavarkorvett, a Titana korvett, a Huszár brigg, az Artemisia korvett, a Santa Lucia, Curtatone, Prinz Eugen, Taurus és Herst hadihajók, valamint a Fantasie császári jacht. Ő Császári Fensége, a Haditengerészet Főparancsnoka 1858. október 3-án érkezik Polába.⁵⁵⁵

1858.09.29-i hír: Az SMS Erzherzog Friedrich (Bruch báró parancsnoksága alatt) császári és királyi csavarfregatt, a Haditengerészeti Akadémia növendékeivel tért haza kiképzésükről, ma délután érkezett Trieszt-be és a Servolára-öbölben horgonyozott le, ahol a császári és királyi hajóraj már gyülekezik.⁵⁵⁶

Szombat este (1858.10.09-én) erős sirokkó vihar tombolt a Velencei-öbölben. Egy Velencéből Angliába tartó angol szkúnert a vihar kiszorított az öbölből, és a biztonságos piranói kikötőben keresett menedéket. Útközben olyan hevesen ütközött a Dalmáciába tartó Friedrich korvetttel, hogy az orrárbocát összetörte. A hajót ezután Triesztbe vitték javításra.⁵⁵⁷

1858.12.17-i hír: Az SMS Erzherzog Friedrich korvett, melyet von Tegethoff korvettkapitány (afrikai útjairól és ottani fogságáról ismert) a parancsnoka, néhány nappal ezelőtt indult útnak az olasz partok felé, mindennel felszerelve, ami egy hosszabb hadjáratához szükséges, még egy sütővel is, hogy a legénységnek mindig legyen friss kenyér a megélhetésükhöz. Gyanítható, hogy a korábban meghibásodott osztrák kereskedelmi hajók tengerészeit Marokkóban tartják fogságban, és a fent említett korvettnak kell őket felkutatnia. E hajók egyik kapitányának felesége Triesztben él, és évek óta nem kapott hírt férje haláláról.⁵⁵⁸

1858.12.24-i hír: A Haditengerészeti Akadémia negyedik évfolyamos kadétosztályának tagjait az SMS Erzherzog Friedrich csavarkorvett, illetve, az SMS Donau fregatt pedig a második évfolyamos kadétokat szállítja.⁵⁵⁹ E szerint Tegethoff kapitány kadétokat is magával vitt marokkói útjára.

⁵⁵⁰ Die Presse, Oktober 1857-10-20

Der Humorist, Oktober 1857-10-24

⁵⁵¹ Die Presse, Januar 1858-01-21

⁵⁵² Die Presse, Januar 1858-01-22

⁵⁵³ Die Presse, März 1858-03-10

⁵⁵⁴ Klagenfurter Zeitung, April 1858-04-24

⁵⁵⁵ Die Presse, September 1858-09-12

⁵⁵⁶ Die Presse, September 1858-09-28

⁵⁵⁷ Die Presse, Oktober 1858-10-14

⁵⁵⁸ Wiener Theaterzeitung, Dezember 1858-12-17

⁵⁵⁹ Der Humorist, Dezember 1858-12-24

1859.

A sajtóban nem találtam cikket arra, hogy a hajó 1858-ban hazatért volna, de feltételezhető, mert 1859 januárjában azt írják, hogy Triesztből érkezett az angol vizekre.

1859 elején jelentősen megnőtt a feszültség Ausztria és a Szardíniai Királyság között, ami miatt Ausztria mozgósította a flottáját. Szardínia egy hónappal korábban titkos szövetséget kötött Franciaországgal, és áprilisban megkezdődött a második olasz függetlenségi háború. Bár az osztrák és a szardíniai flották mérete nagyjából megegyezett, a francia haditengerészet messze felülmúlta őket, ami arra kényszerítette az osztrákokat, hogy védekező állást vegyenek fel. Az Erzherzog Friedrich és a többi modern gőzmeghajtású hadihajó Polában koncentrálódott az Adriai-tenger északi részén. Nem indítottak kitörést, hogy megtámadják a francia vagy a szardíniai haditengerészeti erőket, és a háború gyorsan véget ért a júniusi Magentánál és Solferinónál elszenvedett vereségek után.

Az osztrák Erzherzog Friedrich hajócsavaros korvett, Tegethoff kapitány vezetésével, 1859.01.03-a óta Southamptonban tartózkodik, ahová Triesztből érkezett, ma január 15-én készült elindulni a tengeren át a marokkói partok felé, hogy ott 40 napig hajózzon Mogador szigetéig. A tervek szerint az utat vitorlával teszi meg, majd visszatér Southamptonba, hogy ott feltöltse készleteit, majd visszatérjen Afrika partjaihoz. Ott az esetleg fogságba esett osztrák tengerészek után kutat.⁵⁶⁰

1859. januárjában Észak-Afrika vizein, Ceuta-nál zátonyra futott.⁵⁶¹

Egy 1859.02.03-i írás szerint, az osztrák hajók kifosztásáról és a tengerészek elfogásáról szóló hírek hamisak, így a marokkói partoktól a hajót hazarendelték.⁵⁶²

(A sajtó a hajót 1859.01.11-én tévesen, Triestben véli felfedezni.)⁵⁶³

1860.

Megbízható jelentések szerint (1860) december 15-ig több hajó, köztük a Kaiser sorhajó, a Donau fregatt és az Erzherzog Friedrich korvett áll szolgálatba Polában.⁵⁶⁴

1861-ben a dél dalmát vizeken volt.

1862.

1862.06.27-én Smyrnába érkezett az SMS Erzherzog Friedrich korvett.⁵⁶⁵ Innét 1862.08.01-én rendelték haza a korvettet és a többi osztrák hadihajót.⁵⁶⁶

„Trieszt, (1862) október 15. (A császári haditengerészet regattája) ma délután kerül megrendezésre S. Bortolo és Miramar között, és azon minden, a helyi kikötőben és a Muggia-öbölben horgonyzó hadihajó részt vesz (a „Donau”, „Venus”, „Bellona”, „Salamander” és „Drache” fregattok, a „Erzherzog Friedrich” korvett, a „Husar” brigg, az „Elisabeth” gőzös, a „Phantasie” jacht és a „Dalmato”, „Velebic”, „Sam”, „Streiter”, „Recca”, „Seehund” és „Wall” ágyúnaszádok. Az ünnepség 1 óra körül kezdődik és 6 óra körül ér véget.”⁵⁶⁷

⁵⁶⁰ Die Presse, Januar 1859-01-15

⁵⁶¹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1928-03-02

⁵⁶² Die Presse, Februar 1859-02-05

⁵⁶³ Die Presse, Januar 1859-01-14

⁵⁶⁴ Die Presse, August 1860-08-07

⁵⁶⁵ Die Presse, Juli 1862-07-04

⁵⁶⁶ Die Presse, August 1862-08-08

⁵⁶⁷ Das Vaterland, Oktober 1862-10-19

1862.10.31-án a császár elrendelte, hogy a császári hadihajókból álló flotta haladéktalanul induljon el a görög vizekre, hogy megvédje a császári alattvalókat és vagyonukat, valamint az osztrák kereskedelmi érdekeket. Ez a flotta, amelyet Dreiherrn v. Poe sorhajóskapitány vezet, a következő hajókból áll: A „Novara” propellerfregatt, az „Erzherzog Friedrich” propellerkorvett és két első osztályú ágyúnaszád.⁵⁶⁸

1862.11.16-án Korfura érkezett az SMS Erzherzog Friedrich, majd Patrasba megy tovább. November 15-én a Novara a Wallfisch ágyúnaszád kíséretében elindult Pireusz felé. Ugyan ekkor a Velebich ágyúnaszád, Afitos-ban volt.⁵⁶⁹

1862 végén Ferdinánd Max főherceg a flottát páncélosokkal akarta megerősíteni. Ehhez a pénzt a fahajók eladásával akarta előteremteni, de javaslata nem talált támogatásra.

1863.

1863.02.07-én még az SMS Erzherzog Friedrich Patras-ban volt. A tiszteket az ottani, angol, osztrák és nemet lakosok rendre meghívták magukhoz. A meghívásokra válaszként a hajón 1863.02.08-án fogadást tartottak. Ide a külföldi hajók tisztjeit és a helyi görög vezetőket is meghívták.⁵⁷⁰

1863 szeptemberében a hajóraj tagja.

1863 októberében javítási munkákat végeztek rajta.

1864.

A második schleswigi háború 1864. februári kezdete után, amelyben Ausztria és Poroszország harcolt Dániával, az osztrák haditengerészet több hadihajót vetett be az Északi-tengeren, hogy megküzdjön a dán flottával. Az SMS Erzherzog Friedrich 1864. áprilisában csatlakozott az SMS Kaiser sorhajóhoz, az SMS Elisabeth lapátkerekes gőzhajóhoz és egy ágyúnaszádhoz. A kötelék parancsnoka Bernhard von Wüllerstorff Urbair admirális. A kötelék, kiképzési hiányosságok miatt, mire megérkezett az Északi-tengerre, a dán flotta már visszahúzódott a Balti-tengerre. Így a kötelék csak néhány szigetet tudott elfoglalni, a júliusi fegyverszünetig nem került tényleges harcbevételre. Az SMS Erzherzog Friedrich 1866 elejéig a térségben maradt. Hazatértét az olasz – osztrák viszonyban látható feszültség indokolta.

Anton Ritter von Wiplinger fregattkapitány 1864.02.23-tól a hajó parancsnoka.⁵⁷¹

1864 márciusában egy Északi tengeri bevetésre szerelték fel.

1864.05.01-én a Kaiser sorhajót az Erzherzog Friedrich-et, valamint a Juan d'Austria páncélos fregattot Gibraltárba várták. A lisszaboni táviróüzenet szerint a flotta április 24-én érkezett meg oda.⁵⁷² 1864.07.03-án az osztrák Északi-tengeri flotta így állt fel: Kaiser (90 ágyú) Báro Wüllerstorff ellentengernagy zászlóshajója, parancsnoka báró Pot sorhajóskapitány. A 50 ágyús „Schwarzenberg” csavaros gőzös fregatt. Tegetthoff ellentengernagy zászlaja lobog rajta. A hajó kapitánya Sternek báró fregattkapitány. A 31 ágyús „Radetzky” csavaros fregatt, élén az angol származású Alfred Barry fregattkapitánnyal, aki már Triesztben született. A 22 ágyús „Erzherzog Friedrich” csavaros korvett. Parancsnok: fregattkapitány v. Wiplinger. A „Don Juan d Austria” páncélfregatt 28 ágyúval. Parancsnok: Pokorny sorhajóskapitány. A „Seehund” második osztályú ágyúnaszád 7 ágyúval. Parancsnok: Kronawetter hajóhadnagy. Szintén

⁵⁶⁸ Das Vaterland, Oktober 1862-10-31

⁵⁶⁹ Die Presse, November 1862-11-27

⁵⁷⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1863-02-07

⁵⁷¹ Klagenfurter Zeitung, März 1864-03-01

Die Presse, Februar 1864-02-26

Das Vaterland, Februar 1864-02-27

⁵⁷² Das Vaterland, Mai 1864-05-01

másod osztályú ágyúaszád a „Wall” 7 ágyúval. Továbbá úton van az Északi-tenger felé a „Kaiser Max” páncélos fregatt 28 ágyúval. Parancsnok: Morelli kapitány, és az „Elisabeth” gőzkorvett 8 ágyúval és jégtörő hajó.⁵⁷³

Az „Erzherzog Friedrich“ corvette, amely a telet Geestemündében töltötte, Kielbe ment 1865 áprilisában.⁵⁷⁴ Felkereste a németországi Cuxhaven-t is.

Triesztből azt írják nekünk: A Kaiser Mar páncélfregatt, Hadrian Morelli kapitány parancsnoksága alatt, és az Erzherzog Friedrich propelleres korvett, amelyek Geestemündében állomásoznak, parancsot kaptak, hogy az első hajó visszatérjen Polába, a Friedrich korvett pedig induljon el a Balti-tengerre, és ideiglenesen Kiel kikötőjében állomásozzon. A Max páncélfregatt várhatóan május elején tér vissza hazánkba, míg a Friedrich korvett a 1865.04.24-én hagyja el Geestemündét. Az észak-németországi hadihajó, az Erzherzog Friedrich legénysége a következő: parancsnoka Ritter v. Wiplinger fregattkapitány; a fedélzeten vannak a sorhajó-hadnagyok Joseph Pichler, Emil v. Palese és Raul Frankl, a sorhajó-zászlósok Karl v. Barit és Johann Hentschel, a tengerészkadétek Karl Ritter v. Pörtl, Karl Shonta, Franz Mensing, Rudolph Labres, Heinrich Klemm, Emerich Graf Festetics, Bernhard v. Grisogono és Jacob de Leva, a korvett orvosa, Dr. Küdlich, valamint a hajó sebésze, Eduard Hell.⁵⁷⁵

1865.

Kiel, (1865) május 8. Az osztrák propelleres korvett Erzherzog Friedrich ma éjjel 1 órakor befutott a helyi kikötőbe.⁵⁷⁶

1865.05.12-én Az osztrák korvett legénysége, amely többségében olaszokból és dalmátokból állt, először kapott nagyobb számban szabadságot, hogy partra szálljon, és csapatokban, énekelve vonult végig a város büntetőintézményein. Sajnálatos módon ez alkalommal összetűzések és verekedések alakultak ki a poroszok, a haditengerészet és a szárazföldi hadsereg tagjai között.⁵⁷⁷

1865.05.14-én vasárnap, „Arcona” császári porosz bálnavadászhajó parancsnoka vacsorát adott az „Erzherzog Friedrich” császári osztrák korvett tisztjeinek tiszteletére.⁵⁷⁸

Parancsnoka Pipplinger fregattkapitány. A hajó valószínűleg már a hét végén (május 13/14-én) elhagyja a kiel kikötőt, hogy Edkernförde és Flensburg kikötőinek meglátogatása után Stockholmba hajózzon. A k. k. Erzherzog Friedrich korvett és a porosz királyi hadihajók tisztjei között a legmelegebb bajtársiasság uralkodik.⁵⁷⁹ Állítólag osztrák hadihajó ekkor járt először Kielben.⁵⁸⁰ A hajó tervezett hét végi tovább indulását elhalasztották.⁵⁸¹ 1865.05.16-án legénység háromszoros hurrá kiáltása közepette reggel 8 órakor az osztrák „Erzherzog Friedrich” csavaros korvett teljes vitorlázattal elhagyta kikötőnket. A korvetta állítólag a Balti-tengeren fog cirkálni, norvég kikötőkbe fog befutni, és a hónap végén Stockholm előtt horgonyozni fog.⁵⁸²

Hamburg, (1865) máj. 21. Koppenhágából jelentik, hogy „Erzherzog Friedrich“ cs. k. corvette tegnapelőtt elhagyván a Balti-tengert, és északfelé hajózik.⁵⁸³

⁵⁷³ Das Vaterland, Juli 1864-07-03

⁵⁷⁴ Pesti Hírnök, 6. évfolyam, 1865-04-25 / 94. szám

⁵⁷⁵ Neue Freie Presse, April 1865-04-25

⁵⁷⁶ Die Presse, Mai 1865-05-08

⁵⁷⁷ Innsbrucker Nachrichten, Mai 1865-05-24

⁵⁷⁸ Das Vaterland, Mai 1865-05-19

⁵⁷⁹ Neue Freie Presse, Mai 1865-05-13

⁵⁸⁰ Die Presse, Mai 1865-05-14

⁵⁸¹ Neue Freie Presse, Mai 1865-05-16

⁵⁸² Das Vaterland, Mai 1865-05-19

⁵⁸³ Pesti Hírnök, 6. évfolyam, 1865-05-23 / 118. szám

1865.07.17-én Plymouthba érkezett, és részt vesz a flotta hadgyakorlatain.⁵⁸⁴

„Páris, (1865) jul. 19. Hg. Metternich Drouvn de Lhuys úrnak jelentette, hogy az Erzherzog Friedrich austriai corvette az angol-francia hajórajúnnepélyen Cherbourgban és Brest-ben részt fog venni.”⁵⁸⁵

1865.09.14-én Hamburg-ba érkezett.⁵⁸⁶

1865.09.27-hír: Az „Erzherzog Friedrich“ ausztriai hadikorvetje véglegesen Gabenz altábornagy rendelkezése alá adatott, és folyvást Kiel előtt fog horgonyozni.⁵⁸⁷

1865.10.05-én a kieli kikötőjében horgonyzó Erzherzog Friedrich corvette hajóról ma 102 régebb óta szolgáló tengerész tér haza szabadságra.⁵⁸⁸

1866.

1866.02.04-i hír: A kelet-ázsiai expedíció: Az expedíció a „Schwarzenberg” fregattból és az „Erzherzog Friedrich” korvetből áll, majd v. Tegethoff ellentengernagy parancsnoksága alatt-Célja kereskedelmi és hajózási szerződések megkötése Kínával, Sziámmal és Japánnal. Az expedíció április végén indul el Triesztből. A szerződések megkötését közvetlenül követi a konzulátusok felállítása, és hogy azoknak a szerződések pontos végrehajtása biztosított legyen a szükséges tekintély érdekében, egy császári hadihajó fog állomásozni a kínai vizeken, és időről időre meglátogatja a fontosabb kikötőket, ahol osztrák konzulátusok működnek. Amint az expedíció végrehajtja küldetését Kínában, Sziámban és Japánban, v. Tegethoff ellentengernagy a „Schwarzenberg” fedélzetén megkezdi körutazását, amely során meglátogatja Chilét, Perut és a La Plata-államokat, hogy ezekben a növekvő kereskedelmi fejlődésnek indult szabad államokban is növelje az osztrák zászló tekintélyét és konzulátusaink tekintélyét.⁵⁸⁹ 1866.03.08-án még javában folytak az út előkészületei. A csapathoz csatlakozott az osztrák háromárbocos hajó, a Schraus korvette.⁵⁹⁰ Ekkor az SMS Erzherzog Friedrich Kielből, Bremerhaven helyett, Hamburgba hajózott. A feszült katonai helyzet miatt, a Kelet-Ázsiai út elhalasztásra kerülhet.⁵⁹¹ A hajó végül Kielből a Nagy-Belt és a Kattegat-on át eljut a Északi-tengerre, de nem az Elba, hanem a Weser folyóba fog befutni mert a híres Bremerhaven-i szárazdokkban alapos javításon kell átesnie.⁵⁹² Kielből 1866.03.20-án indult el Bremerhaven-be.⁵⁹³ A Kelet-Ázsia-i utat áprilisban kívánták elindítani.⁵⁹⁴ Az utat végül a háborús helyzet miatt lefűjták. Az SMS Erzherzog Friedrich még időben visszaért az Adriára, a háború kitörése előtt.

1866.05.28-án csatlakozott a Fasana csatornában a flottakötélékhez.

1866.07.20-án részt vett a Lissai tengeri csatában.

⁵⁸⁴ Das Vaterland, Juli 1865-07-19

⁵⁸⁵ Sürögöny, 5. évfolyam, 1865-07-21 / 165. szám

⁵⁸⁶ Die Presse, September 1865-09-14

Neue Freie Presse, September 1865-09-14

⁵⁸⁷ Pesti Hírnök, 6. évfolyam, 1865-09-27 / 221. szám

⁵⁸⁸ Die Presse, Oktober 1865-10-05

⁵⁸⁹ Das Vaterland, Februar 1866-02-04

⁵⁹⁰ Die Presse, März 1866-03-08

⁵⁹¹ A Hon, 4. évfolyam, 1866-03-10 / 56. szám

⁵⁹² Neue Freie Presse, März 1866-03-15

⁵⁹³ Das Vaterland, März 1866-03-20

⁵⁹⁴ Die Presse, März 1866-03-20

Az SMS Erzherzog Friedrich-et és a többi fahajót vasláncokkal szerelték fel, amelyek a hajótest oldalára lógtak, hogy bizonyos fokú védelmet nyújtsanak nekik a nagyobb olasz páncélos flotta elleni közelgő csatában.

Az SMS Erzherzog Friedrich és a többi nagyobb fahajó alkotta a második köteléket a csatában, körülbelül 900 méterrel az első sor páncélosai mögött. A második csatasort az SMS Kaiser fedélzetéről Anton von Petz vezette. A csatasor hajói: SMS Kaiser csavaros sorhajó, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Radetzky, SMS Adria, SMS Donau, SMS Schwarzenberg és az SMS Novara gőzfregatt. Az SMS Erzherzog Friedrich 250 lövést adott le, és 9 találatot kapott, ebből egyet víz alatt. Személyi vesztesége nem volt.⁵⁹⁵

1866 szeptemberében IX. Pius pápa rendelkezésére állt.
1866.10.12-től a parancsnoka Johann Belzl fregattkapitány.⁵⁹⁶

Az osztrák császári haditengerészet egy hadosztálya, amely a Schwarzenberg és az Adria csavaros fregattokból, az Erzherzog Friedrich és a Dalmát csavaros korvettákból, valamint a Val és Veldics csavaros ágyúnaszádokból állt, (1866) november 6-án indult el Polábról és a Földközi-tenger felé vette az irányt. A flotta parancsnoka, Pokorny kapitány Alexandriába, majd Szuezebe látogat, ahol személyesen fogja értékelni a Szuezi-csatorna előkészítő munkálatainak előrehaladását.⁵⁹⁷ a jelek szerint, közben az SMS Erzherzog Friedrich Szuez helyett, új feladatot kapott.

1866.11.24-i hír: Az osztrák „Erzherzog Friedrich” korvett, ezekben a napokban (1866.11.23-án) Civitavecchia-ba (Itáliai kikötő Róma felett) indult, hogy megvédje az osztrák képviselőt és alattvalókat Rómában, és egyben a pápa szolgálatára is készen áll. A pápa ekkor Róma elhagyását fontolgatta.⁵⁹⁸ Ez azért fontos információ, mert itt nyilvánul meg a lissai diadal eredménye. Az olasz flotta bár meggyengült, de nem semmisült meg, ennek ellenére a „Monarchia” hajója simán beavatkozhat az olasz ügyébe.

1867.

1867.01.13-i hír: A következő idegen hajók vannak Civitavecchia-ban: egy spanyol korvett, a „Vulcan”, egy amerikai jacht 5 ágyúval, a „Frolik”, a francia Aviso „Il Eclairer”, a portugál korvett „Mindello”, az osztrák „Erzherzog Friedrich” 22 ágyúval. A tisztek példás magatartása és a legénység szigorú fegyelme mindenki, még az ellenfél csodálatát is kivívta.⁵⁹⁹

1867.04.11-i hír: (Az osztrák haditengerészettől) A Pr. Ztz. Triesztből írja: A lapok hírei a haditengerészet fegyverkezéséről nagyrészt túlzóak. Az új „Helgoland” korvett, amely egyáltalán nem páncélos korvett, mint azt az újságok jelentették, hanem éppen ellenkezőleg, egy hosszú utakra tervezett fa hajó, várhatóan május 9-én már vízre száll; azonban még mindig lehetséges, hogy a vízre szállás valamivel későbbi időpontban történik meg. Az 5 páncélfregatt, amelyeket itt, Triesztben átalakítanak, lendületesen halad, és teljes felszerelésük várhatóan április végére elkészül. A „Ferdinand Max” és a „Habsburg” páncélfregattok, amelyek a legerősebbek a páncélfloánkban, a harcképességük növelése érdekében a jelenlegi teljes átépítés során vas elemeket kaptak, mint köztudott. A „Ferdinand Max” páncélfregatt, ugyanaz a hajó, amely a „Re d'Italia”-t elsüllyesztette Lissa közelében, csak fa árbocokkal rendelkezett, mivel a páncélok felszerelése akkor még nem volt teljes. A „Donau” fa fregattot és az

⁵⁹⁵ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1928-03-02

⁵⁹⁶ Neue Freie Presse, Oktober 1866-10-13

⁵⁹⁷ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-11-28 / 272. szám

⁵⁹⁸ Neue Freie Presse, November 1866-11-24

Das Vaterland, Dezember 1866-12-06

⁵⁹⁹ Das Vaterland, Januar 1867-01-13

„Erzherzog Friedrich” korvettet jelenleg Polában szerelik le, javítják és készítik elő a kelet-ázsiai expedícióra. A „Donau” nemrég Anconában járt, hogy az osztrák és az olasz kormány között létrejött megállapodásnak megfelelően, az olasz fregatt Gravosa közelében történt elsüllyesztésének körülményeit kivizsgálják.⁶⁰⁰

1867.09.03-án az Adriai-tengeren állomásozó császári és királyi flotta Pokorny kapitány parancsnoksága alatt áll, és az „Adria”, „Donau”, „Radetzy” és „Schwarzenberg”, az „Erzherzog Friedrich” propelleres korvett és a három „Velebic”, „Val” és „Dalmat” hajókból álló császári-királyi flotta parancsot kapott, hogy induljon el a levantei vizekre, hogy megvédje a törökök és a kandiaiak (Kréta) közötti harcok által veszélyeztetett osztrák kereskedelmi hajók és alattvalók érdekeit, és véget vessen a kalózkodásának.⁶⁰¹

1868.

1868 októberében az SMS Donau és az SMS Erzherzog Friedrich Triesztből kihajóztak Sziám felé. „— (A keletázsiai expeditio.) A „Fridrich” nevű csavarcorvette, Pittner fregatt-kapitány parancsnoksága alatt, 12 vontacsövű hátultöltő ágyúval és 256 emberrel, beleszámítva a követségi személyzetet és szakértőket is, múlt vasárnap (1868.10.18-án) reggel 8 órakor Triestből elindult.”⁶⁰² A tervezet útvonal, Sziám, Kína, Japán. A két hajót Petz parancsnoksága alatt dél felé hajózták, megkerülve Afrikát, majd átkelve az Indiai-óceánon Kelet-Ázsia felé. Újuk során Bangkokban és Sziámban álltak meg, mielőtt tovább mentek Kínába. Innen Jokohamába (Japán) hajóztak.

1868.11.07-én az SMS Erzherzog Friedrich súlyos viharban érkezett Algírba, ahol szénkészleteit pótolja. Az SMS Donau fregatt valószínűleg elérte a spanyol partokat.⁶⁰³

Az SMS Erzherzog Friedrichet súlyosan megrongálta egy tájfun Japán közelében szeptember végén. A hajó állomáshajóként a kelet-ázsiai vizeken maradt. Először Kínába hajózott. Sanghajba 1868. november 24-én érkezett meg, ahol javításokat végeztek a felépítményén és a vízleparlóján. A javítások 1868. december 10-ig befejeződtek.

1869.

A „Friedrich” fedélzetén, 1869. január 4-én lerótták tiszteletünket a kelet-ázsiai expedíció második áldozata előtt. Az első a „Donau” vitorlakészítője volt, aki valószínűleg részegen elaludt a fedélzeten, egy kiadós billenés közben a vízbe borult, és észrevétlenül és nyomtalanul eltűnt a tengerben. Részletesebben beszámolnak a második balesetről, amelynek tanúja volt. A kapitánnyal, és Dr. Sch.-szel, szokásuk szerint tegnap este a konyhában ültek. Ez még mindig egy kedves St. Oesterreich, a régi „Friedrich” gályája, és mindig otthon érezzük magunkat ott, miközben a hajó kávéházából játékra vagy beszélgetésre összegyűlt útítársaik tompa hangjai szűrődnek ki. Este 11 óra körül járt az idő. A kapitány éppen visszavonult, hogy néhány parancsot adjon ki, mikor a tudósító egyedül maradt a barátjával, Dr. Sch.-szel. Valószínűleg egy nehéz test zuhanásából származó zaj riasztotta meg őket. Rohanta a zaj felé, és lábunknál egy fiatal tengerészt találtak, szétzúzott koponyával és vérfoltos arccal. Az orvosok és a segítség gyorsan megérkeztek, de hiába, elérkezett a szegény ember ideje. Az elsősegélyhelyre szállították, de hajnali 3 óra körül meghalt, anélkül, hogy előzőleg visszanyerte volna az eszméletét. Negyedikén tartották a szolgálatteljesítés közben elhunyt tengerész szomorú temetését. Reggel zászlókkal jelezték a „Donau”-nak a halálesetet, és a „Donau” parancsnokát felkérték, hogy küldje el a káplánt a holttest megáldására. 10 óra körül egy csónakot küldtek,

⁶⁰⁰ Die Presse, April 1867-04-11

⁶⁰¹ Klagenfurter Zeitung, September 1867-09-07

⁶⁰² A Hon, 6. évfolyam, 1868-10-21 / 242. szám

Die Debatte, Oktober 1868-10-20

⁶⁰³ Die Presse, November 1868-11-10

és az admirálistól elhozták a papot. Egy vitorlából készült és zászlókkal díszített sátor szolgált kápolnaként. Előtte egy függőágyban feküdt a holttest, lepellettel letakarva. A ravatal mögött a parancsnok és törzskara állt teljes díszsorban, jobbra tőlük, mögöttük pedig az egész legénység alakzatban. Egy rövid misét celebráltak, és a szertartást ünnepélyes dallamok kísérték. Az egész esemény ünnepélyesen méltóságteljes volt. A nyugodt, határtalan óceán, a tiszta ég, az úszó jégtábla, több ezer mérföldre a szárazföldtől és szeretteinktől, hol a szertartást tartották, az erős tengerészek könnyes, viharvert arcú szemei, akik elhunyt bajtársukat gyászolták – mindez rendkívül meghatóvá tette a jelenetet. A temetésre délután 2 órakor került sor. A káplán dalmáciai dialektusban szólt az összegyűlt legénységhez. Beethoven gyászindulójának dallamai halkán és gyászosan szálltak a felénk közeledő „Dunáról”. A testet függőágyba varrták, ólommal megnehezítették, és egy deszkára helyezték. A lelkész ismét előrelépett, és rituális imákkal megáldotta az elhunytat. Mindkét oldalon négy-négy férfi megragadta a deszkát, és a hajó oldalára döntötte – tompa puffanás a vízbe, és az óceán bezárult a test felett. Három sortűz dördült el kézfegyverekből. Ez volt a végső tisztelés.⁶⁰⁴

1869.03.04-én Szingapúrban volt az SMS Erzherzog Friedrichet és a Donau, fedélzetükön kiváló zenekarokkal. A zenekarok egy csodálatos bálon játszottak.⁶⁰⁵

1869.11.02-án a felszerelt osztrák hadihajók jelenleg, a flotta következőképpen vannak elosztva: Levantéban: Escadre-parancsnok Friedrich Freiherr v. Pö. ellentengernagy, Escadre-adjutáns Karl Schaffer korvettkapitány, zászlóshajó „Erzherzog Ferdinand Max” pánccélfregatt, parancsnok Alfred Barry sorhajókapitány. A „Habsburg” pánccélfregatt, parancsnok Joseph Aurnhammer v. Aurnsteinz Baer fregattkapitány. A „Salamander” parancsnoka L. Ritter v. Eberle fregattkapitány. A „Helgoland” korvett, parancsnok Rudolph Ungewitter fregattkapitány, a „Gum” ágyúaszád, parancsnoka Heinrich Freiherr v. Spaun korvettkapitány. A „Reka” ágyúaszád, parancsnoka Heinrich Buchta korvettkapitány.

A kelet-ázsiai vizeken lévő kötelék parancsnoka Anton Ritter v. Pet ellentengernagy, zászlóshajója a „Donau” fregatt, amelynek a parancsnoka Anton Ritter v. Wipplinger kapitány és az „Erzherzog Friedrich” korvett, parancsnoka Max Ritter v. Pittner kapitány.

A hadműveleti flotta a Boche di Cattaro-ban: Georg Millosich kapitány vezetése alatt a zászlóshajó a „Lucia” gőzös, amelynek a parancsnok: Ulrich Lund korvettkapitány. Az „Andreas Hofer” gőzös, parancsnoka Edmund Germonig korvettkapitány, a „Taurus” gőzös, parancsnoka Heinrich Berthold sorhajó hadnagy. A „Streiter” ágyúaszád parancsnoka Joseph Pichler korvettkapitány, a „Kerka” ágyúaszád, parancsnoka Karl Bec korvettkapitány, a „Möwe” ágyúaszád, parancsnoka egy sorhajó hadnagy; továbbá több kisebb teherhajó: Maximilian Freiherr v. Sterner sorhajó kapitány felügyelete alatt. A „Minerva” vitorlás korvett, parancsnoka Karl gróf Bombelles sorhajó kapitány, az „Artemisia” vitorlás brig, parancsnoka Joseph Primavesi sorhajó hadnagy, a „Saida” vitorlás goletta, parancsnoka Camillo v. Henriquez sorhajó hadnagy.

Galag-ban lévő állomáshajó a „Fiume” gőzös, parancsnoka Anton dr. Teschenberg hadihajó hadnagy.

Különleges küldetésben a „Greif” udvari jacht, parancsnoka Karl Pauer v. Budahegy hadihajó kapitány, az „Elisabeth” gőzös, parancsnoka Fal Ritter v. Kern hadihajó kapitány. A „Gargnano” gőzös, parancsnoka Adolph Rölting fregattkapitány

Felszerelés alatt a „Dandolo” korvett, parancsnoka Ictor Herzfeld fregattkapitány. transzatlanti A Vörös-tengeren állomáshajó a „Narenta” parancsnoka Wilhelm Kropp hadihajó hadnagy.

Állomáshajó a Tona torkolatánál a „Fiume” gőzös, parancsnoka Stein Teschenberg kapitány. Kiképzőhajók:

⁶⁰⁴ Neue Freie Presse, März 1869-03-26

⁶⁰⁵ Neue Freie Presse, Juli 1869-07-02

Tüzérségi kiképzőhajó nincs.

Tengerész kiképzőhajó: Vitorlás: „Benus”. Ezekhez a kiképzőhajókhoz tartoznak az „Artemisia”, „Arethusa” és „Grille”.

A matrózok, altisztek és kormányosok kiképzésére szolgál a „Minerva” korvett, parancsnoka Graf Bombelles sorhajókapitány, és a „Saida” goletta, parancsnoka Ritter v. Henriquez. Mindkét hajó a spanyol-francia partok felé indult. A „Greif” gőzös, parancsnoka Pauer kapitány, és a hajó Anconában tartózkodik.

Felszerelés alatt a „Curtatone” gőzös, javítás alatt: a „Salamander” páncélfregatt, az „Elisabeth” gőzös, a „Helgoland” propelleres korvett, a „Novara” propelleres fregatt.

Átalakítás alatt a „Seehund” ágyúnaszád torpedóhajóvá, a „Kaiser” sorhajó páncélos kazamatthajóvá.

Építés alatt: Első osztályú páncélos hajók: „Lissa”, „Eu” (talán a Prinz Eugen) és „Erzherzog Albrecht”, „Radetzky” és „Fasana”, a „Nikolaus Zrínyi” és a „Pola” szállítóhajó.⁶⁰⁶

A ciklonban megsérült Donau fregatt fedélzetén a munkálatok 1869. november 13-án befejeződtek Jokohama-ban. 1869.11.14-én reggel 8 órakor a Donau fregatt és az Erzherzog Friedrich korvett készen álltak a kihajózásra; az utóbbi indult el elsőként, és a zászlóshajótól való elváláskor 13 lövéssel üdvözölte a parancsnoki hajót, amelyre a szabályzatban előírt számú lövéssel válaszolt.⁶⁰⁷

A hajó egy ideig a Maláj-szigetvilágban volt.⁶⁰⁸

1870.

A hajó ezután dél felé hajózott. 1870. január 21. és február 5. között a Fülöp-szigeteki Manilában kötött ki, majd Kocsincina partjaihoz hajózott. 1870. február 19-én megérkezett Holland Kelet India-i Batavia városába. Itt részt vett a III. Vilmos születésnapjára rendezett ünnepségen.

A hajó ezután 1870. március elején Onrust szigetéhez hajózott, hol feltöltötte szénkészleteit. Ez után Szingapúr következett, ahol a báró Petz ellentengernagy által az előző évben tárgyalt szerződések ratifikált példányainak átvételére várt⁶⁰⁹. 1870. júliusra az osztrák és a magyar országgyűlés nem ratifikálta a szerződéseket a törvényhozási ülésük vége előtt, ezért a haditengerészeti parancsnokság úgy döntött, hogy az SMS Erzherzog Friedrich-et visszaküldi Japánba, hogy rendelkezésre álljon abban az esetben, ha a törvényhozás a téli hónapokban fogadja el a szerződéseket (és hogy elkerülje a délnyugati Csendes-óceán északkeleti monszunviharait).

Végül, úgy tűnik, hogy ratifikálásra kerültek a szerződések: A ratifikációk cseréje Kína részéről Sanghajban, Japán részéről Jokohamában, Sziám részéről pedig Bangkokban történt meg, a szerződésekben foglaltak szerint.⁶¹⁰

Dr. Emanuel Weis-t, aki Roffinigból, Wildenschwert közeléből, Csehországból származott, osztrák haditengerészeti orvosként az „Erzherzog Friedrich” korvett kelet-ázsiai expedíciója során fregattorvosnak nevezték ki. Súlyos agyi elváltozások és az azok által okozott elmezavar következtében 1870. május 25-én Szingapúrban véget vetett életének.⁶¹¹

⁶⁰⁶ Neue Freie Presse, November 1869-11-02

Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

⁶⁰⁷ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1870 Hauptteil

⁶⁰⁸ Neue Freie Presse, August 1870-08-15

⁶⁰⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1873-04-09

⁶¹⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-30

⁶¹¹ Neue Freie Presse, Februar 1871-02-18

A hajó 1870. augusztus 3-án futott ki Szingapúrból, és 1870. augusztus 15-én Honkongba érkezett. Több napig ott maradt, várva a sanghaji postára az európai híreket. 1870. augusztus 18-án legénysége megünnepelte I. Ferenc József születésnapját. délben és napnyugtakor 21-21 tiszteletlövés dördült el, amelyeket délben, szokás szerint, az összes jelen lévő idegen hadihajó viszonzott. Délelőtt 11 órakor ünnepélyes szentmisét celebrált P. Raimondi apostoli vikárius a korvett fedélzetén. Este gálavacsorát rendezett Overbek császári és királyi főkonzul, melyen a korvett tisztjei is részt vettek, és ahol Őfelsége egészségére koccintottak, amit lelkesedéssel fogadtak.⁶¹²

1870. augusztus 24-én hagyta el Hongkongot Ritter von Pittner kapitány vezetésével, és Amoy felé vette az irányt - Hongkongtól északra fekvő kikötőbe a kínai partoknál-, ahol 1870. augusztus 26-án feltöltötte szénkészleteit. Időközben az osztrák külügyminisztérium úgy döntött, hogy elhalasztja a szerződések ratifikálását.⁶¹³

Ezért a hajót 1870. augusztus 11-én hazarendelték, de az utasítások csak október elején érkeztek meg a hajóra, mire megérkezett Jokohamába. 1870. október 6-án elhagyta a japán vizeket, és hazafelé indult. Miután áthaladt Szingapúron (1870.11.07.), ahol javításokat végeztek a kötélzetén, átkelt az Indiai-óceánon. A hajó a császári állatkert számára sok érdekes állatot szállít.⁶¹⁴

1870.12.14-én érkezett meg Adenbe, majd 15-én már Szuezen volt.⁶¹⁵

1871.

Polába 1871. január 26-án érkezett meg. Így ekkor nem hajózta körül a földet.⁶¹⁶

1871.02.01-én leszerelték a hajót.⁶¹⁷

1871.05.14-i hír: A Fiume-i Tengerészeti Akadémia hallgatói számára az SMS „Erzherzog Friedrich” korvetten jelölték ki gyakorló hajónak, amelyet erre a célra a polai Arsenale-ban készítenek elő.⁶¹⁸

Az SMS Erzherzog Friedrich 1871. június 17-én futott végül ki.

Az SS Alnoch gőzhajó 1871. június 20-án Polából Fasanába vontatta, ahonnan másnap vitorlával indult útnak.

1871. június 24-én először Lisszában állt meg, majd négy nappal később visszatért Polába. Innét Fiuméba ment. Fiuméből Triesztbe hajózott az első, másod és harmadéves kadétokért 1871.07.07-én. A „Friedrich” fedélzetén ekkor az akadémia parancsnoka, Pokorny ellentengernagy is helyet foglalt. A hajó 1871.07.11-én tervezett kifutni.⁶¹⁹

1871.07.21-én délután 18 órakor érkezett Máltára.⁶²⁰ Parancsnoka Poosch (Posch báró) fregattkapitány. A hajó Tunizsig hajózott el. 1871.08.30-án Velencében járt.⁶²¹ Az utat 1871.09.10-én kívánták Triesztben befejezni.⁶²²

1871. július 4-én dél felé hajózott vissza Fiuméba. Ott a fedélzetére vette a kadétoakat és Alois von Pokorny ellentengernagyot, a haditengerészeti akadémia parancsnokát.

⁶¹² Das Vaterland, Oktober 1870-10-20

⁶¹³ Neue Freie Presse, Oktober 1870-10-20

⁶¹⁴ Das Vaterland, Dezember 1870-12-13

⁶¹⁵ Das Vaterland, Dezember 1870-12-18

⁶¹⁶ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_\(1857\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_(1857))

Das Vaterland, Januar 1871-01-28

⁶¹⁷ Neue Freie Presse, Februar 1871-02-01

⁶¹⁸ Die Presse, Mai 1871-05-14

⁶¹⁹ Neue Freie Presse, Juli 1871-07-07

⁶²⁰ Neue Freie Presse, Juli 1871-07-21

⁶²¹ Neue Freie Presse, August 1871-08-30

⁶²² Neue Freie Presse, Juli 1871-07-07

Az SMS Erzherzog Friedrich körútra indult a Földközi-tenger középső részére. Először Máltán kötött ki, majd a tunéziai La Goulette következett.

A hajó ezután 1871. augusztus elején kelet felé fordult, hogy meglátogassa Messinát, majd Patrasz és Ithaka következett Görögországban. Későbbi megállt Gravosa-ban (1871. augusztus 18.); Kalamota-ban (augusztus 22.); Polában (1871. augusztus 26–30.); majd Velencében (1871. augusztus 30. – szeptember 4. között). Velence elhagyása után az SMS Erzherzog Friedrich Rovinjba hajózott, ahol kiképző és lögyakorlatokat tartott.

Ezek folytatódtak Pirano (Pirán, ma Szlovénia) felé tartó útján is, ahová 1871. szeptember 7-én érkezett meg. Másnap Triesztbe futott be. 1871. szeptember 12-én a hajó visszatért Fiumébe. Az SMS Erzherzog Friedrich 1871. szeptember 14-én tért vissza Polába, és négy nappal később leszerelték ott.

Az út során egy kétes baleset történt Malamocco (Velence) közelében, amely általános együttérzést keltett. A korvett fedélzetén tartózkodó Landa kadét olyan súlyosan elesett a gépházban, hogy egyik lába beszorult a hajótengely alá, és teljesen összetört. Von Pokorny ellentengernagy azonnal megtáviratozta a balesetet a helyi főkonzulátusnak, és az illetékes konzul, Row úr megtette a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a szegény sérült fiatalembert a helyi polgári kórházba szállítsák, ahol a legszorgalmasabb ellátásban részesül. Pokorny ellentengernagy intézkedett, hogy a sebesült férfinak külön szobát és egyéni ellátást biztosítson a katonai kórházban, de a lába annyira fáj, hogy maga könyörgött, hogy a fájdalmas átszállítás elkerülése érdekében a polgári kórházban maradjon. Az orvosok tanácskozást tartottak a kórházban, amelyre a terület vezető szakértőit hívták meg, és sajnos az ő értékelésük szerint az amputáció elkerülhetetlennek tűnik. A sebesült férfit már számos alkalommal meglátogatták osztrák és olasz bajtársai és katonatársai; a prefektus és az osztrák konzul is meglátogatta, hogy bátorítást nyújtson neki; és több magánszemély is felajánlotta már, hogy amint állapota megengedi, magángondozásába veszi a szegény fiatalembert, mivel, mint már említettük, a baleset általában a legélénkebb együttérzést váltotta ki a szerencsétlen férfi iránt, akinek biztosan nem lesz hiánya a gondos ellátásban.⁶²³

1871.09.23-án leszerelték.⁶²⁴

1872.09.07-én az Erzherzog Friedrich megérkezett Polába, miután a Tengerészeti Akadémia kadétjaival Fasana-ban céllövészeti gyakorlatokat végzett. Ez után visszatér Fiumébe.⁶²⁵

1873.06.01-én az SMS Erzherzog Friedrich és az SMS Fasana kelet-ázsiai útját már tervezik. A hajók ősszel indulnának a tervezet értelmében.⁶²⁶

1874.

1874.01.04-én a hajóra kapott beosztást hadnagyként Dubsy gróf és Lehner, zászlósként Treipel és Lehnardt, von der Decken báró, sebészként Dr. Sachs, korvett sebészként Dr. Lederer, hadbiztosként Coelaweig, mérnökként Lantsch, Spetzler és Frank.⁶²⁷

Von Oesterreicher kapitány parancsnoksága alatt kelet-ázsiai expedícióra készül, és a tavalyi év végén, majd idén január végén kellett volna indulnia Polából, állítólag csak március végén kezdi meg útját. Más, látszólag pontosabb jelentések azonban azt mutatják, hogy a hajó a legénység hiánya miatt nem is indul útnak. Nem kifejezetten az erre a célra kiválasztott legénységről van szó, hanem a flottaszolgálathoz szükséges személyzet általános hiányáról. A tisztek összegyűltek, de nincsenek tengerészek. Nagyon sajnálatos, hogy egy ilyen tudományos

⁶²³ Das Vaterland, September 1871-09-05

⁶²⁴ Neue Freie Presse, September 1871-09-23

⁶²⁵ Die Presse, September 1872-09-12

⁶²⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-06-01

⁶²⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-01-04

vállalkozást, amelyben nem zárható ki némi kereskedelempolitika sem, fel kell függeszteni az expedícióhoz szükséges legénység hiánya miatt.⁶²⁸

1874. április 30-án újra szolgálatba állt.

1874. május 16-án már útra kész volt és kifutott Polából.⁶²⁹ Tehát, közel négy hónapot vett igénybe a tengerészek toborzása és kiképzése. Evvel kezdetét vette a hajó földközi útja.

Öt nappal később (1874.05.21-én) Port Szaid-ba érkezett, ahol feltöltötte a szénkészleteit, mielőtt áthaladt a Szuezi-csatornán. Útközben megállt Ádenben.

Őfelsége korvettje, az "Erzherzog Friedrich" 1874.07.07-én érkezett Pointe de Galle-ba (brit Ceylon) Ez utóbbi kikötőben javításokat végeztek a hajón, mielőtt 1874.07.11-én tovább indult volna.

1874.07.31-én megérkezett Szingapúrba. Onnét 1874.08.01-jén indul tovább. A fedélzeten tartózkodók mind biztonságban vannak.⁶³⁰ (Egyes források szerint már 1874.07.24-én elérte Szingapúrt.) Ez után több hónapig Kelet-Ázsiában volt.

1874.10.31-i hír: A haditengerészetben belül némi aggodalomra ad okot az "Archduke Friedrich" korvett sorsa, amely jelenleg Kelet-Ázsia partjainál tartózkodik. A legfrissebb jelentések szerint augusztus 29-én indult útnak Hongkongból Japán felé. A korvett valószínűleg éppen akkor hajózott a Kína és Dél-Japán közötti vizeken, amikor az utolsó heves tájfun tombolt ott, oly sok emberéletet követelve. Mivel a "Friedrich" biztonságos japán megérkezéséről még nem érkezett hír, érthető, hogy nagy várakozás övezi a további híreket. Ha a következő postai szolgálat nem tudna híreket hozni, tanácsos lenne ellenőrizni a távirót, hogy érkezett-e bármilyen információ az adott régiókból, hogy megnyugtassuk a legénység aggódó barátait és rokonait.⁶³¹

1875.

Őfelsége, Frigyes főherceg korvette 1875.01.03-án érkezett Jokohamából Hongkongba. A fedélzeten tartózkodók egészségi állapota kielégítő.⁶³²

Itt a hajóról 16 felvételt készítettek arról, hogy a Vénusz bolygóról amint átvonul Napkorong előtt. Ez az esemény akkor látható, amikor a Vénusz a Földdel és a Nappal egy egyenesbe kerül, ami a Vénusz Föld körüli pályáján belül helyezkedik el. Ez egy rendkívül ritka jelenség. A felvételeket a Császári Tudományos Akadémia rendelte meg.⁶³³

1875.02.09-én kihajózott Manilából.

1875.02.18-án Bankok-ba érkezett, ahonnan 1875.03.02-án indult tovább.

1875.03.14-én befutott Szingapúrba.⁶³⁴

Az SMS Erzherzog Friedrich osztrák-magyar corvett 1875.05.06-án érkezett a keleti sziget-tengerre, Borneo északi partjain sok mérés eszközöltetett⁶³⁵. Feltérképezte a szigetet oly módon, hogy az alkalmas lehet-e az Osztrák-Magyar Monarchia gyarmatának. Amikor egy felderítő csapatot küldtek partra a sziget felfedezésére a Siboku-folyón (1875) május 7-én a corvett

⁶²⁸ Die Presse, Januar 1874-01-10

⁶²⁹ Das Vaterland, Mai 1874-05-18

⁶³⁰ Die Presse, Juli 1874-07-31

⁶³¹ Die Presse, Oktober 1874-10-31

⁶³² Neue Freie Presse, Februar 1875-02-16

⁶³³ Die Presse, Oktober 1876-10-13

⁶³⁴ A Hon, 13. évfolyam, 1875-03-18 / 63. szám

⁶³⁵ A Hon, 13. évfolyam, 1875-06-13 / 133. szám

Das Vaterland, März 1875-03-18

harcot folytatott a dajaki tengeri rablókkal (kalózzokkal). A dajakok legendás fejedelmek népe, akik abban hittek, hogy a legyőzött ellenség levágott fejével annak szellemi ereje is közösségüket fogja szolgálni⁶³⁶. Kirar és Delconta matrózok elesettek, Horváth súlyosan megsebesült, de már javulóban van. A többieket visszavonulásra kényszerítették, ami véget vetett a sziget gyarmatosítására vonatkozó terveknek, a legénység utóbb jól volt.

Harc a bennszülöttekkel: 1875. május 5-én délután a „Friedrich” korvett a nyílt Celebesz-tenger felől közeledett Borneó partjaihoz. A horgony a tengerfenékre gurult. Borneó nyílt, akadálytalan partja látszott előttük és a gőzhajó jelentette, hogy két mérfölddel a szárazföld belsejében öt ölnyi iszapot találtak. A szárazföld csak körvonalaiiban látszott, de közelebről hegyesnek tűnt. Azonnal kijelölték a következő napi munkát, mivel kevés volt az idő. A szénkészletek jelentősen csökkentek, és szükség volt rájuk a sokkal nehezebb átkeléshez a Borneó északi részén található Sulu-tengeren és a sziget nyugati partja mentén Labuanig, ahol remélték, hogy némi szénkészletet pótolni tudnak. Az út a Jáva-tengeren, a Makasszár-szoroson és a Celebesz-tengeren keresztül idáig már 20 napig tartott, a legénység kezdett az élelmet felélni. A partvonalat fel kellett mérni a gőzhajó naplójának és útvonalának felhasználásával, amelynek célját Bataviában gondosan meghatározták. Az útvonalat kelet felé kellett venni, magát a partot pedig csillagászati felmérésekkel és felfedezésekkel kellett megvizsgálni, hogy mit kínál. Május 6-án kora reggel a gőzhajó legénysége már partra szállt, és a parancsnok hamarosan követte a csónakjával. Óvatosan, felfegyverkezve szálltak partra. Mind a gőzhajó, mind a csónak, valamint a folyótorkolatnál lévő nigériai hajó a folyó mentén haladt felfelé, majdnem három mérföldnyire a partvonalától. Sehol sem volt emberi jelenlétnek semmi nyoma. Partra szálltak, követték a partot, gyönyörködtek a buja növényzetben, ásványokat és kagylókat gyűjtöttek, és azonosították a torkolatot és a folyó beömlőnyílását, hogy biztosítsák a kikötési pontot. Délben, a trópusok legveszélyesebb időszakában, mindenki újra összegyűlt a fedélzeten. De nagy volt a minden irányból visszatérők döbbenete, amikor a hajó oldalán két szárazföldet fedeztek (zátonyt) fel, amelyek az apály idején emelkedtek ki a mélységből, majd később fokozatosan kezdtek újra eltűnni! Azonnal azonosították őket, és térben látható határaikat a hajóról vett irányszögek segítségével megrajzolták. A hajó előző este dagálykor haladt át a két korallzátony közötti csatornán, és úgy horgonyzott le a tengeri átjáró mögött, mintha egy zárt kikötőben lenne. Keleten egy kiszámíthatatlanul hosszú korallzátony húzódott a keleti zátonytól. Majdnem a horizont alatt egy kicsi, fákkal borított sziget látszott. A hajótól a szigetig a tenger elérte az enyhén ívelő korallzátony szélét. A felderítés előmozdítása érdekében ezt a szigetet még aznap el kellett érni és fel kellett mérni, hogy meghatározzák az útvonal jellegét és a mögötte lévő terepet. Délután 3 órakor a parancsnok és az ütegtiszt elindult Sandy-szigetre. Oda- és visszahajóztak. A Sandy-sziget 12 mérföldre van a "Friedrich"-től. Az éjszaka sötét volt, és a "Friedrich" árbocfénye jelzőfényként szolgált a hazafelé tartó hajó számára. Az éjszaka folyamán elhaladt a barcasse (csónak), majd egy másik, és egy idő múlva még néhány bennszülött kenu, amelyek a friss nyugati szélben kelet felé vitorláztak, némelyik közelebb a barcasse-hoz, mindegyik egyetlen vitorlával. Már a Sandy-sziget elhagyásakor egy halvány füstfelhőt vettünk észre, amely messze a szárazföld belsejében, a part menti hegyekben gomolygott. E bennszülöttek éjszakai utazását csak az magyarázhatja, hogy valahol a hegyek nyúlványaiban van egy borneói település, akik, tudatában az éjszakai körülményeknek, úgy döntöttek, hogy megszabadulnak a hajótól, ettől a teljesen váratlan látogatótól. Teljes csendben elhaladunk egy hajó mellett egészen közel – a kiáltások haszontalanok lennének, mert senki sincs a hajóban, aki beszélne malájul. Későre jár, és az éhség csillapítást követel. A következő napot a vízrajzi felmérés befejezésére jelölték ki, a gőzhajó megpróbálja megkerülni a teljes zátonyt, amely körülbelül nyolc tengeri mérföld hosszan dél-délkeleti irányban húzódik. Ezzel egy időben fát vágnak ki a szárazföldön az üzemanyag-ellátás növelése érdekében. Ennek

⁶³⁶ <https://kiszo.net/2019/05/12/barangolas-a-fejvadaszok-foldjen/>

érdekében felméri a Siboku folyó torkolatától keletre fekvő kis félszigetet, amelyet egy mocsár választ el a szárazföldtől. Egészen a partig kivágásra alkalmas fák találhatók itt, és a hajó közvetlen közelében található. Május 7-én a főparancsnok utasította Nembrini kadétot, hogy a 3-as számú hajóval és 30 fővel, köztük 4 altiszttel és 1 civil munkással rakodjon fát a félszigeten. A legénység 10 puskát és 120 töltény éles lőszerrel, valamint 14 horgot kapott a fakivágáshoz. A kadét azt a parancsot kapta, hogy állítson fel öt őrszemet puskákkal figyelőként és készenlében legyenek, hogy megvédjék a csapatot a zaklatástól, ha bennszültek jelennének meg. A félszigetre érve a kadét járőrözést végzett a sűrű erdős területen, és lakatlannak találta; ennek következtében az őrszemeket délben nem állították fel, és minden férfi faaprítással és -darabolással dolgozott. Délután 2 órakor néhányan észrevettek egy kenu, amely a folyóból emelkedett ki. Közvetlenül ezután négy másik hasonló kenu is megjelent. Megkerülve a hegyfokot, pontosan az orrukát a sekély öböl felé fordították, ahol a korvett csónakja volt kikötve, felhúztak egy nehéz, fadeszkából készült mellvédet az orra. Minden deszkán egy lőnyílás volt, és lassan elindultak a csónak felé. A kenuban ülő matróz angol szavakat kiáltott a vadembereknek, amikor egy lövés dördült, ami neki szólt, de szerencsére mellément a lövés. A férfi viszonzta a karabélyából a tüzet, a legénységet fegyverbe szólították, és hosszas előkészületek nélkül mindenki a tőle telhető legjobb módon támadott. A csónakban lévő férfi, aki elég sokáig hártotta karjaival a felé csapódó lándzsák támadásait, és csak épphogy megúszott több lövést, már nem bírta tovább; a vízbe ugrott, és elérte a partot. Körülbelül tizenkét fős csoport rohant felé, azzal a szándékkal, hogy gázolva és úszva elérjék a csónakot, partra viszik és rögzítik. A vademberek minden löfegyvere az előrenyomuló csoport ellen irányult. Ekkor ketten meghaltak, kettő pedig súlyosan megsebesült. A halálosan sebesültek a vízben gyűltek össze, a sebesültek a partra vonszolták magukat, és a váratlan helyzet miatt megrémülve a csoport a szárazföldre vonult vissza. Néhány katonai ösztönnel rendelkező ember gyorsan felfedezte a bennszültek tervét, és látta, hogy a golyók nem tudják áthatolni a kenu orrának mellvédjét. Ezért kimentek a partra, ahol fedezékbe húzódhattak a sziklák mögött. Több vadembert eltaláltak, köztük az ősz hajú vezetőt is. A visszavonuló férfiak a parton tartották magukat, és néhány puska onnan folytatta a tüzelést. Az első csoportból csak két ember érte el a csónakot, de a horgony kitarzott, így el kellett hagyniuk a hajót és vissza kellett térniük a partra. Két másik kenu ismét megjelent a partvonal mögött, és arra kényszerítette a két ott táborozó tengerészt, hogy hagyják el pozíciójukat, ahonnan olyan hatékonyan zaklatták a kenu legénységét, és egyesítsék erőiket a többiekkel. Két új kenu megjelenése vad társaikkal szörnyű benyomást tett a legénységre. A kalózok mintha a földről ugrottak volna ki. A legénység úgy érezte, mintha minden oldalról bekerítették volna őket. Miután több száz lépést visszavonultak, hagyták, hogy a fosztogató bennszültek partra szálljanak. Nagy sietséggel – még a tengerészek visszatérésétől is tartva – mindent, amit csak találtak, berángattak a csónakjaikba, és eleveztek. A hajó csónakja úgy tűnik, csak a tízperces csata alatt volt személyzettel ellátva. A tengerészek ezután tervet kerestek a leghatékonyabb védekezésre, egyfajta barikádot építettek, és több puskával felfegyverzett férfi járőrözött az ideiglenes tábor körül. Mások a parton lévő fákra másztak, hogy figyeljék a kalózokat és a gőzhajót. Este a gőzhajó érkezése szabadította meg őket ettől a gyötrelmes megpróbáltatástól. Mindenki a fedélzetre szállt, kivéve azt a két bátor férfit, akiket egy vadember lefejezett. A karabélyveszteségek és a raktárban maradt töltények ellenére a legénység elegendő lőszerrel hozott vissza ahhoz, hogy a támadók több mint felét megölje. További támadásra azonban nem került sor. A későbbi beszámolók szerint nem dajákok voltak, hanem a Sali csoportból vagy egy Salühoz tartozó szigetcsoporthoz származó malájok, és minden arra utal, hogy a löfegyvereik olyan nehezek, hogy ritkán viszik partra őket, csak a kenukban tartják őket. Keserű óra volt, amikor a bárka veszteségeinek híre ment. A hajón mindenki történeteket mesélt, mindenki kérdezett. A sebesülteket kórházba szállították, és elvégezték az első vizsgálatokat. Az emberek fantáziája hamarosan elszabadult, a támadók száma és az elszenvedett veszélyek

nagysága hamarosan határtalanná vált. Aztán megszólalt a riadó, a hajót felkészítették a csatára, éles lőszerrel osztották szét, mindenki előkészítette a fegyverét, és éles lőszerrel a hátukon aludtak el. Az őrség csoportokban maradt, hogy a legénységgel ellátott támadó csónakokat puskatűz alatt tartsák a vízen. Az éjszaka sötét volt, és illett egy ilyen komor naphoz. A tisztok a parancsnok előtt gyűltek össze egy tanácsülésre. A parancsnok hallani akarta a véleményüket az elkövetők elleni büntetőeljárás jellegéről és mértékéről. Reggel 9 órakor a tisztok tanácsa befejeződött, és kiadták a következő napi parancsokat. Reggel a felszerelt fa bárkát a gőzbárkával együtt vízre bocsátották, és partra szálltak, hogy a legénység megcsonkított holttesteit keressék. Ezután visszatért hajóra. Egyik holttestet sem találták meg. Reggel 9:30-kor a két bárka a parancsnok irányítása alatt elindult, hogy átkutassa a partot, 15 mérföldet haladva kelet felé. A támadóknak sehol sem volt nyoma. Az egész napot a csónakban töltötték a napon, és újabb eredménytelen kísérletet tettek a folyóba vezető csatorna megtalálására. Délután 4 órakor mindkét bárka visszatért a hajóra. Másnap, vasárnap, egy megfelelő feliratú keresztet állítottak fel azon a parton, ahol a tengerészek elesetek. Eldördült a temetési tisztelgés, a zászlót félárbocra eresztették. Délben a hajó, útra kész volt. A parancsnok úgy döntött, hogy kelet felé veszi az irányt. Folytatták útjukat a part közelében. Borneó partjai és a Barridre-zátony között navigáltak. A barcasse-szal élen óvatosan teszik meg a tizennyolc mérföldes távolságot. Este 7 órakor a korvett egy árnyékos kikötőben horgonyoz le, ahol a legbujább erdő egészen a tengerig ér. Három sűrű erdővel borított, magas sziget fekszik a part közelében. Tíz öl mély vízben horgonyoznak le. Reggel egy hosszú, látszólag végtelen útszakaszt keresnek, de a nap már előrehaladott, tovább kell haladniuk. A hajó a megszokott módon halad tovább a keskeny, kanyargós csatornán a Borneóból folyó folyók iszaplapjai és a Bum-Bum-szigeteket körülvevő korallzátonyok között. A csatorna azonban egyre szűkül, egy mérföldön át nem találnak olyan széles nyílt vizet, amelyen a korvett át tudna haladni. Ha létezik ilyen víz, először alaposan fel kell deríteni, amíg egy hajózható csatornává nem válik. Amíg ez nem történik meg, le kell horgonyozni, mivel a csatorna már annyira keskeny, hogy a hajó csak egy alacsony merüléssel tud elhaladni a korallzátony mellett. A terep meglehetősen jól felmérhető, a korallzátony szinte a partig terjed. Ki kell jelölni az utat, és a döntés hamarosan megszületik. A „Friedrich” ismét gőzölög, ezúttal mivel az útvonal ismert, gyors tempóban a kikötő felé halad. A hajó ismét lehorgonyoz az éjszaka sötétjében. Május 11-én reggel vízre bocsátják a csónakokat, és a hajó a zátonyoktól nyugatra indul, vissza a Celebesz-tengerbe. Egy hónappal később a hajó Szingapúrban horgonyoz le.⁶³⁷

1875.06.11-én érkezett meg Szingapúrba Borneóból.⁶³⁸

1875.08.09-én Jokohama-ba érkezett az osztrák „Friedrich főherceg” korvett. Innen hajózott tovább 1875.08.28-án (eredetileg 24-én futott volna ki). 1875.10.04-én érkezett San Franciscóba, ahonnan október 23-án készült tovább hajóni Valparaísoba (Chile)⁶³⁹

1875.12.29-én futott be Valparaísoba. Innét a tervek szerint 1876.01.16-án hajózik tovább Montevideo-ba.⁶⁴⁰

1876.

1876.02.25-én Montevideo-ba érkezett.⁶⁴¹

⁶³⁷ Neue Freie Presse, November 1875-11-23

⁶³⁸ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-12

⁶³⁹ Das Vaterland, August 1875-08-13

Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-05

⁶⁴⁰ Neues Fremden-Blatt, Dezember 1875-12-31

⁶⁴¹ Die Presse, Februar 1876-02-27

Spanyolország rajtaütést hajt végre a kalózok rejtekhelyein a Sulu-szigetcsoporthoz, ahol, mint köztudott, 1875-ben megtámadták az „Archduke Friedrich” osztrák korvett legénységének egy részét. Az újság ezt írja: „Sulu és Tawi-Tawi szigetcsoporthoz keselyűk fészke, amelyeket kegyetlenül és súlyosan fognak megbüntetni. Reméljük, hogy az osztrák kormány, amely baráti viszonyban áll Spanyolországgal, hamarosan teljes és megalkuvást nem ismerő elégtételben részesül.”⁶⁴²

Az SMS Erzherzog Friedrich az útja során kikötött San-Francisco-ban (USA), valamint felkeresett számos dél-amerikai országot. Az Adriai-tengerre 1876-ban érkezett vissza. **Így, 1874 – 1876-ban körülhajózta végül a földet.**⁶⁴³ Érdekes, hogy erről az útról a sajtó igen szűkszavúan tudósított és csak egy folyóirat szentelt tárcát az utazásnak.

Tobias R. kapitány és Joseph Lehnert hadnagy közösen jelenteti meg a hajó földkerülő útjának történetét.⁶⁴⁴ A kiadvány még szeptember elejére sem készült el.⁶⁴⁵ Az útról korábban a „Neue Freie Presse” annak idején tárcasorozatot adott ki.⁶⁴⁶ Végül szeptember végén még is az üzletkebe került, Joseph Lehnert neve alatt, füzeteként kiadva. A hajó útja igen kalandos volt. Kétszer is azt hitték, hogy a hajót a tengeren pusztító szörnyű tájfunok pusztították el, amelyek 1874-ben nem kevesebb, mint 12 000 ember életét követelték és több száz hajót pusztítottak el. Borneo-i, a teljesen ismeretlen Szunda-sziget körüli hajózása, a veszélyes átkelés a Maccassar-szoroson, a kalóztámadás Sibokubathban, a korvett által Borneó partjain tett fontos felfedezések gazdag, részletes beszámolók alapját képezik.

A füzetek végig követi a hajó útját a kék Adrián és a Földközi-tengeren át kalauzol el minket az egyiptomi partvidékre, amelynek lenyűgöző benyomásait lelkes szavakkal írja le. Megismerjük az életet a Szuezi-csatornában, átszeljük a Nílus-völgy költői síkságait, és meglátogatjuk Kairót és a piramisokat. E magával ragadó képek után megpillantjuk a Vörös-tenger sivár és zord szikláit, és megérkezünk Aden sziklaerődjéhez. Egy viharos utazás után az Indiai-óceánon keresztül elérjük Ceylon bájos paradicsomát, és megismerkedünk a trópusok buja növényzetével. Ezután Szingapúr következik, Dél-Ázsia nagy kereskedelmi központja. Hongkong, Amoy és Sanghaj, ahol megismerkedünk a kínaiakkal, ezzel a rendkívül érdekes néppel. Bájos képekben suhan el előttünk Japán, kultúrájának érdekes sajátosságaival: Nagaszaki, Simonoseki, Kobe, Oszaka, Kiotó, Jokohama és Tokió (Jeddo), a Felkelő Nap Országának legnépesebb városai kerülnek elénk. Megismerkedünk a japán udvari élettel, és tanúi lehetünk a mikádó környezetének. Ezután az égi világ rejtelseibe merülünk, megfigyelve a Vénusz átvonulását. A szerző innét délre vezet minket a Fülöp-szigetekre, majd Sziámba, Bangkok uralkodói udvarába, amelynek monarchiánk iránti együttérzését egy sor pompás udvari ünnepség fejezi ki. Ezt követte a Szunda-tenger kalandos három hónapos átkelése és Borneó körül hajózása. Felfedezzük Batavia és Surabaya városait Jáván. Szingapúrból a szerző a johori maharadzsa, egy liberális maláj herceg udvarába kalauzol el minket, majd ismét északra, Hongkongba, Kantonba és Makaóba. Visszatérve Japánba, átkelés a Csendes-óceánon, és San Franciscóban köszöntjük a nyüzsgő Újvilágot. Átutazunk Kalifornián és Nevadán, meglátogatva az arany- és ezüstbányákat, amelyek kincsei páratlan gazdagságot teremtenek egyik napról a másikra. Egy hosszú tengeri út után elérjük Valparaísót, utazunk Santiagóba, Chile fővárosába, majd pusztító viharokkal küzdve belépünk a vadregényes, gleccserekben gazdag Magellán-szorosba, ahol találkozunk Patagónia és a Tűzföld népével. Ezután megcsodáljuk a Río de la Plata nagyszerűségét, és ellátogatunk Montevideóba. Az Atlanti-óceánon átkelve megismerkedünk az Azori-szigetekkel, majd Gibraltár sziklaerődjével, a bájos Algesirassal, ahol egy vérre menő bikaviadalt mutatnak be nekünk, majd Algír és Palermo

⁶⁴² Neue Freie Presse, März 1876-03-17

⁶⁴³ Az Országos Középtanodai Tanáregylet Közlönye, 1877-1878. 11. évfolyam, 1877-78 / 12. szám
[https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_\(1857\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Friedrich_(1857))

⁶⁴⁴ Die Presse, Juli 1877-07-26

⁶⁴⁵ Österreichische Buchdrucker-Zeitung, Juli-Dezember 1877-09-20

⁶⁴⁶ Neue Freie Presse, September 1877-09-25

meglátogatása után megérkezünk szeretett hazánkba Pola-ba. A szerző 49 500 tengeri mérföldet siklott át a világ összes óceánján.⁶⁴⁷ A hajó 1570 tonna, 230 LE, 14 oldalágyú, 15 egyéb löveg, 258 fő személyzet.⁶⁴⁸ Az útibeszámoló talán azért kapott kevesebb figyelmet, mert előtte jelent meg a Tegetthof vitorlás északi sarki útjának a beszámolója.

1876.06.30-án leszerelték a hajót.⁶⁴⁹ Ekkor felmerült a hajó lebontásának a gondolata.⁶⁵⁰

1877.03.06-án már arról írtak, hogy elképzelhető a hajó hasznosítása a kadétk iskolahajójaként.⁶⁵¹

A hajó több mint három és fél évnyi felújításon esett át.

1880.03.21-i hír. Az "Erzherzog Friedrich" az osztrák kiállítási megbízókat Melbourne-be (Ausztrália) szállítja. Kétségtelen, hogy a "Helgolandhoz" hasonlóan méltóképpen képviseli majd az osztrák zászlót.⁶⁵² Az „Erzherzog Friedrich” korvette felszerelése gyorsan halad, így ez a transzatlanti útra szánt hajó néhány héten belül szolgálatba állhat.⁶⁵³ Nem tudom, hogy végül eljutott e ekkor az ausztrál vizekre.

1881.

1881.01.07-én első tartalékba helyezték.⁶⁵⁴ Az "Archduke Friedrich" korvett is szolgálatba áll, és matróz kiképző hajóként fogják használni.⁶⁵⁵ A hajó a Földközi-tenger vizei készült eljutni.⁶⁵⁶ Parancsnoka.⁶⁵⁷ Erzherzog Friedrich korvett hadnagyai: Gustav Thewald, Carl Honatek, August Schweissgut, a hajó zászlósa, Emil Fuchs, tengerészkadétk: Julius Sikora, Johann Rudesch, Ludwig Hinkel, Carl Edler von Pflügl, Alexander Ritter von Maravie, Leo Lius, fregattorvos Dr. Ludwig Schaffer, az ideiglenes korvettorvos Dr. Arthur von Suhay, harmadosztályú mérnökök: Kosmo Jakoveic és Franz Zodet.⁶⁵⁸ Anton Sanchez de la Cerda és Hugo Guberth, Moriz Huber és Paul Fiedler tengerészkadétk.⁶⁵⁹

A »Friedrich főherceg«, Carl Bec (Bed) fregattkapitány parancsnoksága alatt, június 23-án, a »Haditengerészeti Akadémia kadétjaival kifutott és felkereste Sebenico-t, Ragusa-t, Korfu-t, Messina-t és Marseille-t. Miután (1881) szeptember 4-én visszatértek erről a küldetésről, a személyzetet és a legénységet kiegészítik, hogy az újonnan kinevezett kadétkkal együtt egy évig tartó transzocéáni útra indulhasson.⁶⁶⁰

Tisztikara: Hugo Freiherr von Pelichy első hadnagy, hadnagyok: Alois Wörter, Constantin Pott, Gustav Ritter von Cimotti, zászlósok: Michael Starcevic, Lazar Schukic, Franz Mirtl, a haditengerészeti kadétk: Carl Seidensacher, Elemer Laszlo de Kaszon, Eduard Höchsmann, Carl Hellin, Ludwig May Treitl, Keil, Franz Rief Jostter von Wukellic, Emil Mendelein, Ludwig Hoor, Friedrich Fitz Edler von Reiterdank, Anton Hesse, Sigmund Freiherr Gheraldi-Gondola, Ervin Raisp Edler von Caliga, Oskar Kohen, Friedrich Freiherr von Schleinitz, Carl Bridiga, Carl von Hirrs von Pronay, Emilo Frei, Jako Frei Josef Pfenngberger, korvetorvos

⁶⁴⁷ Österreichisch-Ungarische Buchhändler-Correspondenz, Juli-Dezember 1877-09-29

⁶⁴⁸ Salzburger Volksblatt, Oktober 1877-10-16

⁶⁴⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-06-30

⁶⁵⁰ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

⁶⁵¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-03-06

⁶⁵² Wiener Allgemeine Zeitung, März 1880-03-21

⁶⁵³ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1880-06-19

⁶⁵⁴ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-01-07

⁶⁵⁵ Das Vaterland, Januar 1881-01-12

⁶⁵⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-18

⁶⁵⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-26

⁶⁵⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-02-11

⁶⁵⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-03-25

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-05-06

⁶⁶⁰ Budapesti Közlöny, 15. évfolyam, 1881-08-03 / 175.

Morgen-Post, Juni 1881-06-29

Dr. Alexander Tullinger, a 9. osztályú mérnök Paul Eyb és a 2. osztályú haditengerészeti biztos Wenzel Gorda.⁶⁶¹

1881.10.10-én reggel 8-kor kifutott Polából. Hermann Zedik (Czecik) von Bründelsberg fregattkapitány parancsnoksága alatt megkezdí transzatlanti útját a ma végzett tengerészcadéttakkal. Az út, amely a Tengerészeti Akadémián idén végzett tengerészcadéttok gyakorlati tengerészeti képzéseként szolgál, a braziliai Bahiába, a Jóreménység-fokhoz, Madeirára és Észak-Amerikába viszi őket, és körülbelül egy évig fog tartani.⁶⁶²

1881.11.12-én kifutott Cagliari-ból (Olaszország).⁶⁶³

1881.12.25-én megérkezett Bahiába (Brazília).⁶⁶⁴

1882.

1882.02.09-én Fokvárosba érkezett.⁶⁶⁵

1882.04.04-én Martinique-ra (Karib-tenger, Kis-Antillák) érkezett.⁶⁶⁶

1882.05.20-án Cadix-ba (Spanyolország) érkezett.⁶⁶⁷

1882.06.13-én befutott Polába.⁶⁶⁸

1882.08.09-én már Messinában volt.⁶⁶⁹

1882.08.13-án befutott Palermóba.⁶⁷⁰

1882.08.21-én Máltán kötött ki.⁶⁷¹

1882.08.30-án Korfun volt a haditengerészeti akadémia kadéttjaival.⁶⁷²

1882.09.14-én megérkezett Polába. Még az este áthajózik Fiuméba. Kétnap múlva visszatér Polba, hogy megkezdje egyéves atlanti útját az újonnan beiratkozott tengerészeti kadéttokkal.⁶⁷³

Tisztikara: hadnagyok: Wladimir Knittel, Arthur Lobinger, Conrad Spiller (Spáler), Alexander Toppo, zászlósok: Carl Heinrich, Josef Sertie, Silvius Bersa von Leidenhal, Victor Ammer. Haditengerészek: Carlos von Triul-Herzzi, Antons von Triul-Herz Ses Constanz Willenik, Theodor Skerl Eller von Schmiedtheim, Wladimir Momeilovic, Ludwig Lamminger, Caesar von Arbesser-Rastburg, Hugo Welschan, Alfred Freiherr von Koudelka, Rudolf Ritter von Rainer zu Lindenbichl, Alfred Alfred, Schmiedr Bermas von Schmieder, Hugo Kuschel, Johann Schwammel, Leo Reichhardt, Hugo von Zaccaria, Alexander Hansa, Rudolf Dworzak von Kuhnburg, Robert Graubner, Fidelis Zeschko, Alois Bachich, Franz Holub, Nikolaus Michieli von Vitturi, Carl Pichler, Alfred Fesch. Dr. Rudolf Fischer korvettorvos, Josef Kainer másodosztályú mérnök, Heinrich Schnabl harmadosztályú mérnök.⁶⁷⁴

1882.10.17-én reggel 8-kor futott ki Polából. A parancsnok Karl Kroanewetter kapitány. A fedélzeten 29 kadét van. Tervezett útvonal, Gibraltár, Észak- és Dél-Amerikát, valamint Fokvárost, Zöldfoki-szigetek meglátogatása. A hajó az út egy részét vitorlázva teszi meg.⁶⁷⁵

⁶⁶¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-09-16

⁶⁶² Neue Freie Presse, Oktober 1881-10-11

⁶⁶³ Wiener Allgemeine Zeitung, November 1881-11-12

⁶⁶⁴ Das Vaterland, Dezember 1881-12-27

⁶⁶⁵ Die Presse, Februar 1882-02-10

⁶⁶⁶ Neue Freie Presse, April 1882-04-05

⁶⁶⁷ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1882-05-21

⁶⁶⁸ Das Vaterland, Juni 1882-06-13

⁶⁶⁹ Die Presse, August 1882-08-09

⁶⁷⁰ Das Vaterland, August 1882-08-14

⁶⁷¹ Die Presse, August 1882-08-22

⁶⁷² Wiener Allgemeine Zeitung, August 1882-08-31

Wiener Allgemeine Zeitung, September 1882-09-03

⁶⁷³ Neue Freie Presse, September 1882-09-14

⁶⁷⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-09-19

⁶⁷⁵ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-10-20

Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1882-11-01

1882.10.31-én megérkezett Korfura.⁶⁷⁶

1882.11.16-án Cagliariába (Olaszország) érkezett.⁶⁷⁷

1882.12.13-án érkezett Gibraltárba.⁶⁷⁸ Innét 1883.01.01-én hajózott tovább.⁶⁷⁹

1883.

1883.02.09-én Bahia-ba (Brazília) érkezett.

1883.04.01-én Martinique-ba (Karib-tenger, Kis-Antillák) érkezett.⁶⁸⁰

1883.05.16-án New York-ba érkezett.⁶⁸¹

E látogatás alkalmából a New York-i „Austrian-American Newspaper” (1883) május 24-én ezt írta: „Jelenlegi útján a „Friedrich főherceg” 1882 októberében hagyta el Polát. A Földközi-tengeren tett útja során a hajónak 58 napig kellett heves viharokat kiállnia, amelyek arra kényszerítették, hogy a spanyol parton kössön ki. Majd a „Friedrich főherceg” Gibraltárt és Bahiát érintve jutott el Brazíliába és Martinique-ba (Antillák). Ezen az úton, az Egyenlítő alatt, a hajó elveszített egy embert. Martinique-ból a hajó Kingstonba (Jamaica), majd Havannába (Kuba) hajózott, és onnan New Yorkba, ahová május 16-án érkezett meg. Itt tartózkodása június 4-ig van kitűzve, ezt követően a visszaút Portsmouth-on (Anglia), Brest-en, Cherbourg-on és Gibraltáron keresztül Polába történik, amelynek kikötőjében várhatóan idén szeptember közepén köt ki. Az "Archduke Friedrich" többnyire vitorlával közlekedik, és mindössze 104 tonna rakományt szállít, amelyet a tengervíz kondenzálására és szűrésére is használnak.”⁶⁸²

1883.07.06-én megérkezett Portsmouth-ba (Anglia).⁶⁸³

1883.09.14-én érkezett Gravojába egy kéthetes cartagenai út után. Mint köztudott, az utat a tavalay a Tengerészeti Akadémián végzett tengerészkadéttal együtt vállalták. A Földközi-tengeren uralkodó rossz időjárás miatt a korvett 58 napig tartott, hogy Polából Gibraltárba jusson. A Bahiába vezető út 40 napig tartott, az út pedig Bahiából Martinique-ba vitt. Ezután Kingston, Jamaica volt a következő kikötő, ahonnan az út New Yorkba folytatódott. A hajó felkereste Havannát. New Yorkban a hajó legénysége részt vett a csodálatos Brooklyn híd ünnepélyes megnyitóján. A visszaút New Yorkból Portsmouthba 30 napig tartott, ezalatt a nap szinte soha nem látszott, miközben a sűrű köd és a jéghegyek gyakran kísérték a korvette-et. Portsmouthból a korvette Cherbourgba és Brestbe, majd Cadizba hajózott. Brestben és Cherbourgban lehetőség nyílt meglátogatni a nagy francia fegyvertárat.

Portsmouthból kirándulásokat tettek Londonba, ahol a Nagy Halászati Kiállítás zajlott, és különös vonzerőt jelentett a fiatal tengerészek számára.

Cadiz-ban zajlott a "Feria", ezek a népszerű mulatságok nagyszerű bikaviadalokkal és bálokkal, mandolinokkal, tűzijátékkal amelyek érdekes betekintést nyújtottak a korvette tengerészkadétjainak a spanyol népeletbe. Cadizból a hajó Cartagenába hajózott, ahonnan a Corvette néhány nappal ezelőtt érkezett Gravalába.⁶⁸⁴

1883.09.22-én érkezett vissza Polába.⁶⁸⁵

A hajó két transzatlanti átkelést hajtott végre az utóbbi időben, és most leszerelik és második tartalékba helyezik, és valószínűleg nagyobb javításokra lesz szüksége.⁶⁸⁶

⁶⁷⁶ Die Presse, November 1882-11-02

⁶⁷⁷ Die Presse, November 1882-11-16

⁶⁷⁸ Die Presse, Dezember 1882-12-14

⁶⁷⁹ Die Presse, Januar 1883-01-02

⁶⁸⁰ Die Presse, April 1883-04-02

⁶⁸¹ Die Presse, Mai 1883-05-17

⁶⁸² Die Presse, Juni 1883-06-14

⁶⁸³ Die Presse, Juli 1883-07-06

⁶⁸⁴ Die Presse, September 1883-09-22

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1883-10-10

⁶⁸⁵ Neue Freie Presse, September 1883-09-25

⁶⁸⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-09-21

Neue Freie Presse, September 1883-09-25

1885.

1885.06.28-án az „SMS Erzherzog Friedrich“ osztrák-magyar corvette, Kvarner (Quarnero) öbölből Fiuméba érkezett, hogy a tengerészeti akadémiai növendékek első osztályát gyakorlati útra vigye.⁶⁸⁷ A hajó ekkor már iskolahajóként üzemelt. 1885.07.01-én kadéttal a fedélzetén futott ki.⁶⁸⁸ A hajó a kadéttal 1885.07.30-án már vissza is érkezett Fiuméba.⁶⁸⁹

1885.09.16-án Fiumében a hajót felkereste Natália királynő, Zichy gróf kormányzó kíséretében. A hajó a vendéget 21 ágyúlövéssel köszöntötte érkezésekor és távozásakor egyaránt.⁶⁹⁰

1886.

1886.06.24-én egy nyolc hónapos kiképzőútra készült, az Adriai-tenger északi részén. 1886.06.28-án a korvett Fiumében horgonyoz le, és az elsőéves kadéttok másnap hajóra szállnak Haus és Golkowsky hadnagyok parancsnoksága alatt. 1886.06.30-án indul Fiuméből az első kiképző hajóút, amely 1886.07.30-ig tart. A hajóút során felkeresik Sebenico-t, Spalato-t, Lesina-t, Lissa-t, Gravosa-t, Roche di Cattaro-t és Korfu kikötőit, valamint, ha az idő engedi, Argostoli és Kefalónia kikötőit is. A tartózkodás mindegyik helyszínen egy vagy két napig tart, a körülményektől függően. A korvett várhatóan július 30-án délután érkezik meg Fiumébe. 1886.07.31-én a kadéttok partra szállnak, a másod- és harmadévesek pedig Emanuel Karcher korvettkapitány parancsnoksága alatt hajóznak ki. Köztük van Öfelsége Leopold főherceg és nevelője, Ritter von Jedina korvettkapitány. A "Friedrich főherceg" korvett 1886.08.01-jén indul Fiume kikötőjéből, hogy megkezdje második útját, amely szeptember 15-ig tart, és amelynek során a következő kikötőket látogatják meg: Szmirna, esetleg Pyraeus (Pyree) odaúton, majd Zakynthosz, Boche di Cattaro és Pola. A kikötőkben a tartózkodás 4, 3, 2, 1 és 5 napig tart. A visszautat Pyraeus-ból legkésőbb augusztus 20-án kell megkezdni, vagy esetleg ugyanazon a napon Szmirnából, ha a Fiume-Szmirna közötti út kedvezőtlennek bizonyul. A kötelező lögyakorlatokat a központi kikötőben kell végrehajtani.⁶⁹¹

1887.

1887.07.10-én Velencében kötött ki. Osztrák – magyar hadihajó 1866 óta nem járt Velencében.⁶⁹²

Fiume, (1887) júl. 30. Az „Erzherzog Friedrich“ csatárhajó az elsőéves tengerésznövendékekkel gyakorlati útjából visszaérkezett, hogy a másod- és harmadévesekkel induljon hasonló tanulmányi útra.⁶⁹³

(1887) szept. 15-i hír: Az Erzherzog Friedrich hadihajó a tengerészakadémia növendékeivel gyakorlati útjáról ma visszaérkezett.⁶⁹⁴

1888.

Az SMS Erzherzog Friedrich császári és királyi korvett 1888.07.30-án érkezett Fiumébe a Császári Haditengerészeti Akadémia kadéttjainak egy részével, akik egy kiképzőútról tértek vissza, hogy a kadéttok egy másik részével azonnal elinduljanak egy új kiképzőútra. A korvett

⁶⁸⁷ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-06-30 / 177. szám
Die Presse, Juni 1885-06-30

⁶⁸⁸ Die Presse, Juli 1885-07-01

⁶⁸⁹ Nemzet, 4. évfolyam, 1885-07-31 / 1045. szám
Die Presse, Juli 1885-07-31

⁶⁹⁰ Die Presse, September 1885-09-16

⁶⁹¹ Das Vaterland, Juni 1886-06-24

⁶⁹² Die Presse, Juli 1887-07-12

⁶⁹³ Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-07-31 / 209. szám

⁶⁹⁴ Pesti Napló, esti kiadás, 38. évfolyam, 1887-09-15 / 253.

274 fős legénységgel rendelkezik, és a főparancsnok irányítja.⁶⁹⁵ A hajó az Adrián és a görög vizeken hajózott ezen útjai során.⁶⁹⁶

1889.

1889.07.02-án ismét kadéttal indult gyakorló útra.⁶⁹⁷ 1889.09.16-án érkezett vissza Fiuméba.⁶⁹⁸

1890.

Fiume, (1890) jun. 29. Az »Erzherzog Friedrich« fregatta Polából ide érkezett, hogy az akadémia első osztályát végzett növendékeivel gyakorlati útra induljon.⁶⁹⁹

A hajó közel egy hónapig hajózott a kadéttal. „Fiume, (1890) jul. 30. Az »Erzherzog Friedrich« fregatta a haditengerészeti akadémia első osztályának növendékeivel gyakorlati útjáról visszaérkezett.»⁷⁰⁰

A hajóút első része, amelyet minden évben július 1-jétől 31-ig az elsőéves kadéttal tesznek meg, incidens nélkül zajlott le. Meglátogatták Anconát, Korfut és Dalmácia számos kikötőjét. A mai napig nincs végleges magyarázat erre az intézkedésre. A fent említett újság tudósítója úgy véli, hogy a Németországba tartó századok felszerelése után Polában felmerült legénységi hiány tekinthető e legújabb parancs okának.⁷⁰¹

Fiume, (1889) jul. 30. Az »Erzherzog Friedrich« hadi corvetta a tengerészakadémia első osztályával gyakorlati útjáról ma visszaérkezett. Holnapután a 2-ik és 3-ik osztállyal indul hasonló útra.⁷⁰²

(Kérdemesült gőzös.) A fiumei tengerészakadémia növendékeinek iskolahajóját, az Erzherzog Friedrich-et. e hó 31-én, a gyakorlati út első részének befejezése után le fogják szerelni és szolgálaton kívül helyezik. Ennélfogva a második és harmadik évfolyam növendékeinek útja, mely (1890) augusztus 1 -től szeptember 15-ig tartott volna, elmarad.⁷⁰³

1891.

„Fiume, (1891) febr. 28. (0. É.) A »Radetzky«-fregatt, »Brundsberg« és »Erzherzog Friedrich« hajók, s a »Nautilus« és »Albatros« ágyúaszádokból álló osztrák-magyar hajóraj Hincke ellentengernagy vezénylete alatt ma d. e. 10 órakor horgonyt vetett a fiumei kikötőben. A vezénylő admirális a »Radetzky«-re vonta fel lobogóját. Sterneck tengernagy, aki még tegnap érkezett meg, a »Greif« yachtra szállt.»⁷⁰⁴

A »Radetzky« fregatt, »Frundsberg« és »Erzherzog Friedrich« hajók és a »Nautilus« és »Albatros« ágyúaszádokból álló osztrák-magyar hajóraj Hincke ellentengernagy vezénylete alatt tegnap délelőtt (1891.02.28-án) 10 órakor horgonyt vetett a fiumei kikötőben.⁷⁰⁵

⁶⁹⁵ Die Presse, August 1888-08-03

⁶⁹⁶ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

⁶⁹⁷ Das Vaterland, Juli 1889-07-02

⁶⁹⁸ Neue Freie Presse, September 1889-09-17

⁶⁹⁹ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-06-30 / 2815. szám

⁷⁰⁰ Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-07-31 / 209. szám

Nemzet, 9. évfolyam, 1890-07-31 / 2846. szám

⁷⁰¹ Das Vaterland, Juli 1890-07-27

⁷⁰² Nemzet, 8. évfolyam, 1889-07-31 / 2485. szám

⁷⁰³ Budapesti Hírlap, 10. évfolyam, 1890-07-30 / 208. szám

⁷⁰⁴ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-02-28 / 3053. szám

⁷⁰⁵ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-03-01 / 59. szám

Fiuméből sürgönyzik, hogy az Erzherzog Friedrich nevű osztrák-magyar hadihajó a tengerész akadémia első osztályú növendékeivel gyakorlati útjáról visszaérkezvén (1891.07.31-én), holnap a második és harmadik osztályú növendékekkel indul tanulmányútra.⁷⁰⁶

1891.08.01-i hír: Fiuméből jelentik, hogy az »Erzherzog Friedrich« nevű hadihajó a tengerész-akadémia a felsőbb osztályos hallgatóival indul tanulmányútra.⁷⁰⁷⁷⁰⁸

Fiume, 1891.09.15-e. „Erzherzog Friedrich“ hadihajónk a II. és II. osztályú növendékekkel ide visszaérkezett. A hajó tegnap az öbölben tett ágyúgyakorlatokat.⁷⁰⁹

1891.11-10-e körül az „Erzherzog Friedrich” fregatt és a „Frundsberg” korvettet Pireuszba várták, majd Szira érintése után a század Szmirnába hajózik.⁷¹⁰ Végül 17-én érkezett Pireuszba.⁷¹¹

1892. aug. 25. Táviratilag érkezett jelentés szerint az »Erzherzog Friedrich« hadihajó a haditengerészeti akadémia növendékeivel Golettába (Tunisz) érkezett. A hajó rendben van.⁷¹²

1893.

„A fiumei tengerészeti akadémia elsőéves növendékei — mint levelezőnk jelenti — az Erzherzog Friedrich fregattéval tanulmány-körutat tesznek. A fregattá tegnapelőtt (1893.07.12-én) érkezett Velenczébe, ahol a Galilei olasz hadihajó üdvölvésekkel fogadta. A fregatta parancsnoka Moser cs. és kir. fregattakapitány látogatást tett a velencei polgármesternél. Az Erzherzog Friedrich 1864-ben Velenczében készült és az volt az utolsó hadihajó, melyet az osztrákok velencei uralma alatt készítettek. A fregattá holnap (1893.07.15-én) folytatja útját Korfuba.”⁷¹³ A hajó 21-én még Korfuban volt, ahol két napot maradt.⁷¹⁴ A tervezett tanulmányútát egy hónapra tervezték és felkeresik Dalmáciát és a görög szigeteket is.⁷¹⁵

Az Erzherzog Friedrich hadihajó a tengerész akadémia első osztályának növendékeivel gyakorlati útjából visszaérkezvén 1893.08.01-én, Fiuméből holnap a másod- és harmadévesekkel indul hasonló útra.⁷¹⁶ A korvett több kikötőt is érint az Adriai-tengeren, és meghosszabbítja útját Athénig és az út szeptember közepéig tart előre láthatólag.⁷¹⁷

1893.08.21-én a görögországi Isthmia-ba érkezett a Korinthoszi csatorna közelébe. A hajó két napot tölt ott.⁷¹⁸ 1893.08.30-án két napra Korfura érkezett a kadéttal.⁷¹⁹

1894.

1894.07.09-én az osztrák-magyar "Friedrich főherceg" korvett elhagyta Velence kikötőjét és egyenesen Korfura hajózott tovább. A fedélzeten lévő tengerészkadéttok tegnap késő estig tartózkodtak a városban. Indulás előtt a helyi hatóságok látogatást tettek a hajón.⁷²⁰

⁷⁰⁶ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-07-31 / 3203. szám

⁷⁰⁷ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-08-01 / 209. szám

⁷⁰⁸ Die Presse, August 1891-08-04

⁷⁰⁹ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-09-16 / 254. szám

⁷¹⁰ Das Vaterland, November 1891-11-19

⁷¹¹ Neue Freie Presse, November 1891-11-19

⁷¹² Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-08-26 / 235. szám

Fővárosi Lapok, 29. évfolyam, 1892-08-27 / 236. szám

⁷¹³ Magyar Hírlap, 3. évfolyam, 1893-07-14 / 192. szám

⁷¹⁴ Budapesti Hírlap, 13. évfolyam, 1893-07-21 / 199. szám

Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-07-21 / 199. szám

⁷¹⁵ Pesti Napló, 44. évfolyam, 1893-07-06 / 189. szám

Néptanítók lapja 26. évfolyam, 1893-07-19 / 57. szám

⁷¹⁶ Fővárosi Lapok 1893-08-01 / 210. szám

⁷¹⁷ Das Vaterland, August 1893-08-06

⁷¹⁸ Neue Freie Presse, August 1893-08-21

⁷¹⁹ Neue Freie Presse, August 1893-08-31

⁷²⁰ Neue Freie Presse, Juli 1894-07-09

Fiuméből sürgönyzik nekünk. Az „Erzherzog Friedrich“ hadihajó a tengerészeti akadémia első éves növendékeivel tanulmányútról ma 1894.07.31-én ideérkezett. Holnapután a másod- és harmadéves növendékekkel Görögország keleti behajózására indul.⁷²¹

1894.08.10-án Nápolyba érkezett.⁷²² Ez jelentős kitérő, ha tényleg a görög vizekre készült a hajó.

1894.09.12 előtt a szicíliai Catania kikötőjében nagy tűzvész tombolt. A tűz éjszaka keletkezett egy nagy fatelepen és gyorsan tovább terjedt, és hamarosan elérte a San Francecco di Paola csodálatos templomát. A tüzet legkorábban az ott horgonyzó SMS Erzherzog Friedrich osztrák-magyar korvett parancsnoka és tisztjei vették észre, mivel épp ott horgonyoztak. A parancsnok és a tisztek nagyszámú tengerész kíséretében azonnal a tűz helyszínére siettek, és elvégezték a szükséges munkálatokat a pusztító tűz megfékezésére. Áldozatkészséget és bátorságot mutattak, ami csodálatot váltott ki a közelben összegyűlt nagy tömegeből. Valójában a tengerészek rendkívüli erőfeszítéseinek köszönhető, hogy a tűz nem terjedt át a legközelebbi nagy épületekre. Az osztrák-magyar tengerészek által nyújtott segítséget széles körű és meleg elismerés fogadta Cataniában. A kikötőkapitány és a parancsnok köszönőleveleket és dicsérő szavakat küldött az SMS Erzherzog Friedrich korvett kapitányának a tűzvész során tanúsított segítőkész beavatkozásáért.⁷²³

Fiume, 1894. szept. 15-én az „Erzherzog Friedrich” hadihajó a tengerészeti akadémia II. és III. osztályú növendékeivel gyakorlati útjáról ma ide visszaérkezett.⁷²⁴

1897.

Egy hadihajó megsemmisítése. Hajóradunk egyik legrégebbi fakorvétáját, az «Erzherzog Friedrich» hadihajót legfelsőbb rendeletre lefoglalják rombolni. A haditengerészet vezetősége 1897. augusztus 16-án kiadott rendeletében intézkedik a hadihajó lerombolása tárgyában. Az «Erzherzog Friedrich» még az ötvenes években készült és 1576 tonna nagyságú gépei 800 indikált lóerejű gépekkel vannak ellátva. A hajó fegyverzete 14 közepes és 1 könnyű ágyú. A hadihajót már évek óta csak mint állomáshajót használták. A múlt évben pedig már törölték az aktív flotta jegyzékéből.⁷²⁵

Az „Erzherzog Friedrich” korvett, az SMS „Fasana” korvett és a „Narenta” ágyúaszád törölve lett a flotta kötelékéből. Ezek közül a legidősebbet, az 1857-ben vízre bocsátott, tehát pontosan negyven éves „Erzherzog Friedrich” korvettet selejtezik; az 1870-ben vízre bocsátott „Fasana” korvettet és a harminchét éves „Narenta” ágyúaszádot roncsként tárolják még.⁷²⁶

Míg a fahajók átlagéletkora 18 év, a fa – fém hajóké 20 év, fregattjaink már 24-25 évesek, korvettjeink 19-26, ágyúaszádjaink 24-37, lapátkerekes gőzhajóink 20-39, szállító- és kikötőgőzöseink pedig (a hat újabb kikötőgőzöst leszámítva) 22-36 évesek. Tehát együttesen megérdemelnék, hogy töröljék őket a flottalistáról.⁷²⁷ Ezekhez képest az SMS Erzherzog Friedrich szinte duplán matuzsálemnek számított a flottán belül. A kivont öregek hajók helyét fokozatosan modern cirkálók veszik át.⁷²⁸

Pola és Trieszt között szállítóhajóvá alakítsák át. Ebben a minőségben csak rövid ideig szolgált, majd 1899-ben leselejtezték.

⁷²¹ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-07-31 / 212. szám

⁷²² Das Vaterland, August 1894-08-11

⁷²³ Grazer Volksblatt, September 1894-09-12

⁷²⁴ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-09-16 / 259. szám

⁷²⁵ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-09-01 / 242. szám

⁷²⁶ Grazer Volksblatt, August 1897-08-26

⁷²⁷ Neues Wiener Journal, August 1897-08-28

⁷²⁸ Prager Tagblatt, Oktober 1897-10-11

Parancsnoka:

Dufwa Rezső 1857

Otto Freiherr Bruck hadnagy 1858

Wilhelm von Tegethoff korvettkapitány 1858 (utóbb tengernagy)

Gröller 1860

Max Freiherr von Sternek 1861

Nauta Gusztáv 1862. március - október

Richard Barry 1862

Anton Ritter, von Wiplinger fregattkapitány 1864

Piplinger fregattkapitány 1865

Marca Florio fregattkapitány 1866 (Lissa)

Johann Belzl fregattkapitány 1866

Maximilian Ritter v. Pittner fregattkapitány 1868, 1869

Guido von Poosch (Posch) báró fregattkapitány 1871

William Lund 1872

Tobias Von Oesterreicher kapitány 1874-1876

Karl Bec (Beck) fregattkapitány 1881

Hermann Zedik (Czecik) von Bründelsberg fregattkapitány 1881-1882

Karl Kroanewetter kapitány 1882-1883

Fridolin Jägermayer 1885

Emanuel Karcher korvettkapitány 1886

Karl Spebler 1891

Mathias Morin 1892

Johann (?) Moser cs. és kir. fregattkapitány 1893

Karl Beck 1895 (másodszor)

Admirálisok:

Alois von Pokorny ellentengernagy 1871

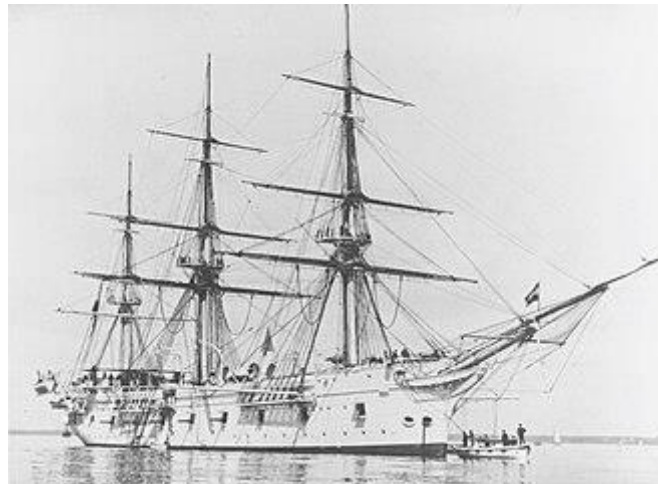


A cs. és kir. Dunaflozilla (1998-), valamint a cs. és kir. Haditengerészet (2008-) budapesti emléktáblája.⁷²⁹

⁷²⁹ https://hajosnep.hu/Cimkek/Magyar_haditenger%C3%A9szek_eml%C3%A9knapja

SMS Donau III. (1888/1893-1920) csavaros korvett (fregatt). Utóbb átnevezték Sibenikre

(Az utolsó gőzkorvett vagy csavaros korvett, amit az Osztrák-Magyar Monarchia flottája számára építettek. A Monarchia egy Donau nevű vitorlás fregattja 1811-ben süllyedt el a rajta volt kincsekkel és lőszerrel együtt. Kiemelésével 1889-ben kísérleteztek.⁷³⁰ Így a Donau III. a gőzhajók között viseli a képzeletbeli III-as számot.) Az SMS Donau egyike az osztrák-magyar flotta legnagyobb fakorvetjeinek, egyedül a Saida múlja felül.⁷³¹ Testvérhajója nincsen, bár van aki a Saida-t (1876) annak tekinti.



732

SMS Donau (III.)

Vízkeszítési kapacitása: 2306 hosszú tonna (máshol 2340, vagy 2343 vagy 2530 tonna)

Feltöltve 3440 tonna⁷³³

(A sajtótól eltérően máshol feltöltés nélkül 2530,30 tonna, feltöltve 2938,60 tonna, de szerintem ez téves adat. A korabeli sajtó soha nem ír még megközelítő számokat sem.)

Hossza: Vízvonalon: 70 m (229 láb 8 hüvelyk)

(Itt is vannak eltérő adatok: Legnagyobb hossza 83,37 m, vízvonalon 67,11 m, felső fedélzeten 74,36 m.⁷³⁴)

Szélessége: 12,84 m (42 láb 2 hüvelyk) (Más forrásban 12,66 m)

Merülése: 5,56 m (18 láb 3 hüvelyk) (Más forrásban 6,53 m)

1 cm merülés = 7,242 tonna

Meghajtása: 1 db 2 hengeres függőleges tengeri gőzgép

1 db 2 szárnyú Griffith hajócsavar, 4,98 m átmérő

kazánok száma ismeretlen, talán 5 db

1 db kémény az orr és a főárbóc között

A hajó háromárbcos vitorlázattal rendelkezett. Vitorlafelület: 2598,5 m²

Teljesítménye: 1800 LE (máshol 1200-1430 LE⁷³⁵)

Sebessége: 12 csomó

⁷³⁰ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-09-01 / 240. szám

⁷³¹ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-06-25 / 175. szám

⁷³² [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Donau_\(1893\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Donau_(1893))

⁷³³ Magyar Hírlap, 5. évfolyam, 1895-12-09 / 337. szám

⁷³⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷³⁵ Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-03-26 / 85. szám

Személyzete: 310-333 fő (1907-ben 24 fő)

(1 hajóparancsnok, 9 tisztt, 8 hadapród, 2 orvos, 2 gépész s 1 számviteli hivatalnok, 311 altiszt meg közmatróz)⁷³⁶

Páncélat: A hajónak nincsen vértézete.⁷³⁷

Fegyverzete:⁷³⁸

10 db 12 cm-es (4,7 hüvelyk) 35-ös kaliberű bronz Uchatius ágyú

1 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) 15-ös kaliberű ágyú

4 db 2,5 cm (0,98 hüvelyk) géppuska (golyószóró) (Máshol 4 db 4,7 cm-es löveg szerepel.)

(Gyakran 14 ágyút írnak a hajóra, melyek összsúlya 1300 tonna.)⁷³⁹

Csónakok: 1 db II. osztályú gőz bárka, 1 db III. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db III. osztályú vitorlás csónak, 1 db II. osztályú mentő csónak, 1 db II. osztályú Gigg, 2 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik⁷⁴⁰

Horgonyok: 6 db Admirális típusú horgony: 4087 kg, 3705 kg, 3527 kg, 2637 kg, 367 kg, 217 kg.

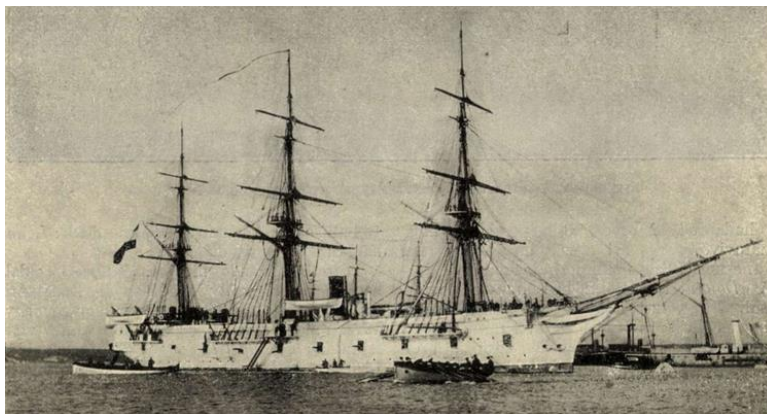
Épült: Polai Arzenál

Építés kezdete: 1888.10.23.

Vízrebocsátás: 1893.06.28.

Ma reggel vízre bocsátják vízre az új "Donau" korvetet a Pola-i Arzenálban. Ez a hajó váltja fel az azonos nevű korvetet, amelyet néhány évvel ezelőtt, utolsó transzocéáni útja során súlyosan megrongált az Észak-Atlanti-óceánon a jég, és ezáltal elvesztette hajózhatóságát.⁷⁴¹

Hadrendbe állt: 1894..08.17.⁷⁴²



SMS Donau (III.) 1896-ban a levantei vizeken.⁷⁴³

⁷³⁶ Grazer Volksblatt, August 1900-08-14

⁷³⁷ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 19. kötet (Budapest,1896)

⁷³⁸ Kincses Kalendárium, 1900 Tengeri haderő

⁷³⁹ Magyarország, 1. évfolyam, 1894-10-02 / 278. szám

⁷⁴⁰ Matlekovits Sándor (szerk.): Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet

⁷⁴¹ Das Vaterland, Juni 1893-06-28

⁷⁴² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Sajnos nem tudom, hogy ezt a forrást ki készítette, honnét származnak a forrásai, de még nyelvezete sem biztos, mert hol angolul, hol magyarul bukkan fel időről időre a neten. Nyelvezete alapján azonban angolnak tűnik az eredeti verzió. Viszont az adatai általában helyesek, így azokat én is átveszem.

⁷⁴³ Képes Folyóirat - A Vasárnapi Ujság füzetekben 19. kötet (Budapest,1896)

A régi "Donau" korvett átalakításához vezető megfontolások valóban megfajthatatlanok! Az új hajó régi külsejére hasonlít, ugyanazzal a régi motorral rendelkezik, amellyel alig tud tizenkét csomót elérni, és ráadásul gyengébb a tűzereje is. Semmiképpen sem tekinthető cirkálónak, legfeljebb kiképzőhajónak. Micsoda pénzkidobás egy kiképzőhajóra, hiszen olyan égetően szükség volt cirkálókra! Valójában minden régi hajónk kiképzőhajó – egyik sem alkalmas már cirkáló szolgálatra.⁷⁴⁴ Ez a cikk ugyan 1897-ben íródott, de akár már 1893-ban is megírhatták volna.

1890-ben elkészült az új acélszerkezet, és megkezdődtek a famunkák.⁷⁴⁵

1893.

1893.06.15-én már szinte teljesen kész volt a vízrebocsátásához.⁷⁴⁶

1893. 06. 28-án vízrebocsátották az új, kifejezetten a missziós utakra épült hajót, majd beszerelték a főgépet és a kazánokat.

1894.

A tengerészeti főparancsnokságtól — mint értesülünk 1894 júniusában — most érkezett parancs, hogy a Donau hadi fregatt föld körüli útra készüljön. A fregatt szeptemberben indul el és két évig fogja járni a világot, főleg olyan kikötőket keresve fel, amelyek államaival nincs még diplomáciai összeköttetésünk, vagy ahol kereskedelmi ügynökségünk nincsen. A hajó személyzetének sorában 50 magyar fiú van, akik mint tengerész-hadapródok most kerülnek ki a fiumei tengerész-akadémiából.⁷⁴⁷ „A parancsnokló fregattkapitány feladata lesz, hogy azokban az ausztráliai államokban, ahol még nincs diplomáciai összeköttetésünk, kereskedelmi ügynökségeket szervezzen.”⁷⁴⁸ A Donau legénysége 320 fő. A magyar legénységet állítólag az ó-budai flottilla laktanyából vezérelték át.⁷⁴⁹

A «Donau» korvetta, 2344 tonna vízkiszorítással. Fegyverzete tíz 12 centiméter üregű Uchatius-féle s 1 könnyű ágyú, 4 mitrailleuse. Gyorsasága 12 teng. mfl. Órsége: 9 tiszt, 8 hadapród, 2 orvos, 2 gépész s 1 számviteli hivatalnok, 311 altiszt meg közmatróz. Parancsnoka Kneissler Leodegár sorhajókapitány. A «Donau» korvetta: háromárbcos vitorlás hajó, melyen az ágyúk a második fedélzeten vannak sorban felállítva, vértje nincs. Gőzgéppel is el van látva.⁷⁵⁰

1894.08.17-én próbautat hajtott végre.

1894.08. 31-én felszerelték.

1894.09.02-án Ófelsége "Donau" korvette, Maximilian Nottausser von Matata (von Rottausser) parancsnok parancsnoksága alatt, reggel 9 órákor kezdte meg küldetését Polábról.⁷⁵¹

E kiképző hajóút fő útvonala Afrika nyugati és Amerika keleti partvidékére terjedt ki, érintve Gibraltár, Tenerife (Atlanti-óceán), St. Louis Szenegálban, Dakar (Szenegál), Fokváros (Dél-Afrika), Lagos (Nigéria), Kamerun, Victoria, St. Toomé (Sao Tome), Fokváros, St. Ilona, Bahia (Brazília), St. Lucia, Martinique, Nevis (Karib tenger), St. Kitts, New York, Delgado (El Salvador) és Lisszabon kikötőit.⁷⁵²

⁷⁴⁴ Neues Wiener Journal, August 1897-08-28

⁷⁴⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁴⁶ Grazer Tagblatt, Juni 1893-06-15

⁷⁴⁷ Budapesti Hírlap, 14. évfolyam, 1894-06-07 / 156. szám

⁷⁴⁸ Pesti Napló, 45. évfolyam, 1894-06-07 / 156. szám

⁷⁴⁹ Magyarország, 1. évfolyam, 1894-10-02 / 278. szám

⁷⁵⁰ Vasárnapi Ujság – 1895-12-15 / 50. szám / Szabolcska Mihály: Munkaközben 822. oldal / Költemények

⁷⁵¹ Das Vaterland, September 1894-09-03

Die Presse, September 1894-09-03

⁷⁵² Prager Abendblatt, August 1895-08-24

Neue Freie Presse, August 1895-08-25

1894.09.28. – 1894.10.03. között Gibraltár-ban járt.

1894.10.03-án érkezett Tanger-be (Marokkó).⁷⁵³ Tangert 1894.10.04-én hagyta el.

1894.10. 21-24 között járt S.Cruz de Teneriffe-n.

Ő felsége „Donau” hadihajója parancsnokának St. Cruz de Tenerifére vonatkozó jelentése szerint az osztrák-magyar monarchiából a kanári szigetekre Németországon és Anglián keresztül a következő cikkek vizeknek ki: u. m. liszt, hajlított fából való bútor, üvegáruk, hangszerek és gyermekjátékszerek. A pléh és vasáruk kivételével a cikkek ára átlag 30%-kal magasabb lévén, különösen következő cikkeink számíthatnának bevételre. Finomabb lisztfajok, amelyek után az ottani gabonaneműek gyengébb minősége következtében a kereslet igen élénk. Továbbá a közönséges minőségű rizs, borsó, bab, tésztaneműek, só, díszmúaru, olaj, burgonya, kétszersült, sör, gyufa, posztó, vászon, fehéreneműek, gyapjú és flaneliszövetek, cipő- és bőráruk, papiros, kocsik, üveg és porcelán áruk, gyermekjátékszerek, hajlított fából való bútor, divatcikkek, díszmúarúczik. A szigetek szükségleteiket jelenleg leginkább Angliából (7,800,000 peseta) Németországból (2,200,000 peseta) Franciaországból (1,400,000 peseta) fedezik összes bevételük 13,520,000 pesetára tehető.⁷⁵⁴

1894.11.01-én St. Louis (Szenegál) vizein volt.

1894.11.02-07-én járt Dakar-ban.

1894.11.15-20-án Freetown (Sierra Leone) következett.

1894.12.05-07-én Cape Coast Castle-t kereste fel. Ez Ghána egyik rabszolgakereskedő központja volt egykor.

1894.12.10-12. Lagos (Nigéria) következett.

1894.12 20-24-én Duala-t (Kamerun) kereste fel.

1894.12 25-én érintették az Ambas-öblöt (Kamerun).

1894.12.27-29.-én Sao Tomé-ban kötött ki.

1895.

1895.01.24. – 1895.02.07-én Bahia-ban (Brazília) kötött ki. Két beteget partra kellett tenni.

A hajót 1895.02.12-én a Jóreménység fokánál járhatott a sajtó szerint.⁷⁵⁵ Valójában elkerülte Dél-Afrika csücskét ekkor, és Brazíliába hajózott.

1895.03.11-én a Dél-Atlanti-óceánon hajózva orvosi segítséget nyújtott az Iverna angol négyárbocos egyik, a kötélzetről leesett matrózának.

1895.03.14. – 1895.04.03-között Fokváros-ban horgonyzott.

1895.04.22-23-között Bonaparte Napóleon száműzetésének helyszínét, St. Ilona szigetét látogatta meg.

1895.05.24-26-án Castries (St. Lucia) vizein járt.

1895. április végén Martinique-ban (Martinik, Dél-Amerika) küldték a postáját.⁷⁵⁶

1895.05.26. – 1895.06.03. Fort de France (Martinique) következett. A posta alapján lényegében tartotta az előre eltervezett menetrendet.

1895.06.05-én rövid időre befutott Chacetown kikötőjébe (St. Kitts sziget), majd tovább indult és érintette Basse Terre-t (St. Kitts sziget).⁷⁵⁷

⁷⁵³ Neue Freie Presse, Oktober 1894-10-04

⁷⁵⁴ Központi Értesítő, 20. évfolyam, 1. félév, 1895-06-16 / 44. szám

⁷⁵⁵ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-02-12 / 42. szám

⁷⁵⁶ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-04-21 / 108. szám

⁷⁵⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1895.06.27-én érkezett New York-ba.⁷⁵⁸

1895.06.27. – 1895.07.14 között volt New York-ban. Részt vett az USA Függetlenségi ünnepségein. 17 külföldön élő osztrák-magyar állampolgár jelentkezett a hajón, hogy szolgálatba állnának a cs. és kir. haditengerészetnél. Ott tartózkodása alatt 2 dezertálás történt. Megjavították a kötélzetet New York-ban.

1895.07.15-19-én Newport-ban járt. Az út során egy ember vízbeesett, de sikerült kimenteni.

1895.08.13-15. Ponta Delgada (Azori-szigetek) következtek.

1895.08.24. – 1895.09.05-e között Lisszabon horgonyzott.

1895.09.10-12-én Gibraltár vizein járt.

1895 szeptember közepén Polába várják a Maximilian Nottausser von Matata fregattkapitány parancsnoksága alatt álló és Malatában (Valletta, Málta) állomásozó Donau fregattot, amely egyéves kiképző hajóútra indult azzal a kadéttal, aki az előző évben végzett a Haditengerészeti Akadémián.⁷⁵⁹

1895.09.23-án San Antico szigeténél volt, közel Szardíniához.

Végül a hajó 1895.10.01-én érkezett vissza Pola-ba.⁷⁶⁰ Az út közel 13 hónapig tartott.⁷⁶¹

280 napot töltött a tengeren, 114 napot pedig horgonyon. Összesen megtett 27 538 tmf-et, ebből 23 2727 tmf-et vitorlával.

1895.10.01-től a téli hajóraj része a "Tegetthoff" páncélos, a "Donau" és a "Laudon" fregattok, a "Hum" és a "Nautilus" ágyúnaszádok, a "Sebenico", a "Lussin" és a "Meteor" torpedónaszádok, valamint hat torpedónaszád.⁷⁶²

1895 novemberében a hajó a Levantei vizekre készült. „A Donau fedött korvetten nemrég alakították át a modern követelményeknek megfelelőleg. Gépei 1800 lóerjűek s van 15 különféle nagyságú ágyúja.”⁷⁶³ A hajó papíron a korábbi Donau nevű hajó újjáépítése, korszerűsítése, de valójában teljesen új hajót építettek. Ennek az oka, hogy a költségvetési bizottság nem engedélyezte új hajó építését, csak a régiek felújítását. Ez a hajó papíron, politikai okból még az 1857-ben vízrebocsátott Donau, noha azt már nincsen meg, 1876-ban elkészült az újabb Donau, ami már szintén nincsen meg és 1893-ban vízrebocsátották a legújabb Donau-t. A változásokról azonban a sajtó tájékoztatott.

A "Donau" korvett az egyik legnagyobb és legszebb bevetési hajónk, 2343 tonna vízkiszorítással (10 közepes, 1 könnyű és 4 gyorstüzelő ágyú), motorjai 1800 lóerősek.⁷⁶⁴

1895.11.06-án kifutott Polából.

1895.11.08-22 között Teodo-ban horgonyzott.

1885.11.22-én Őfelsége "Donau" korvettje, a Teodo-öbölből a Bocce di Cattaro-ba hajózik.⁷⁶⁵ Eredetileg Teodo-ból a hajórajjal együtt ment volna a levantei vizekre, de végül külön hajózott el.⁷⁶⁶

1895.11.23-26-án volt Korfun.

⁷⁵⁸ Das Vaterland, Juni 1895-06-28

⁷⁵⁹ Prager Abendblatt, August 1895-08-24

⁷⁶⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1895-10-01

⁷⁶¹ Neue Freie Presse, Oktober 1895-10-02

⁷⁶² Neue Freie Presse, August 1895-08-22

⁷⁶³ Nemzet, 14. évfolyam, 1895-11-16 / 4754. szám

Agramer Zeitung, November 1895-11-18

⁷⁶⁴ Das Vaterland, November 1895-11-17

⁷⁶⁵ Deutsches Volksblatt, November 1895-11-22

⁷⁶⁶ Grazer Volksblatt, November 1895-11-23

Bécs, 1895.11.26-án, mint táviratilag jelentik, a Donau osztrák-magyar hadihajó a korfui kikötőből Pyreusba indult, hogy az osztrák-magyar hajórajjal egyesüljön.⁷⁶⁷

1895.11.27. – 1895.12.07 között Phalera-t kereste fel.
1895.12.10-12-én Milosz következett.

1895.12.13/14-én érkezett Szalamisz-ba, a kiképzőút során.⁷⁶⁸ Szalonikiben maradt 1896.01.14-ig.

1896.

1896.01.16-án öt napos cirkáló gyakorlaton volt. Utána Syra-ban (Syros, Görögországban a Kikládok szigetcsoportban) csatlakozott a hajórajhoz.⁷⁶⁹

1896.01.21-29-én volt Syra-ban.
1896.02.06-08-án Szmirna következett.
1896.02.09-11-én Mytilene-t látogatta meg.
1896.02.13-17-között Számosz-on horgonyzott.
1896.02.17-én Samos-ból Rodoszra indult.⁷⁷⁰
1896.02.18-19-én érintette Marmarizza-t.
1896.02.20-21-én volt Rodosz-on.⁷⁷¹

Triesztből telegrafálják nekünk 1896.02.20-án. „A Donau korvett parancsot kapott, hogy Alexandriába menjen és ott várja meg Ferenc Ferdinánd kir. herceget.”⁷⁷² A hajó így kivált a levantei hajórajból. A főherceg ekkor igen beteg volt.

1896. február végén a posta szerint Szuezbbe várták, de helyette Alexandriába ment.⁷⁷³

1896.02.26. – 1896.03.15 között Alexandriában volt.
1896.03.04-én Ferenc Ferdinánd és Károly Lajos főherceggel valamint személyes orvosukkal, Dr. Eisenmenger, a fedélzetén hajózott ki Alexandriából.⁷⁷⁴ A Donau-val a Földközi-tengeren hajókázának, és Kréta, Málta és Szicília szigetén kötnek ki.⁷⁷⁵ A hajó Tuniszt is felkereste volna. Azonban a "Donau" fedélzetén kitört influenzajárvány miatt el kellett halasztani az utat és visszatértek Alexandriába.⁷⁷⁶ A lapok ellentmondásosak. Egyes írások szerint kifutottak, mások szerint el sem indultak. Az viszont biztos, hogy a hajó Alexandriában maradt.

1896.03.20-23-án Messina-ban volt.

Az osztrák-magyar "Donau" Corvette 1896.03.26-án reggel megérkezett a Villefranche (Franciaország) kikötőbe.⁷⁷⁷ Villefranche-ban 1896.04.06-ig maradt. Itt a fedélzetére vette a megbetegedett Franz Ferdinand főherceget.

⁷⁶⁷ Nemzet, 14. évfolyam, 1895-11-26 / 4764. szám

Neue Freie Presse, November 1895-11-26

⁷⁶⁸ Neue Freie Presse, Dezember 1895-12-15

⁷⁶⁹ Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-01-17 / 16. szám

⁷⁷⁰ Pesti Hírlap, 18. évfolyam, 1896-02-18 / 48. szám

⁷⁷¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁷² Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-02-20 / 50. szám

Neue Freie Presse, Februar 1896-02-20

⁷⁷³ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-02-26 / 56. szám

⁷⁷⁴ Fővárosi Lapok, 33. évfolyam, 1896-03-19 / 78. szám

⁷⁷⁵ Cur- und Bade-Zeitung. Hygiea, 1896-03-10

⁷⁷⁶ Neue Freie Presse, März 1896-03-21

⁷⁷⁷ Die Presse, März 1896-03-28

1896.04.07-08-között Marseille-ben volt. Ő Királyi Fenségeik, Ferenc Ferdinánd Ausztria-Este főhercegek, Ottó és Ferdinánd Károly Villefranche-ból a "Donau" osztrák-magyar korvett fedélzetén érkezett oda.⁷⁷⁸ 1896.04.10-én hajóra száll és Barcelonába hajózik „Donau” korvett fedélzetén.⁷⁷⁹

1896.04.10-én Palma de Mallorca-ba érkezett.⁷⁸⁰

1896.04.11-16 között Barcelona-ban volt. 1896.04.16-án hagyta el Barcelona kikötőjét.⁷⁸¹

1896.04.17-én érkezett meg a "Donau" osztrák fregatt, fedélzetén Ferenc Ferdinánd osztrák-esztei főherceggel, Villefranche kikötőjébe. A hajó másnap visszatért Triesztbe.⁷⁸² Valójában csak 1896.04.24-én indult tovább a Donau.

1896.05.01-02-án Messina-ban volt.

1896.05.09-én megérkezett Polába.

1896.05.13-án leszerelték.

1896.05.30-án reggel Polában Rudolf Pokorny hadnagy, Ludwig Pokorny bíró fia, hirtelen tüdővérzés következtében meghalt. Az elhunyt néhány nappal ezelőtt tért vissza a "Donau" fregatton tett útjáról.⁷⁸³

1896.06.15-én felszerelték a hajót.

1896.06.17-én kifutott Polából a legénység begyakoroltatására.

Fiume, 1896.06.29. „A Donau korvett Lehnhard fregattkapitány parancsnoksága alatt a haditengerészeti akadémia első osztályát végzett növendékeknek gyakorlati utaztatása céljából ideérkezett.”⁷⁸⁴

„(A tengerész akadémia tanulmányútja.) A fiumei tengerészeti akadémia növendékei az idei tanulmányutat két csoportra osztva a Donau hadihajón fogják megtenni. Az első csoport mely már a napokban megkezdte utazását, az akadémia első éves hallgatói, Velencét és Korfut érintve Gravosára hajóznak, innen visszatérve Pólán át utaznak vissza Fiuméba. A második csoport aug. elején kezdi meg utazását még pedig Velencén át Levantéba. A hajó hosszabb ideig a Pireuszban és Szmirnában, visszatértében pedig Korfuban fog időzni. A második csoport hazatérőben még több dalmát kikötőt is fog érinteni.”⁷⁸⁵

1896.07.01-én Fiumében, befejezte a tengerészeti iskola első évfolyamos növendékeinek a behajózását.

1896.07.03-05-között Velencét kereste fel.

1896.07.13-án befutott Korfura.

1896.07.23-25. Lissa-ban horgonyzott.

1896.07.27-29-én Pola-ban volt.

1896.07.30. – 1896.08.01-én Fiumében hajózta be a soron következő kadétoakat.

1896.08.02-án a másod- és harmadéves hallgatók hajóra szálltak, és kiképző körútjuk során Patrasz, Pireusz, Szmirna, Argosztóli, Gravosa és Pola kikötőibe látogatnak.⁷⁸⁶

1896.08.05-07-én Lissa-ban állt meg.

⁷⁷⁸ Das Vaterland, April 1896-04-09

⁷⁷⁹ Deutsches Volksblatt, April 1896-04-09

⁷⁸⁰ Deutsches Volksblatt, April 1896-04-11

⁷⁸¹ Das Vaterland, April 1896-04-16

⁷⁸² Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1896-04-24

⁷⁸³ Linzer Tages-Post, Mai 1896-05-30

⁷⁸⁴ Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-06-30 / 178. szám

⁷⁸⁵ Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-07-03 / 181. szám

Grazer Volksblatt, Juli 1896-07-04

⁷⁸⁶ Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1896-08-04

1896 augusztusában felkereste Patraszt (1896.08.12-14.) és Pireuszt (1896.08.15-18.).⁷⁸⁷

1896.08.19-én a Donau oszt.-magy. korvett Smyrnába indult.⁷⁸⁸

1896.08.21-27. között volt Szmirnában.

A „Donau“ 1896.08.22-én kezdte meg útját Smyrna-ból Caneán át a görög partok mentén Castelnuovoba, azután Pólába megy.⁷⁸⁹

1896.08.29. – 1896.09.01 között Canea-ban volt (Kréta). Itt részben legénységet cserélt a Kaiserin und Königen Maria Theresia cirkálóval.

1896.09.02-03-án járt Kefalónia-ban.

1896.09.04-én az albán partok előtt ivóvízzel látták el a Nidia osztrák barkot.

1896.09.06-08-án Gravosa-ban járt.

1896.09.15-én (más forrás szerint már 10-én visszaérkezett) a hadi tengerészeti akadémia második és harmadik osztályú növendékeivel gyakorlati útjából visszatért Fiuméba.⁷⁹⁰

1896.09.16-án érkezett Pola-ba.

1896.09.18-án leszerelték.

1897.

Polából értesültünk: A "Donau" korvett 1897.06.15-én áll szolgálatba Hermann fregattkapitány parancsnoksága alatt, hogy a Haditengerészeti Akadémia kadétjaival az Adriai-tengeren és a Levantéban hajózzon. Szeptemberben ez a hajó egyéves útra indul Észak- és Dél-Amerikába.⁷⁹¹

A legénység tengeri kiképzése 1897.06.15-án vette kezdetét.

1897.06.23-án tűz ütött ki a hajón. „Tűz a hajón. A „Donau” korvett parancsnokának távirati jelentése szerint a hajó éléskamrájában tűz ütött ki, melyet azonban csakhamar elfojtottak. A tűznél az élelmező altiszt életveszélyes, egy tengerész pedig könnyebb égési sebeket kapott.”⁷⁹²

A hajó ekkor az isztriai vizeken hajózott.⁷⁹³

A tüzet a meggyulladt szesz okozta.

„Mint a Donau korvetthajó parancsnoka egy táviratban Triesztből jelenti, a hajón tegnap veszedelmes tűz pusztított. A tűz a sütőkamrában ütött ki, melyet a személyzet csak a legnagyobb erőfeszítéssel tudott eloltani. A tűz nagy károkat okozott a hajón és több helyütt annyira megrongálta, hogy a pólai kikötőbe vissza kellett mennie, hol majd kijavítják. A veszedelem idején a hajó az isztriai félsziget körül vitorlázott a legénység begyakorlása céljából. Az oltásnál a második fűtőmester halálos égési sebeket szenvedett, míg egy matróz csak könnyen sebesült meg. A leégett hajónak július hó elsején évi gyakorlati útra kellett volna mennie a földközi tengerre a tengerész akadémia növendékeivel, de a baleset miatt ez az út most valószínűleg elmarad. A Donau egyike Ausztria-Magyarország legnagyobb hajóinak és rajta nagyságban csak a Saida nevű korvett tesz túl. A leégett hajót eddig különösen arra használták, hogy búcsúsokat szállítottak rajta a szentföldre.”⁷⁹⁴ Talán Ferenc Ferdinánd Alexandriai útjára céloz a szerző. A tűzben a hajó annyira megrongálódott, hogy vissza kellett térnie Pola-ba, ahonnan pár nappal korábban futott ki.⁷⁹⁵

⁷⁸⁷ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-08-02 / 212. szám

⁷⁸⁸ Magyarország, 3. évfolyam, 1896-08-20 / 229. szám

Das Vaterland, August 1896-08-19

⁷⁸⁹ Pesti Hírlap, 18. évfolyam, 1896-09-11 / 250. szám

⁷⁹⁰ Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-09-16 / 255. szám

Neue Freie Presse, September 1896-09-16

⁷⁹¹ Neue Freie Presse, Juni 1897-06-09

⁷⁹² Fővárosi Lapok - Új Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1. évfolyam, 1897-06-25 / 5. szám

⁷⁹³ Deutsches Volksblatt, Juni 1897-06-24

⁷⁹⁴ Friss Ujság, 2. évfolyam, 1897-06-25 / 174. szám

⁷⁹⁵ Agrarzeitung, Juni 1897-06-25

A tűz okozója meghalt, a lángokat pedig az összes elrendelt és bevetett eszközzel megfékezték, mindamelllett elárasztották a lőporkamrát vízzel. A károk egyébként jelentéktelennek bizonyultak, a szárazélelmiszert pótolni kellett. gróf Ottó Welserheimb sorhajózászlós, és Nezzo gépvezető első osztályú kitüntetést kapott a császártól, a legénység pedig pénzjutalomban részesült.

1897.06.28-án kifutott Polából Fiume felé, hogy a tengerésztiszi iskola növendékeit felvéve cirkáljon. Az út során érintette Sebenico, Gravosa, Ancona kikötőit, majd visszatért Polába.

1897.07.30-án kifutott Polából.

1897.07.30. – 1897.08.01 között Fiumében volt. Váltották a növendékeket és újabb gyakorló útra indult Emil Edler von Hermann fregattkapitány parancsnoksága alatt.

1897.08.02-án Fiumében, Rainer főherceg látogatta meg a hajót.⁷⁹⁶

1897.08.04-06 között Spalato-t kereste fel.

1897.08.10-11-én Brindisi-ben állt meg.

1897.08.13-16-án Messina következett.

1897.08.20-25 között Nápoly-t látogatta meg. Itt az egyik csónakja részt vett az olasz királyi Jachtklub evezősversenyén. Egy evezőtörés miatt csak a harmadik helyet szerezte meg.

1897.09.03-05-én a Cattaro-i öbölben járt.

1897.09.10-14-én Pola központi kikötőjében volt.⁷⁹⁷

1897.09.16-án a Donau osztrák-magyar hadihajó a tengerészeti akadémia növendékeivel a gyakorlati utazásról ma délelőtt ide visszatért Fiuméba. Nevezett hadihajó a növendékek partraszállítása után ma éjjel elhagyta a kikötőt.⁷⁹⁸

A hajó 1897 szeptemberében futott ki Pola-ból.⁷⁹⁹

1897.10.01-én Emil Edler von Hermann fregattkapitány parancsnoksága alatt, tengerészcadéttal a fedélzetén Észak-Amerikába indult kiképzőútra.

1897.10.05-07-én a rossz időjárás miatt Lissa-ban meg kellett állnia.

1897.10.25-29-én Gibraltár-ban járt.

Egy távirati üzenet szerint a "Donau" korvett 1897.11.13-án megérkezett Santa Cruz de Palmába, Gala szigetére (Kanári szigetek) kétnapos tartózkodásra.⁸⁰⁰ *Más forrás szerint*

1897.11.11-13-án járt St. Cruz de Palma-n.

1897.11.22-27 között Dakar-ban (Szenegál) járt.

1897.12.22-27-én Barbados-t kereste fel.

1897.12.28-30-án St. Lucia-n vetett horgonyt.

1898.

1898.01.04-én hétnapos tartózkodásra Fort-de-France-ba (Martinique) érkezet.⁸⁰¹

Más forrás szerint 1898.12.31. – 1898.01.06-án volt Fort de France-ben.

(Osztrák tisztek Dahomey királyánál.) A "Donau" korvett, amely hosszú útra indul az 1897-ben leszerelt tengerészcadéttal, nemrégiben látogatta meg Port de France (Martinique) kikötőjét. Ott a hajó legénységének érdekes lehetősége nyílt meglátogatni egy trónfosztott fekete uralkodót, a dahomeyi "amazon királyt", Behanzint, aki egykor némi gondot okozott a franciáknak. Az exkirály, egy energikus vonásokkal rendelkező harcias alkat, tágas, ablaktalan

⁷⁹⁶ Magyarország, 4. évfolyam, 1897-08-02 / 212. szám

⁷⁹⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁷⁹⁸ Pesti Napló. 48. évfolyam, 1897-09-16 / 258. szám

⁷⁹⁹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1898-03-31

⁸⁰⁰ Neue Freie Presse, November 1897-11-14

⁸⁰¹ Neue Freie Presse, Januar 1898-01-04

lakóhelyén fogadta a tiszteket, amelyet minden felesége és gyermeke megoszt, és mindenkivel kezet fogott, a feleségek és a gyermekek meghajoltak. Behanin azt állította, hogy sokat hallott a gyönyörű dunai császárvárosról, és meglehetősen pontos elképzelései voltak monarchiánkról. Beletörődéssel viseli fogságát. Tudja, hogy a Dahomey körüli új dinasztiaát jól fogadják, és királysága örökre elveszett. Maga a „Donau” a legbarátságosabb fogadtatásban részesült Port-de-France-ban, egy kisvárosban, amelynek legnagyobb ékessége Josephine császárné szobra. Különösen élvezetesek voltak a kiváló hajózenekar koncertjei, amelyek igazi bécsi dallamokat játszottak ebben a távoli vidéken.⁸⁰²

1898.01.08-11-én Pointe a Pitre-ben (Guadeloupe) volt.

1898.01.12-15-én St. Thomas következett.

1898.01.16-19-én San Juan (Puerto Rico) vizein járt.

1898.01.22-24-én St. Domingo következett.

1898.01.24-én a Donau osztrák-magyar hadihajó Port au Prince-be (Haiti) érkezett és három napig marad ott. A hajón, melykedvező időjárás mellett tette meg az utat, nincs semmi baj.⁸⁰³

Más forrás szerint 1898.01.26-29-én volt Port au Prince-ben.

A Donau osztrák-magyar korvett, mely 1897-ben tengerész hadapródokkal nagy tengerentúli útra indult, a Martinique szigeten levő Port-au-Prince kikötőbe érkezett 1898.01.24-én. A hajó tisztszei fölkerestek egy detronizált szerezcsen uralkodót, aki annak idején sok bajt okozott a franciáknak. Ez az uralkodó az amazonok birodalmának, Dahomejnek deportált királya, Behanin volt. Behanin hatalmas, óriás alak, energikus arccal s királyhoz illő tartással; az osztrák-magyar tiszteket nagyon barátságosan fogadta ablaktalan nagy szobájában, melyben feleségével és gyermekeivel együtt lakik. Behanin kezet fogott minden egyes tiszttel, az asszonyok és a gyermekek pedig meghajtották magukat előttük. Behanin azt mondta, hogy sok szépet hallott Budapestről és Bécsről és sajnálja, hogy ezt a két várost nem látogathatja meg. Az osztrák-magyar monarchiáról nagyon helyes fogalmai vannak és tudja, hogy itt két független országnak közös uralkodója van. A királyi lakás egyetlen díszje Jozefin francia császárné arcképe. Behanin türelemmel és megadással viseli el fogságát, tudja, hogy az új dinasztiaát, melyet a franciák a dahomesi trónra ültettek, nagyon szeretik és nem igen gondol arra, hogy országába valaha visszajuthasson. A király rendkívül megörült, mikor a Donau zenekara lakása elé vonult és ott játszott. A király egész családjával kiment a kapu elé és ott hallgatta a zenekar játékát. A zenészek először német darabokat, keringőket és polkákat játszottak, de aztán magyar nótákra gyűjtöttek, melyek leírhatatlan lelkesedést keltettek a volt afrikai király udvarában. Behanin kényeztetett és sorra megcsókolta a muzikusokat, az asszonyok ugráltak, a gyermekek tapsoltak és tomboltak örömben és sehogy sem akarták a zenészeket elereszteni. A karmesternek meg kellett ígérnie, hogy egy év múlva vissza fog jönni Port-au-Princebe. A Donau tovább folytatta útját Newyork felé.⁸⁰⁴

*1898.01.31. – 1898.02.05-én Santiago de Cuba-ban volt.*⁸⁰⁵ A sajtó szerint viszont pár nappal később érkezett oda.

1898.02.07-én a Donau, osztrák-magyar hadihajó Santiago de Cuba (Kuba) alatt horgonyt vetett.⁸⁰⁶

(Osztrák-magyar hadihajó Kuba alatt.) Amerika készül elismerni Kuba függetlenségét, amiből, ha megtörténik, biztosan háború kerekedik. Az amerikaiak csak úgy, mint a spanyolok, már sürgősen megtesznek minden előkészületet és a spanyol torpedóraj el is érkezett Portoriko alá, onnan indul egyenesen Kuba szigetére, Havanna város kikötője elé. Hajszálon függ a háború

⁸⁰² Innsbrucker Nachrichten, Februar 1898-02-26

⁸⁰³ Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-01-28 / 28. szám

⁸⁰⁴ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-02-24 / 55. szám

⁸⁰⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁸⁰⁶ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-02-09 / 40. szám

és mintha már puszkaporszag is terjengene... Donau nevű korvettünk amerikai útjában a minap járt azon a most oly kellemetlen vidéken és Santiago de Cuba alatt kikötött. Mint egy alkalmi tudósító írja, a kubai fölkelők már egészen a város közelében tanyáznak, ez azonban megtartotta mindaddig békés külsejét. A városból sokan látogattak el a Donau-ra, többek közt a kubai érsek, monsignore Francisco Saenz de Arturi, aki a legénység közt emlékérmeket osztogatott. Ez érmekre kegyes mondások vannak vésvé, meg a szűz Mária képe. Az érsek a hajókórházban vigasztalta a betegeket, egy hálóbörtönben levő matrózt pedig a kapitánytól onnan kikönyörgött.⁸⁰⁷

1898.02.09-én a Gran Cayman-szigetnél ivóvízzel segítették ki a brit Quickstep luggert. A jamaikai Kingston meglátogatásáról az ott uralkodó járvány miatt lemondtak.

1898.02.17. – 1898.03.03-között New Orleans következett. A szívbajban szenvedő parancsnokát kihajózták.

Atlanti-óceánon bevetésén lévő „Donau” korvett parancsnoka megbetegedett, és az út során partra kellett szállnia. Helyére R. bv. Zenit (Jenik Zazadsky) parancsnokot nevezték ki a „Donau” parancsnokává.⁸⁰⁸

Mint ismeretes, a "Donau" fregatt parancsnoka, Emil Ritter von Hermann, aki missziós úton volt, súlyos betegség miatt Philadelphiában kénytelen volt partra szállni. Amikor kérte, hogy szállítsák vissza hazájába, orvosai tanácsa ellenére vállalta az európai utat, és meglehetősen kedvező körülmények között érkezett Genovába, ahol azonban állapota ismét romlott, és kénytelen volt megszakítani útját. Betegágán felesége, aki Genovában várta, és egy hajóstársa gondoskodik róla a legnagyobb gonddal.⁸⁰⁹ Haditengerészetünket mély fájdalommal veszteség érte. Emil Edler von Hermann parancsnok, a világ körüli úton lévő "Donau" korvett parancsnoka, Genovában hunyt el vasárnap, 1898.03.27-én.⁸¹⁰

1898.03.11-19 között Havannában volt.

1898.03.29. – 1898.04.21-között New York-ban volt. A hajó parancsnokságát Victor Ritter Jenik-Zasadsky fregattkapitány vette át.

1898. március végén érkezett New York-ba.⁸¹¹

A hajó második parancsnoka, Ritter von Höhnel hadnagy partra szállt, hogy a szokásos hivatalos látogatást megtegye Stodinger osztrák–magyar főkonzulnál. Ezután udvariassági látogatást tett Bunce admirálisnál és Philip kapitánynál, a „Texas” fedélzetén. Több újságíró is – ahogy a New York State Gazette is beszámolt róla – megkereste Ritter von Höhnel-t, és megkérdezte a véleményét a jelenlegi helyzetről. Természetesen udvariasan, de határozottan elutasította az ilyen kérdések megválaszolását. Maga von Höhnel úr sem volt hajlandó hipotetikus véleményt nyilvánítani a spanyol flotta New York-i kikötő elleni esetleges támadásának sikeréről, azzal kerülve el a kérdést, hogy kifejezte legnagyobb csodálatát a spanyol flotta rettenthetetlensége iránt.⁸¹² (1898.07.03-án Santiago de Cuba partjainál az amerikai flotta szétlőtte az ottani spanyol flottát. A csatát közvetlen közelről szemlélte az SMS Kaiserin und Königin Maria Theresia cirkáló.)

A Pel. Corr. washingtoni távirata szerint a Donau osztrák–magyar korvetta parancsnoka és tisztikara megkoszorúzta a Maine hajó katasztrófájánál szerencsétlenül járt amerikai matrózok sírját Havannában. Sigsbee, a Maine hajó volt parancsnoka, erről az aktusról jelentést tett az

⁸⁰⁷ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-03-17 / 76. szám

⁸⁰⁸ Linzer Tages-Post, Februar 1898-02-23

⁸⁰⁹ Neues Wiener Journal, März 1898-03-29

⁸¹⁰ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1898-03-31

⁸¹¹ Neue Freie Presse, April 1898-04-15

⁸¹² Neue Freie Presse, April 1898-04-15

Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-04-16 / 105. szám

Unió tengerészeti minisztere államtitkárának, amelyben az osztrák-magyar tisztikar kegyeletes aktusáról a legnagyobb elismerés hangján nyilatkozott. Az Unió kormánya most köszönetét fejezte ki az osztrák-magyar külügyminisztériumnak.⁸¹³

1898.04.15. – 1898.05.03-a között Halifax-ban volt⁸¹⁴. A sajtó szerint tovább maradt a kikötőben.

1898.04.30-án Halifax-ban (USA Észak-Karolina) volt.⁸¹⁵ A spanyol-amerikai háború idejére egy tengerészeti és katonai attasét osztottak be a washingtoni osztrák-magyar követséghez. Erre az állásra Rodler József sorhajóhadnagyot szemelték ki, aki az ott állomásozó SMS Donau tisztje.⁸¹⁶ A „Donau“ korvetta jelenleg (1898.05.10.) az Egyesült Államok partjai mentén tartózkodik, jelenleg Halifaxban horgonyoz.⁸¹⁷ A Donau korvetta Halifaxból 1898.05.17-én elindult és délnek vette útját.⁸¹⁸

A "Donau" korvett, amely több hónapot töltött az Antillák vizein és Észak-Amerika atlanti partvidékén, 1898.06.02-án, harmincnapos, túlnyomórészt kedvezőtlen időjárási körülmények között tartó út után elérte Greenock (Skócia) kikötőjét.

Másnap reggel, az emelkedő dagály idején, felfelé hajózott a Clyde folyón Glasgow (Skócia) iparvárosába. Ez a folyami átkelés a "Donau" útjának egyik legérdekesebb epizódja, mivel jelentős hajógyárak és hatalmas ipari létesítmények fekszenek a Clyde mindkét partján, amelyek közelében a hajóknak el kellett haladniuk.⁸¹⁹ Glasgow-ban 1898.06.03-13-között járt.

„A Donau, osztrák-magyar korvettet, mely a minap érkezett meg Glasgowba, kitüntető ünnepséggel fogadta a város lakossága. Külön vonatot és fogatokat bocsátottak a hajón érkezett tisztek rendelkezésére, hogy a nagy kiterjedésű kikötő várost minél kényelmesebben megtekinthessék. A polgármester a városháza ügynevezett mahagóni szobájában lunch-re hívta meg a tiszteket, akik azután este hat órakor az osztrák-magyar konzuliház voltak hivatalosak lakomára. Este a Donau zenekara a fedélzeten hangversenyt adott, amelyet a tengerparton nagyszámú közönség hallgatott végig.”⁸²⁰

Glasgow-ból a „Donau” Stornoway-be (Skócia) indult.

Stornoway-ben 1898.06.15-én járt.

1898.06.17-18-án Kirkwall következett.

„A Donau hadihajónk Glasgowból a Hebridák és az Orkney szigetek érintésével Bergenbe (Norvégia) vitorlázott. Stornoway (Hebridák) és Kirkwall (Orkney) kikötőkben földdelejjességi (föld mágnesességi) megfigyeléseket tettek. Stornowayban épp a heringhalászat fő évadja volt, amelyben körülbelül ezer halász vett részt. A szárazföldön földolgozták és besózták a zsákmányt és mindenfelé eleven sürgés forgás volt. A heringhalászat idején évenként mintegy 7000 ember jön Stornowaybe, míg a halászat befejeztével ismét egészen el van hagyatva és szinte kihalt a helység, melynek közelében — Karlemis mellett — híres, szinte kétezer éves druida és áldozatkövek található. A Donau tisztjei hiába fáradoztak azon, hogy ezeken a moha fedte kőóriásokon munkásokat fedezzenek föl. A kirkwalli székesegyházban néhány kultúrtörténeti kincs látható, melyek a III. Sándor skót király és Habon norvég király közti tengeri háború

⁸¹³ Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-05-07 / 126. szám

Agramer Zeitung, Mai 1898-05-07

⁸¹⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁸¹⁵ Magyar Hírlap, 8. évfolyam, 1898-05-01 / 120. szám

⁸¹⁶ Das Vaterland, Mai 1898-05-01

⁸¹⁷ Magyar Hírlap, 8. évfolyam, 1898-05-10 / 129. szám

⁸¹⁸ Magyar Hírlap, 8. évfolyam, 1898-05-17 / 136. szám

⁸¹⁹ Agramer Zeitung, Juni 1898-06-20

⁸²⁰ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-06-25 / 174. szám
Neue Freie Presse, Juni 1898-06-21

idejéből (1263) származnak. Az Orkney-szigetek voltak akkor a norvég hadihajóraj operációinak alapja.⁸²¹

A Donau 1898.06.20-án hajnali 2 órakor — nappali világosság mellett — horgonyt vetett Bergenben (Norvégia) több napi tartózkodásra.”⁸²² Bergent 1898.06.27-én hagyta el.

1898.07.03-08-án volt Leith-ben.

1898.07.09-16-között North Shields-ben állt meg.

1898.07.19-30 között Gravesand következett.

1898.07.31-én befutott a Weght szigeten levő cowesi kikötőbe,⁸²³ ahol az özvegy koronahercegnő látogatást tett a hajón.

Őfelsége „Donau” korvette Cowes-ban. Őfelsége „Donau” hajójának angol vizeken való tartózkodásával kapcsolatban a következőket közölték. A „Donau” 1898.07.30-án indult el Gravesend-ből (Anglia), és másnap érkezett meg Spithead kikötőjébe. A hajó ezután folytatta útját Cowes-ba (Whigt-sziget), az Osborne királyi palota mellett elhaladva felvonta a teljes zászlódiszt, és tisztelgett Viktória királynő előtt, aki ott tartózkodott. Cowes-ban a „Donau” a „Crescent” cirkáló és az „Osborne” jacht mellett horgonyzott le, amelyek a walesi herceg zászlaját hordozták. Mivel a királynő a kikötőben hajózott, és ugyanazon a napon meglátogatta a herceget, a „Donau” és a „Crescent” – az angol szertartásoknak megfelelően – napnyugtáig teljes zászlódisztben tisztelgett. 1898.08.01-jén a „Donau” parancsnokát York hercege (a „Crescent” parancsnokai) nevezte ki, akit a walesi herceg fogadott. A walesi herceg nagyon korán odament, és megjegyezte: „Tudják, ebben az állapotban szálltam hajóra, mert tudom, hogy egy beteg ember csak a friss tengeri levegőn lévő hajón gyógyul meg a leggyorsabban.” Ugyanezen a napon Spárta hercege és felesége Cowes-ból az „Alberta” jachton távozott. A „Donau” és a „Crescent” ágyúlovást adott le, és éljenzéssel üdvözölték a kis zászlógalát, melynek főárbócán görög zászló lobogott. Konstantin herceg a jacht kormányállásában állt, és sapkáját lengetve üdvözölte a korvetet. – Stephanie koronahercegnő, özvegy főhercegnő, aki ugyanekkor Cowes-ban tartózkodott – a nagyobb regatták zajlottak –, augusztus 2-án és 4-én látogatásaival tisztelte meg a „Donaut”, és a fent említett napon ebédelt a fedélzeten. 2-án a parancsnokot, a 10. és 17. haditengerészeti rohamparancsnokot, valamint a hajó egyik tisztjét meghívták az angol királynő udvarába. A „Donaut” számos jachttulajdonos is meglátogatta, akik többször is magukkal vitték a hajó legénységét az utakra. A „Donau” zenekara kétszer lépett fel a királynő palotájában, a második alkalommal pedig a királynő bemutatta a Corvette-t a kísérő Corvette-őrségnek, miközben a belga királlyal beszélgetett. Őfelsége különösen elismerően nyilatkozott a zenekar előadásáról. Egy másik alkalommal a királynő sajnálatát fejezte ki amiatt, hogy az osztrák-magyar hajók olyan ritkán látogatják Cowes-t; annyira élvezte a Császári és Királyi Flotta hajóinak látványát. Az angol sajtó részletesen beszámolt a korvettről, amely Cowes-ból Plymouthba hajózott, és ott is a legszívélyesebb fogadtatásban részesült.⁸²⁴

1898.08.08-12-én Plymouth kikötőjét kereste fel.

1898.08.16-án Brest-ben volt. (1898.08.14-15-én Brest-ben járt.)

„Temetés idegenben. A «Donau» osztrák-magyar hadihajó Grublek nevű matrózát, aki egy gyakorlat alkalmával Brest mellett az árbocozatról leesett és meghalt, tegnap temették ott el. A koporsót az osztrák és magyar lobogó fedte. A végtisztesség megadására az Iphigenie

⁸²¹ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-07-04 / 183. szám

⁸²² Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-07-04 / 183. szám

⁸²³ Budapesti Napló, 3. évfolyam, 1898-08-02 / 212. szám

⁸²⁴ Das Vaterland, August 1898-08-17

francia hajónak egy százada vonult ki a tiszt vezénylete alatt. Fournier tengernagy és a vezérkari főnöke is képviseltették magukat a temetésen. A holttest beszentelése a tengerészeti kápolnában ment végbe. A temetés után Jenik Zazadsky lovag fregattáskapitány, a «Donau» parancsnoka felkérte a megjelent francia tiszteket, hogy fejezzék ki köszönetét a francia tengerészetnek, az osztrák-magyar hajó gyászában való részvételükért.⁸²⁵

1898.08.25. – 1898.09.01 között volt Lisszabonban.

1898.09.01-én érkezett Lisszabonba és másnap már tovább is indult.⁸²⁶

Az osztrák-magyar „Donau” korvett 1898.09.19-én érkezett Palermo-ba, és két nap múlva indul Polába.⁸²⁷



828

SMS Donau

1898.09.28-án megérkezett Polába. Az út során megtett 19 806 tmf-et, ebből 16 630 tmf-et vitorlával.

1898.10.02-án leszerelték.

1899.

Egy téves hír szerint 1899.04.02-án a kínai vizeken volt.⁸²⁹

„Mit keresünk Chinában? A Kaiserin Elizabeth«, a »Frundsberg«, a »Donau« és a »Szaida«? négy hatalmas hadihajónk lubickol jelenleg a chinai vizekben. Sokkal jelentékenyebb ez a hajóraj, semhogy kiküldését céltalan gyakorlati utazásnak tekinthetné!. A múltkor szárnyra kelt ama hírt, hogy monarchiánk, a többi hatalmak példájára, Chinában területi szerzeményre törekszik, a bécsi külügyi hivatal sietett megcáfolni. — Hinnünk kell tehát, hogy a turnék nem volt alapja akkor, de hogy négy derék hadihajónk most mégis mit keres Chinában, azt abból a demontiból ki nem okoskodhatjuk. Még megérjük különben, hogy Montenegro előbb jut chinai földhöz, nem is szólva a megnyirbált Dániáról, mely most keresi azt a talpalatnyi földet, hol megvethesse Oroszország támogatásával a lábát. Hogy monarchiánk iparának előnyös volna-e a biztos chinai piac, a fölött most nem akarunk elmélkedni, inkább felemlítjük azt a francia forrásból eredt hírt, hogy Anglia azt javasolta Oroszországnak, hogy a chinai birodalmat osszák fel, II. Miklós cár pedig, midőn Muraviev gróf erről neki jelentést tett, határozottan

⁸²⁵ Magyarország, 5. évfolyam, 1898-08-17 / 227. szám

⁸²⁶ Agramer Zeitung, September 1898-09-02

Das Vaterland, September 1898-09-02

⁸²⁷ Das Vaterland, September 1898-09-20

Deutsches Volksblatt, September 1898-09-20

⁸²⁸ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1899-05-21

⁸²⁹ Budapesti Hírlap, 19. évfolyam, 1899-04-02 / 92. szám

kinyilatkoztatta, hogy Oroszország sohasem fog beleegyezni China föloszlatásába. Eddig csak Szibéria s a kancsuka szerint ítélkeztek fölötte és most kisül, hogy a népek békéjének, a humánus eszméknek előharcosa s a népek jogainak védelmezője. Nem csoda ezek után, hogy a gúnyolódás a cár béketervei iránt lassan kint megszűnt, hogy a legnagyobb katonai hatalom erkölcsi tekintélyének ma már nagyobb a súlya, mint a civilizáció élén bombázó mintországoknak innen és túl az Óceánon. A békekonferencia tehát komoly dolog lesz. Megnyitása a Hága mellett levő királyi palotában május 18-ára van tervezve. A hatalmak közös megegyezése alapján az elnöki teendőket a londoni orosz nagykövet, Staal báró, fogja végezni, miután Beaufort, Hollandia külügyminisztere, kit diplomáciai hagyomány szerint az elnökség megilletett volna, arról lemondott.”⁸³⁰ A Budapesti Hírlap és a Pesti Hírlap fenti írásai szerintem nem helytállóak. Az SMS Donau ekkor nem lehetett a kínai vizeken, pláne úgy, hogy a hajót májusban szerelik csak fel bevetésre. A sajtó tehát ez esetben nem volt elég körültekintő.

1899.05.13-án a hajó felszereléséről döntöttek. Parancsnoka Victor Ritter Bleß v. Sambuci sorhajókapitány.⁸³¹

1899.06.16-án felszerelték, és a legénységét gyakorlatoztatták. Ezután Fiumébe ment, hogy behajózza a tengerészeti akadémia első éves növendékeit, akiket Dalmácia előtti gyakorlóútra visz. A hajó Cattaróba ment.

1899.07.15-én kifutott Cattaróból.

1899.07.21-24 között Ancona-ban volt.

1899.07.25-29-én volt Pola-ban. Onnét visszatért Fiuméba.

1899.07.30. – 1899.08.01 között Fiumében volt, ahol fedélzetére vette az akadémia behajózandó növendékeit.

1899.08.03-04-én Sebenico-ban kötött ki.

1899.08.09-11-én Korfun állt meg.

1899.08.12-14-én Patrasz következett.

1899.08.14-17-én *Pireusz-ban vetett horgonyt.*

1899.08.16-án a «Donau» hadihajó a tengerészeti akadémia növendékeivel három napra Pireuszba érkezett és onnan Szmirnába megy.⁸³²

1899.08.21-24-én Szmirnában járt.

1899.08.25-27-én Syra-t kereste fel.

1899. augusztus végén Szira-ban volt a posta szerint.⁸³³

1899.08.31. – 1899.09.02-án Argostoli (Kefalónia) következett..

1899.09.04-09-én Velence kikötőjében horgonyzott.

1899 augusztusában Velencét is felkereste a posta szerint.⁸³⁴

1899.09.10-15-én Polában volt.

1899. szeptember elején Pola-ban volt, majd áthajózott Triesztbe a posta szerint.⁸³⁵

1899.09.15-16-án Fiumében horgonyzott, ahol partra tette az akadémiai növendékeket.

1899.09.16-án befutott Pola központi kikötőjébe.

1899.09.17-én leszerelték.⁸³⁶

⁸³⁰ Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-01 / 91. szám

⁸³¹ Das Vaterland, Mai 1899-05-13

⁸³² Alkotmány, 4. évfolyam, 1899-08-16 / 196. szám

⁸³³ Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1899-08-20 / 229. szám

⁸³⁴ Magyarország, 6. évfolyam, 1899-08-29 / 238. szám

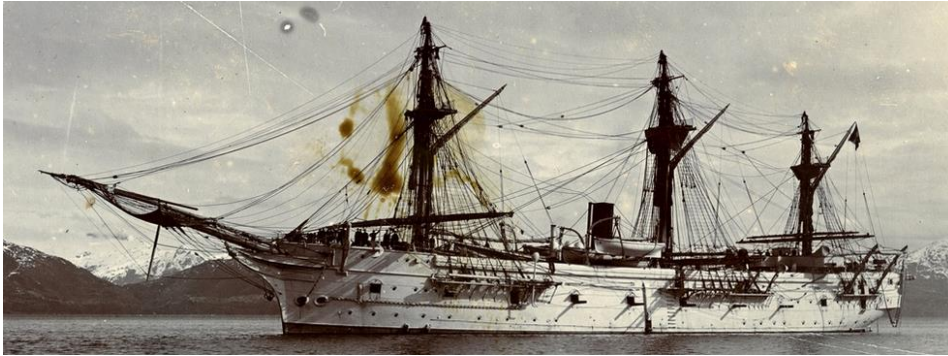
⁸³⁵ Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1899-09-07 / 247. szám

⁸³⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1900.

1900.04.30-án felszerelték.

Az Osztrák-Magyar Monarchia utolsó földkerülő útja. Az út állítólag 13 hónapot vett igénybe. (Sajnos a pontos útvonalat és eseménysort a sajtóból nem tudtam megállapítani, de külső forrásból igen.) Az utazásról elérhető **Rakovszky Béla** naplója. Az útvonal Argentínából a Magellán-szoroson keresztül Guatemaláig és Honolulúig, majd Japán, Indokína, valamint a Szezi-csatornán átkelve megérkezett Polába, az Osztrák-Magyar Monarchia kikötőjébe.



SMS Donau

1900.04.24-i hír: „(Osztrák-magyar expedíció Délamerikában. Érdekes délamerikai expedíciót tervez az osztrák-magyar haditengerészet parancsnoka, Spaun báró tengernagy. 1900. május elején felszeretik a Donau osztrák-magyar hadihajót, amely Hans Antal fregatta-kapitány parancsnoksága alatt a déli óceán vizeire indul. A Donau egy évig marad távol és a következő utat fogja megtenni: Gibraltáron át Bahiába Brazíliába indul, onnan több délamerikai kikötő érintésével a keleti partok mellett lehajózik a híres Magéiban - szorosig, ahol átmegy a Csendes Óceánba és aztán a nyugati parton ismét felmegy Panamáig, útközben érintve a nagyobb kikötővárosokat. Innen megkezdí a visszautazást Szent Ilona szigete felé, melyen kívül még a Falkland-szigetek egynémelyikét — tudva, lévően itt szenvedett hajótörést Orth János —íái érintik. Délamerikát ezúttal a Horn-foknál hajózzák, körül és innen hazafelé vitorlázik a Donau.] Az expedíció fő célja elsősorban az volna, hogy a fiatal tengerésztisztjelölteknek alkalmat nyújtsanak a gyakorlati kiképzésre és iskolázásra. Egyúttal azonban közgazdasági célja is volna az utazásnak. Az expedícióban részt fog venni a külügyminisztériumnak egy Dél-Amerikában állomásozó konzuli hivatalnoka is, akinek feladata rossz kereskedelmi és ipari érdekeink számára piacokat teremteni, azonkívül a délamerikai konzulátus szervezésének tervét megcsinálni. Az expedícióban a következő tisztek vesznek részt: Anton Hesse, Cattarinick János, Hansa Sándor, Schubert Ottokár, Martinek Ferenc sorhajóhadnagyok, Sándor Virgilius, Stankovics Miklós, Stockert Károly, Zipperer Egon, Seedank Emil, Migotti Norbert sorhajóászló-sok, huszonnégy tengerészhadapród, dr. Krok Jakab fregattaorvos, dr. Szisoviecki Antal korvetta-orvos, Blaha Konrád másodosztályú gépész és végül Müller Antal tengerészeti biztos. A hajón az utazás idejére a postatakarékpénztár is fog működni, mégpedig külön osztrák és külön magyar takarékpénztár.”⁸³⁸

„A tengerészeti szállítások tekintetében a vezetőség elsősorban azon iparkodik, hogy a delegáció által megszavazott anyagi eszközöket a legcélszerűbben és leggazdaságosabban fölhasználja. Általánosságban az állapot ma az, hogy Magyarország a szállításban jóval csekélyebb mértékben részesül, mint amennyi a kvóta szerint megilletné. A tengerészet

⁸³⁷ https://mnl.gov.hu/virtualis_kiallitas/ii_midon_japanban_voltam_a_cseresznyafak_viragoztak

⁸³⁸ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-04-24 / 112. szám
Agramer Zeitung, April 1900-04-25

vezetője egyenlő minőség és egyenlő árak mellett most tekintettel van Magyarországra és mezőgazdasági viszonyaira. Ipari részesedés tekintetében újabban javulás mutatkozik Magyarország javára, de az utolsó év kedvezőbb eredménye mellett is a kvótaarányt Magyarország a szállításban még koránt sem érte el. A külföldi megrendeléseket leszámítva, Magyarországra a szállítások 15,6 százaléka, Ausztriára 84,4 százaléka esik. A tengerészet vezetősége örömet támogatja a kereskedelmet, amennyire ez csak tehetségében áll. A múlt évben hajóink csaknem három hónapon át látogatták a Levante kikötőit; ez a látogatás a kereskedelmi összeköttetésekre is nagyon jó hatással volt. A hadihajók, ha külföldi kikötőt érintenek, mindig szereznek kereskedelmi tudósítást, amelyet a vezetőség esetről-esetre átad a két kereskedelmi minisztériumnak.”⁸³⁹

1900-ban földkerülő útra indult a haditengerészeti akadémia végzős kadétjaival. Az út első felében Anton Haus fregattkapitány volt a parancsnoka, aki 1901-ben, kínai vizeken átszállt az SMS Kaiserin und Königen Maria Theresia páncélos cirkálóra. 1901-ben fejezte be földkerülő útját. Ez volt a Monarchia hajóinak 7. sikeres földkerülő útja.

1900.05.01-én Anton Haus fregattkapitány parancsnoksága alatt, tengerészkadéttal a fedélzetén világkörüli útra futott ki Polából Dél-Amerika és Kelet-Ázsia felé.

1900.05.21-27- között Gibraltár-ban tartózkodott.

1900.06.06-07-én. St. Vincent sziget következett Dél-Amerika északi partvidékén.

Az útiterv szerint Rióban is ki kellett volna kötni, de a pestisjárvány miatt nem tértek oda be.

1900.06.26. – 1900.07.07. Bahia.

1900.06.28-án a Donau hadihajó Bahia-ba (Brazília) érkezett, ahol tíz napig marad.⁸⁴⁰

1900.07.26. – 1900.08.06. Montevideo következett.

Távirati jelentés szerint a Donau nevű hadihajó 1900.07.25-én nyolc napra Montevideoba érkezett. A hajón minden rendben van.⁸⁴¹

1900.08.13-23-án Bahia Blanca-t (Porto Belgrano), argentin haditengerészeti bázist kereste fel. Ez időben merült fel, hogy a feszült kínai helyzet miatt, a hajót a kínai vizekre küldik.

1900.08.13-i hír: „Tengerészkatonáink fokozták eddigi jó hírüket. Emlékezetes, hogy a takui ütközetnél is kitűntek s a tiencini harcoknál is dicsérettel említik őket. S gróf Waldersee, az új főparancsnok bizonyára jó hasznát fogja venni azoknak a csapatainknak is, melyek külügyi kormányunk jóvoltából most vannak útban Kína felé. A Kaiserin Elisabeth és Aspern nevű hadihajóink holnap indulnak el Ceylon fővárosának kikötőjéből s így körülbelül tíz nap múlva a kínai vizeken lesznek, a Leopard a Salamonszigetektől fog Kína felé indulni, újabban pedig még egy hadihajónkat is Kelet-Ázsiába rendelték. A Donau nevű korvett ez, mely eddig Délamerika partvidékein járt, de most parancsot kapott, hogy induljon azonnal Kínába, ahova 310 embert és 15 ágyút visz. A Donau lesz a hatodik hadihajó, mely monarkiánkat a Kína ellen operáló nemzetközi hadseregben képviseli.”

„A Donau nevű osztrák-magyar hadi korvett, mely ez idő szerint Dél-Amerika partvidékein hajózik, parancsot kapott, hogy fejezze be tanulmányútját s induljon azonnal a Sárga-tengerre és csatlakozzék az ott cirkáló osztrák-magyar kelet-ázsiai hajórajhoz. A kínai vizekre rendelt Donau, 1897-ben készült, 2340 tonna a tartalma és óránként 12 mértföldnyi sebességgel jár. Tüzérségi felszerelése 10 darab 12 centiméteres Actatius-ágyú, 4 golyósóró és egy könnyű ágyú. Legénysége 310 ember. Hogy a kelet-ázsiai osztrák-magyar hajóraj tengerészeinek a hozzátartozóikkal való táviratváltást olcsóbbá tegye, a hajóraj-parancsnokság német és francia mintára berendezett rövidítéses siffereket állapított meg.”⁸⁴² A hajó fegyverzetét egy adott lapszámon belül is eltérően adták meg.

⁸³⁹ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-05-24 / 141. szám

⁸⁴⁰ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-06-29 / 153. szám

⁸⁴¹ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-07-28 / 205. szám

⁸⁴² Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-08-13 / 221. szám

„A Donau nevű hadihajó is a kínai vizekre indul, de csak ha dél-amerikai küldetését elvégezte. Ezen a hajón a kínai háborúban harcképtelenné lett katonáinkat fogják hazaszállítani. A Donau küldetése még néhány hónapot fog igénybe venni.”⁸⁴³

1900.08.24-i távirati jelentés szerint a Donau hadihajó Basia Blanca-ból (Bahia Blanca, Porto Belgrano, Argentína) elindult.⁸⁴⁴

1900.09.03-07-én Punta Arenas-ban volt.

1900. augusztus végén a posta szerint Punta-Arana-ba várták.⁸⁴⁵ Punta Arenas város Chile délkeleti végében, a Magellán-szoros északi partján.

1900.09.10-én a gyors Kínába küldését elvetették, így folytathatta eredeti kitűzött útvonalát.⁸⁴⁶

1900.09.07-08-án a Fortescue-öbölben vetett horgonyt.

1900.09.08-10-én a Glacier-öblöt kereste fel.

1900.09.10-11-én Nassau-öböl következett.

1900.09.11-12-én az Istmus-öbölben állt meg.

1900.09.12-13-án Mayne Harbour következett.

1900.09.13-14-én Puerto Bueno-ban járt.

1900.09.14-15-én a Tom-öblöt kereste fel.

1900.09.15-17-én Port Grappler következett.

1900.09.17-18-án Eden Harbour-ban vetett horgonyt.

1900.09.18-19-én a Connor-öbölben járt.

Távirati jelentés szerint a Donau osztrák-magyar hadihajó a 1900.09.29-én négy napi tartózkodásra Coronel-be (Chile) érkezett.⁸⁴⁷ A hajó a kikötőben négy napig marad.⁸⁴⁸

Más forrás szerint ekkor 1900.09.29. – 1900.10.02-án Valdivia-ban volt. Coronel és Valdivia között kicsivel több, mint 400 km a távolság.

1900.09.29-i hír szerint a Donau gőzös, mely most a Magelhaens-szorosban van.⁸⁴⁹

1900.10.04-06-án Talcahuano következett.

1900.10.05.-i távirati jelentés szerint a Donau osztrák-magyar hadihajó kétnapi tartózkodásra Talkahuanó-ba (Talcahuano, Chile) érkezett. A hajón minden rendben van.⁸⁵⁰

1900 augusztusában a postáját Valparasio-ba (Chile) küldték, de a hajót csak 1900.09.27-re várják oda.⁸⁵¹

1900.10.12.-i távirati jelentés szerint a Donau osztrák-magyar hadihajó 12 napra Valparaiso-ba érkezett. A hajón minden rendben van.⁸⁵² A posta alapján a hajónak már augusztusban ide kellett volna érkeznie. A hajó legalább egy hónapos késésben lehetett ekkor az eredeti útitervhez képest.

1900.11.05-06-án volt Taltal-ban.

1900.11.06-án Taltal-ba (Chile) érkezett, majd innét Antofagaszta-ba (Chile) megy tovább.⁸⁵³

1900.11.07-08-án járt Antofagosta-ban (Antofagaszta).

1900.11.09-10-én Tocopilla-ban járt.

Távirati jelentés szerint a Donau nevű osztrák-magyar hadihajó Copilla-ba (Chile) érkezett 1900.11.10/11-én. Útjának legközelebbi célja Iquique.⁸⁵⁴

⁸⁴³ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-14 / 222. szám

⁸⁴⁴ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-08-25 / 232. szám

⁸⁴⁵ Alkotmány, 5. évfolyam, 1900-07-28 / 178. szám

⁸⁴⁶ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-11 / 249. szám

⁸⁴⁷ Magyar Polgár, 23. évfolyam, 1900-10-02 / 225. szám

⁸⁴⁸ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-10-02 / 271. szám

⁸⁴⁹ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-29 / 267. szám

⁸⁵⁰ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-10-06 / 274. szám

⁸⁵¹ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-16 / 224. szám

⁸⁵² Magyarország, 7. évfolyam, 1900-10-13 / 272. szám

Neue Freie Presse, Oktober 1900-10-12

⁸⁵³ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-11-07 / 306. szám

Neue Freie Presse, November 1900-11-07

⁸⁵⁴ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-11-11 / 310. szám

[A salétromlelőhelyek Dél-Amerikában] Lapunk egyik barátja rámutat, hogy a Dél-Amerika nyugati partján fekvő kikötő, ahová a "Donau" korvett néhány nappal ezelőtt befutott küldetése során, nem Zopillának (Copilla), hanem Tocopillának hívják, amely gazdasági jelentőségét elsősorban kiterjedt salétromlelőhelyeinek köszönheti. Ezeket a lelőhelyeket egy angol vállalat, az "Anglo Chilean Nitrate and Railway Company" aknázza ki, amelynek vezérigazgatója Johann Baptist Scherzer, a volt császári és királyi követ, Dr. Karl von Scherzer unokaöccse. Nagyszámú osztrák, különösen dalmát, dolgozik ezekben a bányákban, és hatékonyságuk, intelligenciájuk és szolgálékűségük miatt előnyben részesítik őket a bennszülöttekkel szemben. Még a szomszédos Autos Ad salétrombányáiban is dalmátokat alkalmaznak, és úgy tűnik, hogy az osztrák munkások hatalmas jelenléte és egyre növekvő beáramlása Dél-Amerika világlistáján arra késztette a császári és királyi kormányt, hogy külön missziót küldjön oda, hogy jelentést tegyen az ottani gazdasági viszonyokról, és javaslatot tegyen hatékony konzulátusok felállítására a legmegfelelőbb helyen.⁸⁵⁵

1900.11.10/11. – 1900.12.03 között Iquique-ben járt.

1900.11.10-án érkezett Iquique-be. A hajó ott tartózkodását 8-10 napra tervezték.⁸⁵⁶

Az admirális hivatalhoz érkezett jelentések szerint a Donau korvetthajó Iquique-be (Chile), az Albatros Cerigoba és a Leopard hadigőzös Colomboba érkezett.⁸⁵⁷ Az SMS Donau ekkor Dél-Amerika nyugati partjai mentén hajózott észak felé.

A chilei városban az osztrák elem meglehetősen erős és a legelőnyösebb módon képviselteti magát. Az osztrákok által Antofagastába fektetett tőke legalább nyolcmillió pesót tesz ki. Két gyarmatosítónk már milliomos lett. Az út későbbi szakaszában a "Donau" korvett kikötött Tocopillában, ahol szintén egy jelentős osztrákokból álló kolónia található, bár szerény számban, és november 10-én megérkezett Iquiqueba, Chile utolsó kikötőjébe. Ott is található egy nevezetes osztrák kolónia, a külföldi gyarmatok között a legerősebb, és tagjai többnyire becsületos szorgalommal és takarékossgal sikerült tekintélyes pozíciókat és vagyont szerezniük.⁸⁵⁸

A „Donauhajó parancsnokának jelentése különösen kiemeli a Iquique-ben 26 éve létező osztrák tüzoltóság és az „Osztrák Kölcsönös Támogatási Egyesület” december 2-án tartott ünnepélyes hazafias gyűlését, valamint az osztrák kolónia hivatalos bankettjét aznap este. Az Iquique partjainál eltöltött hosszabb tartózkodás elsősorban Rakovszky követségi tanácsos utasításának volt köszönhető, hogy látogassa meg Oruro és La Paz (Bolíviában) városait. Célja kettős volt: információkat gyűjteni az Oruroban uralkodó helyzetről, ahol egy nagyszámú osztrák közösség él, valamint találkozni a bolíviai kormánnyal La Pazban, Bolívia fővárosában. E küldetés érdekében, valamint annak biztosítása érdekében, hogy Rakovszky követségi tanácsos, mint első és egyetlen diplomáciai megbízott, ne legyen egyedül hivatalos minőségben a bolíviai fővárosban, a parancsnok és a "Donau" törzsének egy tisztje kérésére csatlakozott hozzá kíséretként.⁸⁵⁹

1900.11.24-én Ófelsége Donau nevű korvetthajója Kelet-Ázsiába tart, miután Amerikából érkezve kelt át az óceánon.⁸⁶⁰

1900.12.08-14-én Callao következett.

1900.12.09-én a Donau hat napra Callao-ba (Peru) érkezett.⁸⁶¹ Ott a hajó hat napot töltött.⁸⁶²

1900.12.20-25-én Gyaquil-nál állt meg.

Neue Freie Presse, November 1900-11-11

⁸⁵⁵ Neue Freie Presse, November 1900-11-15

⁸⁵⁶ Neue Freie Presse, November 1900-11-13

⁸⁵⁷ Magyarország, 7. évfolyam, 1900-11-18 / 303. szám

⁸⁵⁸ Neues Wiener Journal, März 1901-03-24

⁸⁵⁹ Klagenfurter Zeitung, April 1901-04-06

⁸⁶⁰ Das Vaterland, November 1900-11-24

⁸⁶¹ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-12-10 / 339. szám

Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-10

⁸⁶² Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-10 / 340. szám

1900.12.24-én a Donau hadihajó négy napra Guayaquil-ba (Ecuador) érkezett.⁸⁶³

1900.12.31. –1901.01.01-én az Elmo-öbölben horgonyzott.

1901.

1901.01.01-07-én Panama-ban járt. Meglátogatták a legénység tagja és a tisztek az épülő csatornát. 1900. november 13-án a postáját már Panama-ba küldték.⁸⁶⁴

1901. január elején a Panamában állomásozó Donau nevű osztrákmagyar hadihajó fedélzetén megjelent a kolumbiai hadsereg egy ezredese hadsegédével, egy kapitánnyal s bemutatkozott a hajó parancsnokának. Bemutatkozásánál elmondta, hogy ő magyar alattvaló és vezérkari főnöke Alban tábornoknak, Panama állam kormányzójának.⁸⁶⁵ A postai hírekből kiindulva, a panamai út előre nem volt betervezve a programba.

1901.01.11-15-én Punta Arenas (Costa Rica) következett.

1901.01.13-án megérkezett háromnapos tartózkodásra Punta Arenas-ba.⁸⁶⁶

1901.01.18-20-án Corinto (Nicaragua) következett.

1901.01.20-án a Donau osztrák-magyar hadihajó Korintus-ba (Corinto) érkezett, ahonnan három nap múlva tovább megy Amapala-ba (Honduras).⁸⁶⁷

1901.01.21-22-én Analpa (Amapala, Honduras) következett.

1901.01.23-án befutott Amapala-ba.⁸⁶⁸

1901.01.26-án a "Donau" korvett négynapos tartózkodásra megérkezett Acajutla-ba (El Salvador). Következő úti cél: San José (Guatemala).⁸⁶⁹

1901.01.28. – 1901.02.01-én San José következett.

1901.01.30-án a Donau korvett megérkezett San Joséba négynapos tartózkodásra. Következő úti cél Honolulu.⁸⁷⁰

1901.03.06-20 között volt Honolulu-ban.

A Donau 1901.03.06-án Honolulu-ba érkezett, ahol körülbelül két hétig marad.⁸⁷¹

1900 novemberében a postája már Honolulu-ba érkezik.⁸⁷² 1901 februárjában a hajó postáját Honolulu-ba (Hawaii) várták.⁸⁷³ A posta alapján már közel négy hónapos eltérésben van az eredeti úttervhez képest.

1901 márciusában találkozhatott egymással Jokohama-ban az SMS Kaiserin Maria Theresia és az SMS Donau. Anton Haus (Haas) fregattkapitány zászlóskapitányként átszáll Ófelsége a "Kaiserin Königin Maria Theresia" hajójára gróf Montecuccoli ellentengernagy parancsnoksága alá, míg a jelenlegi zászlóskapitány, Victor Ritter Bess von Lambuucci hadnagy a "Donau" korvettet hozza haza.⁸⁷⁴ Végül az SMS Donau legénységcsereje Nagaszakiban fejeződött be.

⁸⁶³ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-24 / 354. szám

Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-25

⁸⁶⁴ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-11-13 / 312. szám

⁸⁶⁵ Magyarország, 9. évfolyam, 1902-06-26 / 151. szám

⁸⁶⁶ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-13

⁸⁶⁷ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-01-21 / 21. szám

Neue Freie Presse, Januar 1901-01-21

⁸⁶⁸ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-23

⁸⁶⁹ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-26

⁸⁷⁰ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-30

⁸⁷¹ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-03-20 / 79. szám

⁸⁷² Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-10-05 / 273. szám

⁸⁷³ Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-01-05 / 5. szám

⁸⁷⁴ Grazer Tagblatt, Februar 1901-02-22

Agramer Zeitung, Februar 1901-02-22

1901.04.30. – 1901.05.21 között volt Nagaszaki-ban. Ide a hajót 1901 februárjában vagy márciusban várták eredetileg.⁸⁷⁵ 1901.05.09-17-ig Nagasaki-ban vetett horgonyt az SMS Mária Terézia cirkáló az SMS Donau közelében.⁸⁷⁶

A „**Donau**” hadihajó nagaszaki megérkezése alkalmából a következő változások lépnek életbe a törzs szolgálati szabályzatában: „A következő hadnagyokat osztják be a „Donau” korvettre: Guido von Kottow, Theodor von Winterhalder, Johann Sndral és Joseph Kollarz hadnagyok, mindannyian a „Zenta” torpedóhajóról, valamint Joseph von Primavesi hadnagyok az „Elisabeth” és a „Charles Masson” cirkálóról, valamint Ernst Stenner és Alfred Burkert („Zenta”) zászlósok, Rudolph von Czech („Elisabeth”), a tengerészcadétek pedig Otto Happe („**Maria Theresia**”), Eberhard von Zettmar („**Elisabeth**”), Alex ander Milosevie („Maria Theresia*”), Karl Noc („Aspern”), Marimlian Rechl, valamint Ernst von... ödrftex és Karl Heiß („Maria Theresia”), Wilhelm von Kayser („**Aspern**”), Jalus von...” Hild ("Maria Theresia"), Joseph Kogelnik ("Aspern"), Georg von Trapp, Eugen von Brasseur és Wilhelm Grancich ("Maria Theresia"), Rudolph Bürnstaller ("Zenta"), Wilhelm von Tichernatsch ("Elsabeth"), Rudolph Hoener és "Geslans Surgemironz" ("Zselláni Dr.") Werbense („Maria Theresia”). A „Maria Theresia” torpedódöngölő hajón a „Donau” kormányos vezérkara, Anton Hesse hadnagy, Franz von Hild, Franz Leist, Alexander von kadétek érkeznek. Anoston, Zoeph Jors, Hektor Slocovich, Alfred Hofmann, Ruolph Gylk, Stiegfried Gohanz, Johann Rössel és Dr. Anton von Lisowiei fregattsebész. Az Elisabeth cirkálón (a Donau-ból): Franz Martinak vonalvezető hadnagy, Hugo Kloß haditengerészeti kadétek, Pilades Lister és Max Wöb. Az "Aspern" torpedóhajón (a "Donauból"): Albert Heinz, Dagobert Müller, Max Honsel és Otto Kastner haditengerészeti kadétek. A "Zenta" torpedóhajón (a "Donau"-ról): Ottokar Schubert és Hichard Florio hadnagyok; Vonalbíró Nikolaus Stankovic, Egon Zipperer, Emerich von Schonta és Norbert Migotti zászlós; Günther von... Straub, Georg Wellisch, Hermann Willenik és Johann Potocmi haditengerészeti kadétek – a „Maria Theresia” vonalbírótól, Wilhelm Freiherr von Erfelsbern hadnagytól. A parancsnokváltás után a "Donau" korvett a legrövidebb úton indul vissza; érkezése augusztus végén várható. A „Donau” korvett parancsnokságát von Bleß-Sambuchs vonalórkapitány veszi át, míg a „Donau” korábbi parancsnoka, Haus vonalórkapitány veszi át a „Maria Theresia” parancsnokságát. A „Maria Theresia” korábbi vezérőrnagyát, von Cozulich korvettkapitányt Dr. Krimayr korvettkapitány váltja, aki már megkezdte útját.⁸⁷⁷ Úgy tűnik, hogy ekkoriban a Monarchia öt hajója is japán vizeken járt.

⁸⁷⁵ Pesti Napló, 51. évfolyam, 1900-09-29 / 267. szám

⁸⁷⁶ Rihmer Aurél (Budapest): Az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete Páncélosok „mindenkori csatahajó osztály” és cirkálók A flotta a sajtó tükrében ACTA HISTORICA HUNGARICA TURICIENSIA XL. évfolyam 3. szám A ZÜRICH MAGYAR TÖRTÉNELMI EGYESÜLET 134. SZ. KIADVÁNYA ISSN 2297-7538

⁸⁷⁷ Neue Freie Presse, April 1901-04-14



878



879

Feltehetőleg az SMS Donau (III.)

1901.05.29-én érkezett Hongkongba.⁸⁸⁰ Hongkongot 1901.06.06/07-én hagyta el.
1901.06.17-én Saigon-ba érkezett.⁸⁸¹

Más forrás szerint 1901.06.15-19-én volt Saigon-ban.

1901.06.23. – 1901.07.02 között Szingapúr-ban.

1901.06.24.-i távirati jelentés szerint a Donau hadihajó Singapore-ba (Maláj-félsziget) érkezett.⁸⁸²

1901.07.06-11 között Tanjong Briok, (Batavia, Jakarta) következett.

1901.08.03-05-én járt Port Victoria-ban (Seychell-szigetek).

1901.08.03.-i Távirati jelentés szerint a Donau osztrák-magyar hadihajó két napra a Seychelles-szigeteken (Kelet Afrika) kötött ki.⁸⁸³

1901.08.14-17-én Áden-ben járt.

1901.08.16.-i távirati jelentés szerint a Donau osztrák-magyar hadihajó négy napra Adenbe érkezett.⁸⁸⁴

1901.08.23.-i távirati jelentés szerint 22-én a Donau hadihajó Jedda-ban (Dzsidda) kikötött, a hajón minden jól van.⁸⁸⁵

1901.08.29-én pár órára Suezbe érkezett.⁸⁸⁶

1901.08.31-én Port Said-ba érkezett. Innét 1901.09.01-én indult tovább.⁸⁸⁷

Más forrás szerint 1901.08.30-31-én volt Port Said-ban.

1901.09.08-án érkezett vissza a vilá körüli útról Triesztbe.

A «Donau» hadihajón, amely tudvalevőleg e hét elején Nagaszakiból Triesztbe érkezett, haditengerészetünk számos katonája tért vissza, akik a messze Keletről hősiességük jeleképpen nagy mennyiségű hadizsákmányt hoztak magukkal. A gazdag zsákmány mindennemű fegyverekből, zászlókból s egyéb harci jelvényekből áll. A lobogók legtöbbször nagy négyszögletű selyemszövetből készült, a közepén az ismeretes kínai sárkánnyal. Az egyik díszlobogón ez a fölírás olvasható: *Presa in guerra, Taku 17 Giugno, Gargatic Nicolo*, tehát a takui erődről származik. Vannak azonkívül háromszögletes kis jelző zászlók, rikító

⁸⁷⁸ Salzburger Fremden-Zeitung, Januar-Juni 1901-04-20

⁸⁷⁹ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/donau-66/>

⁸⁸⁰ Neue Freie Presse, Mai 1901-05-30

⁸⁸¹ Neue Freie Presse, Juni 1901-06-18

⁸⁸² Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-06-25 / 172. szám

⁸⁸³ Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-08-04 / 185. szám

Neue Freie Presse, August 1901-08-04

⁸⁸⁴ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-08-17 / 226. szám

⁸⁸⁵ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-08-24 / 233. szám

⁸⁸⁶ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-08-30 / 239. szám

Neue Freie Presse, August 1901-08-30

⁸⁸⁷ Magyarország, 8. évfolyam, 1901-08-31 / 206. szám

vörös színű boxer-lobogók, amelyekre vallásos jelmondatok vannak hímezve. A fegyverek között mindennemű revolver, pisztoly, hosszú vállpuska látható. Vannak elöltöltők és viszont a legmodernebb szerkezetűek is. úgy látszik, hogy a kínaiak mindenféle használt fegyvert összevásároltak, amit külföldi ügynökök kínáltak megvételre. A kardok azonosak a német hadsereg kardjaival. Pengéjük a legfinomabb sollingeni acélból készült. A bajonetek olyanok, mint amelyeket a francia katonaság használ. A zsákmányul ejtett ágyuk közül az egyik, amelyiket Takunál szereztek meg, többszáz esztendő. Emellett azonban még kisebb-nagyobb kaliberű gyorstüzelők, amerikai golyószórók, Krupp-féle ágyúk, automata szerkezetű lövegek egészítik ki a gazdag hadizsákmányt.⁸⁸⁸

1901 szeptember 8-án érkezett Triesztbe a magyar fiúkat szállító Donau hadihajó. Az 1897-ben bevonult tengerészek voltak rajta. A legények biztosnak hitték, hogy majd Polában szabadságot fogják őket, hiszen a szolgálat négy év, a Chinában töltött idő pedig hadi esztendő. Valami ok miatt a legénység egy részét, a törvény ellenére sem szerelték le.⁸⁸⁹

A földkerülő út során kihajózott az Adriára. A Földközi tengert Gibraltárnál hagyta el. Az Atlanti óceánon felhajózott Braziliába. A Magellán-szoroson áthajózva, kijutott a Csendes-óceánra. Japán, Kína, Szingapúr és az Indiai-óceán érintésével, eljutott a Seychelle szigetekhez. Innét a Vörös tengeren felhajózva jutott el a Szezei csatornához. A csatornán áthaladva jutott a Földközi-tengerre, ahonnan már hamar hazai vizekre ért.

1901.08.13-án áthajózott Triesztből Polába, ahol leszerelték 1901.08.16-án.

1901.09.09-11-ig biztosan Triesztben volt. Ekkor bocsátották vízre az SMS Árpád pre-dreadnought-ot.⁸⁹⁰

1901 szeptemberében a „Donau” korvettet ki kell vonni a forgalomból, és át kell helyezni a második tartalékba.⁸⁹¹

1902 májusában az SMS Donau-t a kiscirkálók közé sorolták be.⁸⁹² Ebben az évben kazáncserét hajtottak rajta végre.⁸⁹³

1902-ben leszerelték.

1902.

Az SMS Donau 1902-ben még viszonylag fiatal hajó. Így kora nem indokolta a leszerelését. Viszont ez az az időszak, amikor a hadiflották nagyon gyorsan átalakultak. 1887-ben megjelentek a Monarchia flottájában a toronyhajók (SMS Kronprinz Erzherzog Rudolf és SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stephanie) hogy ezek már 1895-re elavuljanak az SMS Monarch partvédő páncélos és társai megjelenésével. De 1900-ban az SMS Habsburg pre-dreadnought már őket is elavulttá tette. Az 1906-ban hadrendbe állított angol HMS Dreadnought viszont a pre-dreadnought-okat tette elavulttá. Az 1915-ben hadrendbe álló angol HMS Queen Elisabeth osztály pedig a korábbi dreadnoughtokat tette kissé korszerűtlenné. Közben, a fa testű, illetve fa testű és utólag páncélozott hajókat, felváltották a fém vázú hadihajók, és eltűntek a vitorlák. Közben a cirkálók sebessége is nagyon megnőtt. Az 1886-ban hadrendbe álló SMS Leopard cirkáló teste már fémből épült és sebessége majdnem 19 csomó. Az 1914-ben szolgálatba lépő SMS Helgoland cirkáló már akár 29 csomót is elért a sebesség terén. Ilyen gyors flottafejlődés

⁸⁸⁸ Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-09-14 / 219. szám

⁸⁸⁹ Pesti Hírlap, 23. évfolyam, 1901-10-01 / 271. szám

⁸⁹⁰ Budapesti Hírlap, 21. évfolyam, 1901-09-10 / 249. szám

Alkotmány, 6. évfolyam, 1901-09-10 / 215. szám

⁸⁹¹ Neue Freie Presse, September 1901-09-03

⁸⁹² Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1902-05-29

⁸⁹³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

mellett az 1894. augusztusában hadrendbe álló, fa testű, teljes vitorlázatú, és mindössze 12 csomós sebességre képes SMS Donau hamar elavulttá vált, még akkor is, ha fegyverzete több cirkálóval is fel vehette volna a versenyt.

1902-ben kazáncserét végeztek a hajón.

1906.10.31-től a sebenicói Hajósinas Iskola lakóhajója volt a háború végéig.

1909-ben laktanya és kiképzőhajó.⁸⁹⁴

1911-ben a Donau pótlására tervbe vették egy 20 000 tonnás hadihajó építését.⁸⁹⁵

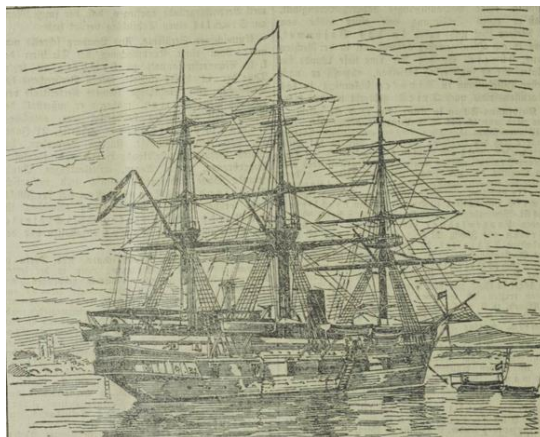
1919-ben Sebenicoban a Kulina Maddalena félszigetnél állt, mint lakóhajó. Itt az olaszok jogtalanul lefoglalták és állítólag még el is vontatták, majd később visszaszolgáltatták és visszavitték.

1920-ban a jugoszlávoké lett.

1921.03.04-én a jugoszláv Haditengerészet átvette és a ŠIBENIK, majd később a KRKA nevet adta neki. Šibenikben, a Kulina / Maddalena félszigetnél szolgált, mint lakóhajó az altisztek számára.

1943.11.16-án Šibenik brit bombázása során elsüllyedt, majd a háború után kiemelték és szétbontották.⁸⁹⁶

A flotta tudományos munkásságát Von W. v. Haardt: Die Kriegsmarine im Dienste der geographischen Wissenschaft von 1848 bis 1898., Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, Juli-Dezember 1898 Festschrift 107-118. oldal (A haditengerészet a földrajzi tudomány szolgálatában 1848 és 1898 között) című munkája foglalja röviden össze.



897

Parancsnoka:

Maximilian Nottausser von Matata fregattkapitány 1894-1895⁸⁹⁸

Lehnhard Fneißler (Kneissler) (Leodegar Kneissler) fregattkapitány, majd sorhajókapitány 1895-1896⁸⁹⁹ (Utóbb, Rudolf Montecuccoli alatt a Monarchia helyettes főparancsnoka lett.)

Emil Ritter von Hermann fregattkapitány 1896-1898

Jenik Zazadsky lovag fregattáskapitány 1898. februártól.

Victor Ritter Bleß v. Sambuci sorhajókapitány 1899

Anton Haus (Hano Antal) császári és királyi fregattkapitány 1900-1901 (utóbb tengernagy)⁹⁰⁰

Victor Ritter Bess von Lambuucci (Sambuchi) hadnagy 1901

⁸⁹⁴ Kincses Kalendárium, 1909 A haditengerészet

⁸⁹⁵ Magyarország, 18. évfolyam, 1911-01-25 / 21. szám

⁸⁹⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁸⁹⁷ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1895-10-19

⁸⁹⁸ Die Presse, Juli 1894-07-11

⁸⁹⁹ Die Presse, August 1895-08-23

⁹⁰⁰ A világháború képes krónikája, 4. kötet, 1915-08-01 / 43. szám

brunfeldi Helmreichen Frigyes fregattkapitány 1914
Nitolits kapitány 1915
Czeife tartalékos hadnagy 1915
zebegényi Gründorf József lovag, korvettkapitány 1917
Franz Gauß korvettkapitány 1920 (Jugoszláv lobogó alatt)⁹⁰¹

⁹⁰¹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1927-03-11

SMS Fasana gőzkorvett 1869-1902 (utóbb SMS Gamma 1902-1920)

Néha korvett helyett, sloop-nak is nevezték.
(Nem volt testvérhajója, de hasonlított az SMS Helgoland-hoz.)

Vízkeszorítása: 1863,00 t, 1970,00 t
2461,00 t teljes felszereléssel (Máshol 2500 tonna szerepel⁹⁰²)
2382 hosszú tonna (2420 tonna)

Hossza: 67,93 m az egyenesek között
67,65 m a vízvonalon
68,25 m (223 láb 11 hüvelyk) a legnagyobb hossza a felső fedélzeten

Szélessége: 11,70 m (38 láb 4 hüvelyk)
Merülése: 6,20 m (máshol 5,78 m (19 láb))
Merülés változás 1 cm = 6,53 t

Meghajtása: 1 db 2 hengeres vízszintes gőzgép
4 db kazán, üzemi nyomás 2 atm
(Ezeket a San Marco gyár eredetileg az SMS "Schwarzenberg" fregatt részére gyártotta.)
1 db 2 szárnyú Griffith hajócsavar, 4,72 m átmérővel
3 db árboc, vitorlafelület 1973,22 m²

Teljesítménye: 1597 LE (1191 kW) (máshol 1709 LE)⁹⁰³

Sebessége: 12 csomó, 75-ös fordulatszámmal (máshol 11,58 csomó⁹⁰⁴)
9 csomó félerővel

Hatótávolság: 2100 tmf teljes erővel

Üzemanyagkészlet: 304 t szén

Személyzete: 1870-ben: 255 fő. (Más forrásban 256 tengerész és 18 tiszt)
1875-ben: 261 fő.
1877-ben: 262 fő.

Fegyverzete eredetileg: 2 db 21 cm-es 20-as kaliberű (180 fontos, 8,3 hüvelyk)
háttöltős Krupp löveg
4 db 8 fontos elöltöltős löveg

Fegyverzete 1877-ben: 6 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 71 kard⁹⁰⁵

Fegyverzete 1880-tól: 4 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) 26-os kaliberű Krupp huzagolt löveg
(Löveg hossza 3,84 m és a súlyuk 8000 font (3632 kg). A lövedék 70-80 fontot (31,78- 36,32 kg) nyom, lőtáv két mérföld (3,2 km).)
3 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) 15-ös kaliberű acélbronz Uchatius löveg

⁹⁰² https://gropedia.com/page/sms_fasana

⁹⁰³ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1927-07-29

⁹⁰⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana

⁹⁰⁵ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

Fegyverzete 1897-ben: 4 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) 26-os kaliberű Krupp löveg
1 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) 15-ös kaliberű Uchatius löveg⁹⁰⁶

Csónakok: 1 db III. oszt. gőzbárka, 1 db bárka, 1 db kutter, 1 db mentőkutter, 1 db gigg, 1 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak.

Horgonyok: 3 db Admiralitás típusú horgony: 3050 kg, 3300 kg, 2099 kg.

Épült: Navale Adriatico, Trieste – San Marco

1869.05.12-én I. Ferenc József császár engedélyezte a megépítését a Schwarzenberg fregatt pótlásaként. Építési száma 41.

Építésének a kezdete: 1869.10.09.

Vízrebocsátása: 1870.09.01.

Hadrendbe állt: 1871.05.05.⁹⁰⁷

A hajó fából épült, vas fedélzettartó gerendákkal, és vas árboctörzsekkel.

Az építésére 70 000 munkás-napot fordítottak a vízrebocsátásig. Mire teljesen felszerelté, a munkanapok száma elérte a 122 000 napot. Nem volt semmilyen orrfigurája, csak egy díszítő faragványa, egy ovális keretbe foglalt kétfejű császári sassal melyet Mascotto szobrász készített. A fa hajótest ellenére úgy néz ki, mint ha döfőorral szerelték fel. A döfőorr szerű hajóorr és a túlnyúló hajót a hajó tengeri stabilitását segítette elő.



1870.

A hajó építése örül problémák merülhettek fel. Már ősszel Kelet-Ázsiába küldték volna, noha a hajót csak ekkor bocsátották vízre.⁹⁰⁹

1871.

1871 márciusában kellett volna a tervek szerint a Távols-Keletre indulnia.⁹¹⁰

1871.05.01-én csupán az árboctörzsekkel Triesztből áthajózott Polába, ahol felszerelték rá a derék és a sudárarbcokat, illetve a kötélzetet és a vitorlázatot.⁹¹¹ A próbaúton elérte a 13 mérföld/óra, avagy a 13 csomós sebességet.⁹¹² Más cikk azt írja, hogy több mint 13 mérföld/órás sebességet ért el.⁹¹³

1871.05.05-én a Haditengerészet átvette.

⁹⁰⁶ Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-09-01 / 242. szám

⁹⁰⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁹⁰⁸ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/fasana/>

⁹⁰⁹ Die Presse, März 1870-03-22

Neue Freie Presse, April 1870-04-14

⁹¹⁰ Das Vaterland, Februar 1871-02-08

⁹¹¹ A Hon, 9. évfolyam, 1871-05-04 / 103. szám

Neue Freie Presse, April 1871-04-25

⁹¹² Die Presse, Mai 1871-05-15

⁹¹³ Neue Freie Presse, Mai 1871-05-27

1871.06.23-án próbautat hajtott végre.

1871.07.04-én, miután felszerelték egy kelet-ázsiai útra, kifutott Polárból.⁹¹⁴

Ennek az útnak a költségét a haditengerészet fedezte, noha kereskedelmi célokat teljesített.⁹¹⁵

1871.07.05-08-án járt Triesztben.⁹¹⁶ A Császári és Királyi Haditengerészet parancsnoka, Triesztben, megtekintette a Kelet-Ázsiába tartó "Fasana" korvettet.⁹¹⁷

A hajó kapitánya Moritz Ritter von Funk császári és királyi sorhajókapitány.

1871.07.18-20-án volt Port Saidban.

1871.07.21-22-én Szuezt kereste fel. A Vörös-tengeren megfeneklett Bab-el-Mandeb közelében, és csak 4 nap után szabadult le a zátonyról. A keletkezett károk jelentősek.⁹¹⁸

A motor nem tudta lehúzni a hajót a zátonyról, és ami még rosszabb, a kazán tápcsövei valószínűleg eltömődtek homokkal, megakadályozva, hogy a szükséges tápvíz elérje a kazánokat. Allítólag az egyik kazán az alacsony vízszint miatt leégett, egy másik pedig súlyosan megsérült, annyira, hogy a kazáncsőveit le kellett zárni, hogy elszigeteljék a megmaradt használható kazánoktól. A hajó kiemelésére tett eredménytelen erőfeszítések után szükségessé vált az összes nehezebb felszerelés partra szállítása. A hajó legénységét, amely kénytelen volt éjszaka a parton táborozni, hogy őrizze az értékes hajófelszerelést, nemcsak a környék hiénái és más vadállatai, hanem a veszélyt érzékelő arab hordák is súlyosan zaklatták. Egyfajta megerősített táborot kellett építeni egy valóságos gránátládából és szénbrikettekkel álló fal felhúzásával, és az ismételt támadásokat fegyveres erővel kellett visszaverni. Csak emberfeletti erőfeszítések után sikerült a hajót az ötödik napon újra vízre vinni, majd az összes felszerelés visszaszállítása után folytatni az utat Ádenbe és Szingapúrba. A kazán meghibásodása miatt használhatatlanná vált motoron kívül semmilyen különösebb kárról nem számoltak be. A parancsnokot, aki már több napja beteg volt, annyira súlyosan érintette az izgalom, hogy ideiglenesen át kellett adnia a hajó parancsnokságát és a javítási munkálatok irányítását az elsőtisztnek. Valószínű, hogy a hajónak Szingapúrban kell kikötnie a károk helyreállítása érdekében, mielőtt folytathatná útját, és a dokkolás költségei, valamint a kazánok és a hajótest javítása jelentős terhet rónak majd a haditengerészet költségvetésére.⁹¹⁹ Felmerült, hogy az SMS Zrínyit küldik a mentésére, de végül a hajó önerőből ki tudta szabadítani magát.⁹²⁰

Most már pontosabb részleteket tudunk közölni a "Fasana" Corvette balesetéről, amely ismeretek alapján az sokkal kevésbé jelentős, mint azt eredetileg jelentették.

Miután a korvett július 22-én este elhagyta Szuezt, és gyenge és változékony szél segítségével lefelé hajózott a Vörös-tengeren, augusztus 3-án este megérkezett arra a pontra, ahol a csatorna 30,58 mérföld széles átjáróvá szűkül össze a keleti Farsan Kebeer (Farsan el-Kebir sziget a Farsan szigetek legnagyobb szigete) és a nyugati Dalhac partjai között. A Farsan szigetek körülbelül 200 korallszigetből állnak.

⁹¹⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana

⁹¹⁵ Neue Freie Presse, Juni 1871-06-21

⁹¹⁶ Die Presse, Juli 1871-07-02

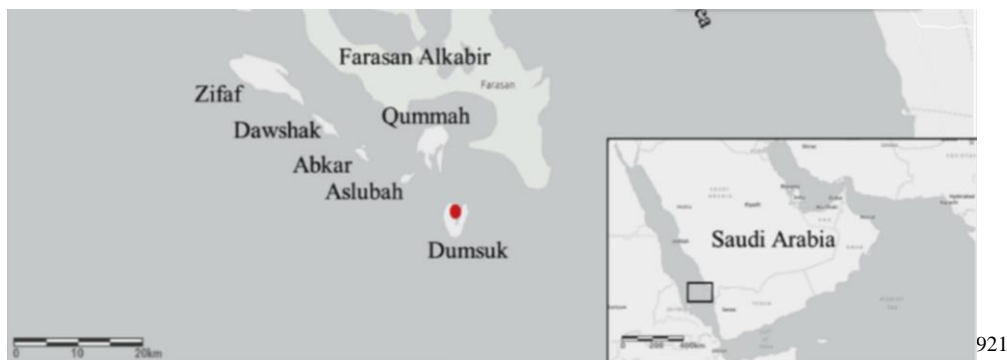
⁹¹⁷ Die Presse, Juli 1871-07-09

⁹¹⁸ Grazer Volksblatt, September 1871-09-20

Die Presse, September 1871-09-13

⁹¹⁹ Das Vaterland, September 1871-09-14

⁹²⁰ Die Presse, September 1871-09-16



Itt egy rendkívül veszélyes vízi úton kellett navigálnia, a kapitánynak. A hajózás annál is veszélyesebb ott, mivel a Vörös-tenger ezen részéről rendelkezésre álló speciális térképek még mindig megbízhatatlanok. Ráadásul a partvidék rendkívül sekély és nem könnyen látható.

Augusztus 4-én, este 8 órakor a Corvette Jibbel Zogur közelében, megerősödő 17,1/2-es erősségű szélben haladt. Az arab révkalauz tanácsát követve a parancsnok e sziget és egy közeli sziget Aboo Eyle között kívánt áthaladni. A növekvő sötétség miatt a révkalauz nehezen találta meg az átjárót. A parancsnok kezdetben meg akarta várni a holdkeltét, de mivel még tiszta időben, erős szellővel is nagyon nehéz az áthaladás, hamarosan rájött, hogy a felkelő hold nem lesz nagy segítség.

„A korvett ezért Jibbel-Zogurtól nyugatra vett egy irányt, megkerülte Harnish-szigetet és Ras-Bibol és Harnish közötti összes kis szigetet, majd Perim felé vette az irányt. Hajnalhasadéskor a levegő a Vörös-tengerre jellemző, ködös és bűdös volt, ami erősen korlátozta a látótávolságot. A révkalauz a zátonyok közelébe vezette a hajót, és hajnali 5 órakor le kellett állítani a motort, mivel a hajógerinc homokpadra futott, és az apály szilárdan tartotta a hajót. Ez a Ras-Nuckma nevű, kivételesen sekély zátonyanál történt. A szükséges intézkedéseket azonnal megtették az SMS Fasanán. A hajót a sekély homokhoz kihelyezett horgonyokkal rögzítették. „A hajó orra 4 méter mély vízben feküdt, ahol dagálykor a mélység 4,5 méter. A gerinc hátsó vége viszont kiemelkedett a víz fölé, és a kormánylapát nem ért vizet.” A hajó súlycsökkentése után végül a hajót le lehetett juttatni a zátonyról

Négy arab teherhajó, amelyeket ezen a területen béreltek korall- és gyöngyhalászatra, 60-70 fős legénységükkel együtt, nagyon hasznosnak bizonyult ebben a feladatban, mivel segítségükkel tudták partra vinni a felesleges felszerelést, lőszer és az azok védelmére szolgáló szeneszakókat. A hajótestben keletkezett károk jelentéktelenek voltak. Az arabok, akik bűvár- és úszótudásukról voltak ismertek, arról számoltak be, hogy egyetlen rezlemezt sérült meg a hajó alján. „Ami a gőzkazánt illeti, az egyik kazán víz alatti csövét homokkal dugították el, ami lehetetlenné tette a kazán táplálását, és a kazáncsövek egy része megsérült. Ezeket kicserélik. Az arabok figyelemre méltó segítőkészségről és kitartásról tettek tanúbizonyságot. Amikor a korvett a vízen úszott, éljeneztek.” A helyi lakóság ellenséges támadásairól szóló hírek, amit a partra kivitt felszerelés megszerzése érdekében indítottak, utóbb hamisnak bizonyultak. Miután a korvett kiszabadult a zátonyról, folytatta útját Aden felé, és onnan már Szingapúrba is elhajózott.⁹²² Funk kapitány állítólag idegösszeomlást kapott, és az elsőtiszt végezte a mentési munkák irányítását.

1871.08.19-25-én járt Ádenben.

1871.09.20-25-én már Szingapúrban volt. A hajó itt szemet vételezett.⁹²³

A fából készült „Fasana” korvett, amely először állt szolgálatba.” 222 láb hosszú, 400 lóerős motorokkal rendelkezik, és azzal a sajátossággal bír, hogy egy modern páncéloshajóra hasonlít.

⁹²¹ https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Farasan-Islands-Saudi-Arabia-showing-the-collection-site-red-dot-created_fig1_342659709

⁹²² Die Presse, September 1871/1871-09-16

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1871 Hauptteil

⁹²³ Die Presse, September 1871-09-23

Első pillantásra mindenhol összetéveszthető vele. Orrrésze hattyúnyak alakban felfelé ívelt, mintha döngölésre tervezték volna. Fegyverzete két 180 fontos és négy stuttgarti 8 fontos előltöltős ágyúból áll. A korvett június végén fejezte be felszerelését, majd Triesztbe hajózott a kereskedelmi minta áruk begyűjtésére. Innen, Ritter von Funk sorhajókapitány parancsnoksága alatt, a múlt hónap 8-án kezdte meg küldetését. Mivel a Szezei-csatorna felfedezését tervezte, Port Szaíd volt az első kikötője, ahová július 18-án befutott és lehorgonyzott. Eddig a pontig tartó, részben gözzel, részben vitorlával megtett útja a legkedvezőbb körülmények között zajlott. A Port Szaíd-i tartózkodás csak addig tartott, amíg a hajó a szükséges 100 tonna szénszállítmányt berakodta. 20-án a korvett belépett a Szezei-csatornába, és estére megtette a 133 kilométerig tartó távolságot, majd a parton kikötött, hogy megvárja a másnap reggelt, amely Szezebe vitte. Innen egyenesen Szingapúrba hajózott, amelyet már biztosan elért. Sanghaj lesz a második kelet-ázsiai kikötő, ahol a „Fasana” megállt. A Triesztből szállított osztrák áruk mintáinak nagy részét is oda irányítják. Sanghaj elhagyása után először a japán szigetcsoport felé veszi az irányt. „Hogy a korvett küldetése rövid vagy hosszú távú lesz-e, vagy a hajó Ázsia keleti vizein állomásozhat-e, hogy ott kitűzze a zászlókat, erről, valamint a parancsnoknak adott utasítások további részleteiről nem hoztak nyilvánosságra semmit.”⁹²⁴

1871.10.02-07-én tájfunba került Kína előtt, és kisebb károkat szenvedett.

1871.10.08-án kikötött a kínai Hsziament-ben.

1871.10.11-én visszatért Hongkongba, ahol megjavították a főgépét, a kötélzetét és a vitorlázatát. Kirakodták a Hongkongba szánt árumintákat. Hongkongban találkozott a német SMS Hertha fregattal, a dán HDMS Tordenskjold fregattal, valamint a brit HMS Curlew és Thistle ágyúszádokkal. 1871.10.21/22-én kifutott Hongkongból.

1871.10.26 – 1871.12.10-e között Sanghajban, Woosung mellett horgonyzott.⁹²⁵Hóesést, jégesőt és heves szélrohamokat élt át. Ekkor találkozott a HMS Juno fregattal, valamint az USS Benicia és Monocay hajókkal. 1871.12.08-án a hajót felkereste Heinrich von Calice osztrák-magyar nagykövet. Az SMS Fasana a nagykövetet Japánba szállította.

1871.12.14-20-án Nagaszakit kereste fel. Nagaszakiban találkozott az olasz Vettor Pisani korvettel. A két hajó kisegítette egymást, mert az SMS Fasanának volt egy révkalauza még Kínából, míg az olasz hajón volt egy japán tolmács. A két hajó kicserélte a révkalauzt és a tolmácsot egymás között.

1871.12.21-én Shimonoseki előtt elszakadt a horgonylánc. A horgonyt másnap a helybeli halászok megtalálták, majd kiemelték. 1871.12.22-én elhagyta a kikötőt.

1871.12.24-én Sozu-Sima (Kozu-shima) szigete előtt vetett horgonyt.

1871.12.25-28-én Hiogo-ban (Kobe) volt. Kobéban Calice és a hajó kapitánya találkozott Hiogo prefektúra vezetőjével.

1871.12.30-án befutott Yokohamába.⁹²⁶

⁹²⁴ Neue Freie Presse, September 1871-09-03

⁹²⁵ Neue Freie Presse, Oktober 1871-10-30

⁹²⁶ Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Báró Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar Monarchiában / 7. szám



Az SMS Fasana 1871-ben.⁹²⁷

1872.

1872.01.06-án beállt a Yokotska (Jokoszuki Haditengerészeti Arzenál) dokkjába Yokohamában és a javítások 1872.01.20-ig tartottak. Amíg javítottak a hajót, Calice és a hajó kapitánya egy ünnepségen találkozott Mutsuhito japán császárral. 1872.01.25-én kifutott Yokohamából.

1872.02.03-04-én a Batanes sziget vizein járt.

1872.02.09-15-én volt Manilában.

1872.02.20-24-én Saigon melletti francia kikötőben, Kocsinkinában vetett horgonyt. Onnét, Kambodzsa partjai mentén hajózott tovább.

Őfelsége „Fasana” korvette túlélte egy heves tájfun, jelentős károkkal. A legénység állítólag nagyon rátermettnek és türelmesnek bizonyult ez alkalommal. Sajnos ugyanez nem mondható el a hajóról, amely ezt a kellemetlen alkalmat arra használta ki, hogy megmutassa súlyos hibáit. A hajó heves hullámozása és a nyílt tenger szükségessé tette az összes nyílás bezárását, ami arra kényszerítette a legénységet, hogy friss levegő nélkül maradjon a kabinban, ahol a motor hője egészen elviselhetetlenné tette a tartózkodást.⁹²⁸

1872.03.04-11-én Batáviában, Holland-Kelet Indiában járt.

1872.03.15 - 1872.04.11-én Szingapúrban volt.⁹²⁹

1872.04.21 – 1872.05.09-én Paknam (Bangkok - Sziám) látta vendégül. Itt, Calice kereskedelmi szerződést írt alá Chulalongkom királlyal. A király és Calice, valamint a hajó kapitánya április 27-én és 29-én találkozott az uralkodóval.

1872.05.22-23-én megállt Macao-ban a Gyöngy-folyónál.

1872.05.23 – 1872.06.01-án Whampoa vizein volt.

1872.06.01-10-én Victoria-ban vetett horgonyt, Hongkongban.

Elhaladt Tunga, Road és Foochow-foo (Fuzhou, Kína) mellett, majd 1872.06.14-16-án Amoy-n állt meg.⁹³⁰

1872.06.18-21-én Fucusu, (Pagoda horgonyzóhely) vizei ringatták.

1872.07.04-18-án járt Csifuban.⁹³¹

A rossz időjárás miatt 1872.07.28-án lehorgonyoztak a Csicsakov Fok mellett, és ott vészelték át a tájfun.

⁹²⁷ https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/ld40nc/sms_fasana_completed_in_1871_for_the/

⁹²⁸ Neue Freie Presse, März 1872-03-04

⁹²⁹ Neues Fremden-Blatt, März 1872-03-17

⁹³⁰ Neue Freie Presse, September 1872-09-07

⁹³¹ Neues Fremden-Blatt, September 1872-09-05
Deutsche Zeitung, September 1872-09-05



932

1872.07.30-án átkeltek a Kagoshima-öbölbe.

1872.08.03-án indultak onnét tovább.

1872.08.07-én megérkeztek Yokohamába. 1872.08.18-án a császár születésnapján az összes jelenlévő külföldi hadihajó és a japán parti tüzérség üdvövéseket adott le. 1872.09.04-én kifutott a Yokohamából és elhaladt Csuzima szigete mellett.

1872.09.05-06-án érintette Oshima-t (Kagoshima).

1872.09.06-08-án Hiogo-n (Kobe) állt meg.

1872.09.09-10-én Mihara-ban vetett horgonyt. Utána érintette Himesimát.

1872.09.12 – 1872.10.06 között Nagaszakiban volt. Ott, megjavították a kötélzetét. A hajó jó vitorlázókéességűnek bizonyult, naponta 246 tmf-et tett meg.

1872.10.29-én befutott Szingapúrba. Behajózták a sziámi kormányzat által a bécsi világkiállításra szánt tárgyakat. 1872.11.14-én futott ki Szingapútból. A hajó raktere teljesen megtelt az 1873-as bécsi világkiállításra küldött ázsiai termékekkel.⁹³³ Kínában 20 ládányi szállítmányt pakoltak be a világkiállításra.⁹³⁴

1872.11.16-20-án Georgetown (Penang) kötött ki.

1872.12.14-19-én Pointe de Galle (Ceylon) következett. Ott, megtartották a szokásos negyedévi tüzérségi lögyakorlatot. Ez után érintette Kochit.

1873.

1873.01.05-16-án járt Bombayban.

1873.02.01-05-én állt meg Ádenben.

A «Fasana» korvetten mint első hadnagy, Hinke János (utóbb ellentengernagy) nagyobb utazást tett s midőn az utazás vége felé a hadihajó a Vörös-tengerben zátonyra futott, az ő elismert

⁹³² https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana#/media/File:SMS_Fasana_NH_87275.jpg

⁹³³ Neues Fremden-Blatt, September 1872-09-18

⁹³⁴ Neue Freie Presse, Januar 1873-01-30

erélyes fellépésének és határozottságának köszönhető az, hogy nagyobb szerencsétlenség nem történt.⁹³⁵

1873.02.19-21-én volt Suezben.

1873.02.22-én befutottak Port Saidba, ahol megújították a hajó festését.

1873.03.01-én tovább indultak Port Saidból. Ekkor heves viharba került.

1873.03.15-én megérkeztek a Navarinói-öbölbe, ahol a vihar elől keresett menedéket.

Navarinóból 1873.03.17-én futottak ki.

1873.03.23-án késő este visszaérkeztek Polába.⁹³⁶ Polába érkezés után a hajó Vörös-tengeren történt zátonyra futása miatt szigorú vizsgálatot rendeltek el.⁹³⁷

1873.04.01-én első tartalékba helyezték.⁹³⁸ Áprilisban kihajózták az összes lövegét, majd májusában Polában dokkba állt.⁹³⁹

1873.07.05-én újra felszerelték és legénységgel látták el, majd beosztották a Hajórajhoz. A kötelék az SMS Lissa páncélos, az SMS Zrínyi korvett és az SMS Velebich ágyúszázadból állt.⁹⁴⁰

1873.07.20-án Pirano (Piran)-ban volt a fiatal legénységének kiképzésére.⁹⁴¹ Utána a Muggia öbölben csatlakozott a hajórajhoz.⁹⁴²

1873 augusztusában az SMS Lissa az SMS Fasanát a Fasana csatornába vontatta, hogy ott gyakorlatoztassa új legénységét.⁹⁴³

1873.08.18-án kifutott Polából Spanyolország felé az ottani forradalmi események miatt.

Parancsnoka Spindler fregattkapitány.⁹⁴⁴

1873.09.10– 1873.10.06-án járt Barcelonában.⁹⁴⁵ Ekkor az ott lévő olasz, angol és amerikai hajórajhoz csatlakozott az SMS Velebich ágyúszázad társaságában.

1873.10.07-én Tarragona-ban volt, ahol céllovészeti gyakorlatot tartottak.

1873.10.08-21-én Valencia látta vendégül. Ide várták a spanyol lázadók flottáját. A lázadó flotta a Tetuán, Numancia és Méndez Nunez páncélosokból állt. Ezek több kereskedelmi hajót elfogtak a térségben, de elkerülték a nemzetközi flottával való megütközés. Amikor a lázadók Cartagena felé távoztak, a nemzetközi flotta keretében az SMS Fasana is távolról követte őket.

1873.10. 24 – 1873.11.05-én volt Gibraltárban.

1873.11.07-10-én felkereste Malagát.

1873.11.15- 1873.12.03-án Barcelonában kötött ki. Ferenc József jubileumára teljes zászlódíszít vett fel december másodikán.⁹⁴⁶

1873.12.06 – 1873.12.11-én Porman-ban horgonyzott.

1873.12.13 – 1874.04.09-én ismét Barcelonában volt. Ott, tüzérségi lögyakorlatot hajtott végre.⁹⁴⁷

⁹³⁵ A Pallas nagy lexikona, 9. kötet: Hehezet-Kacor (1895) H /

⁹³⁶ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-03-27 / 71. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-30

⁹³⁷ Deutsche Zeitung, März 1873-03-30

⁹³⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

⁹³⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-05-04

Die Presse, Mai 1873-05-16

⁹⁴⁰ A Hon, 12. évfolyam, 1874-04-28 / 97. szám

⁹⁴¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-07-20

⁹⁴² Die Presse, Juli 1873-07-30

⁹⁴³ Neues Fremden-Blatt, August 1873-08-04

⁹⁴⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-08-17

⁹⁴⁵ Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

⁹⁴⁶ Neue Freie Presse, Dezember 1873-12-12

⁹⁴⁷ Die Presse, April 1874-04-28

1874.

1874.01.08-09-én Barcelonában katonai különítményt tett partra a célból, hogy a lázadóktól megvédjék az Osztrák-Magyar Konzulátus épületét. Februárban átszervezték az aktív flottát, így az SMS Kaiser, SMS Radetzky, az SMS Frundsberg és az SMS Velebich társaságába került, bár csak az SMS Fasana és az SMS Velebich állomásozott ekkor spanyol vizeken.

1874.03.05-től kezdve, az SMS Dalmat ágyúnaszáddal megerősítve, a flotta többi része is fokozatosan megérkezett a spanyol vizekre. Az SMS Fasana rövid ideig Maximilian Daublebsky von Sterneck ellentengernagy zászlóshajója volt 1874.03.09-13 között. 1874.04.07-09 között az SMS Fasana, SMS Frundsberg és az SMS Kaiser közös flottagyakorlatot tartott. A hajó felkereste Cartagena-t, de hogy pontosan mikor, az a sajtóból nem derül ki egyértelműen.⁹⁴⁸

1874.04.18 – 1874.05.08-án és 1874.05.19-22-én Gibraltár vizein járt. Gibraltárban az SMS Fasana lögyakorlatot tartott.

1874.06.02-án befutott Messinába.

1874.06.14-én érkezett meg Polába.

1874.06.20-án leszerelték.⁹⁴⁹

1876.

„A c) tételnél: »hajóépítések« a »Drache« kazamathajó építésére felvett 641.360 frt töröltetett. A többi tételek, nevezetesen a »Saida« korvettre, »Taurus« gőzösre, »Fasana« korvettre, a »Kaiser«, »Don Jouan d' Austria«, »Radeczky«, »Frundsberg« hajók tartalékkazánjai; továbbá a »szivattyóművek« és »kőszénvétel« változatlanul megszavaztattak.”⁹⁵⁰ Ekkor az SMS Fasana átalakítására is szántak pénzt a költségvetésben.⁹⁵¹ Az SMS Fasana kazánjára 63 000 forintot szavaztak meg.⁹⁵²

1878-ban javították és kicserélték a kazánjait.

1879.

A "Fasana", a "Zrinyi" és az "Aurora" korvetteket az 1. tartalékba osztják be 1879.02.09-én.⁹⁵³ 1879.02.24-én felszerelték.

1879.03.16-án a Hajórajhoz vezényelték.

Parancsnoka Rudolf Schröder fregatkapitány.⁹⁵⁴

Ritter von Pokorny ellentengernagy parancsnoksága alatt álló század, amely a „Habsburg” páncélos fregattból, mint zászlóshajóból, valamint a „Donau”, „Fasana”, „Aurora” és „Zrinyi” korvettekből áll, jelenleg Spalatóban van, és várhatóan egyelőre nem hagyja el a hazai partokat.⁹⁵⁵

1879.05.06-án Cattaróba ment a cs. és kir. szárazföldi csapatok támogatására.

1879.07.01-én kifutott Gravosából Levante felé.

1879.07.15-29-én járt Szmirnában.

1879.08.01-11-én következett Szaloniki.

1879.08.13-31-e között visszatért Szmirnába.

1879.09.04-15-én ismét Szalonikiben horgonyzott le.

1879.09.20 – 1879.10.07-én megint Szmirna látta vendégül.

1879.10.11-14-e között Szalonikiben járt.

⁹⁴⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-06-21

⁹⁴⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana

⁹⁵⁰ Pesti Napló, 27. évfolyam, 1876-05-20 / 117. szám

⁹⁵¹ Budapesti Közlöny, 10. évfolyam, 1876-06-25 / 144. szám

⁹⁵² Neue Freie Presse, Mai 1876-05-16

⁹⁵³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-02-09

⁹⁵⁴ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1879-03-22

⁹⁵⁵ Die Epoche, April 1879-04-25

1879.10.16 – 1879.11.04-én Syrat kereste fel.

1879.11.05-15-én Pireuszban volt. A befutáskor megsérült az orrvitorla és a külső orrvitorlarúd. Az Eberhardt ellentengernagy parancsnoksága alatt álló osztrák század megérkezett Pireuszba Syra-ból. A század tagjai a Habsburg páncélozott zászlóshajó korvett, valamint a Fasana, Zrínyi és Aurora korvettek. Az Albatros ágyúaszád egyelőre Syra-ban állomásozik. A kötelék Pireuszban 8-10 napig akart maradni a tervek szerint.⁹⁵⁶

1879.11.17-18-án Fouchie következett.

1879.11.19 - 1879.12.09-én Szmirnában horgonyzott.

1879.12.10-12-én Vathi (Számosz) vizein állt meg.

1879.12.12-13-én Tigani következett.

1879.12.13-14-én a Jassus-öbölben (Kis-Ázsia, Jász öböl) vetett horgonyt.

1879.12.15-17-én Marmarizza-t érintette.

1879.12.17-én érkezett Rodoszra.

1879.12.19-26-án a Suda-öbölben tartózkodott.

1879.12.28 – 1880.01.03-án járt Korfun.

1880.

1880.01.05-07-én Lissán volt.

1880.01.08-án befutott Polába. Azután az Adrián cirkált.

1880.03.20-án Polában, a Fasana fedélzetén elhunyt Freiherr von Weber-Ebenhof zászlós, életének 25. évében. A zsebében elsült a saját pisztolya, és az végzett vele.⁹⁵⁷

A "Fasana" korvettet leszerelik, helyére a "Donau" korvettet állítják be.⁹⁵⁸

1880.06.01-én leszerelték, és első tartalékba helyezték.⁹⁵⁹

A nemrég Szmirnába érkezett „Minerva” (1838, eredeti neve Clemenza) vitorlás korvett állítólag javításra szorul, ezért leszerelik, a helyén a „Fasana” korvettet szerelik fel újra.⁹⁶⁰

1880 augusztusába került első tartalékba.⁹⁶¹

1880.09.27-én felszerelték.⁹⁶² Parancsnoka Alfons Ritter von Henrique sorhajókapitány.⁹⁶³

1880.10.04-én a behívott tengerészcadéttal a fedélzetén kifutott Polából Amerika felé. Gravosában kitétek egy súlyos beteget.

1880.11.06-12-én járt Gibraltárban.⁹⁶⁴

1880.12.16-29-én kereste fel Bahiát.⁹⁶⁵ A sárgaláz miatt nem futottak be Rióba.

1881.

1881.01.20- 1881.02.04 között volt Montevideóban.⁹⁶⁶ Megjavítottak egy kisebb géphibát, és rendbe hozták a köteléket. Egy matróz lezuhant a vitorlarúdról a vízbe és 8 órás keresés után sem találták meg.

1881.03.26 – 1881.04.02 között a Carlisle-öbölben járt, Bridgetownban, Barbadoson.⁹⁶⁷

1881.04.07-12-én Porto Cabello következett.

1881.04.13-18-án St. Anna-n (Curago) vetett horgonyt.

⁹⁵⁶ Die Epoche, November 1879-11-20

⁹⁵⁷ Prager Abendblatt, März 1880-03-26

Prager Abendblatt, März 1880-03-27

⁹⁵⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1880-03-21

⁹⁵⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

⁹⁶⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1880-06-19

⁹⁶¹ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-05

⁹⁶² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-09-24

⁹⁶³ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-09-24

⁹⁶⁴ Neue Freie Presse, November 1880-11-08

⁹⁶⁵ Die Presse, Dezember 1880-12-20

⁹⁶⁶ Die Presse, Januar 1881-01-24

⁹⁶⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-26

Das Vaterland, März 1881-03-28

1881.04.22-28-án volt Kingstonban, Jamaicában.⁹⁶⁸

1881.05.14-22-én a kubai Havanna következett.⁹⁶⁹

1881.06.02-20-én Philadelphiában volt.⁹⁷⁰ Ott, karbantartást hajtott végre a hajón.

A gyönyörű „Fasana” hadihajó rövid időre kikötött Philadelphia kikötőjében. Mint köztudott, haditengerészetünk külföldön, különösen Amerikában, nagyon népszerű, ezért számos látogató tartózkodott a korvetten.

Néhány nappal ezelőtt a „Fasanán” látogatók között volt a „Philadelphia-Freie Presse” egyik tudósítója is. Beszámolóját, ami június 18-án kelt, Ausztria legszélesebb körei is örömmel fogadhatják. Leírta, hogy a Noble Street-i hajógyárral szemben egy impozáns, csinos hajó horgonyoz jelenleg a Delaware-ben, amelynek árbocáról a piros-fehér osztrák haditengerészeti zászló lobog. Ez a „Fasana” korvett, amely e hónap 4-e óta horgonyoz a fent említett helyen, de holnap ismét útra kel. A hajógyárból a hajóra, majd a hajóról a hajógyárba hajóval szállított civilek nagy száma azt bizonyítja, hogy az osztrák urak nem veszítették el bátorságukat és jóindulatukat külföldön sem, és nagyon boldogan szállítanak sokakat a fedélzetre.

A tudósító, I. R. Schmidt hadnagy, ügyeletes tiszt engedélyével, egy kadét kíséretében járhatta be a hajót. A „Fasana” egy síkfedélzetű korvett. A hajó 67,67 méter hosszú és 11,69 méter széles, vízkiszorítása 1980 tonna. A hajó vegyes felépítésű, ami azt jelenti, hogy vasat és fát is használnak az építéséhez; az alsó árbocok vasból, a felsők fából készültek. A hajó teljes vitorlázattal rendelkezik, de egy 1800 lóerős gőzgép és hajócsavar hajtja.

A felső fedélzeten található a „Fasanán” ütegei, ami 7 löveget számlál. A hajón volt 4 huzagolt csövű Krupp 15 cm-es ágyú, amelyek hossza 3,84 m és a súlyuk 8000 font (3632 kg). A lövegek lövegkocsikon vannak elhelyezve, így azokon minden irányban könnyen lehet mozgatni. A lövedék 70-80 fontot (31,78- 36,32 kg) nyom, és egy 16 fontos (7,2 kg) csörlő segíti a mozgatásukat. A tüzelést pedig egy papírhüvelyben elhelyezett lőporösszák és gyújtózsínőr biztosítja. Ezek a lövedékek két mérföldre (3,2 km) pontosan kilőhetők, és még messzebbre is képesek a célt eltalálni. E négy nagy ágyú közül kettő a főárboc előtt, kettő pedig mögötte található, míg két 7 hüvelykes Uchatius ágyú közül az előrészen volt egy, és egy pedig a fedélzeti felépítményben van felszerelve. Ezek a kis ágyúk acélbronzból készülnek, és a visszarúgást nem fékek vagy gépek, hanem két glicerinnel töltött henger szabályozza, azaz gátolja. Az Uchatius ágyúk partraszálláskor is használhatók, erre a célra kerek kocsikra szerelik őket. (Egy ágyúról nem írt a tudósító.) A matrózok fegyverzete Werndel karabélyokból áll, amelyek 1000 méteres hatótávolságúak, továbbá Gosser revolverekből és szabályokból áll.

A hátsó fedélzet alatt egy nagy társalgó található könyvtárral a tisztek számára, valamint több tiszt kabin. Az orr alatt ellátmány és állatállomány található; 10 ökör, 20 juh, 10 sertés és baromfi etetésére alkalmas helyiségek vannak ott. Az tat alatt, a jobb oldalon található a kapitány elegáns kabinja hálóhelyiségekkel, amit mindkét oldalon tiszt kabinok szegélyeznek. Ezek között található az étkező. Ezekhez közel, a hajó közepén található a tengerészkadétok kabinjai, míg az orr elülső része a matrózok lakóhelyiségeként szolgál. A hajónak ebben a részében található a konyha, a különböző kézművesek műhelyei, egy börtön, és az orrban egy betegszoba. A Lepieres (kórházzsoba) nagyon praktikus és előnyösen van elrendezve, és mindent kínál a betegeknek, amit csak egy hajón lehet megszerezni.

Az alsó rekeszekben található a lőszer, az élelem és a szén raktárai. A friss húsellátásnak köszönhetően a legénység ellátmánya kiváló. Levesből, friss húsból, zöldségből és borból áll. Az ivóvizet tenger- és folyóvíz lepárlásával nyerik. A lepárlási eljárás drága, de biztosítja a folyamatosan jó minőségű vizet. A legénység összesen 235 főből áll; mindannyian osztrákok, a térség minden tartományból, így a matrózok szállásán egyfajta nyelvi konglomeráció uralkodik, mint Babel tornya. (Itt a szerző az Osztrák-Magyar Monarchia tartományaira és

⁹⁶⁸ Die Presse, April 1881-04-25

⁹⁶⁹ Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Bárány Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar Monarchiában / 7. szám

⁹⁷⁰ Die Presse, Juni 1881-06-03

országaira gondol.) Leggyakrabban az olasz nyelvet hallják; a parancsnokság német, és a tisztek a legénységgel a különböző nyelveiken kommunikálnak.

A "Fasana" tisztikarát a következő urak alkotják: Alphons Ritter von Henriauer kapitány; Mathias Morin, Johann Rudolf Schmidt és Aug. von Stromwell-Wayer sorhajó hadnagyok. Másodosztályú sorhajó hadnagy: Julius Ber; sorhajó zászlósok: Michael Banjanin, Julius Lohr, Alexander Bulopich.

Dr. Joseph Breither sorhajó sebész; Dr. Emil Maschka korvetorvos. Haditengerészeti biztosság: Melchior Cvitkovic altiszt; Eduard Körber i osztályú mérnök, Zoseph Bien 2. osztályú mérnök, Franz Davidel 3. osztályú mérnök. Ezen felül 25 tengerészcadét van, így a személyzet 39 főből áll. A tisztek osztrák barátságossággal bánnak a legénységgel, katonás tapintattal ötvözve, a legénység pedig vidám, élénk és nagyon fegyelmezett. A „Fasana” fedélzete tiszta és nemrég festették újra, ahogy az egy hosszú út után szokás, így különösen vidámnak és vendégszeretőnek tűnik.

A hajó 1880. október 4-én indult Polából, 34 nap után ért Gibraltárra, majd további 34 nap múlva Bahiába, Brazíliába. A Bahiából 23 nap alatt hajózott Montevideóba, majd 50 nap alatt Barbados szigetére. A nehezebb út során a „Fasana” heves viharokkal nézett szembe, amelyek során elvesztette egyik tengerészét, aki a vízbe esett és megfulladt.” Az út Barbadosról Portocabellóig öt napig tartott, onnan Curagaóig egy napig, majd Havannáig 15 napig. Havannától Philadelphiáig az út tíz napig tartott. Holnap a „Fasana” innen ismét útnak indul, először Portsmouthba, majd Brestbe látogat, és onnan visszatér Pólába – Jó utat!⁹⁷¹

1881.07.16-29-én Portsmouth-ban volt (Spithead).⁹⁷²

1881.07.28 – 1881.09.15 között Gravesand látta vendégül, ahol jelen volt azt ott épült X. és XII. számú torpedónaszádok átvételénél. Ezeknek a hajóknak az általános mérete, 34 méter hosszúak, 4 méter szélesek, 50 tonna vízkiszorítással és 500 lóerős motorral rendelkeznek, ami több mint 22 tengeri mérföld/órás sebességet biztosít számukra. Két kéményük hátrafelé ívelt, hogy megakadályozzák a tengeri vízpermet bejutását.” A két torpedónaszádot Angliában építették az Osztrák-Magyar Monarchia megrendelésére. A hajók fegyverzete négy Whitehead torpedóból áll majd. Ezeket a torpedókat a hajó orrában található két csőből indítják sűrített levegővel, majd útjukat folytatják a víz alatt. A két torpedónaszádot Ripper és Jedina sorhajó hadnagyok irányították.⁹⁷³

1881.09.17-én befutott Plymouthba. Polába kísérte a torpedónaszádokat.

1881.09.19-23-án a rossz időjárás miatt befutott Brestbe.

1881.09.25-27-én Ferrol-ban kötött ki.

1881.09.18 – 1881.10.01-én járt Lisszabonban.

1881.10.02-06-között Gibraltárban volt.

1881.10.08-10-én Almeria következett. Ez után érintette Cartagénát.

1881.10.11-13-án Port Mahon-ban (Maó), Menorca-ban volt. Onnét Caglariba tartott.⁹⁷⁴

1881.10.17-20-én járt Palermoban.

1881.10.20-27 között időzött Messinában.

1881.10.28-án befutott Sassenóba (Albánia).

1881.11.03-05-én Gravosa következett.

1881.11.10-én megérkezett Polába.⁹⁷⁵

⁹⁷¹ Prager Tagblatt, Juli 1881-07-09

⁹⁷² Morgen-Post, Juli 1881-07-19

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-07-22

Das Vaterland, Juli 1881-07-18

Die Presse, Oktober 1881-10-06

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1881-10-09

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-11-18

⁹⁷³ Neue Freie Presse, Oktober 1881-10-05

⁹⁷⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-10-21

⁹⁷⁵ Neue Freie Presse, November 1881-11-11

A hajó tisztikara: Szolgálati szabályzat: sorhajó hadnagyok: Gustav Kemmel, Carl Renvers, Friedrich Rubelli von Sturmfest, sorhajó zászlósok: Ladislaus Sztranyavszky, Marizn Pfau, Richard Ritter von Kohen, August Graf Lanjus. Haditengerészeti kadétok Anton Sanches de la Cerda, Alfred Weeber, Theodor Ritter Winterhalder, Wilhelm Kesslitz, Desiderius Kotan, Emil Graf Kulmer, Carl Kailer, Hermann Janetti. A fregattorvos Dr. Bertram Gorhan, az ideiglenes korvetorvos Dr. Alfons Pistel. Mérnökök: 1. osztály Adolf Rechel, és a 2. osztályú mérnök Albert Schönauer, a 3. osztályú mérnök Franz Wiessler.⁹⁷⁶

1881.12.27-én kifutott Dalmácia felé.

1881.12.29-én befutott Meljinébe, hogy megvédje a helységet a felkelőktől.

1881-ben a legénysége 245 fő.⁹⁷⁷

1882.

1882-ben Risano-ban és Perasto-ban állomásozott és katonai csapatszállításokat hajtott végre, továbbá a perastoi helyőrséget támogatta.

1882.01.08-án érkezett meg a Risano öbölbe.⁹⁷⁸

„Az antivarii és a montenegrói tengerparti rendőrségi szolgálatokat a „Fasana“ fregat és a „Möve“ ágyúaszád fogja teljesíteni, s pedig kiváló eréllyel, minthogy hadi eszközökkel nagy csempészetet üznek mind az olaszok mind a máltai angolok.”⁹⁷⁹

Wipplinger ellentengernagy parancsnoksága alatt egy századot vezényeltek a Boche-hoz. Ez a század jelenleg a "Laudon" zászlóshajó fregattból, az "Albrecht" kazamatát hajóból, a "Fasana" korvetből, a "Nautilus", "Sansego" és "Möve" ágyúaszádból valamint a "Thurn und Taxis" lapátkerekes gőzhajóból áll. A „Zrínyi” korvett Metkovičnál horgonyoz, az „Andreas Hofer” hadihajó pedig, amelyet a kormányzó rendelkezésére bocsátottak, jelenleg a Gravosa-öbölben tartózkodik.⁹⁸⁰

1882.02.07-én a felkelőket lőtte.

„Tegnap egy fölkelő csapat, mely Knezlac felől két osztályra szakadva részint Poljicsén, részint Veliknijen keresztül Perasto és Risano felé ereszkedett lefelé, birkákat rabolt. A 3. vadász zászlóalj 4-dik százada rögtön fegyverbe lépett s a felkelőkkel megütközött. Miután a heves fegyvertűz nem tett azonnal kellő hatást, a „Fasana“ fregat öt shrapnelt lőtt a felkelők közé, mire azok rögtön szerteszélettek.”⁹⁸¹ Ekkor a hajó mind a 4 nagyobb ágyúja tüzelt.⁹⁸²

„Perasztó fölött, honnan kisdéd fehér házikók néznek alá, ellenséges tömegek tűnnek föl. Az Uchácziusok s a Fasana fregatte ágyúi egy szempillantás alatt megtisztítják a magaslatokat. Az „Albrecht“ pánczélos kolosszus, mely, mint úszó vár tűnik föl a risanoi öbölben, a San Nikola mellett mutatkozó felkelő csapatokra szórja tüzet sugárágyúiból, mialatt a fedélzet ágyukból félelmetes precizitással Ledenicze ellen irányozták a hatalmas lövegeket. A nyolcz tengeri mérföldnyire terjedő támadási vonalon folyó hatalmas ágyúzás által támogatva, a katonák előre nyomultak. A harmadik számi (salzburgi) vadászzászlóalj Bolzano őrnagy vezénylete alatt s az első Altemann zászlóalj a középén 8epen és Velikinje felé haladott, míg a jobb szárnyat a Hessen-gyalogezred képezte Ljutából Orohovác felé nyomulva. A hajóágyuk -1882.02.08/09-én- egyre tovább szórják aczél lövegeiket a magaslatok ellen, azonban az ágyúzásnak szünetelnie kellett, mihelyt a katonai csapatok a magaslat felé közeledtek. A „Nautilus“ hajónak utolsó ágyúlövése egy felkelőt talált, aki arra használta fel utolsó perczeit Alsó Orahovácban,

⁹⁷⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-11-29

⁹⁷⁷ Linzer Tages-Post, Februar 1881-02-06

⁹⁷⁸ Linzer Tages-Post, Januar 1882-01-17

⁹⁷⁹ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

Teplitz-Schönauer Anzeiger, Januar-Juni 1882-01-14

⁹⁸⁰ Linzer Tages-Post, Februar 1882-02-07

⁹⁸¹ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-02-11 / 42. szám

Vasárnapi Ujság – 1882-03-12 / 11. szám / A tenger alatti vasút Anglia és Franciaország közt (három képpel) 166. oldal /

Természettudomány, ipar, kereskedelem és rokon

⁹⁸² Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-02-12 / 43. szám

hogy két barmot elhajtson, azonban végzete utólérte, még mielőtt szándékát végrehajthatta volna.”⁹⁸³

1882.03.04-én Castelnovoból Gravosába szállította Winterhalder hadosztálytábornokot.⁹⁸⁴

Csapatszállításokat hajtott végre a Cattarói-öbölben, illetve Ragusából. A hajó parancsnoka Heinrich Berthold fregattkapitány.

1883.03.10-én Cattaróban volt.

Március 10-én reggel, azon a napon, amikor elrendelték a Dragalj-erőd elleni általános támadást, a Risano-öböl lenyűgöző és nagyszerű látványt nyújtott. Az "Erzherzog Albrecht" fregatt, a "Fasana" korvett, a "Sansego" és a "Möve" ágyúaszádok, valamint az "Andreas Hofer", a "Gargnano", a "Thurn-Taxis" és az "Alnoch" hadihajók horgonyoztak a kikötőben, készen az indulásra. 11-én reggel 7 órakor Jovanović főparancsnok szemlét tartott a weslari 24. zászlóalj felett, melyeket erre a célra a risanoi tengerparton sorakoztattak fel, és győztesen tértek vissza Dragaljból. Reggel 8 órakor, miután felszálltak a hadihajók által vontatott uszályokra, útnak indultak céljuk, Castelnovo felé, a kikötőben összegyűlt számos misanói lakos hangos éljenzésének kíséretében.⁹⁸⁵

Májusban két csapatszállítmányt vitt Gravosába. 1882.05.05-én Castelnovoból Cattaróba szállította a 3. Jäger zászlóalj két századát.⁹⁸⁶

Júliusban leszerelték.

1882.06.19-én a "Fasana" korvett Castelnovoból hozta Raguzába a felső-ausztriai 3. terepi Jäger zászlóaljat, hogy felváltsa az itt állomásozó dalmát 80. Landwehr zászlóalj három századát.⁹⁸⁷

1882.07.03-án az SMS Sansego ágyúaszád a Bocca torkolatában leváltotta az addig ott őrködő SMS Fasanát, így az visszatérhetett Polába.⁹⁸⁸

1882.11.06-án a Császári és Királyi Haditengerészeti Arzenálban volt Polában.⁹⁸⁹

1882-ben a Fasana részére pénzt szavaztak meg tartalék kazán címszóal.⁹⁹⁰

1885-ben kisólyázták. Általános nagyjavításnak vetették alá. Kiszerték a főgépét majd javítás után visszaszerelték.

1887.

1887.08.27-én felszerelték.

1887.09.01-én kelet-ázsiai útra indult Polából.⁹⁹¹ Az út célja a kiképzés, továbbá zoológiai, antropológiai, etnográfiai és botanikai leletek és tárgyak gyűjtése, valamint kereskedelmi információk és áruminták beszerzése volt. Leopold Ferdinánd főherceg is mint kadét a hajón tartózkodott. Von Jedina hadnagy kísérte a főherceget.

„A „Fasana“-gőzös tengerentúli útra kirendeltetett. A körülbelül 18 hónapig tartó út ez évi szeptember elején kezdődik és előreláthatólag a következő főbb pontok fog érintetni: Port- Said, Aden, Maskat, Singah, Kurrachee, Bombay, Goa, Colombo, Pondichery, Madras, Kalkutta, Rangoon, Moulinsin, Penang, Singapore, Hongkong, Kelung, Liu-Kiu, Yokohama az oda- és Kobes, Nagasaki, Sanghai, Ningpo, Hongkong, Manila, Saigon, Bongkok, Singapore esetleg Point de Galle, Aden és Szuez a visszautazás alkalmával. Minthogy a hajó parancsnoka a

⁹⁸³ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-02-15 / 46. szám

Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-02-15 / 46. szám

Linzer Tages-Post, Februar 1882-02-15

⁹⁸⁴ Neue Freie Presse, März 1882-03-05

⁹⁸⁵ Neue Freie Presse, März 1882-03-20

⁹⁸⁶ Linzer Tages-Post, Mai 1882-05-06

⁹⁸⁷ Linzer Tages-Post, Juni 1882-06-21

⁹⁸⁸ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 29, 1882-07-03 / nr. 181

⁹⁸⁹ Pester Lloyd, November Jahrgang 29, 1882-11-06 / nr. 306

⁹⁹⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, November 1882-11-06

⁹⁹¹ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

Prager Abendblatt, Oktober 1887-10-03

kereskedelmi érdekek figyelembevételével is megbízott, a kamara felhívja az érdekelt kereskedői köröket, hogy netaláni kívánalmaikat a hajó elindulási idejének közelségére való tekintettel mielőbb, de legkésőbb ez évi augusztus hó 20-ig a kamarához írásban terjeszsek be. A hajó parancsnoka Emil Edlen von Wohlgemuth fregattkapitány, Markovics cs. és kir. naszádkapitány mint alparancsnok és Graz sorhajóhadnagy felelték az expedícióért. A Budapesti Hírlap, 1889.12.13 / 343. száma részletesen beszámolt az utazásról.⁹⁹²

A „Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherczeg keleti utazása” száma pedig teljes részletességgel ismerteti a 248-271. oldal között az utazást és az út során tapasztaltakat Maszkat elhagyásáig. A hajónak saját zenekara volt.⁹⁹³ A hajón 13 végzős kadét kapott helyet. A legénység 320 fő.⁹⁹⁴

1887.09.12-14-én járt Port Saidban.,⁹⁹⁵

1887.09.16-án érintette Izmailia-t.

1887.09.18-án érintette Szuezt.⁹⁹⁶

1887.09.28 –1887.10.04-én járt Ádenben.⁹⁹⁷

1887.10.06-07-én Makkalah (Makalla) következett.⁹⁹⁸

1887.10.21-24-én volt Maskat-ban (Zanzibár).⁹⁹⁹

1887.10.28 – 1887.11.02-án járt Bushire-ben.¹⁰⁰⁰

1887.11.07-10 között Lingga vizein (Singha) járt.

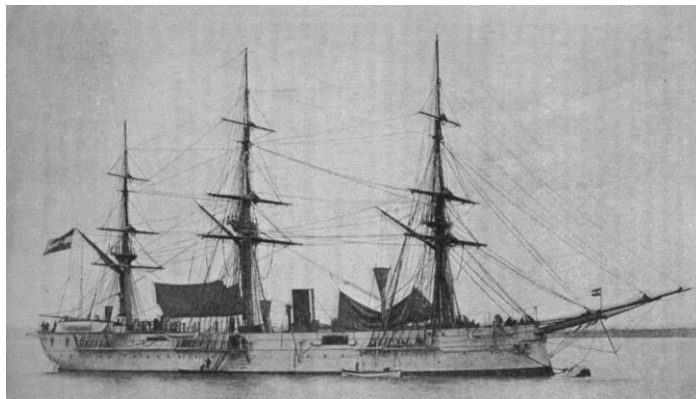
1887.11.11-12-én Bandar el Abbas (Irán) látta vendégül.

1887.11.12-16-án Hormuz-szigeténél volt.

1887.11.25-26-án Gwadar (Szvádar, Qatar, Beludzsisztánban ma Pakisztán része) következett.¹⁰⁰¹

1887.12.02-09-én Karacsi (Pakisztán) volt a horgonyzóhelye.¹⁰⁰²

1887.12.14-30 között volt Bombayban (Mumbai).



1003

1888.

1888.01.02-05-én Marmagao (Goa) következett.

1888.01.10-12-én Kalikut kereste fel.

1888.01.13-14-én Cochin vizein volt.

1888.01.19-29-én Colombo-ban volt.

⁹⁹² Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-12-13 / 343. szám

⁹⁹³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1887-08-28

⁹⁹⁴ Neue Freie Presse, August 1887-08-31

⁹⁹⁵ Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-08-14 / 224. szám

⁹⁹⁶ Grazer Volksblatt, September 1887-09-02

⁹⁹⁷ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-09-01 / 1797. szám

⁹⁹⁸ Budapesti Hírlap, 10. évfolyam, 1890-04-11 / 99. szám

⁹⁹⁹ Fővárosi Lapok 1890-04-11 / 99. szám

¹⁰⁰⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

¹⁰⁰¹ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1888-11-05

¹⁰⁰² Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherczeg keleti utazása

¹⁰⁰³ Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherczeg keleti utazása

1888.02.02-08-én Pondicherry-ben vetett horgonyt.
 1888.02.09-14-én Madras látta vendégül.
 1888.02.20-24-én Diamant Harbour (Kalkutta) vizein horgonyzott.
 1888.02.24 – 1888.03.02-án Kalkuttában volt. Kalkuttában D. Ferencz nevű tengerésze megszökött a hajóról, állítólag a heves fejfájásai miatt.¹⁰⁰⁴
 1888.03.10-16-én Rangunban állt meg.
 1888.03.17-26-án Moulmein következett.
 1888.04.06-09-án Penang-ban kötött ki.
 1888.04.13-21-én Szingapúrt kereste fel.
 1888.05.08-16-án befutott Batáviába.
 1888.06.08-19-én Hongkongot látogatta meg.
 A hajó ezen útja során a sajtó szerint felkereste Nanking-ot¹⁰⁰⁵ és Kantont is.¹⁰⁰⁶
 1888.06.23-24-én érintette Keelung-ot (Chilung, Tajvan, Formosa).
 1888.06.27-28-án a Narcha-öbölben (talán a Japán Nara öböl) volt.
 1888.07.05-06-án a Simoda-öböl (Japán) vizei ringatták. Az út során érintették Liukiu szigetét.
 1888.07.08-28 között Yokohama vendége volt.¹⁰⁰⁷
 „Lipót főherceg Japánban. Lipót főherceg a »Fasana« gőzösön utazik a föld körül. A nyáron Japánban időzött. A korvett Yokohama előtt horgonyzott s a főherceg onnan Tokióba ment, hol a mikádó egy villát bocsátott rendelkezésére. A mikádó a császárné, a császári hercegek és hercegnék társaságában fogadta a főherceget, aki Wohlgemuth korvettkapitány és több tiszt kíséretében jelent meg. A főherceg tiszteletére díszebéd is volt. Pár nap múlva a mikádó és a diplomáciai testület tisztelgett a főhercegnél. A mikádó a főhercegnek a chrisanthemum-rend nagycsillagát, Wohlgemuth kapitánynak pedig középcsillagát adományozta.”¹⁰⁰⁸ A hajó Kobe irányában futott ki.¹⁰⁰⁹
 1888.07.30 - 1888.08.01-án Oshima következett.



Japán népviseletbe öltözött kadétkok az SMS Fasana fedélzetén.¹⁰¹⁰

1888.08.02-10-án Hiogo-ban volt.
 1888.08.13– 1888.09.01-én Nagaszakiban volt.

¹⁰⁰⁴ Gyógyászat, 32. évfolyam, 1892-12-25 / 52. szám

¹⁰⁰⁵ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-11-19 / 320. szám

¹⁰⁰⁶ Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherceg keleti utazása

¹⁰⁰⁷ Das Vaterland, September 1888-09-19

¹⁰⁰⁸ Fővárosi Lapok 1888-09-19 / 259. szám

Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1888-09-19

¹⁰⁰⁹ Wiener Salonblatt, Juli-Dezember 1888-09-23

¹⁰¹⁰ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=992289006276690&id=100064867983692&set=a.556189869886608>

1888.09.05-19-én Sanghajt kereste fel.¹⁰¹¹ Ez után Nanking-ba ment az SMS Fasana.¹⁰¹²
1888.09.22-24-én Ningbo vizein járt.
1888.09.26 – 1888.10.02-án Amoy-ban állt meg.
1888.10.03-17-én Hongkongban volt.¹⁰¹³
1888.10.10-én a hajóra látogatott Bardi gróf és grófné.
1888.10.22-29-én Manilában kötött ki.¹⁰¹⁴
1888.11.04-09-én Saigonban volt.
1888.11.15-26-án Paknam (Bangkok) következett. A fedélzetre látogatott a sziámi herceg, a tisztikar egy része a sziámi királynál tett viszontlátogatást.¹⁰¹⁵
1888.12.05-11-én Szingapúrban járt.¹⁰¹⁶
1888.12.27 – 1889.01.01-én Pointe de Galle (Ceylon) következett.¹⁰¹⁷

1889.

1889.01.18-20-án járt Ádenben.
1889.01.31-1889.02.01-én már Szuezen volt.
1889.02.03-08-án Port Saidban kötött ki.¹⁰¹⁸
1889.02.11-13-án Marmarizza következett.
1889.02.15-20-án Miloszt kereste fel.
A »Fasana« korvett, melyen Lipót Szalvator főherceg Port-Saidból hazatérőben volt, Kréta alatt szintén kénytelen volt meghátrálni a tenger haragja elől. A miloi kikötőbe menekült a hajó. Ugyan ebben a viharban a "Laudon" fregatt és a "Hum" ágyúaszád olyan súlyos károkat szenvedett, hogy mindkettőnek Polába kell mennie javításra. Az ágyúaszád olyan súlyosan megsérült, hogy a javítások elvégzéséig egy időre ki kell vonni a forgalomból. Ekkor sok vitorlánhajó is megrongálódott.¹⁰¹⁹
1889.02.21-23-án Navarin vizein horgonyzott.
1889.02.23-26-án Zantén volt, ahonnan Korfura kísérte az Osztrák-Magyar Lloyd megsérült „Euterpe” nevű gőzösét.¹⁰²⁰
1889.02.26-27-én érintette Korfut.¹⁰²¹
1889.02.28 – 1889.03.01-én járt Gravosában.¹⁰²²
1889.03.02-án megérkezett Polába.¹⁰²³
1889.03.06-án leszerelték. Az út során összesen megtett 21 436 tmf-et, ebből 12 868 tmf-et vitorlával, 7913 tmf-et gőzzel, illetve 655 tmf-et gőzzel és vitorlával. Elfogyasztott 1748 t szenet.

A sajtó szerint 1889.05.31-én Karl Stefan herceg parancsnoksága alatt, világszerte útra indult. Az utat három és fél évre tervezték.¹⁰²⁴ Ez a hír azonban téves híradás volt.

¹⁰¹¹ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-07-14 / 2111. szám

¹⁰¹² Neugkeits-Welt-Blatt, November 1888-11-20

¹⁰¹³ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-08-16 / 2144. szám

¹⁰¹⁴ Klagenfurter Zeitung, November 1888-11-06

¹⁰¹⁵ Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1889-01-16

¹⁰¹⁶ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-10-03 / 2190. szám

¹⁰¹⁷ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-11-17 / 2235. szám

¹⁰¹⁸ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-02-17 / 48. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1889-02-17

Das Vaterland, Februar 1889-02-16

Die Presse, Februar 1889-02-20

¹⁰¹⁹ Fővárosi Lapok 1889-02-28 / 58. szám

Neue Freie Presse, Februar 1889-02-23

Linzer Tages-Post, Februar 1889-02-26

¹⁰²⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1889-03-01

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1889-03-05

¹⁰²¹ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1889-03-01

¹⁰²² Das Vaterland, März 1889-03-02

¹⁰²³ Neugkeits-Welt-Blatt, März 1889-03-06

¹⁰²⁴ Linzer Tages-Post, Juni 1889-06-01

1889.09.14-én újra felszerelték.

1889.09.21-én a behívott tengerészcadéttal a fedélzetén világkörüli útra indult Polából reggel 10 órákor.¹⁰²⁵

Parancsnoka Rudolph Berghofer. A tervezett útvonal; a korvett Polából a Gibraltári-szoroson keresztül Brazíliába és a La Plata régióba hajózik, ahol hosszabb időszakokra a nagyobb kikötővárosokban horgonyoz. Ezután megkerüli a Horn-fokot, délre elhagyja Ausztráliát, és gőzzel Jávára hajózik. Az Indiai-óceáni átkelése után a tervek szerint megáll Mauritius szigetén, Afrika keleti partjainál, majd a "Fasana" megkezdi visszaútját a Szuezi-csatornán keresztül.¹⁰²⁶

Rudolph Berghofer utasításba kapta, hogy tanulmányozza a tengeri élővilágot, a hálóból nyersen fogyasztható termékek származnak-e, és ha igen, milyen mennyiségben, valamint hogy a horgászsinórok olyan halfajokat fognak-e, amelyekből további előkészítés nélkül, a fej és a belsőségek eltávolítása után egyszerűen levegőn történő szárítással ehető és tartós élelmiszer készíthető.¹⁰²⁷

1889.09.28-29-én járt Messinában. Szardínia közelében kedvezőtlen időjárásban hajózott.

1889.10.19-26-én Gibraltárban volt.¹⁰²⁸

1889.11.24 – 1889.12.01-én Bahia következett. Ott kapták meg a hírt a brazil császárság bukásáról és a köztársaság kikiáltásáról. A szárazfölddel való összeköttetés a szükségállapot miatt erősen korlátozott volt.

Egy viharos, 24 napos Adriai- és Földközi-tengeren átvezető út után a "Fasana" október 19-én megérkezett Gibraltár kikötőjébe. Innen október 28-án folytatta útját Dél-Amerikába, és november 24-én biztonságban megérkezett Bahiába, Brazíliába. Az út átszelte az Atlanti-óceánt. Az utat a hajó főleg vitorlával tette meg. Kezdetben a gyenge szél miatt meglehetősen lassan haladt. Csak a Gibraltárról való indulás utáni harmadik napon erősödött fel és maradt meg a szél, lehetővé téve a viszonylag gyors és zavartalan haladást. Ezen a transzatlanti úton a "Fasanát" folyamatosan delfinek, repülőhalak és más tengeri élőlények kísérték. Az út felénél, egy déli napon, egy csapat prűszkölő, hatalmas ámbráscet bukkant fel a hajó előtt. De amikor egy hatalmas méretű, éhes cápa is befurakodott e nehézkes óriások körébe, a „Fasana” legénysége izgalmas vadászatra kapott engedélyt. Egy nagy darab hússal megkent cápahorgot dobta a bestiára, mire az mohón ráakadt, de amikor megpróbálták kihúzni, újra kitépte magát, hogy a következő pillanatban újult mohósággal ráakadjon az élő csalira. Ez háromszor megismétlődött, majd a cápa, teljesen kitépett állkapcsokkal, megfordult és elúszott. A monoton utazás kellemes megszakítása volt a „Fasana” legénységének, mikor az Egyenlítő átlépésekor ünnepséget rendeztek. Bahiába érkezve, ahol – akárcsak az egész déli féltekén – elkezdődik a nyár, a „Fasana” legénysége nagyon szenvedett a szokatlan trópusi hőségtől, és a fedélzetén tartózkodóknak naponta kétszer-háromszor kellett fürdön átessenük. A bátor férfiakat azonban bőségesen kárpótolta az erotikus légkör, a brazil föld egzotikus, többnyire növényi finomságai, mint például a banán, az ananász stb., amelyek darabja körülbelül 1, illetve 10 krajcárba kerül. December 5-én a „Fasana” elhagyta Bahia kikötőjét, hogy folytassa útját dél felé Rio de Janeiro, Montevideo, majd a Magellán-szoros felé, ahonnan a Csendes-óceánba, majd északnyugat felé Ázsia felé vette az irányt.¹⁰²⁹

1889.12.08-16-án Rio de Janeiroban kötött ki.¹⁰³⁰ Ott, karbantartást hajtottak végre rajta. Kifutás után 90 mérföldre a kikötőtől egy ember lezuhant a kötélzetről, és a súlyos sérülései miatt a hajó visszatért Rióba.

¹⁰²⁵ Deutsches Volksblatt, September 1889-09-21
Das Vaterland, September 1889-09-22

¹⁰²⁶ Neue Freie Presse, September 1889-09-19

¹⁰²⁷ Neue Freie Presse, Januar 1891-01-13

¹⁰²⁸ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-10-02 / 2548. szám

¹⁰²⁹ Neugigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1889-12-31

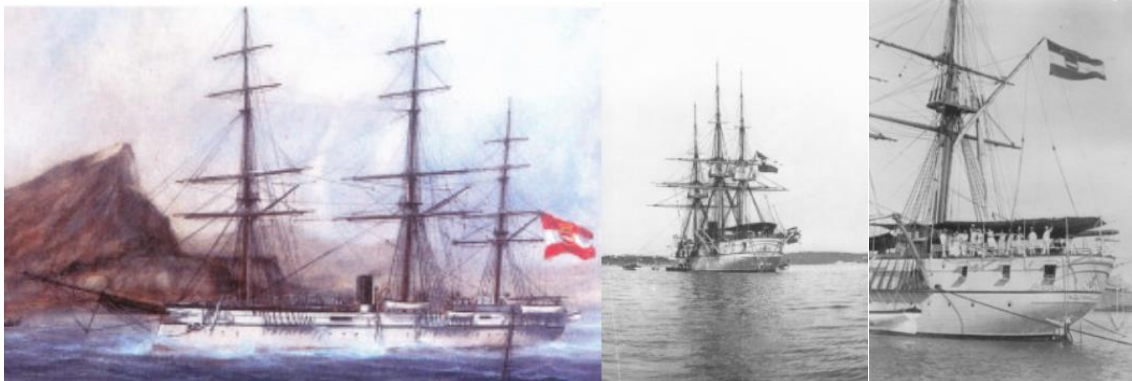
¹⁰³⁰ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-11-01 / 2579. szám

1889.12.18-19-én Rio de Janeiroban vesztegelt. A partok mentén erős délnyugati viharban volt része. Rióban a hajóról három tengerész dezertált, de utóbb a helyi szervek kiadták őket a Monarchiának.¹⁰³¹

December 2-án (téves adat) az Osztrák-Magyar Haditengerészet hadihajója, a „Fasana” korvett megérkezett Rio de Janeiróba világméretű útja közben. A „Fasana” több mint két hétig, december 18-ig maradt a brazil főváros kikötőjében. Ezen a napon felszedték a horgonyokat, és a korvett elhagyta a csodálatos várost, ahol az osztrák tengerészek olyan barátságos fogadtatásban részesültek a helyi lakosságtól. Miután a hajó kiért a tengerre, a tüzeket eloltották, és a déli útjuk egyszerűen a kedvezően fújó szél kihasználásával folytatódott. Így a „Fasana” egy napon és a rákövetkező éjszakán nyugodtan és biztonságosan vitorlázott. Másnap a korábban kedvező szél megfordulni kezdett, és ez szükségessé tette a vitorlák cseréjét a gyorsabb sebesség érdekében, vagyis egy olyan vitorlázási manővert, amelyet tengerészeti nyelven „a felsővitorla reffelésének” neveznek. Ez reggel 7 órakor történt. Sajnos egy igen sajnálatos baleset történt, ami jelentősen elrontotta a legénység hangulatát, mivel ez volt az első komolyabb baleset a „Fasana” fedélzetén a Polából való indulás óta. Alighogy kiadták a szükséges parancsokat, és a manőver végrehajtására kijelölt matrózok felmásztak a kötélzetre, egyikük, egy jókedvű isztriai és a fedélzet egyik legjobb énekese, lezuhant a szédítő magasságból, és a becsapódáskor halálosan megsebesült. A sajnálatos baleset miatt a korvett megfordult, és visszahajózott Rio de Janeiróba. Ott az elesett matrózt partra hozták, és a rio de janeiroi tengerészeti kórházba szállították. Három órával később a „Fasana” másodszor is elhagyta a brazil fővárost, folytatva útját, először Montevideóba a Río de la Platán (Uruguayi Köztársaság), ahová december 30-án érkezett meg. Azonban a montevideói érkezés előtti utolsó nap olyan rossz időjárást hozott – viharokat, nyílt tengert és özönvízszerű esőt –, amelyet eddig az egész út során nem tapasztalt.¹⁰³² Más forrás a hajó érkezését korábbra teszi.

1889.12. 27/30 – 1890.01.07-én tartózkodott Montevideóban.¹⁰³³

Talán ekkor állhatott meg a Szendvics-szigeteknél. Több mint 20 évvel korábban egy Jerko Dominis nevű dalmát tengerész szállt ott partra. Beházasodott a bensülött uralkodóhádba, majd I. Hermann néven a térség királya lett, de ekkora már elhunyt. Utóda, 5 éves fia lett, II. Hermann néven. Az SMS Fasana kapitánya, elhatározta, hogy felkutatja a helyi uralkodó dalmáciai rokonait.¹⁰³⁴



Az SMS Fasana a földkerülő út során.¹⁰³⁵

1890.

1890.01.21-én Punta Arenasban kötött ki a Magellán-szorosban, majd megkerülte a Hornfokot.¹⁰³⁶

¹⁰³¹ Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1890-02-04

¹⁰³² Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1890-02-18

Die Presse, Februar 1890-02-16

¹⁰³³ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-11-18 / 2596. szám

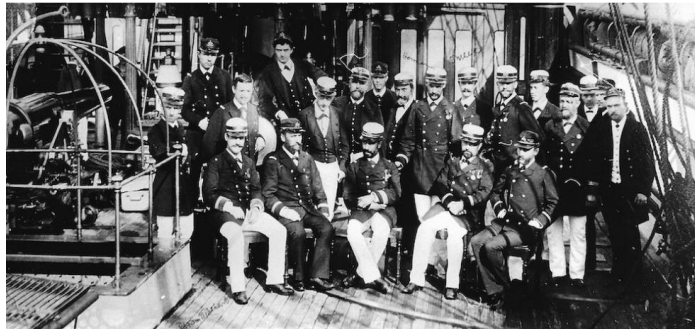
¹⁰³⁴ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1892-12-31

¹⁰³⁵ <https://www.osyc.at/veranstaltung/clubabend-der-rg-st-poelten-mit-alfred-winkler-1890-mit-dampf-und-segel-um-die-welt-teil-2/>

¹⁰³⁶ Prager Abendblatt, September 1889-09-23

1890.01.21-26-án Borja Harbour következett.

1890.01.26-27-én megállt Nassau Hafen-ben. A rossz időjárás miatt igen nehéz volt a navigáció.



Az SMS Fasana tisztikara.¹⁰³⁷

1890.01.27-28-án Istmus-t kereste fel.

1890.01.28-29-én Molyneaux-Sund (Molineux, Chile) következett.

1890.01.29-31-én Eden Harbourban (Chile/Argentína) vetett horgonyt.

1890.02.08-11 között Valdivia vizein járt.

1890.02.16 –1890.03.05 között Valparaisoban állomásozott. Lefestették a hajót. A rézlemezekből készült hajófenék borítást a hajó saját búvárjával letisztították. 90 ember elkapta az influenzát.

1890.03.17 - 1890.04.03-án Callao-t (Peru) látogatta meg, ahol heves elnökválasztási hadjáratot tapasztaltak.¹⁰³⁸

1890.04.30 – 1890.05.04-án Marquesas-ban horgonyzott.

1890.05.11-19-én Papeete (Francia Polinézia) következett, Tahitin.

1890.06.03-10-án Apia-ban állt meg, Szamoa-ban.

1890.06.18-24-én Suva következett a Fidzsi szigeteknél.

1890.07.02-03-án érintette Villa-t.

1890.07.04-én érintette Dillant.

1890.07.05-06-án járt Aneityum-ban (Vanuata).

1890.07.08-17-én kikötött Noumea-ban.

1890.07.18-19-án járt Pta Laquerre-ban.

1890.07.30- 1890.08.01-én rövid időre kikötött Port Moresbyben, Új-Guineában.

1890.08.04-án érintette Bramble Fok-ot (Cocoanut).

1890.08.14-16-án Koepang-ban járt, Timorban.

1890.08.22- 1890.09.01-én Szurabaja következett.

1890.09.07-20-án Batavia vendége volt.¹⁰³⁹

1890.10.07-15-én Port Louis-ban járt, Mauritiuson.

1890.11.13-18-án volt Áden.¹⁰⁴⁰ Hamarabb érkezett ide, mint a postája.

1890.11.23-26-án Dzsiddát kereste fel.

1890.11.30-1890.12.02-án járt Szuezbén.

1890.12.03-06-án már Port Saidban állt meg.

1890.12.16-18-án Zante következett.

1890.12.20-án megérkezett Polába.

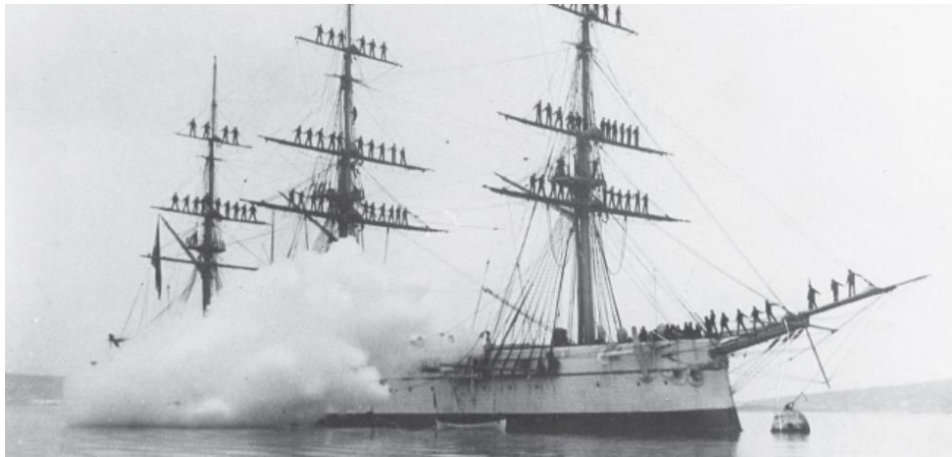
1890.12.24-én leszerelték. Útközben hidrográfiai szelvényezéseket és mélységméréseket hajtottak végre. Az út során összesen megtett 33 838 tmf-et, ebből 27 707 tmf-et vitorlával. 1110 t szenet fogyasztott el. **Ezen az útja során, körülhajózta a Földet.**

¹⁰³⁷ https://ocean7.at/news/dampfundsegel_24-4-2024/

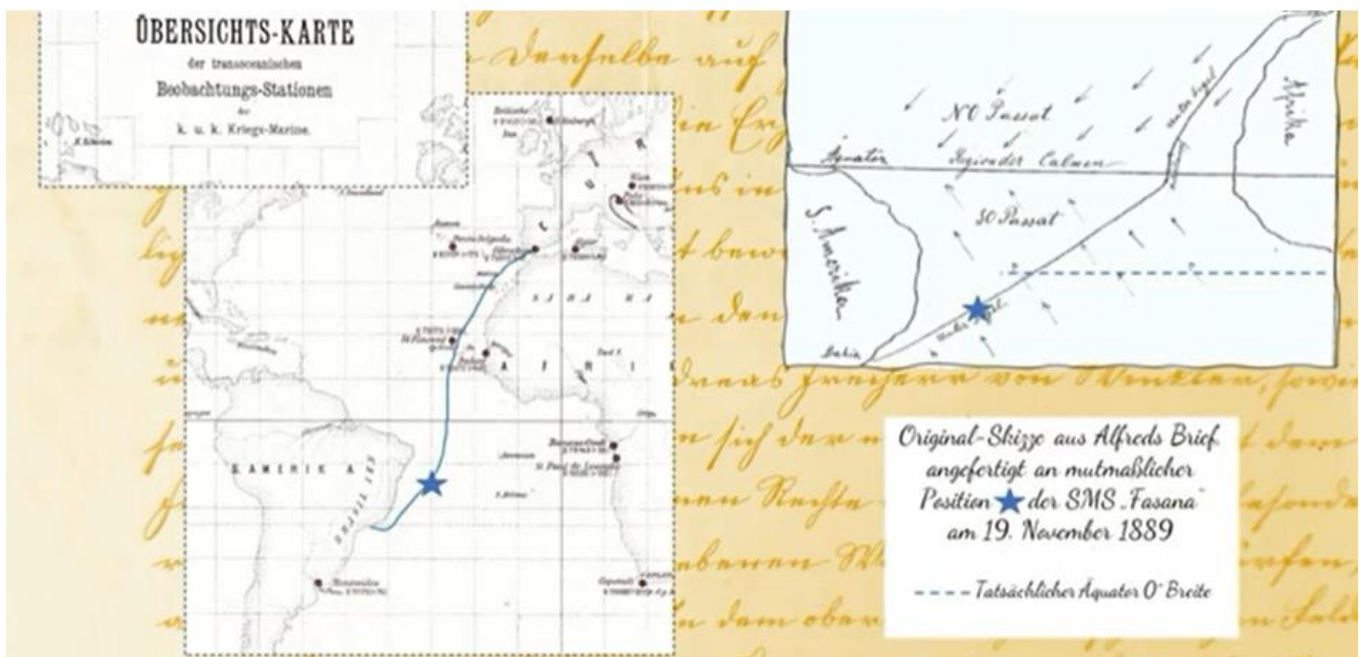
¹⁰³⁸ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-01-27 / 2663. szám

¹⁰³⁹ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-05-31 / 2785. szám

¹⁰⁴⁰ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-10-01 / 2907. szám



Az SMS Fasana díszlövést ad le.¹⁰⁴¹



¹⁰⁴¹ https://ocean7.at/news/dampfundsegl_24-4-2024/



Részletek a térképen az SMS Fasana világméretű útjáról.



1042

1891.

Az év elején az SMS Fasanát kijelölték, hogy Erzsébet királynét Jeruzsálembe vigye, majd onnét visszafelé, egészen Korfuig hozza el.¹⁰⁴³ Van olyan cikk, amely Fasana királyi yacht-ról ír.¹⁰⁴⁴ Más cikk viszont kifejezetten Fasana korvettről ír a leendő út kapcsán.¹⁰⁴⁵ 1891 márciusában végül hivatalosan közölték, hogy, ilyen utazást a királyné nem tervez.¹⁰⁴⁶

1891.07.12-én a "Fasana" osztrák korvett megérkezett Velencébe, és legénységét a lakosság a legszívélyesebben fogadta.¹⁰⁴⁷

1891.08.19-én újból felszerelték egy **világméretű útra**, melynek célja a behívott tengerészcadétkok kiképzése és a tudományos kutatás volt.¹⁰⁴⁸

1891.09.01-én futott ki Poláóból. Parancsnoka Friedrich Schweisgut sorhajókapitány 1891.09.18-22-én járt Algierben. Útközben mélységméréseket hajtottak végre. Ekkor ott volt az SMS Aurora is. A hajók fedélzetén harmadéves kadétkok is szolgálatot teljesítettek.¹⁰⁴⁹

1891.09.26 – 1891.10.01-én Gibraltár vizein volt. A rossz időjárás miatt nem futottak be Madeirára.

¹⁰⁴² https://ocean7.at/news/dampfundsegeel_24-4-2024/

Ebben az internetes kisfilmben a hajóról sok felvétel szerepel.

¹⁰⁴³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-02-18 / 3043. szám

¹⁰⁴⁴ Pesti Napló esti kiadás, 42. évfolyam, 1891-02-18 / 48. szám

¹⁰⁴⁵ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-02-19 / 49. szám

¹⁰⁴⁶ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-03-03 / 61. szám

¹⁰⁴⁷ Das Vaterland, Juli 1891-07-12

¹⁰⁴⁸ Neue Freie Presse, Juni 1891-06-19

¹⁰⁴⁹ Vorarlberger Tagblatt, Oktober 1891-10-06

1891.11.16-25-én Rio de Janeiro következett, ahol zavargások voltak és az elnök lemondásra kényszerült.

1891.12.14-26-án Montevideo volt a kikötőhelye. Itt az eltűnt Johann Orth (egykori Habsburg főherceg) után tudakozódtak.¹⁰⁵⁰ Rossz időjárás uralkodott ekkor a térségben.

1892.

1892.01.20-22-én Punta Arenas-nál járt a Magellán-szorosban.

1892.01.28-án céllövészeti gyakorlatot tartottak a 7 cm-es lövegekkel és puskákkal az Eden Harbournál zátonyon heverő Hermia német gőzhajó roncsaira.

1892.02.05-08-án Lota következett (Chilében).

1892.02.11-20-án Valparaisot kereste fel.

1892.04.23 – 1892.05.21-e között San Francisco volt az állomáshelye. A tervek szerint két hetes pihenő várt rá és a legénységére.¹⁰⁵¹ Itt egy matróz dezertált. San Franciscoban a tisztek és a kadétek számára bált rendeztek.¹⁰⁵²

1892.06.10-én kevéssel dél előtt, 224,9 tmf-re Honolulutól keletre, a hajó parancsnoka, Friedrich Schweisgut sorhajókapitány szíve hirtelen felmondta a szolgálatot, vagy pedig szívszélhűdést kapott és elhunyt. A parancsnokságot Josef Nemling sorhajóhadnagy elsőtiszt vette át.¹⁰⁵³

1892.06.11-23-án járt Honolulun.¹⁰⁵⁴

1892.06.12-én Schweisgut parancsnokot eltemették Honoluluban¹⁰⁵⁵, a Nuuanu-temetőben a főbejárat közelében. A katolikus temetőben lévő sírt később az SMS Donau legénysége hozta rendbe.

1892.07.04-én átlépték a dátumválasztó vonalat.

1892.08.02-03-án a Tanyama-öbölben (Toyama öböl Japánban) járt.

1892.08.03-30-án Yokohama vizei ringatták.

1892.08.20-tól az új parancsnoka Julius Ripper korvettkapitány, aki Európából az USA-n keresztül érkezett oda.¹⁰⁵⁶

1892.09.06-13-án Hiogo-t (Kobe) kereste fel.

1892.09.16-24-én Nagaszaki következett.

1892.09.29 – 1892.10.08-án Woosung horgonyzóhelyen vetett horgonyt.

1892.10.09-én tájfunba került és megsérült a kötélzete és a vitorlázata. Az oldalkilengése elérte a 35°-ot.

1892.10.10-én a Formosa-szorosban hajózott 12 cs sebességgel. A fedélzete állandóan víz alatt volt, összetörött a nagybárba, a gigg és a hajókorlát. A kilengése 40° volt, és a láthatóság 100 m-re csökkent. Befűtötték a kazánokat, és a főgéppel igyekeztek kifelé a vihar centrumából. Huszonnégy óra alatt 278,3 tmf-et tettek meg, és ez volt a legnagyobb távolság, amit az SMS Fasana egy nap alatt megtett. A vihar után extra boradagot mértek ki a legénységnek.

Október második hetében Kelet-Kína vizeit rendkívüli hevességű tájfun sújtotta. A hurrikán teljes erejét ki kellett állnia az osztrák-magyar "Fasana" korvettnak is, amely Woosungból Hongkongba tartott. Ebben a viharban a "Fasana" kiváló tengeri hajónak bizonyult. A hurrikánt kisebb sérülésekkel vészelte át, miközben két másik hajó ekkor elsüllyedt. A hurrikán dühét

¹⁰⁵⁰ Gáspár Ferenc: A föld körül 1. Délamerika (Budapest, 1906) A Falkland szigeteken

¹⁰⁵¹ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-12-30 / 3353. szám

Neue Freie Presse, April 1892-04-25

¹⁰⁵² Die Presse, Mai 1892-05-28

¹⁰⁵³ Die Presse, Juni 1892-06-30

Die Presse, Juli 1892-07-23

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, 1892-06-05

Fővárosi Lapok, 29. évfolyam, 1892-07-01 / 181. szám

¹⁰⁵⁴ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-05-14 / 3488. szám

¹⁰⁵⁵ Grazer Tagblatt, Juni 1892-06-30

¹⁰⁵⁶ Teplitz-Schönauer Anzeiger, Juli-Dezember 1892-12-03

kihasználva rendkívül gyors áthaladást ért el, a Woosungtól Hongkongig tartó 400 mérföldes szakaszt kevesebb, mint négy nap alatt tette meg. Az út során a korvett megpillantotta a Beninsular and Oriental Steam Navigation Company "Bo & Ehara" gőzhajóját, amely ugyanebben a hurrikánban elsüllyedt, 125 ember, köztük a hongkongi helyőrség több angol tisztjének halálát okozva. A "Fasana" korvett Hongkongban kijavította a károkat, és hamarosan folytatta útját.¹⁰⁵⁷

1892.10.12 - 1892.11.05-én volt Hongkongban. A befutás vitorlával nem sikerült, így egy vontatóhajó segítette kikötni egy bójához. A főgép túlmelegedett és felmondta a szolgálatot. A nagy hőségben a tengervíz hőmérséklete elérte 30,5° C-t, míg a fedélzeti ivóvíz a 29,5°-ot. 1892.11.21-28-án már Szingapúr következett a Malaka vagy Maláj félszigeten.¹⁰⁵⁸

1892.11.30– 1892.12.02-án rövid időre kikötött Georgetown-ban (Penang).

1892.12.13-21-e között járt Colomboban.¹⁰⁵⁹

1893.

1893.01.02-án a nyílt tengeren találkoztak az SMS Kaiserin Elisabeth -tel, melynek fedélzetén utazott Franz Ferdinand főherceg, aki átszállt az SMS Fasana-ra. Felvonták a kis lobogódísz.¹⁰⁶⁰ „Amikor mindkét hajó lassan közeledett egymáshoz, megálltak, és Ferenc Ferdinánd főherceg kíséretével és Bedher parancsnokkal egy evezős csónakban átkelt a „Fasanára”. A két hajó körülbelül 50 m-re állt meg egymástól. Egy rövid látogatás és egy futólagos hírcsere után a két hajó legutóbbi tapasztalatairól, visszatért a főherceg a hajójára és a két hajó eltávolodott egymástól. Ennek során a hajóikon maradtak távcsővel és teleszkóppal keresték egymást, és integettek egymásnak. A főherceg hajója a himnusz és a „Behütench Alle Gott miteinander” (hagyományos bajor dal) kíséretében teljes erővel folytatta útját, míg a „Fasana”, minden vitorláját felvonva, hön áhított hazája felé vette az irányt, amelyet tizenhat hónappal korábban hagyott el, és ha minden jól megy, további két hónap múlva – február végén – ér vissza. A két hajó közötti távolság ismét gyorsan megnőtt; Színes zászlókat vontak fel az „Elisabeth” árbocára, amelyek a „Fasanának” jelezték a „biztonságos utazás” kívánságát, amit az ugyanígy viszonzott, majd a „Fasana” fokozatosan eltűnt a távoli horizont alatt.¹⁰⁶¹

1893.01.12-14-én Ádenben járt.¹⁰⁶²

1893.01.20-22-én Dzsiddában kötött ki.

1893.01.28-30-án Suez következett.

1893.02.01-04-én Port Saidban horgonyzott.

1893.02.07-én befutott Kioszra.

1893.02.11-12-én Korfun állt meg. Ott szemet vételezett.

1893.02.14-én megérkezett Polába.¹⁰⁶³ Az útja során összesen megtett 35 831,3 tmf-et, ebből 27 099 tmf-et vitorlával, 710,5 tmf-et vitorlával és gőzzel, a maradékot gőzzel. Az út során mélységméréseket, tengeri viharefigyeléseket, a csendes-óceáni szigeteken növény- és állatgyűjtéseket hajtottak végre.

1893.02.08-án leszerelték.

1893.08.26-án egy újabb indiai és ausztráliai kiképző és tudományos megfigyelői útra szerelték fel, egyben a behívott tengerészcadétok kiképzése és a kereskedelempolitikai érdekek elősegítése is cél volt.

¹⁰⁵⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1892-12-10

Deutsches Volksblatt, November 1892-11-30

¹⁰⁵⁸ Teplitz-Schönauer Anzeiger, Juli-Dezember 1892-12-03

¹⁰⁵⁹ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-25 / 3649. szám

¹⁰⁶⁰ Prager Abendblatt, Januar 1893-01-24

¹⁰⁶¹ Prager Abendblatt, Januar 1893-01-24

Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1893-01-26

¹⁰⁶² Nemzet, 11. évfolyam, 1892-11-23 / 3678. szám

¹⁰⁶³ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-14 / 3760. szám



Az SMS Fasana 1893-ban.¹⁰⁶⁴

1893.09.02-án, reggel 9 órákor futott ki Polából Karl Edler von Adamovic fregatt-, illetve később sorhajókapitány parancsnoksága alatt. a hajó Kelet-Ázsiát és Ausztráliát látogatja meg. Az út tervezett legkeletibb pontja Új-Kaledóniában található Numea (Nouméa).¹⁰⁶⁵

1893.09.23-25-én járt Port Saidban.

1893.09.28-31-én érkezett Szuezbé.

1893.10.13-18-án már Ádenben volt.

1893.11.18-30-án Bombay következett.

1893.12.17-25-én horgonyzott Colombóban.

1894.

1894.01.18-19-én érintette Penangot.

1894.01.22-29-én járt Szingapúrban, ahol az SMS Saida-val találkozott.

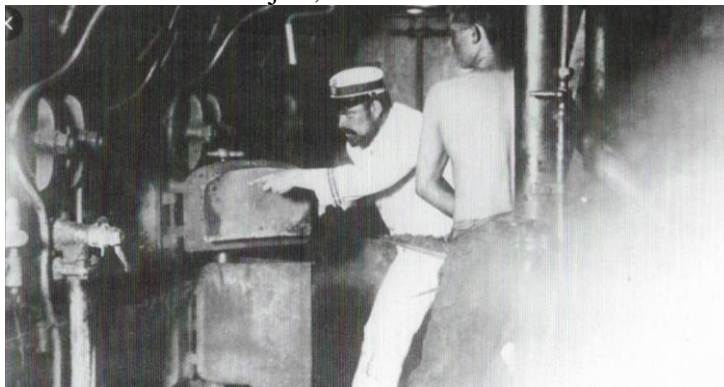
1894.02.05-15-én volt Bataviában.¹⁰⁶⁶

1894.04.05-15-én Melbourne látta vendégül. Ott, Johann Orth = Johann Salvator főherceg nyomait kereste, aki egy polgári nővel kötött házassága után lemondott a rangjáról és tengerészkapitányként hajóra szállt. Magával vitte a feleségét is, majd miután a Horn Fok megkerülésére indult, a hajójával együtt nyomtalanul eltűnt.

1894.04.24 – 1894.05.12-én Sydney látta vendégül.¹⁰⁶⁷ Kutatási célból, mélységméréseket végzett. A legnagyobb mért mélység 3650 m volt.

1894.06.03-05-én megállt Ugi-ban.

1894.06.06-07-én a Wanderer-öbölben járt, Guadalcanalnál.



Az SMS Fasana kazánháza.¹⁰⁶⁸

1894.06.08-09-án érintette Cockatoa-út (Kakadu sziget, Ausztrália).

¹⁰⁶⁴ https://www.europeana.eu/hu/item/92027/BibliographicResource_1000125588107?lang=

¹⁰⁶⁵ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1893-08-30

Deutsches Volksblatt, September 1893-09-02

Das Vaterland, September 1893-09-03

¹⁰⁶⁶ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-01-03 / 3. szám

¹⁰⁶⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1894-05-01

¹⁰⁶⁸ <https://www.facebook.com/100064867983692/photos/886669383505320/>

1894.06.19-22-én a Fasana Hafen (kikötő) nevet adták egy korábban fel nem térképezett öbölnek, és természettudományos megfigyeléseket hajtottak végre.
 1894.06.22-25-én Porto Paulo következett az Isabel-szigeten.
 1894.06.25-26-án a Labic Fok-nál járt.
 1894.06.26-28-án Lissa-szigete következett.
 1894.06.28-29-én Omavou-szigetnél horgonyzott.
 1894.06.30 – 1894.03.07-én Hathorn-Sund (Salamon szigetek) következett.
 1894.07.03-05-én az Ariel-öbölben járt.
 1894.07.05-07-én a Bagga-sziget (Mbava, Salamon szigetek) vizei ringatták.
 1894.07.07-09-én kikötött Toma Harbourban.
 1894.07.09-12-én Bambatani vizei látták vendégül.
 1894.07.12-15-én az Alexandra Fok következett.
 1894.07.15-18-án Tonolai Harbourban (Salamon szigetek) volt.
 1894.07.21 – 1894.08.01-én Matupi következett (Bismarck szigetek).
 1894.08.03-07-én Gazelle Harbourban volt (Bougainville, Pápua Új-Guinea).
 1894.08.08-09-én érintette Narrow-ot.
 1894.08.19-20-án Dalrymple volt a horgonyzóhelye.
 1894.08.20-21-én Double-szigetnél (Ausztrália) kötött ki.
 1894.08.21-28-án a Csütörtök-sziget (Torres szoros) következett.¹⁰⁶⁹
 1894.09.06-12-án Banda-ban állt meg.
 1894.09.13-18-án Amboina vizein (Molukka – Maluku szigetek) horgonyzott.¹⁰⁷⁰
 1894.09.28 – 1894.10.04-én Makassar következett. Segítséget nyújtott a német Madeleine bark parancsnokának a fellázadt legénysége ellenében.
 1894.10.16 – 1894.11.08-a között Szingapúrban állomásozott.
 1894.11.10-14-én Penangban járt.¹⁰⁷¹
 1894.11.25 – 1894.12.15-én Rangoon vendégszeretétét élvezte.
 1894.12.16-21-án Colomboban állt meg.

1895.

1895.01.14-19-én volt Ádenben.
 1895.01.25-27-én Dzsidda következett.¹⁰⁷²
 1895.02.01-05-én Szuezt kereste fel.
 1895.02.08-13-án Port Saidban járt.¹⁰⁷³ Az indulás után erős nyugat-északnyugati viharba került és megsérült a főgépe.
 1895.02.21-26-án járt Korfum.
 1895.02.28 – 1895.03.04-e között Teodoban javítás alatt állt.
 1895.03.05-én megérkezett Polába.¹⁰⁷⁴ Az útja során tudományos kutatásokat hajtott végre a csendes-óceáni szigetcsoportokon, két addig névtelen helynek a Fasana Hafen és a Paula Hafen nevet adta. 312 napot töltött a tengeren 241 napot kikötőben. Összesen megtett 28 871 tmf-et, ebből 19 479 tmf-et vitorlával.
 [A "Fasana" visszatérése.] Ahogy arról korábban beszámoltunk, a tengerészeti és tudományos tapasztalatokban gazdag "Fasana" korvett tegnap tért vissza Pola kikötőjébe, miután másfél évig volt távol a hazai vizektől. Ausztráliába és Melanéziába tett missziós utat. Karl Edlen von Adamovich kapitány parancsnoksága alatt a "Fasana" 1893. szeptember 1-jén indult el Polából,

¹⁰⁶⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1894-08-24

¹⁰⁷⁰ Neue Freie Presse, Juli 1894-07-05

Agramer Zeitung, Juli 1894-07-06

¹⁰⁷¹ Prager Abendblatt, November 1894-11-13

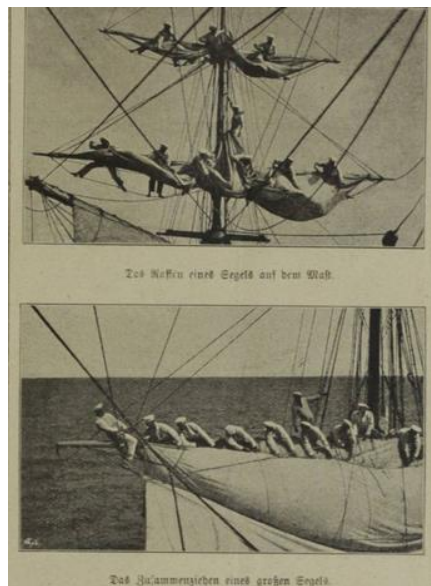
¹⁰⁷² Prager Abendblatt, Januar 1895-01-28

¹⁰⁷³ Prager Abendblatt, Januar 1895-01-08

Prager Abendblatt, Februar 1895-02-09

¹⁰⁷⁴ Das Vaterland, März 1895-03-06

kezdetben a Szuezi-csatornán át Kelet-Indiába, majd onnan Szingapúron keresztül Ausztráliába hajózott. Sydneyből a korvett négy hónapos utat tett Melanéziába, meglátogatva a Salamon-szigeteket és Új-Guineát, és többször is érintve Pápua Új-Guineát. Az út ezután a Torres-szoroson keresztül folytatódott a Maluku és Szunda-szigetekre, majd Szingapúrba, mielőtt végül Szuez érintésével tért volna haza. A hosszú út során a korvettnek nehéz navigációs körülményekkel és számos viharral kellett megküzdenie. A hajó ennek ellenére nem sérült meg, a legénység pedig jó egészségben, emberéletek vesztesége nélkül tért haza. A hajónak számos tudományos feladatot kellett elvégeznie, elsősorban oceanográfiai és néprajzi jellegűeket. A kutatás, különösen az óceáni áramlatok megfigyelése, igen érdekes eredményeket hozott. Ezek a megfigyelések az angol admirális vízrajzi ügyek vezetőinek tetszését is elnyerték. A bécsi Központi Meteorológiai Intézet igen értékes anyagokhoz jutott. Többek között óránkénti barométer-leolvasásokat végeztek a napi légnyomás-ingadozások okainak megállapítására. Nagyon értékes anyagokat szolgáltatottak a geológia területén is, és gazdag gyűjteményeket hoztak vissza, amelyeket a Császári Múzeumoknak szántak.¹⁰⁷⁵
1895.03.09-én leszerelték.¹⁰⁷⁶



A két fényképet Fiedler hadnagy, a hajó tisztje készítette a nyílt óceánon a fő árbocról, a felső árboc felé nézve. A képek a vitorla feltekerését ábrázolják a matrózok által az árbocon, ami egy nehéz és veszélyes feladat, mert munkájuk nagy részében a matrózoknak a lengő kötélnek állniuk, és a nehéz vitorlákat össze kell fogniuk, hogy a szél a lehető legkisebb felületet kapja.¹⁰⁷⁷

1896-ban kazánokat szállított Triesztből Polába, majd kiszerték a főgépét.

1897.08.05-én a császár jóváhagyásával törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből és **1897.08.07-én** átminősítették a leszerelt hajótest (hulk) kategóriába. Azután az Aknász és Távírász Iskola lakóhajója lett.¹⁰⁷⁸

Az SMS Fasana pótlására kezdtek neki az SMS Szigetvár cirkáló megépítésének.¹⁰⁷⁹

¹⁰⁷⁵ Neue Freie Presse, März 1895-03-07

¹⁰⁷⁶ Prager Abendblatt, Januar 1895-01-24

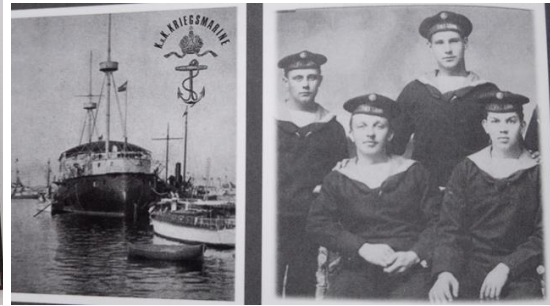
¹⁰⁷⁷ Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1895-11-14

¹⁰⁷⁸ Prager Abendblatt, August 1897-08-24

Grazer Volksblatt, August 1897-08-26

¹⁰⁷⁹ Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1901-05-23

1902-ben átkeresztelték a GAMMA névre és Pola közelében, Fisellában állt kikötve, mint az Aknász Iskola iskolahajója.



Az SMS Gamma és legénysége 1915-ben Polában.¹⁰⁸⁰

Hadihajótűz. Pola, 1909.09.05. Pusztító tűz tombolt a Fiselában horgonyzó "Gamma" tengeri akna- és távirókiképző hajón. A tűz az orrnál csapott fel, amely gyúlékony anyagokkal volt tele, egyelőre ismeretlen okból. A polai tűzoltóságot és több száz tengerészgyalogost riasztottak a tűz megfékezésére. A kár, amennyire eddig megállapították, nem jelentős. A "Gamma" hulk vízkiszorítása 2430 tonna.¹⁰⁸¹ A károk részletes felmérése után, már másképp látták a hajó állapotát. A tűz a hajó konyhájában keletkezett, és nagyon gyorsan átterjedt a fa hajótestre. Az energikus beavatkozásnak köszönhetően a tüzet az éjszaka folyamán eloltották. A kár igen jelentős, mivel a hajó nemcsak a tüztől, hanem a vízbetöréstől is jelentősen megsérült. Kétséges, hogy megéri-e a 39 éves hajó javítása.¹⁰⁸²

1911-ben komoly iskolahajóként szerepelt. Egyidejűleg aknamester-tanfolyamot, távirómester-tanfolyamot, távirókezelő-tanfolyamot, aknaoktató-tanfolyamot és aknamester-tanfolyamot is indítanak. Minden tanfolyamot a "Gamma" hulkon tartanak meg.¹⁰⁸³ A cikkből azt lehet feltételezni, hogy bár kazanja és fegyverzete nincsen a hajónak, vitorlázattal még ki tud hajózni.

1914-től Polában volt aknaraktár hajó a háború végéig.

1917.10.06-án sodródó aknák felszedése közben a csónakja felborult. A vízbe veszett Remus Pulgher és 6 tengerész.¹⁰⁸⁴

1920-ban az olaszok szétbontották.



A hajó egyik tengerészenek a képe.¹⁰⁸⁵

¹⁰⁸⁰ Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai” Zalai haditengerészek áldozatvállal az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft. 2024.

¹⁰⁸¹ Die Zeit, September 1909-09-06

¹⁰⁸² Reichspost, September 1909-09-08

¹⁰⁸³ Grazer Tagblatt, September 1911-09-29

¹⁰⁸⁴ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1928-04-06

¹⁰⁸⁵ <https://www.darabanth.com/hu/auction/446.0/Mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~1000001/cca-1890-Az-SMS-Fasana-Gamma-lapos-feneku-barka-matroza-Vizitkartya-Sailor-of-the-slo-II2948542/>

Parancsnokai:

Moritz Ritter von Funk császári és királyi sorhajókapitány 1871-1873¹⁰⁸⁶

Franz Spindler fregattkapitány 1873-1874¹⁰⁸⁷

Rudolf Schröder fregattkapitány 1879

Alfons Ritter von Henrique sorhajókapitány 1880-1881

Heinrich Berthold fregattkapitány 1882-1885¹⁰⁸⁸

Emil Edlen von Wohlgemuth fregattkapitány 1887-1888¹⁰⁸⁹ (Sarkkutató volt korábban, majd első tengerésztisztként I. Ferenc József szárnysegédje volt.)¹⁰⁹⁰

Rudolph Berghofer 1889-1891¹⁰⁹¹

Friedrich Schweisgut sorhajókapitány 1891-1892.06.10+

Josef Nemling sorhajóhadnagy 1892.06.10-1892.08.20

Julius Ripper korvettkapitány 1892.08.20-1894

Adamovich Károly (Karl Edler von Adamovic) fregattkapitány 1894-1895¹⁰⁹²

Artur Drexel fregattkapitány 1911¹⁰⁹³

Adolf Lenoeh fregattkapitány 1914-1917

Maximilian Hilscher fregattkapitány 1917

Admirálisok:

Maximilian Daublebsky von Sterneck ellentengernagy 1874

¹⁰⁸⁶ Neues Fremden-Blatt, Mai 1871-05-31

¹⁰⁸⁷ Neues Fremden-Blatt, August 1873-08-11

¹⁰⁸⁸ Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1882-05-25

¹⁰⁸⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1888-09-19

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1886 Hauptteil

¹⁰⁹⁰ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-12-13 / 343. szám

¹⁰⁹¹ Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1889-09-20

¹⁰⁹² Budapesti Hírlap, 14. évfolyam, 1894-10-07 / 277. szám

Die Presse, August 1893-08-05

¹⁰⁹³ Grazer Tagblatt, September 1911-09-29

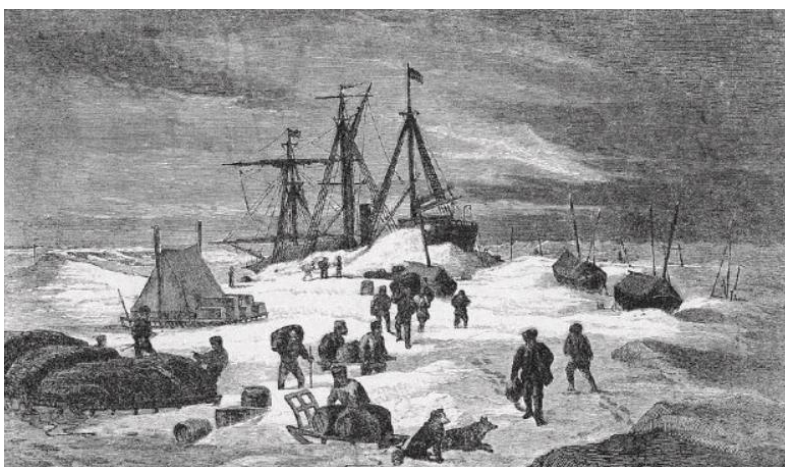
Felfedező és kutató hajók

(Ide sorolom azon kisebb hajókat is, amelyek elhagyták a Földközi-tengert és távoli vizekre hajóztak kereskedelmi vagy kutatási céllal.)

Tegetthoff fa vitorlás gőzös

Ez a hajó az osztrák–magyar északi-sarki expedíció hajója volt, amely út során felfedezték a Jeges-tengeren, az Északi-sarkhoz közel fekvő Ferenc József-földet. Megjegyzendő, hogy távoli volta miatt ténylegesen az Osztrák-Magyar Monarchia nem tartotta külbirtokának a sarkvidéki szigeteket, ezért nem tekinthető valódi gyarmatának, így csak a felfedezés jogán válhatott fogalmilag gyarmatunkká. Ezért a birodalomnak a kínai Tiencsin kivételével, nem volt tényleges gyarmata.

Az expedíció és maga a hajó is feltűnt a sajtóban. „A hajó „Tegetthoff” már készül egy éjszakánmet kikötőben s pár hó múlva májusban már el is indul.”¹⁰⁹⁴ „Az expedíció költségeinek fedezésére Lajtán túl már szép eredménnyel folynak az adakozások.”¹⁰⁹⁵



Az expedíciót jórészt gróf Johann Wilczek, a bécsi Földrajzi Társaság elnöke és Zichy Ödön gróf költségén szervezték meg, magánadományokból de az Osztrák–Magyar Monarchia kormányának támogatását is sikerült hozzá megszerezni. A közös hadügyminisztérium is olyan nagymérvű támogatást adott hozzá, hogy a Monarchia flottájának minden történeti feldolgozásába bekerült, a tudománytörténet ott tartja számon.¹⁰⁹⁶

A haditengerészet részéről az expedíció előkészítését Max von Sterneck, aki később tengernagyként állt a flotta élén.¹⁰⁹⁷

Az út célja a Távols-Keletre vezető északkeleti átjáró felkutatása volt – azaz az Atlanti-óceánról Szibéria partjai mellett a Csendes-óceánra vezető és hajózható útvonalat kerestek. Az átjárót azonban az év legnagyobb részében jég borítja, és csak a múlt század közepétől használták rendszeresen kereskedelmi, katonai célokra.

Az expedíciót a közös hadsereg tisztjei irányították: a parancsnok Karl Weyprecht sorhajókapitány, helyettese, egyben a tudományos vezető Julius Payer főhadnagy volt. Ez is mutatja a vállalkozás katonai jellegét. A 24 fős személyzet fele dalmát tengerész, a tisztek osztrákok voltak, egyetlen magyarként Kepes Gyula hajóorvos indult útnak, aki az étellemezésért és a vitaminellátásért is felelt.

¹⁰⁹⁴ Pesti Napló, 23. évfolyam, 1872-02-24 / 45. szám

¹⁰⁹⁵ Vasuti és Közlekedési Közlöny, 3. évf. 1872-02-29 / 9. szám

¹⁰⁹⁶ Magyar Tudomány – A MTA folyóirata, 2001 (108. kötet = Új folyam 46. kötet) 2001 / 7. sz. / NAGY MIKLÓS MIHÁLY: Geográfia hadilobogó alatt

¹⁰⁹⁷ Krámlai Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

A felfedezőket szállító hajó 220 tonnás, a megerősített falú, háromárbcos, kisegítő gőzgéppel is ellátott Admiral Tegetthoff 1872. június 13-án futott ki Bréma kikötőjéből. A tervek szerint jutottak el Novaja Zemlja szigetéig, de attól nem sokkal északra a hajó már augusztus végén a jég fogságába került.

A sajtóban így látták az út realitását: „Az osztrák-magyar expedíció Payer (Gyula) és Weyprecht vezetése alatt, ez évi jun. 13-kán indult ki Bremerhafenből a „Tegetthoff” nevű gőzösön. Ezek már nem oly idealisták és nem táplálnak oly vérmes reményeket, hogy magát a sarkot akarják elérni; megelégednek, ha Novaja-Zemlját körül hajózhatják s a sark-tengernek még eddigelé teljesen ismeretlen keleti részét, ha lehetséges, egészen a Behring-útig bejárhatják és átvizsgálhatják.”¹⁰⁹⁸ Payer és Weyprecht már 1870-ben egy német kutatóexpedícióval járt ezeken a vizeken. „A tudomány terén vívandó e nemes verseny-küzdelemben Ausztria és Magyarország sem akart elmaradni a világ tengeri nagyhatalmasságaitól. A jelentékeny összeg, melyet az állam egy szervezendő északsarki expedíció költségeire adott, egy nyilvános aláírás magvát képezé, mely iránt a birodalom mindkét felében oly nagy érdekeltség nyilvánult, hogy rövid idő alatt 200,000 forint gyűlt össze. E szép eredmény előteremtésében legtöbb érdeme van Zichy Ödön grófnak, ki maga is 45,000 frtot irt alá e célra. Bremerhafen kikötőjében egy 220 tonna hordképességű gőzöst építettek és szereltek föl, mely szükség esetén vitorla segélyével is képes lesz tovább haladni, s az egész hajó úgy van tervezve, hogy a csekélyebb mélységű vizeken is akadálytalanul járhatson. A gőzgép 95 lóerőre készült. A hajó három évre van ellátva élelmiszerekkel és egyéb úti kiegészítőkkel. Az expedíció eddigi terve szerint az első év a már tavaly meglátogatott vízmedence vizsgálására leend szentelve a Spitzbergi szigetek és Novaja-Zemlja között, s a telet a Tajmur-öbölben vagy a Cseljuszkin-fok (az oroszok Szevero-Vosztoknoi foka) körül szándékoznak tölteni, mely nemcsak a szibériai partnak, hanem az egész óvilágnak is a legészakibb pontja. A második évet a Cseljuszkin-fok és az Új - szibériai szigetcsoport közt elterülő tér átkutatására fogják fordítani; végre a harmadik évben Új-Szibériától a Behring-szorosig szándékoznak hatolni, eddigelé teljesen ismeretlen vidéken. Az expedíció, mint mondtuk, nem ringatja magát ideális álmokban; sem a nyílt sarktenger, sem a Behring-ut elérését nem reméli teljes biztonsággal, noha főcélja épen ez volna; de bízván a szibériai folyók melegebb vizében, melynek hatása nyáron hihetőleg messze északra kiterjed és a tenger jegét megolvasztja, reméli, hogy az Ázsiától északra fekvő ismeretlen vidékre mélyen behatolhat. Annyi valószínű, hogy az expedíciónak a Cseljuszkinosok körül kegyetlen harcokat kellene a jéggel vívnia. Elindulás előtt az expedíció összes tagjai egy térítvény aláírása mellett önkényt lemondottak minden fölkeresési expedícióról az esetre, ha nem sikerülne 1874. őszén visszatérniök. Ez pedig azért történt, hogy e nemzeti vállalat nemes pártfogóinak nehogy új költségeket okozzanak, miként ez Angliában történt, a Franklin-expedíciók idejében, melyek az államnak és egyeseknek 70 millió tallérjába kerültek. Az expedíció egyetlen magyar tagja, dr. Kepes Gyula honvéd dandárorvos, megígérte, hogy lapunkat a kis úti társaság élményeiről koronként, a mikor t. i. a levélküldésre alkalom nyílik, tudósítani fogja.”¹⁰⁹⁹

A jégtáblák közé zárt Tegetthoff 372 napig sodródott észak felé, eközben a személyzet méréseket végzett, kutyaszánnal felderítő és vadászutakat tett.

„Wilczek gróf a »Tegetthoff«-al 1872. augusztus 9-én hagyta el Novaja-Semlja északi partján az é. sz. 76° alatt fekvő Naszan-fok mellett; a hajó akkor egy öbölben volt, melynek bejárást az észak felől jövő jég már elzárni kezdte.”¹¹⁰⁰ Ez után a nagyközönség a hajó útvonalát csak találgatták.

¹⁰⁹⁸ Vasárnapi Ujság –1872-08-04 / 31. szám / Payer Gyula az északi sarkvidéken 31. szám / Táj- és uti-képek, Külföldiek

¹⁰⁹⁹ Vasárnapi Ujság –1872-08-04 / 31. szám / Payer Gyula az északi sarkvidéken 31. szám / Táj- és uti-képek, Külföldiek

¹¹⁰⁰ Pesti Napló, 25. évfolyam, 1874-07-22 / 166. szám

A nyomott hangulat csak akkor engedett fel, amikor 1873. augusztus 30-án az északi szélesség 80. foka közelében egy, a térképen addig nem jelölt szárazföldet pillantottak meg. A szigetcsoport partjainak közelébe csak két hónappal később jutottak el, és partra lépve uralkodójuk tiszteletére Ferenc József-földnek nevezték azt el. A második sarkvidéki telet a sziget közelében töltötték, jobbára elejtett jegesmedvéket ettek, skorbut és egérinvázió gyötörte őket. A hajógépész később bele is halt a nélkülözésekbe. Az első kutyaszános csapat csak 1874 márciusában indulhatott az ismeretlen földre Payer vezetésével.



Viszontagságos útjuk során a 82. fokig hatoltak északra, megállapítva, hogy a szigetek zöme 200-400 méter magas fennsík. Az expedíció kezdeményezői nevét megörökítendő a nyugati nagy szigetet Wilczekről, a keletit Zichyről nevezték el, hegyfok kapta Bécs és Pest (később Budapest) nevét.

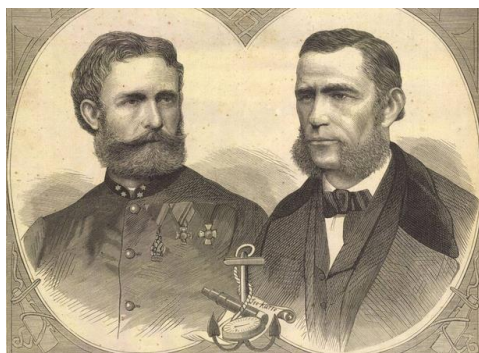


Mivel a hajóval már nem juthattak haza, 1874 májusának végén sorsára hagyták a Tegetthoffot, benne egyebek között Kepes állat- és növénygyűjteményével. A felszerelést, élelmet szánokra rakva a jégmezőn dél felé indultak, magukkal cipelték három, sítalppal ellátott csónakot is.

Három hónap küszködés után érték el a Novaja Zemljától északra húzódó nyílt tengert, és csónakba szállva a szigethez eveztek. Augusztus 24-én összetalálkoztak egy orosz bálnavadász hajóval, amely a norvégiai Vardø kikötőjébe vitte az elcsigázott embereket. Bécsbe hazatérve a felfedezőket hősként ünnepelték, Weyprecht és Payer kitüntetésben is részesült.

Az expedíció történetét Payer írta meg 1876-ban, Kepes doktor hazatérése után nem sokkal tartott előadást a Magyar Földrajzi Társaságban útjukról. A 191, csaknem állandóan jéggel borított szigetből álló, 16 191 négyzetkilométernyi terület nem lett Ausztria-Magyarország része. A Ferenc József-földet 1926-ban annektálta a Szovjetunió, ma Oroszországhoz tartozik.

Itt működik a világ legészakibb meteorológiai állomása, és 2009 óta az Orosz Sarkvidéki Nemzeti Park része.¹¹⁰¹



Az expedíció vezetői, Karl Weyprecht és Julius Peyer osztrák tengerésztisztek.

A jégbe szorult hajó lassan északkelet felé sodródott, és ez a körülmény is hozzájárult Nansen zseniális ötletéhez, hogy később a Frammal egyszerűen befagyassza magát és az áramlás természetes sodrával próbálja elérni az Északi - sakkot.¹¹⁰³

„Payer és Weyprecht első azaz tájázó sarkvidéki járatuknak eredményei oly jelentékenyek voltak, hogy azok mind a természettudomány és hajózat mind a sarktengeri halászat iránt érdeklődő körökben nagy figyelmet keltettek. A Spitzbergen és Novaja-Zemlja közti tenger átjárhatósága annyira elvitathatlanul jön általuk bebizonyítva, hogy még azok is, kik addig Petermann Jr. nézetének és így a Novaja-féle tengerútnak is legnagyobb ellenzői valának, egymás után megtértek. Tudományos észleletei által mindkét férfiú bebizonyította, hogy ők ily vállalat hajózáti és tudományos érdekeinek meg tudnak felelni.”¹¹⁰⁴ A cikk hosszasan taglalja az expedíció útját.

De az útról legyen itt egy rövidebb leírás: „Az osztrák-magyar északsarki expedíció. Budapest, szeptember 5. A „Tegetthoff”-hajó, melyet az osztrák-magyar kormány 1872-ik év nyarán az északi sarkvidékekre küldött, mint már tegnapi lapunkban jelzők, az észak sarki jégmezők között rekedt, az expedíció tagjai azonban egynek kivételével szerencsésen visszaérkeztek küzdelmes útjukból. A tegnapi nap folytán négy távirat hozta az örvendetes hírt, mely bizonyára fölvillanyozza az egész tudományos világot. A táviratok közül kettő a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya egyik tagjához, Wilcsek grófhhoz intéztetett Bécsbe, Weyprecht és Payer expedíció vezetőktől. Egy távirat a fiumei tengerészeti hatósághoz érkezett, egyet pedig Orel a „Tegetthoff” zászlótartó hadnagya küldött Nentitscheinba, családjához. Mind a négy távirat egybehangzóan nagy fölfedezésekről tudósít, közölvén egyszersmind a hírt, hogy mindnyájan egészségesek. Kriesch, az expedíció természettudományi osztályának tagja azonban tüdőgümő kórnak esett áldozatul. A derék vállalkozók szavukat tartották. 1872 ik június 13-án Tromsøe-be vitorláztak, hogy ott bálna halászkóttól a jég állásáról tudomást szerezzenek, aztán Novaja Zemlja felé folytassák útjukat. Akkor azt az ígéretet tették barátaiknak, hogy az 1874 ik év késő nyarán, legkésőbb őszén hazatérnek, s im — néhány nap múlva ismét honi földön üdvözleljük őket. A Wilcsekhez érkezett táviratok Vardee-be kelteztek; az egyik tegnap déli 12 órakor, a másik 3 órakor délután adatott föl Weyprecht és Payer által Vardee kis sziget Norvégia északkeleti csúcsán. Hamburgba mintegy 14 napi vitorlázás után érhetni onnét a így valószínű, hogy 16 nap múlva hazai földön lesznek a bátor hajósok. Az expedíció, midőn az északi tengerre indult következő

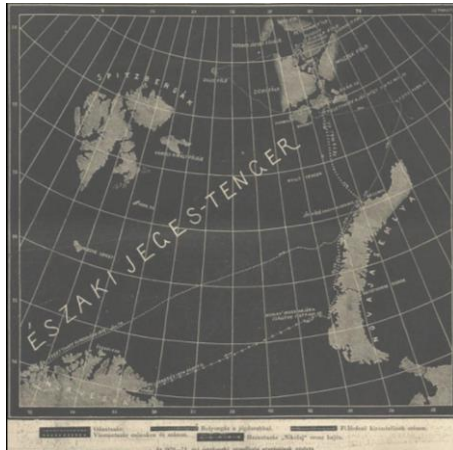
¹¹⁰¹ <https://mult-kor.hu/egyetlen-magyarall-az-expedicioban-fedeztek-fel-a-monarchia-egyetlen-gyarmatat-20230613?fbrcMR=desktop>

¹¹⁰² Vasárnapi Ujság –1872-08-04 / 31. szám / Payer Gyula az északi sarkvidéken 31. szám / Táj- és uti-képek, Külföldiek

¹¹⁰³ Magyarország, 16. évfolyam, 1979-12-23 / 51-52. szám

¹¹⁰⁴ Földrajzi közlemények 1873. Az osztrák-magyar expedíció. Ternér Adolftól

tagokból állt: Weyprecht első hajóhadnagy, Orei zászlótartó hadnagy, dr. Koes (hazánkfia) tengerész-orvos, az áldozatul esett Krieschj 13 köztengerész s 2 tiroli hegymászó. Az expedíció néhány bernhardi kutyát is vitt a hajón, melyek szükség esetén a szánok vonására alkalmaztattak. Weyprecht távirata így hangzik: „Vardee, szeptember 4-én, déli 12 óra. 1872-ik augusztusában körülzárólva. 14 havon át jégmezők közé fagyva, majd északnyugatra hajtattánk. 1873-ban nagy kiterjedésű földrészek fedeztetek föl. Októberben ott időztünk. 79“ 51 északra, 59“ keletre teletünk. 82“ —83“ földet láttunk.



A expedíció térképe.¹¹⁰⁵

Fő kiterjedése északra s nyugatra. Májusban tarthatatlan hajót elhagytuk. 96 napi szánkózás után „Grenselatio” orosz schornert (kétárbochos vitorlás; Novaja-Semljánál találtuk. Kriesch tüdőgümőkórban elhalt, többiek egészségesek. Legénység kitűnően működött. Weyprecht.“ A legelső beérkezett távirat augusztusról van kelteztve. A távirat szó szerint ez : „Körülzárólva, jég közé fagyva. 14 havon át jégmezők közt 1873 ban 5 havi nyári munka, a hajó kiszabadítása végett — hasztalan. A hajó a jégtorlódás folytán 7 lábnyira emeltetett ki a vízből. 1873-ban északon 80“ alatt nagy földrészek. 79, 51' északra, 59“ keletre teletünk. Föld beutaztatott. Vége sem északra, sem nyugatra nem fedeztetett föl. Május 20-án a hajót 4 szánon elhagyták. 96 napi fáradsalmas ut után a Novaja Bemlja-i partoknál egy orosz schornert találtunk. Kriesch tüdőgümőkórban elhalt, többiek egészségesek. Az észlelt tárgyak száma nagy Kérjük ő felsége engedelmét, a fölfedezett földeket „Ferencz-József-föld“-nek keresztelhetni. Pénzszükséglet: 1200 ezüst rubel, 11,385 ezüst frt, 4000 frt díjazásra, útiköltség Tromsøetől Bécsig mintegy 3,400 ezüst frt. Kérek 8000 frtot azonnal táviratilag utalványozni e czim alatt: Agaard (osztrák magyar konzul) Tromsøe-ben.“ A harmadik távirat: „Vardøe, szeptember 3-án, délutáni 1 óra 59 perc. Hajó két évig kikötön kívül, 14 havon át jég közé zárva; Novaja Semlja északi csúcsa felé hajtattánk. Első télen iszonyú jégnyomás. 1873. őszén ismeretlen földrészek fölfedeztetek , 3 tengeri mértföldnyire a partok mellett. Második teletés 79“ 51 északra, 50“ keletre.— 1874 ik márczius 9-től május 4 -ig szánon beutaztuk a földrészeket 79“ 54'-től 82' 5'-ig; 83“ felül elláttunk. Nagy kiterjedés, legkevesebb 15“, a déltájékokat kivéve, hol még hegyek ormairól sem láthattunk határt. Állat-, növény-élet délen csekély; jéghegyek, iszonyú dolomit-képződmények, hegyek magassága 5000 láb, uszadékfa kevés. Artunkisse (?) után nagy földterület, áthidalva, egy évig itt, 82 “-tól északra a part megméretett, hidegségi főtök 37“ R. Földön utazás május közepén; expedíció tartama 7 hó; május 29-én éjjel hajót szánokon elhagytuk, augusztus 15-én jég határát 77. 40' alatt elértük. Matroskinshaaretől délre augusztus 24-én orosz halászokat találtunk, kik Norvégiába vittek. (A távirat e helyen több soron át érthetlen.) Krieschen kívül mindnyájan élünk. Várjuk a „Ferencz-Józsefföld“ elnevezés

¹¹⁰⁵ https://hu.wikibooks.org/wiki/Heraldikai_lexikon/Flotta#/media/F%C3%A1jl:T%C3%A9rk%C3%A9p_1874-43.JPG

legmagasabb engedélyét. Távirati közlés Budapestre s Klagenfurtba Petermannhoz.“ Neutitschein családjához Orel következő táviratot intézett: „Vardee, szeptember 3-án, délutáni 5 óra. Egészségesen megérkeztünk. Tudósításokat megkaptuk; nagy fölfedezések északra 83 fokig. Novaja Somijánál hajót elhagytak. A visszautazás 16 hétig tartott. Orel. E távirat nagy lelkesedéssel fogadtatott Neutitschein-ban. Fiumében hálamise tartatott a tengerészek templomában, a tersattói Frangepán-várban.”¹¹⁰⁶

A vállalkozás teljes költsége 222 599,19 forint volt, amelyből magyar részről mindössze 7518,21 forint folyt be. Az adakozók között néhány arisztokrata család - Zichy, Eszterházy, Batthyány, Festetics, Széchenyi - és hazai bankok voltak.¹¹⁰⁷

¹¹⁰⁶ Reform, 6. évfolyam, 1874-09-06 / 244. szám

¹¹⁰⁷ Magyar Tudomány – A MTA folyóirata, 2001 (108. kötet = Új folyam 46. kötet) 2001 / 7. sz. / NAGY MIKLÓS MIHÁLY: Geográfia hadilobogó alatt

SMS Pola szállítóhajó

(Névelődje az SMS Pola bigg (1832-1873) egy viharban zátonyra futott és elsüllyedt. Az SMS Pola szerintem nem azonos az 1869-ben Európa legszebb és legnagyobb szállítóhajójának tartott hajóval, amit szintén Pola-nak neveztek.¹¹⁰⁸)

Vízkesztorítása: 910 tonna - 920 tonna – 930 tonna

Hossza: 51 - 53 m

Szélessége: 9 m

Merüése: 3,8 m – 4,3 m

Gözös-vitorlás szállítóhajó. A hajótestet fából építették, és azt páncélozták.

Meghajtása:

A fiumei gépészeti üzem szállítja a motorokat a jelenleg Polában építés alatt álló Pola szállítóhajóhoz. Ezek a motorok 160 lóerős névleges teljesítménnyel rendelkeznek, függőleges elrendezésűek, és az osztrák haditengerészetben általánosan használt felületi kondenzációs rendszer szerint készülnek. A komplex motorok és a vízzel töltött kazánok súlya a fennmaradó alkatrészekkel, szerszámokkal és gépi berendezésekkel együtt 150 tonnát tesz ki, és 655 forintért szállítják őket a haditengerészetnek, ami lóerőnként 104 800 forintnak felel meg.¹¹⁰⁹ Érdekes, hogy az SMS Pola az újságok szerint, páncélozva volt, épp úgy, mint egy hadihajó.¹¹¹⁰ A "Pola" kisméretű csavarszállító hajó motorjainak felszereléséhez Kaspar Zeller Mayer másodosztályú főmérnököt rendelték ki.¹¹¹¹

A hajó kazánját vagy kazánjait 1876-ban kicserélték. Ezek már 1897-re tönkrementek, de nem lettek kicserélve.

A hajó barque szerkezetű, dupla felsővitorlával rendelkezik.

Teljesítménye: 1871-ben 160 LE (Máshol 650 LE)¹¹¹²

1876-ban 950 LE

1882-ben 80 LE (máshol 160 LE)

(A korszakban a tényleges teljesítmény kiszámolása igen eltérő módokon történt.)

1 db 30 LE-rős gözcsörlő

Sebessége: 10,3 csomó

1890-es években 8,4 csomó

Utazósebessége 5,5 csomó

Üzemanyaga: 100 tonna szén

A hajó fajlagos szénfogyasztása igen magas volt.

Személyzete: kb. 80 - 98 fő – 167 fő

¹¹⁰⁸ Neue Freie Presse, Juli 1869-07-24

¹¹⁰⁹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1869-08-25

¹¹¹⁰ Neue Freie Presse, April 1869-04-21

¹¹¹¹ Neues Fremden-Blatt, Juni 1870-06-24

¹¹¹² Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1933-08-04

Hasznos rakománya: 400 tonna¹¹¹³

Fegyverzete:

25 mm-es Palmkrantz-féle szórólövegek¹¹¹⁴

A Palmkrantz-féle 25 mm.-es golyószóró négy, egy vízszintes síkban szilárdan fektetett csővel rendelkezik, mely csövek egy tüzelő emeltyűnek működtetése folytán egyszerre lőnek, úgy hogy minden lövésnél négy lövedék hagyja el egyszerre a fegyvert. A töltények a závarzatra helyezett szekrényéből hullanak időközönként a tölténykamarába és onnét a tüzelő emeltyűnek előre tolása folytán a csövekbe. Miután ezen golyószórók szerkezete még komplikáltabb, mint a Hochkiss-féle, fegyvereké, ezt a fegyvert ritkán alkalmazták.¹¹¹⁵



Az SMS Leitha folyami monitor

rekonstruált 25,4 mm-es Palmkrantz – Nordenfelt szórólövege és egy múzeumi példány.¹¹¹⁶

A löveg tömör acéllövedéket lőtt, aminek edzett hegye volt és sárgaréz köpenye. A lövész a fegyver jobb oldalán található kar előre és hátra mozgatásával töltötte meg és tüzelte a több csövet. A kar hátrahúzásával kivette a kilőtt töltényeket, előretolta, majd új töltényeket töltött az összes csőbe, és az előre irányuló mozgás utolsó részében az összes csövet egyenként, gyors egymásutánban tüzelte. A fegyver lényegében időről időre egyfajta sortüzet lőtt, nem úgy mint a folyamatosan tüzelő géppuskák. A fegyvert gyakran használták torpedók ellen.

A fegyver tömege 447 font (203 kg), a fegyver hossza 35,48 hüvelyk (901 mm), lövedék súlya 7,25 uncia (0,206 kg) tömör, lövedék kezdősebessége 1464 láb másodpercenként (446 m/s).¹¹¹⁷

Épült Polában 1869-1871 között.

Építés kezdete: 1869.03.17. ¹¹¹⁸

A hajó 1870 januárjában és szeptemberben is építés alatt állt.¹¹¹⁹

Vízrebocsátás: 1870.11.02.

Próbautak kezdete 1871 március.

1871 áprilisában Polában felszerelés alatt állt.¹¹²⁰

A nemrég 1871-ben vízre bocsátott és tengeri kísérleteit befejező "Pola" szállítóőzöst is felszereltetik.¹¹²¹

¹¹¹³ Die Presse, März 1882-03-29

¹¹¹⁴ Krámlí Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

¹¹¹⁵ <http://www.kislexikon.hu/loveg.html>

¹¹¹⁶ [https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leitha_\(1871\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/SMS_Leitha_(1871))

¹¹¹⁷ https://en.wikipedia.org/wiki/1-inch_Nordenfelt_gun#/media/File:Nordenfelt_gun_four_barreled.JPG

¹¹¹⁸ Neue Freie Presse, April 1869-04-07

Die Presse, April 1869-04-03

¹¹¹⁹ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

Die Presse, September 1870-09-17

¹¹²⁰ Die Presse, April 1871-04-02

¹¹²¹ Die Presse, Mai 1871-05-21

A "Pola" szállító gőzhajó állítólag Angliába megy, hogy páncélzatot és lövedékeket vegyen fel, mert azok szállítása angol magángőzösökön nagyon költséges lenne.¹¹²²

1871.

A „Pola” szállító gőzös 1871.09.17-én érkezett Pola kikötőjébe Triesztből, a „Friedrich” korvetttel együtt.¹¹²³

1871.12.22-én Triesztből Polába érkezett az SMS Pola szállítóhajó.¹¹²⁴

1872.

A helyi hajógyár számára lőszerrel megrakott „Pola” szállító gőzhajó 1872.01.18-án érkezett Triesztből Polába, és ma 1872.01.19-én indul, miután kirakodta a rakományát, maga után vontatva a „Pylades” brigget és a „Henlei” gőzhajót Triesztbe, hogy ezt a két hajót átadja a „Navale Adriatico”-nak.¹¹²⁵

A „Pola” szállító gőzhajó 1872.02.01-én este érkezett Polába, Triesztből. Rakománya hajóépítő fa volt a helyi fegyvereznál számára.¹¹²⁶

1872.03.11-én Triesztbe érkezett.¹¹²⁷

Peter Graucich korvettkapitány parancsnoksága alatt álló „Pola” szállító gőzhajó 1872.07.27-én délután érkezett Polából Fiuméba, és a Stabilimento tecnico partján horgonyzott le.¹¹²⁸

1872.08.20-án Triesztben részt vett az SMS Custoza vízrebocsátásának az ünnepségén.¹¹²⁹

Az „Artemisia” brigg zátonyra futott 1872. augusztus 24-én Lussinban, Polától 18 tengeri mérföldre. A fedélzetén több mint 100 fő, 12-14-éves tengerészcadét tartózkodik. Ófelsége szállító gőzhajóját, a "Pola"-t, teljes arzenáljával segédeszközökkel, uszályokkal, szivattyúkkal, kötelekkel és rudakkal, a jelentés vétele után azonnal a helyszínre riasztották. Bármennyire is kétségesnek tűnik magának a hajónak a megmentése, tekintettel a továbbra is fújó délkeleti szélre, a hírhedt sirokkóra az Adriai-tengeren, amely valószínűleg további károkat okoz a súlyosan megrongálódott hajóban, mégis nagy vigaszt nyújt az a bizonyosság, hogy a legénységet megmentették.¹¹³⁰

1872.09.06-án az SMS Pola az Artemisia brigg-et bevontatta Polába.¹¹³¹

1872.12.14-én Triesztből Polába érkezett.¹¹³²

1872 decemberében Polából kiemelték a tengerből, mivel a víz alatti részei sürgős tisztításra szorulnak.¹¹³³

¹¹²² Neue Freie Presse, Mai 1871-05-27

¹¹²³ Grazer Volksblatt, September 1871-09-22

¹¹²⁴ Die Presse, Dezember 1871-12-23

¹¹²⁵ Neues Fremden-Blatt, Januar 1872-01-19

¹¹²⁶ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-01

¹¹²⁷ Neue Freie Presse, März 1872-03-11

¹¹²⁸ Neue Freie Presse, Juli 1872-07-03

¹¹²⁹ Pester Lloyd - Abendblatt, August Jahrgang 19,)1872-08-22 / nr. 191

¹¹³⁰ Neue Freie Presse, August 1872-08-27

¹¹³¹ Deutsche Zeitung, September 1872-09-07

¹¹³² Deutsche Zeitung, Dezember 1872-12-18

¹¹³³ Deutsche Zeitung, Dezember 1872-12-16

1873.

1873.02.11-i hír szerint a Pola kikötőjébe beérkezve az osztrák „Istriano” bark zátonyra futott, és a továbbra is kedvezőtlen időjárás miatt a Polából kiküldött „Pola” szállítógőzös nem tudta újra vízre húzni. Ekkor több vitorlás is zátonyra futott a környező vizeken.¹¹³⁴

Polából, 1873.03.06-án jelentik: A „Pola” szállítógőzös ma kirakodta a fegyverraktárjából a „Custoza” kazamata hajónak szánt 10 hüvelykes Krupp hátultöltős ágyút. Ez az ágyú 21 tonnát, azaz 380 száznegyven fontot nyom, ára pedig 60 000 porosz tallér ezüstben, beleértve a hozzá tartozó ágyútalpat és egyéb tartozékokat is. A rakomány kirakodása után a „Pola” gőzös Lissába indul, hogy a szigeten elhagyott ütegekből és erődítményekből származó lőszert Dalmácia különböző pontjaira szállítsa.¹¹³⁵

1873 májusában a „Friedrich” és a „Fasana” korvetteket Polában újítják fel. Az előbbit a napokban új kazánokkal szerelik fel, amelyeket a „Pola” szállítógőzös hoz Fiuméből. A „Custoza” kazamatahajó néhány nappal ezelőttig a trieszti Lloyd Arsenalban volt, ahol beépítették a kazánjait, majd a „Pola” szállítógőzös vontatta korábbi kikötőhelyére, a Stabilimento tecnico hajógyárába.¹¹³⁶

1873 augusztusától az SMS Pola szállító gőzhajó parancsnokának, Trapp sorhajóhadnagyot nevezték ki.¹¹³⁷

1874 márciusától a parancsnoka Tröster sorhajóhadnagy.¹¹³⁸

1876-ban új kazánt/kazánokat kapott.¹¹³⁹

Őfelsége „Pola” nevű szállítógőzhajója, Polából megérkezett, és 1876.09.01-én reggel horgonyzott le Trieszt kikötőjében.¹¹⁴⁰

1876-ban az SMS Pola nevű, csavarhajtású szállítógőzös rendszeres teherfuvarozást biztosít a part mentén, de további utakra is alkalmas.¹¹⁴¹ Ebben az évben 26 szállítóutat tett meg.

1877 decemberében tartalékban volt, míg egy másik lap szerint szolgálatban volt.¹¹⁴² Ebben az évben 24 szállító utat teljesített.

1879.

Ebben az évben is több szállítmányt juttatott célba.

1879.12.22-én Pola külső kikötőjében összeütközött az olasz Elisa szkúnerrel.¹¹⁴³

1880 áprilisában tartalékban volt. A „Pola” szállítógőzöst a jachttartalékban lévő hajókhoz hasonlóan kell kezelni a szolgálaton kívüli időszakokban, és a legénységének létszáma a következő lesz: 1 sorhajó hadnagy, 1 másodosztályú gépész, 3 első osztályú matróz, 2 trieszti

¹¹³⁴ Deutsche Zeitung, Februar 1873-02-11

¹¹³⁵ Neues Fremden-Blatt, März 1873-03-10

¹¹³⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-05-04

¹¹³⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-08-17

¹¹³⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-03-15

¹¹³⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-08-11

¹¹⁴⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-09-05

¹¹⁴¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

¹¹⁴² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1877-12-15

Die Presse, Dezember 1877-12-19

¹¹⁴³ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1933-08-04

szolga, 1 vitorlamester, 1 szállásmester, 1 fedélzetmester, 3 másodosztályú matróz, 4 harmadosztályú matróz, 1 fiatalabb gépész, 2 első osztályú fűtő. Összesen: 21 fő.¹¹⁴⁴
Ebben az évben 8 utat teljesített.

1881.

Ebben az évben kazáncserén esett át.

1882.

Trieszt, 1882. február 8. A "Pola" szállító gőzhajó a helyreállítási munkálatok befejezése után az Északi-tengerre hajózik, ahol egy meteorológiai megfigyelőállomást építenek.¹¹⁴⁵

Az SMS Pola 400 tonna hasznos terhet tud magával vinni. Mivel az expedíció felszerelésének össztömege 100 tonna, az SMS Pola további 300 tonna szenet tud szállítani, ami elegendő 4000 tengeri mérföld megtételéhez 8 csomó/órás sebességgel. A 100 tonnás expedíciós felszerelésből 73 tonnát Polában, 2 tonnát Gravesend-ben és 25 tonnát Bergenben rakodtak egymásra. A Polában összegyűjtött felszerelést 1882. márciusban rakodták fel a szállító gőzösre.¹¹⁴⁶

A hajó Polából 1882.04.01/02-án futott ki az északi tengeri expedícióra.

Van, olyan újság, ami a kifutást április 3-4-re teszi.¹¹⁴⁷

A hajó parancsnoka Franz Müller von Mayensee korvettkapitány.

Az útvonal a következőképpen van meghatározva: Pola - Gibraltár 1620 tengeri mérföld, Gibraltár - Gravesend 1640, Gravesend - Bergen 560, Bergen - San Mayen 750, összesen 4570 tengeri mérföld.¹¹⁴⁸

Az SMS Pola elhagyta az Adriai-tengert és a távoli északra hajózott, elhaladva Bergen mellett. 1882. május 30-án a „Pola” hatalmas jégmezőbe ütközött. Csak hetekig tartó kutatás után sikerült szabad átjárót találnia. Július 13-án végre megérkezett Jan Mayen-re. Az osztrák tengerészek 1882 júliusától 1883 augusztusáig ezen az elszigetelt, vulkáni hamuval és lávával borított szigeten töltötték az időt, ahol rengeteg érdekes tudományos anyagot gyűjtöttek. Azóta azonban számos új kérdés merült fel, és további kutatásokra van szükség.¹¹⁴⁹

Az északi régióból nyolc hónapos kihagyás után 1882 novemberében tért vissza a "Pola" szállítóhajó, amely az osztrák sarki expedíciót szállította Jan Mayen-re. A Jan Mayen-sziget Norvégiához tartozó, vulkanikus eredetű, sarkvidéki sziget. Területe 373 km². Két nagyobb részből áll, melyeket egy keskeny földszoros köt össze. A sziget egy részét gleccserek borítják. Izlandtól 560 km-re északkeletre, Norvégiától 950 km-re nyugatra, Grönlandtól 500 km-re keletre található, a 72. é. szélességi fok alatt.¹¹⁵⁰ A sziget legmagasabb pontja 1943 m. A szigeten sehol nincs kikötő, így partraszállás csak teljes szélcsendben lehetséges. A sziget növényvilága ritka, állatvilága hasonlóan korlátozott. Érdekes módon fennmaradt egy 1633-ból származó dokumentum, amely viszonylag jó információkat nyújt a sziget meteorológiai viszonyairól. Ez egy holland bálnavadászflotta hét tengerészének naplója, akik úgy tűnik, hogy ők voltak az egyetlenek, akik valaha is megpróbálták Jan Mayen szigetén telelni. Az SMS Pola expedíció építményeit Polában kísérletezték ki és gyártották le. A szigeten a legfőbb veszélyt a skorbut jelentheti.¹¹⁵¹

¹¹⁴⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1880-04-11

¹¹⁴⁵ Neue Freie Presse, Februar 1882-02-09

¹¹⁴⁶ Die Presse, März 1882-03-29

¹¹⁴⁷ Neue Freie Presse, April 1882-04-01

¹¹⁴⁸ Neue Freie Presse, März 1882-03-29

¹¹⁴⁹ Grazer Volksblatt, März 1892-03-17

¹¹⁵⁰ Neue Freie Presse, November 1882-11-26

¹¹⁵¹ Neue Freie Presse, März 1882-03-29

Nagy mennyiségű uszadékfa, bálnacsont és -csigolyák, roncsok és hínár borítja a partokat. A sziget teljes egészében a Kelet-grönlandi áramlatban fekszik. A növényvilág ritka; nyáron azonban mohaszőnyeg képződik, amely a sziget nagy területeit beborítja, és feltűnő, festői kontrasztot alkot a hegyi fajok fekete és vörös árnyalataival.¹¹⁵²

A "Pola" egy uszálykötézzel ellátott szállítóhajó, amely azonban nem kizárólag a vitorláira támaszkodik, hanem gőzgépe segítségével gőzzel is képes nyolc csomó/órás sebességgel haladni. A kutatóexpedíció 14 fős önkéntes csapata: Emil von Wohlgemuth (parancsnok), Richard Basso, Adolph Bobrik von Boldva, Adolph Sobieczky, August Graßl (Genius), Dr. Ferdinand Fischer, Stephan Rocco, Johann Samanich, Gustav Marterer, Joseph Baretincich, Engel Furlani, Natale Joseph Giordana, Anton Mikacih, Thomas Diminich.

Nyolc további embert alkalmaznak, akik vagy az expedíció tagjainak kiszolgálásáért voltak felelősek, vagy akiket magukkal vittek, hogy elvégezzék az utazás és a Van Mayen-i tartózkodásuk során szükségessé váló összes munkát. Így nemcsak a ruházaton dolgozó kézművesek voltak közöttük, hanem optikai eszközök szakképzett mesteremberei és más műszakilag képzett emberek is. A hajó parancsnokának navigációs tisztjei Bees, Demig, Woltmann és Dreschowitz urak. A hajó orvosán, Dr. Neugebauer-en és a gépház szerelőjén kívül és a főmérnökön, Neuhäuseren kívül a legénység 70 dalmát tengerészből áll.¹¹⁵³ Más forrás szerint a legénység 98 főből állt. A csapat tagja volt még August Josef Adolf Gratzl utazó, sarkkutató, író és tengerész, aki utóbb ellentengernagy lett.¹¹⁵⁴ Az úthoz kibővítették a hajó személyzetét 1 zászlóssal, 1 fregattorvossal, 1 gépházi legénységgel és 6 másodosztályú fűtővel. Az SMS Pola Császári és Királyi Szállítógőzösön új zászlósok: Leopold Balthasar, Adalbert von Tamasy, Wilhelm gróf Sztáray, Dr. Josef Quoika fregattorvos és Franz Albrecht 3. osztályú mérnök.¹¹⁵⁵ A nevek alapján magyarok is kerültek a hajóra.

Wohlgemuth Emil a szigeten csillagászati- meteorológiai észlelő állomást fog berendezni, s tizenkét-tizenöt hónapig fog kísérőivel az említett lakatlan szigeten tartózkodni, melyet csak néha látogatnak meg a cethalászok. Ez az expedíció összefügg a Weyprecht kapitány hátrahagyott terve értelmében a többi nyolc pontról elindított expedícióval, és pedig Svéd- és Norvégországból a Spitzbergákra és Bossekopra, Hollandból a Novaja Zemljára,, Oroszországból a Lena-torkolathoz, az Egyesült Államokból a Barrow-Pointre és a Lady-Franklin-Bailra, Dániából Grönlandba, Angliából a Simpson erődhöz, Franciaországból a Cap Hornhoz megy expedíció. Polában és Fiumében buzgón készülnek az expedícióra. Tíz matróz többnyire fiúmei s önkényt jelentkezett.¹¹⁵⁶

A Van Mayen-ben végzett megfigyelések elsősorban az északi fénynek az iránytű tűjére gyakorolt hatását, a Jeges-tenger áramlatait és így tovább vizsgálják majd.¹¹⁵⁷

Általános érdeklődésre tarthat számot, ha röviden kitérünk az expedíció történetére és céljaira. Weyprecht terve, hogy megfigyelőállomások gyűrűjét hozza létre az Északi-sark körül a szisztematikus sarkkutató céljából, amelyet a harmadik nemzetközi sarkkutató konferencia tárgyalásain fogadtak el Szentpéterváron augusztus 16-án, valósággá vált. Weyprecht már az újabb expedíción nem tudott részt venni, mert 1881 áprilisában elhunyt.¹¹⁵⁸

Őexcellenciája, Hans Wilczek gróf, titkos tanácsos, a tudományos kutatás fáradhatatlan előmozdítója a Sarkvidéki Konferencián kijelentette, hogy osztrák állomást hoz létre a

¹¹⁵² Die Furche, Januar-Juni 1953-06-13

¹¹⁵³ Pester Lloyd, August Jahrgang 30, 1883-08-23 / nr. 232

¹¹⁵⁴ https://cs.wikipedia.org/wiki/August_Gratzl

Klagenfurter Zeitung, April 1882-04-01

¹¹⁵⁵ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1882-03-31

¹¹⁵⁶ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-02-21 / 52. szám

¹¹⁵⁷ Neue Freie Presse, Februar 1882-02-20

¹¹⁵⁸ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, Juli-Dezember 1898 Festschrift

grönlandi-tengeri Jan Mayen szigetén az 1882. augusztus 1. és 1883. szeptember 1. közötti megfigyelési időszakra, és hogy az állomást Emil von Wohlgemuth osztrák hadnagy fogja vezetni, aki 250 kg aszalt gyümölcsöt, 280 adag konzerv gulyást és 560 adag egyéb élelem adagot visz magával. Ez 470 kg sajt, 760 kg burgonya, 224 kg kávé, 700 adag zöldség, 3680 kg egyéb élelmiszer, valamint 300 kg sűrített tej, 280 kg savanyú káposzta, 280 kg sonka és 550 kg só-t jelent.

Hans Wilczek gróf azonnal megkezdte az expedíció előkészületeit, és megkezdte annak felszerelését. Berakodtak több mint 200 kilogramm disznósírt, 280 kg sertéshúst, 2500 kg közönséges és 2500 kg finom élelmiszert (lisztet), 300 liter rumot 3500 liter bort, 200 pohárnyi sherryvel és bordeaux-ival. A leltár, amelyet az expedíció a felszerelésével együtt a tudományos megfigyelőállomásra hoz, 132 tételre oszlik.

Az expedíció 2 revolvert, 7 Werndi puskát, 6 Kropatschek ismétlőpuskát és 6 egyéb fegyvert visz magával. A teljes kutatás költségeit Őfelsége viseli. Őexcellenciája Jeux gróf - puskák és 18 400 töltény, Hans Wilczek - 250 kg puskapor és különféle robbanó lőszer költségét fedezi. Mindent a legapróbb részletekig megterveztek, hogy kielégítsék az expedíció minden lehetséges igényét az expedíció személyzetének kiválasztásakor és a lőszer biztosításakor számos szempontot kellett figyelembe venni, és minden szükséges intézkedést megtettek az út sikere érdekében.

Az 1755 darab egymást követő leltár képe azt mutatja, hogy bárki, aki rendkívüli éghajlati viszonyok között, egy teljesen barátságtalan és lakhatatlan földre utazik, annak jól fel kell készülnie. Magukkal vittek, így például 7840 kg kenyeret, 546 kg vaját, 1600 kg sózott marhahúst.

Ahhoz, hogy valaki ilyen vállalkozásnak szentelje magát, legalább valami hasonlót kellett már korábban átélnie, szembe kellett már néznie a veszélyekkel, és személyesen meg kellett tapasztalnia, hogy mennyire alkalmas fizikailag és mentálisan egy hosszú távú monoton és veszélyes életre. Az expedícióra jelentkező mind a 14 kutató, akik a szigeten fognak majd állomásozni, mind átestek már számos nehézségen életük során.

Őfelsége "Pola" gőzhajója, fedélzetén az expedíció tagjaival, Gibraltáron, Gravesenden és Bergenen keresztül Jan Mayenbe hajózik, 4570 tengeri mérföld távolságra.

Jan Mayen szigetére érkezve a „Pola” az északi öbölben, más néven „Angol-öbölben” horgonyoz majd le, és azonnal megkezdődik az állomás helyének meghatározása. Amint ez befejeződik, az expedíció partra száll. A Jan Mayen szigetén zajló expedícióhoz összesen hat házat építenek, amelyeket fedett járdák kötnek össze. A házakhoz elfogadták a Völkner mérnök által Bécsben javasolt „Spießbogen” építési módszert, amely szerint az épületek nagyjából egy felborult hajóra hasonlítanak. A házakat úgy helyezik el, hogy hossz tengelyük párhuzamosan fusson az uralkodó széliránnyal. A házakhoz dupla falú rendszert alkalmaztak, a köztük lévő tereket pedig lucfenyőrostokkal töltik ki. A külső falakat sűrű tetőfedő lemez, a belső falakat parafa panelek borítják.

Az állomásépületeket az expedíció befejezése után nem bontják le, hanem Jan Mayen szigetén hagyják, hogy a bálnavadászok és a hajótörött tengerészek láthassák őket. Miután az állomásépületek teljesen elkészülnek, a "Pola" gőzhajó Wilczek gróffal hazatér, az expedíció pedig a szigeten marad. A Jan Mayen állomáson a szolgálat szigorúan a Császári és Királyi Haditengerészet előírásait követi, és az expedíció parancsnoka minden hadihajó-parancsnoki joggal rendelkezik. Az állomás tudományos megfigyelései és kiszolgáló létesítményei a következőképpen oszlanak meg: Az összes állomási szolgáltatás, mind a tudományos, mind az egyéb, irányítása az expedíció parancsnokának, Emil von Wohlgemuth sorhajó hadnagyának a kezében van. A parancsnok halála vagy betegsége esetén a legfelsőbb rangú tiszt veszi át a parancsnokságot. A csillagászati megfigyeléseket Richard Basso hadnagy végzi, aki egyben az expedíció fényképésze is. Az északi fény megfigyelései, a légköri elektromosság, a geológiai

áramlatok megfigyelései és a geodéziai munkák Adolph von Bobrik zászlós felelőssége, aki a fegyverek karbantartásáért is felelős. A mágneses megfigyeléseket August Graßl zászlós végzi, aki a geodéziai munkákban is segít. A természetrajzi vizsgálatok és gyűjtemények, valamint az orvosi ellátás az expedíció orvosának, Dr. Ferdinand Fischernek a felelőssége. Az öt tiszt felváltva teljesít őrszolgálatot az állomáson. A legénység feladatai pontosan meghatározottak. Mikacich matróz szakácsként, hentesként és pékként is szolgál, valamint felelős a szükséges olvadékvíz beszerzéséért. A legénység kivételes szolgálatát pénzbonuszokkal jutalmazták, amelyeket a parancsnoknak az expedíció visszatérésekor kell kérnie. A szolgálati beosztás az utasítások azt is hangsúlyozzák, hogy senki sem hagyhatja el az állomásépületet jelentés nélkül és fegyvertelenül.

A sziget állatvilága csak sarki rókákból és tengeri madarakból áll. Ezzel szemben a sarkvidéki vadvilág virágzik a Jan Mayen körüli Bere régióban.¹¹⁵⁹

1882.04.29-én érkezett Angliába. A hajó 1882.05.07-én hagyta el a Temzét. 1882.05.10-én este Esersundnál feltűnt a norvég partvidék, és másnap a hajó Bergentől délre horgonyzott le. Május 22-én Wilczek gróf unokaöcsével, az oroszánvadászatairól ismert Joseph Pálffy gróffal érkezett Bergenbe, hogy elkísérje az expedíciót Jan Mayen-ig. 1882.05.25-én a gőzhajó útnak indult, és 28-án átlépték az Északi-sarkkört. Az expedíció tagjai feszültek voltak, mivel meg kellett találniuk a szigetet, és kikötőhelyet kellett találni hogy partra lehessen szállni. Ez gyakran még tavasz derekán is lehetetlen, és egy hajó hónapokig körözhet a sziget körül anélkül, hogy partraszállási helyet találna. A tengervíz-hőmérséklete riasztóan csökkent, és már május 30-án a gőzhajó az első jégtáblákra bukkant Jan Mayen-től 120 mérföldre délkeletre. További haladás során a hajó sűrű, összefüggő öböljéghez ért, amelynek táblái körülbelül 100 méter átmérőjűek és 9-10 méter vastagok voltak. Itt a további haladás lehetetlenné vált. Több napos kísérletezés után a hajó Norvégiába vonult vissza. Ott egy távirat hívta Wilczek gróft Bécsebe. Mélységesen lesújtotta a kedvezőtlen jégviszony, amely veszélyeztette az expedíció sikerét. 1882.06.21-én délben a hajó másodszor is elhagyta a norvég partokat, és június 27-én Jan Mayen látóterébe került a fenséges Beerenberge, amely 2545 méterrel emelkedik a tengerszint fölé. De a partraszállás szóba sem jöhetett. A külső, laza jégövön túl a szorosan tömörülő, tizenöt tengeri mérföld széles jégkorlátok ellehetetlenítettek minden megközelítést. A hajónak ismét a sziget megkerüléséhez kellett folyamodnia, és ez a navigáció, amelynek sikere kizárólag a többnyire köd által eltakart nap hatásától és a lassan mozgó áramlattól függött, Wohlgemuthnak és társainak igazi Tantalus-szerű gyötrelmeket okozott. De napról napra a jég állapota egyre ingatagabbá vált, és július 12-én, fél hónapnyi hajózás után a hajó végre lehorgonyozhatott az English Bightban, tizenhét méter mély vízben. A ködfátylak felszakadtak. Szomorú látvány volt. Törmelékes lejtők és sziklák keretezték ezt az öblöt. Wohlgemuth, aki két tiszttel és Pálffy gróffal szállt partra, hamarosan rájött, hogy ez nem a megfelelő hely a település számára. Ezért ismét felhúzza a hajó a horgonyt, és miután nehézkesen átkelt a ködön és a jégmezőkön, elérte a Vogelberg-hegy déli lábát. Ott, egy Wilczek-völgynek nevezett völgy elején úgy döntött Wohlgemuth, hogy megépíti a kunyhókat. Így hát ott voltak – egy nem túl barátságos helyen, amelyet a tenger felőli oldalon a szibériai folyókból származó komor uszadékfa gát zárt el. De nem volt vesztegetni való idő. Július 14-én, hajnali 4 órakor, ködös, de egyébként nem kedvezőtlen időben, minden lehetséges erőfeszítéssel megkezdődött a partraszállás. A partra vetődött jégtáblák és a jégtakaró kényelmes helyet kínáltak a ládák lerakásához. Ezeket aztán deszkákon húzták néhány méterrel a szárazföld belsejében, legalább egy méterrel a dagályszint fölé. A közeljövőben nem várhatók olyan viharos tengerek, amelyek veszélyeztethették volna a rakományt. Mivel azonban a tengert hatalmas jégtáblák borították, amelyek közeledése szükségessé tehetné volna a hajó gyors eltávolítását és rögzítését, úgy döntöttek, hogy a legénység fele a fedélzeten marad, hogy

¹¹⁵⁹ Prager Tagblatt, April 1882-04-01

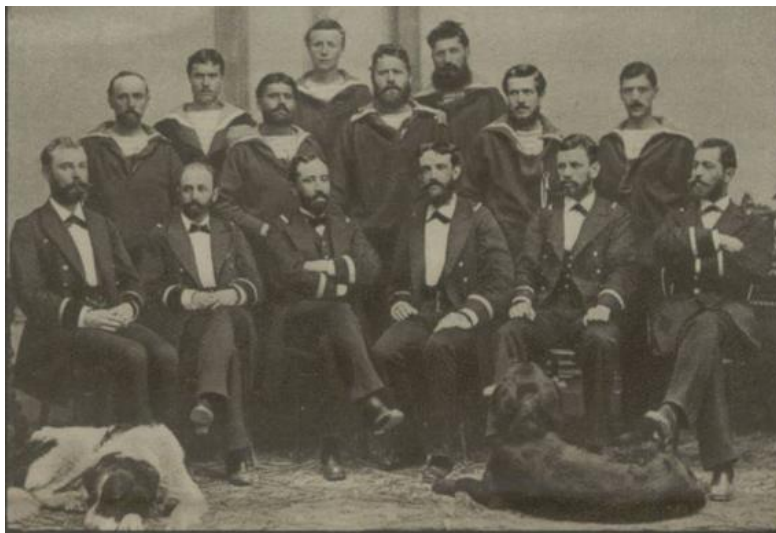
előkészítse a ládákat, míg a másik fele a parton intézi az át- és kirakodást. Este a kompot, egy 4000 kilogrammos teherbírású lapos fenekű csónakot elvontatták a hajóról. A gőzhajó időnként ingázott az expedíciós csónakokkal. A levegő hőmérséklete (július közepe) fagypont közelében vagy azon alatt maradt. A köd átitatta az összes ruházatot és szőrmét. Július 16-ra a műszerek, a kőtálpak és a lőszer kivételével az expedíció összes készletét partra hozták, és a fennsíkot, amelyre a lakóhelyet építették, elegyengették. Három nap bezártság után megérkezett az első felüdülés.

A legrosszabb esetben, nevezetesen erős jégtakaró esetén a gőzhajó a műszerek és a lőszer átadása után elhagyhatta volna a szigetet, sőt, ezt a szándékát már a 17-én jelezte is, de a jégviszonyok javultak. 1882.07.18-án, 11 órakor azonban az éjszakai nap fényében a „Pola” jégmezők tömegébe ütközött, felhúzta a horgonyt, és nyugat felé indult. Az expedíció tagjainak szállása továbbra is nagyon nyomorúságos volt. Egy teljesen átázott sátor tető alatt aludtak, és az alatta lévő talaj egy kis tóhoz hasonlított. A gyapjúruhák, amelyekbe burkolóztak, átáztak a víztől. Volt azonban néhány furcsa különbség is. Például egy ilyen nedvességben töltött éjszaka után tejjel töltött vaníliás csokoládét és kiváló kekszet ettek reggelire. A hamburgi Richers, egy mintaértékű beszállító, aki a Tegetthoffokat is ellátta élelemmel, és akit Weyprecht nem tudott eléggé dicsérni, a legmeglepőbb finomságokat pakolta a Jan Mayen-nek szánt élelmiszerládákba, amelyek sok örömet okoztak honfitársainknak. Július 21-én a ház végre elkészült, és az expedíció tagjainak szállása kényelmesebbé vált. Tizennégyen voltak: Emil von Wohl gemuth hadnagy, Richard Basso hadnagy, Adolph Bobrik von Boldva zászlós, Adolph Sobieczky zászlós, August Grahl zászlós, Dr. Ferdinand Fischer korvetorvos, Stephan Rocco hajómester, Johann Samanich címzetes hajómester, Gustav Marterer tartalékos gépházmester és Joseph Baretinich tartalékos marsall. Engel Furlani tartalékos matróz, Anton Mikacich hadimatróz (szabadságon), Thomas Diminich kereskedelmi matróz. A legénységben volt két ács, egy vitorlakészítő, egy autószerelő, egy asztalos, egy szakács és egy cipész. A Jan Mayen szigetén uralkodó erős viharok miatt a ház és az összes megfigyelőház spirális ív alakú volt, így úgy néztek ki, mint egyenes végű, fordított hajók. A váz bordákból állt, amelyeket három réteg, egy hüvelyk vastag deszkából szegeztek össze. Belülről és kívülről egy deszkaborítást szegeztek a vázra. A két borítás közötti részt lucfenyő rostokkal (hosszú, finom faforgács) töltötték ki a melegítés érdekében. A házak külsejét tetőfedő lemezzel borították. A belső falakat parafa tapétával borították. Az ágyakat a jobb helykihasználás érdekében a mennyezet alá függesztették, az ágykereteket pedig a nappalik közepén helyezték el. Mivel az ágyak nem voltak egyformán jól elhelyezve, sorsolással osztották ki őket a lakóknak. A "Pola" gőzhajó időközben visszatért, és kirakodta a szénrakományt, így összesen ötven tonna szén volt a szárazföldön. A műszereket, a kronométereiket és a hordóorgonát is partra hozták, és még aznap este kipróbálták. Augusztus 10-én Joseph Pálffy gróf a "Pola" gőzhajóról érkező Beer hadnagy és három matróz kíséretében felment Beerenbergre, amelynek jégtömegeit kialudt vulkáni kúpok, beomlott kráterek és mindenféle fantasztikus vulkáni képződmények gyűrűje veszi körül. Jól haladtak a szilárd szerkezetű épített szemcsés jégen, és a szigeten alul fekvő sűrű ködből a legszebb napsütésbe emelkedtek. Előttük hatalmas jégtömegek terültek el, amelyek csillogva és világítva vették körül a Beerenberg-piramist minden oldalról. Felettük makulátlan kék ég, alattuk gomolygó ködtenger, amelyet egy szélökés mintha a mélybe söpört volna. Ahol álltak, fenséges csend volt, miközben – mint később megtudták – szörnyű vihar tombolt a szigeten és a tengeren, olyan hevesen, hogy a "Pola" gőzhajónak fel kellett húznia a horgonyt és a nyílt óceánra menekülnie. A gleccser magas, ívelt gerincén voltak, amely látszólag a Beerenberg legmagasabb csúcsáról eredt, és nagyjából a sziget hossz tengelye mentén futott le a völgybe. De hirtelen a hegygerinc véget ért, és más útvonalakat kellett találniuk. Gyakran előfordult, hogy a veszélyes jégtakaró beszakadt alattuk, és csak a kötél erőssége tette lehetővé, hogy társukat, aki egy hasadék kék félhomályában lógott, sértetlenül kihúzzák. Nehéz volt tovább haladni. A kemény fagy, amely a gleccser számos vízerét jéggel kezdte beborítani, a

tengerészek hegymászásban való tapasztalatlansága és a körülményekhez alkalmatlannak tűnő cipőjük elszakadt, más körülményekkel együtt arra kényszerítette őket, hogy feladják a további mászást. Leereszkedtek, és a lent tomboló jeges, csontokat átszűrő viharral megküzdve hajnali 3 órakor elérték az expedíció szállását. Ott, meleg takaróba burkolózva szállást és szíves vendégszeretetet találtak a mágneses megfigyelésekre kijelölt házban, egészen a gőzhajó augusztus 11-i visszatéréséig. Augusztus 15-én kipakolták a lőszert a hajóról, és a „Pola” vezérkar búcsúgyűlését tartották a településen. Másnap a gőzhajó utoljára felhúzta a horgonyt, és Pálffy gróffal visszatért haditengerészeti kikötőnkbe, ezzel elvágva a végső köteléket Wohlgemuth és társai, valamint hazájuk között. Egyedül voltak a sivár, hideg szigeten, ahol soha egyetlen hajó sem köt ki, és amelyet – az év néhány napját kivéve – mérföldeken át áthatolhatatlan jég vesz körül. Egyedül voltak, és teljesen önmagukra voltak utalva, de az európai tudós világ által rájuk bízott nagy munka és a kötelességtudat, amellyel azt végezték, elfeledtette velük helyzetük magányát, és így az öröm soha nem hagyta el szívüket. (Johannes Ziegler)¹¹⁶⁰

(Az osztrák-magyar északsarkai expedíció) Jan Mayen-ből, hol egy év előtt kiszállott, szerencsésen visszaérkezett Drontjem-be (Norvégiába). Gr. Wilcek egyenesen Drontjem-ből kapott értesítést, hogy a „Pola“ szállító gőzös 1882. augusztus 10-én érkezett meg. Az expedíció vezére Wohlgemuth tengerésztiszt a program pontos megtartását jelenti. Az expedíció tagjai a legjobb egészségben vannak és valószínűleg e hó 19-én érkeznek Hamburgba. A „Pola“ szállító gőzösnek az a feladata volt, hogy a Jan-Mayen északsarkai megfigyelő állomásról az expedíció osztrák-magyar tagjait, hazájukba visszaszállítsa. Az expedíció tagjai pontos megfigyeléseket tettek ez állomáson és minden, még a skorbutbetegségtől is meg voltak kímélve.¹¹⁶¹

Ez az út a Grönland és a Norvég tenger határáig egy évig tartott, és jelentősen hozzájárult a sziget térképészeti feldolgozásához, a térképi anyagokat a 20. század közepéig használták. Az út során geofizikai méréseket is végeztek.



Az 1882/1883-as Jan Mayen-expedíció résztvevői. Balról jobbra ülnek: Dr. Fischer korvettorvos, Bobrik von Boldva zászlós, von Wohlgemuth hadnagy parancsnok, Basso hadnagy, Graßl zászlós és Sobieczky zászlós.

¹¹⁶⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, April 1886-04-03

¹¹⁶¹ Koszoru. A Petőfi-Társaság heti közlönye 1. 1883 / 33. szám



A kutatóállomás, és a tengeren az SMS Pola.¹¹⁶²

1882.10.31-én befutott Orteguiera-ba (Spanyolország).¹¹⁶³

1882.11.08-án délután Gibraltárba futott be.¹¹⁶⁴

1882.12.18-a előtt visszaérkezett Polába.¹¹⁶⁵

1883.

1883.04.24-én a hajó újbóli felszerelése kezdődött meg. Az előírt legénységi létszámon felül a hajón a következőket kell alkalmazni: 1 korvett kapitány parancsnokként, 1 fregattorvos, 1 gépházőr, 6 másodosztályú fűtő.¹¹⁶⁶

1883.05.06-án futott ki Polából. Tervezett útvonal: Gibraltár és Galway majd Reykjavik és végül Jan Mayen.

1883.05.16-án Gibraltárba érkezett.¹¹⁶⁷

1883.05.31-én befutott Galway-ba.¹¹⁶⁸

1883. június második felében egy ír kikötőből indul az SMS Pola, majd indul Izlandra. Izlandon a hajó friss ellátmányt vesz fel, majd folytatja útját Jan Mayen felé, ahová várhatóan augusztus első napjaiban érkezik meg. Ott megpróbál egy kényelmesen helyen lehorgonyozni, majd felveszi az expedíció tagjait a fedélzetre, ezt követően pedig közvetlenül Hamburgba vagy Trondheimbe szállítja őket. A tagok várhatóan legkésőbb szeptember 10-ig biztonságban megérkeznek Hamburgba vagy Trondheimbe.¹¹⁶⁹

„(A haditengerésztől 1883.06.26.) Egy távirati jelentés szerint Öfelsége szállítóhajója, a „Pola” ma reggel Galway-ből (Írország) Izlandra hajózott.¹¹⁷⁰

1883. augusztus 1-jéig minden, a visszaútra szánt anyagot, gyűjteményt és felszerelést elő kell készíteni a berakodáshoz, hogy minden körülmények között augusztus 15-ig minden anyag a hajó fedélzetén legyen, készen a visszatérésre. A tervek szerint az SMS Pola 1883. augusztus elején érkezik Jan Mayen-re.¹¹⁷¹

¹¹⁶² Steirische Alpenpost, Januar-Juni 1932-04-24

¹¹⁶³ Die Presse, Oktober 1882-10-31

¹¹⁶⁴ Neue Freie Presse, November 1882-11-09

¹¹⁶⁵ Prager Abendblatt, Dezember 1882-12-18

¹¹⁶⁶ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-04-24

¹¹⁶⁷ Die Presse, Mai 1883-05-17

¹¹⁶⁸ Neue Freie Presse, Juni 1883-06-01

¹¹⁶⁹ Neue Freie Presse, Mai 1883-05-20

¹¹⁷⁰ Das Vaterland, Juni 1883-06-26

¹¹⁷¹ Neue Freie Presse, März 1882-03-29



Az osztrákok Jan Mayen szigetén. A hadihajó, amely Wohlgemuth-ot és társait Grönlandtól keletre fekvő lakatlan szigetre szállította, visszahajózott Európába, a telepeseket egy évre a tudomány szolgálatába állítva. Azonnal munkához láttak programjuk szerint, amely annyira rendszeres volt, hogy a hét egyik napja olyan volt, mint a másik. A tengeri élet miatt szűkös helyekhez szokva, meglehetősen jól el voltak helyezve lakóhelyükön. Bár a ház és a mágneses obszervatóriumok az északi szelek támadásának kitett helyen helyezkedtek el, ezeknek a laktanyáknak mégis olyan szilárdsági és ellenálló képességi próbákat kellett kiállniuk a sok, gyakran orkáni erőt is elérő vihar idején, amilyenre valószínűleg egyetlen más faépítmény sem volt képes Jan Mayen szigetén. Az októberi első viharok után valószínűleg senki sem maradt, aki tágasabb lakásra vágyott volna. A hideget is hatékonyan távol tartották. A körülbelül 10 Celsius-fokos nappali átlagos szobahőmérséklet elegendő volt ahhoz, hogy éjszaka, amikor nem volt fűtés, a hőmérséklet ne süllyedjen fagypont alá a függőágyak szintjén. A mágneses eszközöket két különálló megfigyelőhelyiségben helyezték el, távol a főépülettől, hogy megvédjék őket a lakó- és munkaterületeken elhelyezett vastárgyak okozta zavaró hatásoktól. Egy húsz méter hosszú fedett átjárót építettek, hogy kiküszöböljék a hólapátolás szükségességét, és megakadályozzák a nedvesség bejutását a megfigyelőhelyiségekbe. A ruházat tekintetében Payer és Weyprecht tapasztalatait használták fel. Egy dupla nerc szőrme bizonyult a legmegfelelőbbnek, amely bőséges védelmet nyújtott. Még a sarkvidéki telet is el lehet viselni hókunyhókban. A belső ruházat ebben az esetben fiatal állatok bőréből készül, és a szőrös oldalával a csupasz bőrhöz ér. A legjobb felsőruházat a rénszarvasok téli bőre, amely még a szélsőséges hidegben is rugalmas marad. Az osztrák expedíció során csak rénszarvasbőrből készült felsőruházatot használtak. Minden eshetőségre, és különösen az éjszakai kirándulásokra, öt szőrös hálókunyhó állt rendelkezésre. Három négyzetméteres, egy kétszemélyes és egy egyszemélyes. A hálókunyhók széleit vékony, lelógó szőrme rojtokkal varrták, hogy jobb illeszkedést és légmentesebb zárást biztosítsanak. A lábbeliknek is megvoltak a sajátos követelményeik. Még a széles orosz csizmák használata is, amelyeket három réteg lóden szövettel lehetett a lábra illeszteni, 10-15 fok mínuszban érte el a határát, mert ettől kezdve a bőr túl merevvé vált, és a jeges körülmények túlságosan igénybe vették. Ezzel szemben a puha, bélelt filccsizmák, amelyeket a combjánál pántoztak, vagy az alsó lábszáránál keresztező fűzőkkel rögzítettek, védtek a hidegérzettől. A filccsizmákra való folyamatos támaszkodás azonban jelentős eltávolodáshoz vezetett volna a masszív bőrsizmáktól, amelyek egyedül tették lehetővé a menetelést melegebb időben. Az ellátmány kiváló volt. Wohlgemuth intézkedett arról, hogy minden hagymát, kukoricát, cukrot, hüvelyeseket és lisztet tartalmazó konténert biztosítsanak, ami nagyon hasznosnak bizonyult a Jan Mayen-szigeten mindent beborító köd miatt. Óvatosnak kellett azonban lenni a raktárban megfagyott ládák kiürítésekor; a hó és a köd behatolt az összes repedésbe, és jéggé fagyott a ládák egyes rétegei közötti résekben. Néhány hét múlva a ládákat jég borította, jeges

konglomerátumot képezve. Ezért egy láda vésése rendkívüli óvatosságot igényelt, hogy a többieknek ne essen bántódásuk. A reggeli semmi rendkívülit nem kínált. Egyszerűen be kellett érni sűrített tejjel, amit csokoládéval, kakaóval és kávéval szolgáltak fel. Ebédre és vacsorára a konzervek játszották a főszerepet. Volt sózott és főtt marhahús, konzerv marhaszelet, borjúsült, marhahús konzervben, birkahús, sült marhahús, sült csirke, valamint sózott hús és mindenféle füstölt hús. Ezeket a fajtákat két héten keresztül rendszeresen felváltva szolgálták fel. Mindazonáltal, anélkül, hogy bárki be akarta volna vallani egymásnak, az év első fele után kialakult egyfajta ellenszenv ezzel a húsalapú étrenddel szemben, amit bárki megért, aki gyakrabban evett konzerv sózott marhahúst. „Összességében azonban osztrákjainkról egészen jól gondoskodtak, amennyire ez lehetséges egy barátságtalan szigeten a távoli északon, amelyet látszólag Isten és a világ elhagyott, és lelkesen láttak hozzá a munkához. Augusztus 26-án felállították a deklináriumot, és ezzel együtt megkezdődtek a mágneses megfigyelések. Wohlgemuth naplójának bejegyzései bemutatják a mindennapi élet körülményeit. Augusztus 29-én ez áll benne: »A szesz- és kőolajraktár elkészült. Egy aranyérméből súlyt készítettek a Lloyd-féle mérleghez (a Föld mágnesességének függőleges intenzitásának mérésére szolgáló eszköz).« Augusztus 31-én: »A mérés sikeres volt.« Szeptember 2-án: »Hajnali 3:44-kor egy körülbelül 100 méter magas ködoszlop emelkedett ki az Eierx-szigetről. A tenger felé néző törésvonal egyik hasadékból és az egyik észak felé néző hasadékból származott.«” A jelenség azt mutatta, hogy a sziget vulkáni tevékenysége korántsem szűnt meg. Szeptember 5-én hurrikánnak kellett történnie, mivel a földáramok mérésére használt kábelek elszakadtak, és a "Jan Mayen" nevű hajót (csónak) a partról a vízbe sodorta a szél, így azt csak a "Weyprecht" nevű hajó (csónak) gyors megérkezése tudta visszaszerezni. Különféle megfontolt cselekvés eredményét jól mutatja az üres konzervdobozok tárolására bevezetett szigorú ellenőrzés, hogy megakadályozzák azokat a szél vagy kézzel a mágneses házak közelében való elfújását és otthagytását, ami zavarhatta volna a műszereket. Tizenhét karót vertek a földbe a parthoz való tájékozódás érdekében, és egy vezetővel kötötték össze őket, hogy éjszaka megtalálják az utat a tengervíz hőmérsékletének megfigyeléseihez. Október 8-tól kezdve naponta citromlevet (skorbut ellen) osztottak. November közepére a nap már nem kelt fel, és a hónap vége felé az átlaghőmérséklet -13 Celsius-fok volt. Megfigyelhető volt a tenger befagyásának kezdete. A part mentén a víz köpült olajhoz hasonlított. Egy körülbelül száz méter széles latyakréteg zöldesfehér csíkot alkotott. A latyakos jégben laza jégdarabok úsztak, amelyeket a hullámozás lekerekített, és fokozatosan a partra szorítottak. Gyorsan növekvő számban nyomultak a part felé, tompítva a hullámokat és egyre közelebb érve egymáshoz, így néhány óra múlva az egész partvonalat egy viszkózus massa vette körül, amely egyre ellenállóbbá vált a hullámveréssel szemben, és hamarosan szilárd jéggé fagyott. A karácsony napja rosszul kezdődött; a szélmérő mutatóit, amelyek hajnali 5 és 6 óra között 15 000 fordulatot regisztráltak, a vihar eltörte. Még hágóvassal és hegymászóbottal sem lehetett talpon maradni. Hó, jég és megfagyott sirályok tetemei kavargtak a levegőben. A hőmérséklet mínusz 16 fok volt. Ilyen időben az ivóvizet egy lagúnából kellett jégtáblák formájában felhozni, ami mindig nagy feladat és veszélyes vállalkozás volt a legénység számára. Biztonságban azonban visszatértek. Mindeközben azok, akik a településen maradtak, nem tétlenkedtek, és feldíszítették a karácsonyfát. Ez egy darab borostyánból állt, vasdrótból készült ágakkal, mohacsíkokkal zölddé téve. A kevésbé sikeres szövési mintákat vattával takarták el, utalva a Jan Mayenre oly jellemző hótakaróra. Ezt a fát és talapzatát villanyfény világította meg. A családtagok és barátok által karácsonyi meglepetésként adományozott hat láda tartalmát asztalok és polcok között osztották szét. Wohlgemuth titokban levelet kért minden expedíciós tag családjától indulás előtt – megható, gondosan megtervezett gesztus. Az ünnepség mély benyomást tett mindenkire a családi emlékeken keresztül. Nem kevésbé szívhez szóló volt a szilveszteri ünnepség, amelyet tűzijáték és fáklyás felvonulás jelképezett az állomás körül. Több mint két és fél hónap után, január 25-én először ebédeltek újra nappal, és február 2-án újra látták a napot, amely hamarosan nyugaton

nyugodott le – a tengerészek elégedetten fogadták a csillag szabályosabb viselkedésének jelét, amelyre véleményük szerint a sarkvidékeken nem lehetett támaszkodni. Március 18-án a jég még teljesen szilárd volt, és Wohlgemuth egész nap egy kiemelkedő jégtáblát keresett anélkül, hogy a legkisebb mozgást is észlelte volna. Csak a sziget északi oldalán hozott létre a délkeleti szél némi part menti vizet, ahol mérték a mélytengeri hőmérsékletet és vontatási próbákat végeztek. Wohlgemuth jelzést készített arra az esetre, ha bálnavadáshajó közeledik, de csak június 14-én jelent meg egy. Az egyetlen hajó, amelyet tartózkodásuk alatt láttak, azonban tizenegy tengeri mérföld távolságból elhaladt mellettük gőzzel és vitorlával. Június 25-én különleges ünnepélyességgel mérték meg a tenger felszíni hőmérsékletét, 2 fokot mutatott nulla felett. A tél folyamán felmerült a kérdés, hogy mikor lesz megadva az úgynevezett "második utánpótlási út búcsúja", bizonyos jelek megjelenése miatt Wohlgemuth megígérte, hogy tekintettel a sziget biztonságos jégeltávolítási lehetőségeire, az ételek minősége javulni fog, amint a felszíni víz hőmérséklete tavasszal eléri a 2 fokot nulla felett. Kompótot szolgáltak fel az asztalon. A sült tüdő és főkamáj, valamint némi tengeri sügér változatosságot hozott a konzervhúsok egyhangúságába. Augusztus 4-én reggel ködös volt, mint szinte minden nap. De 11 óra körül a köd feloszlott, és néhány tengerész megpillantott egy hajót három mérföldnyire, amelyet azonnal felismertek a "Pola" szállító gőzhajóként. Általános izgalom uralkodott. A "Weyprecht" halászhajót azonnal vízre bocsátották, és a hajó felé eveztek, amely fél órával később az öbölben horgonyzott le. Parancsnoka, Albrecht korvettkapitány, jó hírt közölt a telepésekkel, mégpedig hogy parancsot kapott, hogy hozza őket haza. Másnap délután befejeződött az összes műszer és értékes felszerelés berakodása. Az állomásépületeket a lehető legjobb állapotban hagyták hátra, körülbelül húsz tonna szenet és körülbelül négy ember egy évre elegendő, tartósított ellátmányával. Este az expedíció tagjai saját csónakjaikkal a hajóra eveztek, ahol közel tizenhárom hónapos szigeten tartózkodás után végre kipihenhették magukat a hosszú, megerőltető munka után. (1883.08.06-án futott ki Hamburg felé.) A viharos időjárás miatt a Pola gőzhajó Trondheimbe hajózott, amelyet 1883. augusztus 10-én este ért el. 1883.08.14-én Hamburgba indultak, ahová Wilczek gróf is utazott, hogy találkozzon velük, és ahol mindannyian a legmelegebb fogadtatásban részesültek.

1883.08.18-án megérkeztek Bécsbe. Így ez a magas tudomány szolgálatában álló expedíció szerencsésen és sikeresen befejeződött, Ausztria dicsőségére, Wilczek gróf dicsőségére, aki felszerelte, és haditengerészetünk dicsőségére, amely ismét bebizonyította, hogy mire képesek tagjai. (Johannes Ziegler)¹¹⁷²

Trondheim (Drontheim, Norvégia), 1883. augusztus 10. A "Pola" szállító gőzhajó ma érkezett ide az Osztrák-Magyar Északi-sarkvidéki Expedíció tagjaival, miután biztonságos utat követően elindultak Jan Mayen szigetéről. Minden rendben van a fedélzeten. A "Pola", amely az utasítások szerint augusztus 1-jén kellett volna megérkeznie Jan Mayenre, az időjárási és jégviszonyok miatt csak július elején tudta elhagyni Reykjavík kikötőjét Izlandon, és július 4-én délelőtt 11 órakor érte el Jan Mayent. Az expedíció tagjai a szigeten tökéletes egészségnek örvendtek. Számos nehézség ellenére teljes mértékben teljesítették küldetésüket, és jelentős eredményeket értek el a tudomány számára. A tél enyhe volt, kevés jéggel, de sok hóval. A maximális hőmérséklet elérte a -32 Celsius-fokot. Az év januárjában szörnyű északi viharok voltak nyílt tengerrel. 126 (máshol 124) sarki fényt figyeltek meg 634 órán keresztül.

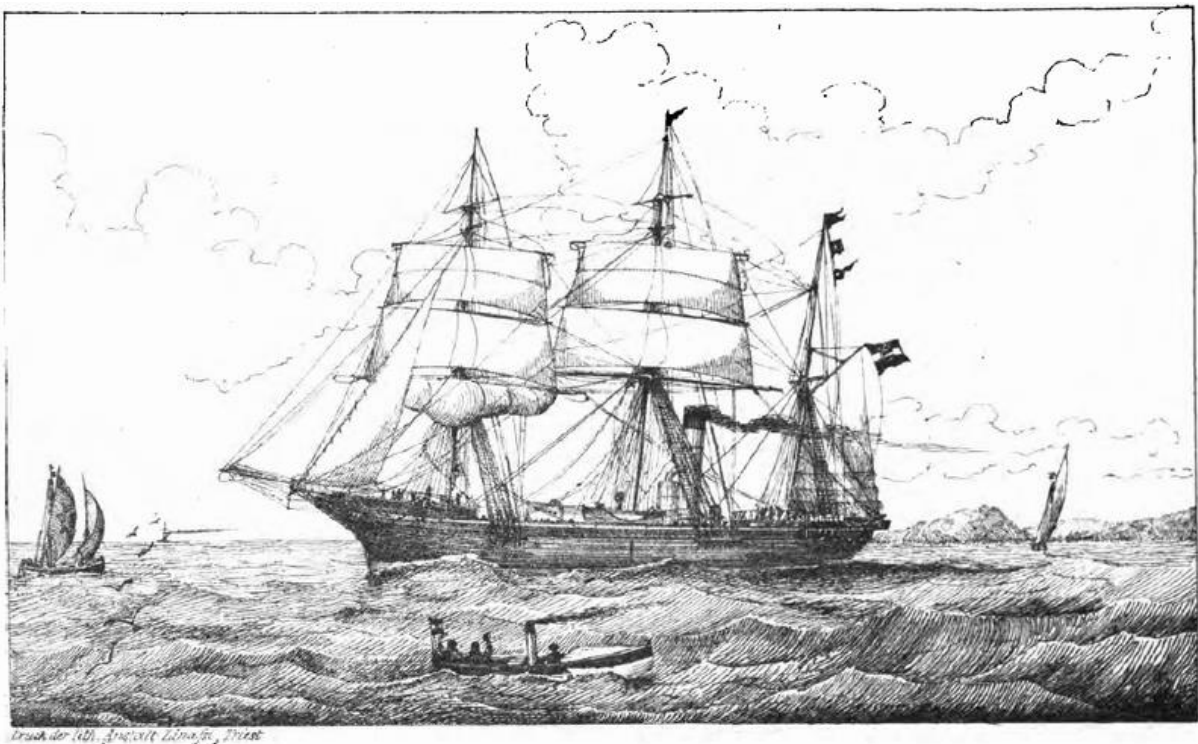
A sarki éjszaka november 12-én kezdődött; A sötétség nem volt különösebben lenyűgöző a hihetetlenül gyakori északi fény miatt. Azonban a tomboló szellőkészekkel járó hóviharok néha megakadályozták a kutatást. Csak decemberben képződött jég a partokon, amelyet az északi viharok gyakran latyakká zúztak. A hullámok akár kétszáz lépésnyire is behatoltak a szárazföld belsejébe, és a település közelében mindent sókristályokkal töltöttek meg, ezért az ivóvizet egy távoli lagúnából kellett beszerezni. Január volt a leghidegebb hónap, de a déli szelek néha +2

¹¹⁷² Wiener Allgemeine Zeitung, April 1886-04-28

Celsius-fokos hőmérsékletet hoztak. A sarki éjszaka január 30-án ért véget. Március átlagosan a leghidegebb hónap volt. Az állomást rövid ideig havazta. Áprilisban és májusban többnyire olvadás volt jellemző. Július elején egy bálnavadász gőzhajó haladt el a jég szélén, de nem vette észre az állomást. Június végére már nem volt jég. Az élelmiszerkészletek és a házak tökéletesen megfelelőek voltak. Télen kevés fűtésre volt szükség. A sziget feltárása során délen egy csontvázakat tartalmazó sírt fedeztek fel; valószínűleg a 250 évvel ezelőtt elpusztult holland tengerészek maradványait tartalmazza. A sziget felmérése, a fényképfelvételek, valamint a csillagászati, mágneses és meteorológiai megfigyelések kulcsfontosságúak.

A vadászat során 3 fókát, 5 élő sarki rókát, számos madarat és tengeri sünt fogtak, de jegesmedvét nem. Az expedíció tagjai sem skorbutban, sem a sarkvidéki átteelés következményeiben nem szenvedtek. Ezen a napon 6-án az expedíció elindult Jan Mayen szigetéről a "Pola" hajón. Hamburgba érkezésük várhatóan 1883.08.19-én.¹¹⁷³

A hajó parancsnoka Theodor Albrecht korvettkapitány.¹¹⁷⁴



SMS Pola 1882 körül¹¹⁷⁵

Gravesend érintése után, 1883.10.26-án érkezett meg Polába.

A „Póla“ szállító gőzös leszerelés alá kerül az év (1883) során.¹¹⁷⁶ Ez, minden valószínűség szerint, csak rövid időre történt meg.

Miután visszaérkezett a sarkvidéki expedícióról, 1883.11.11-én elindul a kisázsiai Jali-öbölbe, Karamania (Adalia-öböl) partjainál, hogy az Osztrák Régészeti Társaság által ott feltárt régiségeket Triesztbe szállítsa. Triesztből ezeket a gyűjteményeket Bécsbe viszik.¹¹⁷⁷

¹¹⁷³ Neue Freie Presse, August 1883-08-11

Wiener Allgemeine Zeitung, August 1883-08-11

Grazer Volksblatt, August 1883-08-15

¹¹⁷⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-11-13

¹¹⁷⁵ https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SMS_Pola.png

¹¹⁷⁶ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-01-12 / 12. szám

¹¹⁷⁷ Neue Freie Presse, November 1883-11-13

1884.

A hajó a régészeti leletekkel 1884.02.27-én még nem érkezett meg Triesztbe.¹¹⁷⁸ A híradások szerint, még március elején is Kisázsiában volt.¹¹⁷⁹ A késedelmes visszaérkezés oka, hogy az ásatást rossz időjárás hátráltatta. Közben az SMS Pola-nak volt egy különleges küldetése is. A hajó egy kolosszális szarkofágot is szállított Konstantinápolyba, érdekes feliratokkal díszítve, a szultán régiségárának szánt ajándékként.¹¹⁸⁰

1884.05.16-án Triesztből Polába érkezett. A hajó kirakodása azonnal megkezdődött, majd tartalékba került.¹¹⁸¹

1885.

1885.05.05-én Polába érkezett Triesztből.¹¹⁸²

Ebben az évben kisebb szállításokat végzett.

1885.10.23-án a Panther, Gepárd, Adler és Falke leendő legénységét vitte Angliába.

1886.

1886.01.10-én kifutott az angliai North Shields-ből, hogy Cherbourgba menjen, ahol az osztrák haditengerészetnek szánt mitrailleuse-eket és gyorstüzelő ágyúkat rakodja be. Küldetésének teljesítése után a „Pola” visszatér Londonba, hogy az osztrák kormány megbízásából Angliában épített „Falke” és „Adler” első osztályú torpedónaszádokat hazafelé tartó útjuk alatt a központi haditengerészeti bázisra kísérje.¹¹⁸³ A hazai vizek felé vezető út során, kikötöttek Gibraltárban. Ez után Palermót keresték fel.

1886.02.19-én egy távirati jelentés szerint Ófelsége szállító gőzhajója, a „Pola” ma a kedvezőtlen időjárás miatt Messinában horgonyzott. Minden rendben van a fedélzeten.¹¹⁸⁴

Messinát 1886.02.20-án hagyta el.¹¹⁸⁵

1886.02.23-án futott be Polába.¹¹⁸⁶

1886.02.28-i hír szerint, az Angliából most érkezett „Pola” szállítógőzös parancsot kapott, hogy azonnal „készüljön fel a tengerre szállásra”, hogy élelmiszert és 200 tonna szenet szállíthasson Szudába a nemzetközi flotta számára.¹¹⁸⁷ Feltehetőleg teljesítette ezt az utat, bár erről a sajtó nem írt.

„A költségvetésben ez idénre (1886) kitűzött hajógyakorlatokra máris folynak a munkálatok, hogy a hajóraj a nyárra föl legyen szerelve. E hajóraj az idén kivételképen csak két páncélos fregattéból, a „Ferdinand Max“ és a „Habsburg“-ból, továbbá a „Lussin“ torpedó és a „Póla“ szállító hajóból fog állani, mely utóbbi nagy mennyiségben visz magával a torpedó támadás ellen használható védő eszközöket és egész raj torpedó-naszádot. E rajhoz tartozik a legújabb torpedó-hajó „Pather“ is, a vele mintegy 12 torpedó-naszád. Mindebből azt lehet következtetni, hogy az idei hajóhadgyakorlat leginkább a torpedó-fegyver használása s az ellene védekezés módjainak kipróbálására lesz irányozva.”¹¹⁸⁸

¹¹⁷⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-02-27

¹¹⁷⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-03-05

¹¹⁸⁰ Die Presse, Juni 1884-06-22

¹¹⁸¹ Die Presse, Mai 1884-05-23

¹¹⁸² Das Vaterland, Mai 1885-05-06

¹¹⁸³ Die Presse, Januar 1886-01-12

Neue Freie Presse, Januar 1886-01-12

¹¹⁸⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-19

¹¹⁸⁵ Die Presse, Februar 1886-02-22

¹¹⁸⁶ Die Presse, Februar 1886-02-24

¹¹⁸⁷ Morgen-Post, März 1886-03-01

¹¹⁸⁸ Székely Nemzet, 4. évfolyam, 1886-02-20 / 28. szám

Die Presse, Februar 1886-02-17

1886.03.04-én kifutott Polából és krátára vitt utánpótlást az ottani osztrák-magyar hajókötelének.

1886. augusztusában a leszerelt SMS Schwarzenberg fregattot Sebenicoba vontatta.

1887.

1887.04.12-én a Muggia-öbölbe érkezett.¹¹⁸⁹

1887.05.24-25-én Rogosniza-nál (Rogosnizza, ma Horvátország) volt hadgyakorlaton.¹¹⁹⁰

1887.07.05-én a Muggia öbölben horgonyzott a hajórajjal együtt.¹¹⁹¹

Ebben az évben öt jelentősebb szállító utat tett meg. Segédkezett a Greif mentésében Lussin közelében. Ez után a nyári flottakötelék lőszer utánpótló hajója volt.

1888-ban aktív szolgálatot teljesített.¹¹⁹² Ebben az évben 6 szállítóutat tett meg. A nyári flottakötelék tagja. 1888.04.03-án a Greif mentésére sietett. 1888.06.26-án az SMS Leopard cirkálóval hajózott együtt.

1889-ben tengeri szénszállításokat végzet.

1890.08.10. -1890.10.14 között oceanográfiai expedíció volt a Földközi-tengeren, parancsnoka Mörth kapitány.

1891. július közepéig a Póla szállító gőzös hadgyakorlaton vett részt.¹¹⁹³

A hajó hadgyakorlaton való részvétele igen érdekes, mivel 1890-1893 között, négy éven át a Földközi-tenger keleti részét kutatta. Az nem kizárt, hogy közben, rövidebb időre visszatért az Adriára. Az SMS Pola szállítóhajó és a többi kutatóhajó átfogó leltárt készítettek a topográfiai, fizikai, kémiai és biológiai viszonyokról. Ezeket a Földközi-tengeri és a későbbi Vörös-tengeri kutatóutakat 1890-1898 között, Osztrák-magyar mélytengeri expedícióknak nevezték.

Az expedíciók során, az SMS Pola négy nagyobb utat tett a Földközi-tenger keleti részére. Ezek az expedíciók szorosán összefonódtak a tudományos vezetőjükkel, a bécsi ichthyológus (halbiológus), Franz Steindachner nevével.¹¹⁹⁴

„A Földközi-tenger keleti medencéjének tudományos, oceanográfiai, a császári és királyi haditengerészet bevonásával megvalósítandó kutatásának ötlete a Bécsi Tudományos Akadémia Matematikai és Természettudományi osztályán fogalmazódott meg 1889 áprilisában. A tervezett expedíciókat természetesen erősen motiválta, hogy a Monarchia számára a hatalmi és gazdasági terjeszkedés egyetlen potenciális területe a Balkán, illetve a Földközi-tenger keleti medencéje volt. Mindezt erősítette az a tény, hogy a Földközi-tenger, elsősorban a keleti-medencéje tekintetében, az 1880-as évek végén oceanográfiai tekintetben még mindig szűz területnek számított. A Bécsi Tudományos Akadémia tudományos expedíciós terveivel, mint a legfontosabb potenciális támogatóhoz, a császári és királyi haditengerészethez fordult támogatásért. A tudósok közül többen úgy gondolták, a haditengerészetnek kötelessége a tengerkutatás elősegítése. Mindez persze szépen hangzik, de a valóságban a haditengerészet hozzáállása a kérdéshez nem mindig volt pozitív. Ekkor, 1889-ben azonban szerencsés pillanatban állt elő az Akadémia az expedíciók tervével.” A flotta élén pedig az a Max von Sterneck állt, aki már korábban az Északi-tengeri kutatásokat is támogatta. Az expedíciók előkészítésére 1889 tavaszán létrehozták a mélytengeri bizottságot (Tiefseekommission), melybe,

¹¹⁸⁹ Die Presse, April 1887-04-12

¹¹⁹⁰ Die Presse, Juni 1887-06-15

¹¹⁹¹ Die Presse, Juli 1888-07-06

¹¹⁹² Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

¹¹⁹³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-03-31 / 3083. szám

¹¹⁹⁴ https://hr.wikipedia.org/wiki/Austro-ugarska_abisalna_ekspedicija_1890_%E2%80%93_1898.

a haditengerészet is delegált egy tagot. „Eredetileg három, egyenként négy hetes kutatóutat terveztek, 1891 és 1893 között évente egyet. Az Akadémia utanként 5000 Ft-tal járult hozzá a költségekhez, míg a haditengerészet a hajót adta. A hajó négyheti használata a számítások szerint 6700 Ft-ba került, emellett a haditengerészet állta a hajó átalakításának 1000 Ft-os költségét. A műszereket az Akadémia vásárolta. Végül a tervezett háromból négy út lett 1890-1893 között, s az egyes utak időtartamát is jelentősen túllépték, az expedíciók négy helyett nyolc-tíz hétig tartottak.,”¹¹⁹⁵

Az első három kutatóutat 1890-1892 között tette meg.

1891.07.22-én futott ki Polábról és 1891.11.08-ig tartott az expedíció.

1891. július 28-án mérték a Földközi-tenger eddig ismert legnagyobb mélységét, 4404 métert.¹¹⁹⁶ A mélységi pontot Polának nevezték el, és 50 mérföldre délnyugatra található a Matapan-foktól, az északi szélesség 35°44'48" és a keleti hosszúság 21°45'48" között.¹¹⁹⁷

Az út során az Ilia osztrák bark kapitányának segédkezett a kitört lázadás leverésében.

Rosario (feltehetőleg a Kanári szigetek) közelében részt vett az osztrák Akropoli hajó mentésében.

1892.07.14-31 között a Nyári század tagja volt.

1892.08.15-1892.10.22 között kutatóhajóutat tett a Földközi-tenger keleti részén, Mörth kapitánysága alatt.

A negyedik útra 1893. július 16. és október 5. között került sor.

Ez az expedíció 109 fő és 29 másodlagos megállón keresztül az Égei-tengerig hajózott. Konkrétan a mélytengeri bizottság kutatócsoportja, amely a Császári Tudományos Akadémia és haditengerészeti intézmények tagjaiból állt, célul tűzte ki a nagyrészt feltáratlan keleti mediterrán régió jobb feltérképezését. Az 1880-as évekig ezen a területen mindössze 281-500 méteres mélységben végzett méréseket dokumentáltak a tengerészeti térképeken.

Az SMS Pola útjainak eredményei:

1/ a mélytengeri élővilág részletesebb feltárása Cerigo, Cerigotto és Milo környékén;

2/ az Égei-tenger pontosabb oceanográfiai feltárása;

3/ a Fekete-tenger és a Földközi-tenger közötti vízcsere vizsgálata;

4/ az 1892-ben Makriban (Rhodes) felfedezett 3591 méteres mélység pontosabb lehatárolása és feltárása.

A negyedik expedíció során az SMS Pola-nak 1893. szeptember 18-án kezdődően tíznapos karanténba kellett vonulnia Délosz szigetén a konstantinápolyi és galipoli kolerajárványok miatt. Ennek ellenére az út teljes sikerrel zárult. A tudományos csapat eredményei jelentősen hozzájárultak e korábban kevésbé tanulmányozott régiók feltárásához.¹¹⁹⁸

A kutatási eredményeket a Földrajzi közlemények 1897. XXV. évfolyama közölte. Ennek rövidített változatát teszem most közzé, nem törekedve a részletes kutatási eredmények bemutatására.

Ezen út során Délosz közelében segítséget nyújtott az osztrák Egira szkúnernek.

Az újkor oceanographikus kutatásai és Ausztria-Magyarországnak részvétele azokban

Az olasz és osztrák-magyar flotta 1867-1873 között feltérképezte az Adria mélységi viszonyait. Az Adrián nyolc meteorológiai állomást létesítettek és tanulmányozták a tengervíz fizikai és kémiai állapotát is. 1874 – 1877 között a Deli és a Nautilus királyi yachtok járták az Adriát tudományos mérések végett. 1880-ban a Hertha yacht csatlakozott hozzájuk. A műszereket a

¹¹⁹⁵ Krámlí Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

¹¹⁹⁶ https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichisch-Ungarische_Tiefsee-Expeditionen_1890%E2%80%931898

¹¹⁹⁷ https://hr.wikipedia.org/wiki/Austro-ugarska_abisalna_ekspedicija_1890._%E2%80%93_1898

¹¹⁹⁸ <https://www.oesta.gv.at/veroeffentlichungen/archivale-des-monats/Archivale-des-monats-Mai-2023.html>

királyi magyar tengeri hatóság, a császári és királyi haditengerészet és a bécsi. csász. Tudományos Akadémia biztosította.

A Nautilus legénysége 8 fő, gépereje pedig csak 8 LE volt. Így csak a parti vizeken volt alkalmazható. A Deli már 25 LE-s volt és már a nyílt vízre is kimerészkedett. A Hertha gőzös az Adria és a Földközi-tenger nyílt vizeit is kutatta már. Kimutatták például, hogy a Trieszti öböl sehol sem mélyebb 30 m-nél, a Quarneroi vizek csak néhol érik el a 100 m-t, de van ahol a mélység 250 m. A nyugati olasz part a sekély víz miatt, kikötőkben szegény. A déli medence legmélyebb pontja 1645 m. Az Adriát egy 800 m magas vízalatti hegység tagolja két medencére.

SMS Pola a Földközi (Közép) tengeren és Márvány-tengeren 1890-1894 volt öt egymást követő évben. A hajó műszerei és berendezései a kutatáshoz 20 000 forint-be kerültek.

1890.08.10-én futott ki az Adriára, majd tovább ment a Földközi-tengerre, fedélzetén a zoológia, kémia, tengerbiológia, óceográfia avatott szakembereivel. Ekkor a Nagy-Syrte (Líbia) melletti Benghasi-ig hajóztak. Az átkutatott terület legkeletibb határa cerigio (Kithyra a Jón-tengeren), a legnyugatibb pedig Cap Santa-Maria di Leuca (Salento-i félsziget, Olaszország) volt. A hajó éjjel haladt és nappal végezte a kutatómunkát. Az út során fenékhálóval halásztak az élővilág jobb megismerése végett. Egy 3000 m-re leengedett háló felhozatala 5 órát vett igénybe. A kutatási nap napkeltével indult és este 8-9 órákor ért véget. 1890. szeptemberében visszatért kiinduló kikötőjébe az SMS Pola.

1891-ben Candia (Kréta) és Észak-Afrika közötti vízterület átvizsgálására került sor. A térséget nyugatról cerigio, míg keletről Alexandria határolta.

1892-ben a Szíriai tengeren volt.

1893-ban fejeződött be a görög szigetvilág feltérképezése és a Földközi-tenger keleti részének a feltérképezése. Ez az út 84 napot vett igénybe.

1894-ben az Adrián és a Márvány-tengeren kémiai és zoológiai kutatásokat végzett.

Az öt út összesen 274 napot vett igénybe. A hajó 60 helyen kötött ki kikötőben és 521 helyen a tengeren. Több mint 12 000 tengeri mérföldet tett meg. Közben több száz kutatási műveletet végeztek el. A feltérképezett legmélyebb pont 4400 m volt. Az SMS Pola parancsnoka Mörth V. sorhajókapitány volt mind az öt út során.¹¹⁹⁹

A Monarchia kutatói 1892-ben is visszatértek a Jan-Mayen szigethez a francia Manche gőzös fedélzetén, Gratzl cs. és kir. tengerészkapitány vezénylete alatt.¹²⁰⁰ Gratzl a korábbi kutatóállomást sértetlenül találta. Még a zászlórúd is állt. Az otthagytott hőmérőkben a higany megfagyott. A 10 éve ottmaradt bor romlatlan volt, és a fényképek is épek voltak.

1894.06.01-én kifutott Polából és egy tízhetes adriai expedíción vett részt Mörth kapitánysága alatt.

A földközi-tengeri expedíciók lezárulta után, 1894 szeptemberében, a Német Természettudósok és Orvosok Társaságának bécsi kongresszusán merült fel "az egyik legforgalmasabb és legkevésbé ismert" tenger, a Vörös-tenger tudományos kutatásának az ötlete. A korábban jelentéktelennek elkönyvelt Vörös-tenger stratégiai fontosságra az 1869-ben megnyitott Szuezi-csatornával tett szert. Ausztria, már 1857 óta érdeklődött a térség után, mert már akkor egy esetleges csatorna gondolatán elmélkedtek. Ausztria szeretett volna a csatorna üzemeltetésének egyik fő részvényesévé válni, de a 400 000 részvényből az 1859-es és az 1866-

¹¹⁹⁹ Földrajzi közlemények 1897. Luksch J.: Az új-kor oceanographikus kutatásai és Ausztria-Magyarország részvétele azokban. A modern kor oceanográfiai kutatásai és Ausztria-Magyarország hozzájárulása ehhez. (Előadva a Magyar Földrajzi Társaság ülésén, 1897. április 26-án. Magyarul megjelent a Földrajzi Közlemények XXV. kötetében.)

¹²⁰⁰ Teplitz-Schönauer Anzeiger, Juli-Dezember 1892-09-03
Magyar Hírlap, 2. évfolyam, 1892-08-31 / 240. szám

os háború kiadásai és a birodalom katasztrofális gazdasági állapota miatt, a felajánlott 50 000 részvény helyett csak 1246 darab részvényt tudtak megvenni.

1894 szeptemberében maga Sterneck, a haditengerészlet parancsnoka kezdeményezte a Vörös-tenger kutatását. A haditengerészlet 1892 óta folytatott a Vörös-tenger partvidékén intenzív geofizikai és meteorológiai megfigyeléseket. Ezt a haditengerész tisztek által végzett munkát kívánták kiegészíteni zoológiai, kémiai és fizikai kutatásokkal és adatgyűjtéssel, a földközi-tengeri expedícióknak részt vevő tudósgárda segítségével. A tervezett expedíciók így jóval inkább katonai jellegűek voltak, mint a korábbiak, mivel fontos feladatukul szabták a Vörös-tenger parti vizeinek haditengerészeti célú feltérképezését. Az már az első perctől kezdve világos volt, hogy a terület nagysága miatt két expedíciót kell szervezni, mégpedig a téli hónapokban, amikor elviselhetőbb a klíma. Az első expedíció feladata a Vörös-tenger Dzsiddától északra fekvő részének kutatása, míg a másodiknak a Dzsidda és Bab el Mandeb szoros közötti tengerrésznek a vizsgálata volt. Az is világos volt, hogy a célterületek és a hazai bázis nagy távolsága miatt nem érdemes a kutatást kettőnél több expedícióra bontani. Így egy-egy expedíció tervezett ideje fél évre rúgott. Komoly problémát jelentett a Vörös-tengeren uralkodó rendkívüli hőség. Ekkoriban - bár hűtőkamrák léteztek - még nemigen volt légkondicionálás. Az expedíciók szempontjából szerencsés volt, hogy a vállalkozás kijelölt hajója, az SMS Pola még fatesttel épült, ezért nem forrósodott annyira át, mint egy vastestű hajó. A második úton azonban így is követelt egy halálos áldozatot a hőség.

A mélytengeri bizottság 1895. január 10-i ülésén összeállt az expedíciók tudományos stábjára: Franz Steindacher, Berthold Hatschek zoológusok, Konrad Natterer kémikus, és Josef Luksch, illetve Julius Wolff, akik fizikai oceanográfiával foglalkoztak. Utóbbi kettő haditengerész, és a fiumei Haditengerészeti Akadémia tanára volt. A tudományos vezető Steindacher lett. A szintén feladatként kitűzött gravitációs, földmágnesességi és meteorológiai megfigyelésekkel három haditengerészeti tiszttel volt megbízva, akik már korábban is jártak a Vörös-tengeren. Az expedíciók hajója, akárcsak korábban a Földközi-tengeren, az SMS Pola lett.

Az Akadémiának az első expedíció 8300 forintjába került. Ennek az összegnek a felét a régi eszközök javítása, illetve új műszerek beszerzése tette ki. A haditengerészlet költségei jóval magasabbra rúgtak: csak a Szuezi-csatornán való áthaladás díja 3000 forintot tett ki. Az SMS Pola vörös-tengeri útjának összes költségei meghaladták a 40 000 forintot.

A vörös-tengeri expedícióhoz természetesen meg kellett szerezni a Magas Porta hozzájárulását is. A hozzájárulást sikerült megkapni, de a törökök kikötötték, hogy az SMS Pola legénysége csak olyan helyen szállhat partra, ahol vannak török hatóságok. Az SMS Pola átalakításra 1889-90-ben került sor. A hajó nagy rakodónylásának helyére egy felépítmény került, ebben kapott helyet a közel 30 négyzetméteres kémiai-biológiai laboratórium. A hajón felszerelt mérőeszközöket és műszereket Ausztria mellett Franciaországból és Németországból szereztek be. A Le Blanc-féle mélységmérő például Párizsban készült, a hozzá való rendkívül erős, speciális drótkötél pedig Berlinben: a mélységmérő ugyanis 200 kg-os súllyal működött. Csak érdekességképp: 3000 méteres mélységnél a mélységmérés több mint egy óráig tartott. Felszerelték emellett a hajót egy nagyméretű daruval és különféle halászhalókkal a tengerbiológiai kutatásokhoz. A mélységmérő, illetve a halászhalók kezelését egy 30 lóerős gőzcsörlő segítette. A vörös-tengeri expedíciók előtt az SMS Pola az elhasználandó helyett új halászhalókat kapott, valamint felszerelését meteorológiai és csillagászati műszerekkel egészítették ki. A trópusi klíma miatt a hajón kialakítottak egy hűtőkamrát a romlandó élelmiszer tárolására. Az átalakítások során a hajó korábbi fegyverzetét leszerelték, a földközi-tengeri utakat fegyvertelenül tette meg. A vörös-tengeri expedíciók előtt, tekintettel a Vörös-tenger partvidékén uralkodó állapotokra, az SMS Pola-t két, 25 mm-es Palmkrantz-féle szórólöveggel látták el. Mint az később kiderült, szükség is volt rájuk.¹²⁰¹

¹²⁰¹ Krámlai Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

1895. októberétől 1896 májusáig (parancsnoka Wilhelm Mörth fregattkapitány) és 1897. szeptembertől 1898 márciusáig (parancsnoka Pott Pál) a Vörös tengeren volt.¹²⁰² Ezeket az utakat röviden Kráml Mihály foglalta össze. Magyaroknak annyiban tekinthetőek ezek az utak, hogy az expedíciókat kivitelező haditengerészet költségvetésének 1/3-át Magyarország állta. A vörös-tengeri utaknak nem volt magyar résztvevője, míg az egyik földközi-tengeri úton a tisztikar tagja volt Kászon és Jakabfalvi László Elemér sorhajóhadnagy.

Az első Vörös-tengeri expedíció 1895. október 6. - 1896. május 18-a között:

„Az SMS Pola 1895. október 6-án reggel indult az első vörös-tengeri útjára. Először Port Saidba hajózott, ahol fedélzetére szállt a két török tiszt. A Szezi-csatornán való átkelés után, november 2-án érkezett meg az út legdélibb pontjára, egyben az expedíció kiinduló bázisára, Dzsiddába. Dzsiddában az SMS Pola tisztjei felállítottak egy meteorológiai állomást. Az előzetes tervek alapján Dzsiddából kiindulva, öt, egyenként 15-30 napos kutatóutat hajtottak végre északi irányban a következő hónapokban.

Érdekességképp említhetjük a következő epizódot: az egyik ilyen út alkalmával két tengerparti oázis közt a török hatóságok egy beduin tevés csendőrt vezényeltek a hajóra. A beduint a hajón olyan halálfélelem fogta el, hogy először a vízbe ugrott, bár nem tudott úszni, s úgy kellett kihalászni. Ezután az arab révkalauz kabinjába zárták, ahol az ágy alatt remegte végig az út hátralévő részét.

Az SMS Pola 1896. május 7-én érkezett meg Port Szaid-ba, majd egy erős viharban folytatva útját, május 18-án a Monarchia fő hadikikötőjébe, Polába. Steindacher és Natterer nem tért vissza a hajóval, hanem Port Szaid-ban kiszálltak, és további utazást tettek Szíriába, majd Görögországba.

Az SMS Pola az expedíció során 7475 tengeri mérföldet tett meg, ebből 4780-at a Vörös-tengeren. Eközben 27 szárazföldi és 270 tengeri mérőhelyen végeztek méréseket. Elvégeztek 103 nyílt tengeri és számtalan partközeli mélységmérést. 1376 alkalommal mérték a víz hőmérsékletét, és 688 kémiai analízist végeztek. 97 alkalommal halásztak különféle hálókkal, melyek során 4000 halat fogtak, melyek 320 fajba tartoztak.”

Az expedíció hazatérte után az SMS Pola tisztikarát képletesen szólva bezárták a haditengerészet vízrajzi hivatalába, hogy dolgozzák fel az expedíció adatait, illetve készítsék elő a második expedíciót. A második expedíció tervezett programját 1897 márciusában terjesztették a tengerészeti osztály elé. A Vörös-tenger déli részén uralkodó időjárási viszonyokra tekintettel korábbi, szeptember eleji indulást javasoltak. A Bab el Mandeb-szoroson keresztül novembertől-áprilisig betörő, gyakran viharos erejű délkeleti szél ugyanis a nyílttengeri kutatásokat gyakorlatilag lehetetlenné teszi. Miután az SMS Pola-expedíció ezúttal Adent és Eritreát is érinteni kívánta, a Porta mellett London és Róma engedélyeire is szükség volt. A két európai állam heteken belül a maximális támogatásáról biztosította az osztrák-magyar haditengerészetet, míg a török engedély csak az utolsó pillanatban, augusztusban érkezett meg.¹²⁰³

Az utat a Földrajzi Közlemények így értékelte:

1895-1896-ban a Vörös-tengeren járt.

A hajót felszerelték villanyvilágítással, az élelem konzerválása való jégkamrával, kettős napvédő sátorral, szabad horgonnyal, stb. A korábbi utakhoz hasonlóan, a felszerelést az Akadémia és a flotta biztosította.

¹²⁰² Paul Edler von Pott: A Császári és Királyi Haditengerészet "Pola" hajójának expedíciója a Vörös-tengerre. Leíró rész . 2 kötet: I. kötet: Északi fele (1895. október – 1896. május) . II. kötet: Déli fele (1897. szeptember – 1898. március). Császári és Királyi Udvari és Állami Nyomda, Bécs 1898–1899.

¹²⁰³ Kráml Mihály: Az osztrák-magyar vörös-tengeri expedíciók 1895-1898: <https://kriegsmarine.hu/hk/km00702.html>

1895.10.06-án futott ki Polából, és Port Said felé vette az irányt, majd áthajózott Szuezebe a csatornán keresztül. Koseir és Brothers (Testvér) szigetén meteorológiai állomást létesítettek, majd elhajózott Dzsiddába. Dzsiddából az expedíció öt egymást követő felmérést végzett.

A különböző időtartamú utak, akár 33 napig tartó átkelések voltak, és a Vörös-tenger északi felét érintették, beleértve a Szuezi- és az Akabai-öblöket is. Az út a vártnál kedvezőbben haladt, bár a szél és az időjárás időnként akadályokat jelentett. A tervezett munkát teljes egészében elvégeztük, ezáltal bővítve ismereteinket egy korábban kevésbé feltárt tengeri régióról, és egyes részeken teljesen új területeket nyitva meg.

A Vörös-tenger partjain és kikötőiben való tartózkodások során – gyűjtött zoológiai anyag igen gazdag és a legnagyobb tudományos értékkel bír, és hogy a mélytengeri halászat, de mindenekelőtt a nyílt tengeri halászati expedíciók kedvező eredményeket hoztak. A gyűjtött anyag bőséget bizonyítja, hogy még az expedíció során 70 láda halat és tengeri állatot küldtek Dzsiddából Bécsbe, majd később egy további 1000 kg-os szállítmányt, végül pedig az út végén 50 ládányi összegyűjtött tárgy maradt a "Pola" fedélzetén.

Az expedíció vegyésze, Dr. K. Natterer által végzett vizsgálatok számos tengervíz minta vizsgálatát foglalták magukban a kutatási terület minden mélységéből és különböző földrajzi helyeiről. Miután gravitációs méréseket és mágneses megfigyeléseket végeztek az expedíciós hajó által az ázsiai és afrikai partokon meglátogatott 27 horgonyzóhelyen, idő- és sarki magasságmeghatározásra is szükség volt. Ez alkalommal a megfelelő megfigyelési pontok földrajzi hosszúságát is kellő pontossággal meg lehetett határozni a meglévő tengerészeti térképek további fejlesztése céljából.

Legfelsőbb Haditengerészeti Parancsnokság régóta beépítette a külföldi régiókba bevetésre szánt hadihajóinak tudományos programjába az ingamegfigyelésekkel végzett relatív gravitációs méréseket, így ezek a feladatok a "Pola" hajó munkaprogramjának is részét képezték.

A meglátogatott 27 horgonyzóhely közül csak néhány volt kiépített kikötő – például Dzsidda, Szueze és El Vedzsi. A többi horgonyzóhely túlnyomó többség vészhelyzeti horgonyzóhelynek bizonyult, némelyik pedig egyenesen veszélyes menedékhely volt a hajók számára, mint például Mudzsaván. Így mindössze 10 olyan helyszín maradt, amely bármilyen navigációs értékkel bírhatott, és érdemes volt geodéziai felmérésre. Ezek a következők: Mersa Hála-ib, Sherm Sejk, Merha Dhiba az afrikai parton, Sherm Habban, valamint Noman szigete és kikötője az arab parton. Továbbá Dahab, Nuwejba és Akaba az Akabai-öbölben, végül Sherm el-Sheikh és Sherm el-Moja a Sínai-félsziget déli csücskében. A térségről panorámafotókat is készítettek. A "Pola" hajónak csak néhány, a szó szoros értelmében vett súlyos időjárási eseményt kellett elviselnie. A hajóval vagy annak gépeivel nem történt baleset. Még akkor is, amikor a gerinc ismételten érintette a tenger fenéket teljesen ismeretlen kikötőkben, amelyekhez nem voltak térképészeti hivatkozások. A korallzátonyok tengerén keresztül szárazföldre igyekvő hajók időnként elakadtak; az ilyen kisebb, a felfedezés természetével együtt járó incidenseket szinte elkerülhetetlennek kell tekinteni.

Ahogy a tengeren, a helyi lakossággal való kommunikáció és az ott végzett tudományos munka nem volt kitéve jelentős zavaroknak. Az afrikai parton az egyiptomi, az arab parton pedig a török hatóságok készséges támogatásának köszönhetően közvetlen kapcsolatot létesítettünk a helyi lakossággal és vezetőikkel – a sejkekkel –, ahol ilyen hatóságok nem voltak jelen, és mindig számíthattunk készséges együttműködésükre.

A kutatás sikeres volt ebben az igen veszélyes térségben. Ezt a földet a muszlimok szent földnek tekintik, ezért a nem muszlimok számára szigorúan tiltanak. A feladatunk legnehezebb részét a szinte ismeretlen Akabai-öböl feltárása jelentette, amelyet még a helyi tengerészek is elkerültek a veszélyes hajózás és a vad lakosok jelenléte miatt, minden várakozással ellentétben sikerült teljesíteni, néhány kisebb ütközést leszámítva a természettel és az emberekkel. Ófelsége "Pola"

hajója azzal büszkélkedhet, hogy az 1833-as brit expedíció után az első kutatóhajó volt, amely sikeresen átkelt ezeken a vizeken.

Egészségügyi szempontból is a szerencsés volt az expedíció, egy járványok és fertőző betegségek sújtotta földön. Néhány trópusi láz esete, amelyek az expedíció alatti partraszállásból eredtek, a vérhas és gyomorbántalmak elszigetelt esetei, valamint néhány hőség, sivatagi por és sivatagi vakság okozta szemgyulladás esetétől eltekintve, komolyabb betegség nem volt. A betegek pedig mind felépültek. Az expedíciót teljesen megkímélte az Egyiptomban az expedíció alatt tomboló súlyos kolerajárvány.

Közel nyolchónapnyi tengeren töltött idő, 7490 tengeri mérföld megtétele és rengeteg tudományos anyag összegyűjtése után a "Pola" 1896. május 18-án sértetlenül térhetett vissza a Központi Kikötőbe Polába, felszerelés, legénység és személyzet tekintetében. (J. Luksch)

A hajó legénysége a következő volt: Pott Pál sorhajókapitány, Kosarek G. hajóhadnagy élmezési tiszt, a geodéziai felvételek vezetője, Koss C. hajóhadnagy, a hajózási és szárazföldi állomások csillagászati megfigyelője, v. Trinlzi A. a relatív földnehézségi mérések végzője, v. Arbesser C. a meteorológiai és geodéziai munkák vezetője, Rössler C. a mágneses megfigyelések vezetője. Ők mindannyian őrszolgálatot is teljesítettek. Dr. Matouschek fregattorvos – főorvos, Höhn H. gépész gépvezető.

A tudósok: Steindachner Ferencz dr. udvari tanácsos, zoológus, múzeumigazgató, Luksch J. kormánytanácsos, a tengerészeti akadémia physika - oceanographica tanára, Natterer K. dr. kémikus, Siebenrock F. segédőr, zoológus.¹²⁰⁴

1895 decemberében a La Manche csatornán hajózott és segítséget nyújtott a portugál "Vasco da Gama" páncélos hajónak, mert meghibásodott annak a hajócsavarja.

1896.

1896.05.20-ig állítólag a Vörös tengeren járt.

1896 decemberében haditengerészeti szállításokat végzett.

1897.

1897 áprilisáig szállítóutakat tett.

A «Póla» szállítóhajót szolgálatba helyezték és parancsnokává 1897 júliusában Pott Pál (Paul Edler Von Pott) sorhajó kapitányt nevezték ki.¹²⁰⁵

A második Vörös-tengeri expedíció 1897. szeptember 4. - 1898. március 24-e között:

„A szeptember elsejére tervezett indulást műszaki hiba miatt három nappal el kellett halasztani. Miután 1897. szeptember 17-én az SMS Pola átkelt a Szuezi-csatornán, 21-én érték el az első, Dzsiddától délre eső munkaállomást. A nyílt tengeri méréseket október 1-én kezdték meg. Október végén az olaszok birtokában lévő Massua-ban vetettek horgonyt, majd a következő kutatóút folyamán az angol kézen lévő Adent keresték fel. A rossz idő, a viharos délkeleti szél november közepén érkezett meg, ezért a további nyílt tengeri kutatásokkal fel kellett hagyniuk. Part közeli mérések után december 7-én tértek vissza Adenbe. Még aznap este táviratilag értesültek az expedíció fő támogatója, Sterneck tengernagy váratlan haláláról. Hogy mit jelentett Sterneck halála a tudományos expedíciókra nézve, az hamarosan kiderült a résztvevők számára is.

December 12-én visszaindult az SMS Pola a Vörös-tengerre. Még hátra volt az expedíció legveszélyesebb szakasza, a Ras Turfa környéki korallzátonyok vizsgálata. Eközben, 1898.

¹²⁰⁴ Földrajzi közlemények 1897. Luksch J.: Az új-kor oceanographikus kutatásai és Ausztria–Magyarország részvétele azokban. A modern kor oceanográfiai kutatásai és Ausztria–Magyarország hozzájárulása ehhez. (Előadva a Magyar Földrajzi Társaság ülésén, 1897. április 26-án. Magyarul megjelent a Földrajzi Közlemények XXV. kötetében.)

¹²⁰⁵ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-07-23 / 202. szám
Agrarzeitung, Juli 1897-07-23

január 11-én, egy partraszállás és táborverés közben tűzharcba keveredtek a beduinokkal. A hajón lévő szórólövegek segítségével, saját veszteség nélkül sikerült visszaverniük a támadókat. A munkát befejezve 1898. februárjában elhagyták a Vörös-tenger déli részét, s miután Dzsidda környékén néhány napig vonóhálóval halásztak, március 11-én átkeltek a Szezi-csatornán. Az SMS Pola 1898. március 24-én délelőtt érkezett vissza Polába.

Az SMS Pola feladata volt a vörös tengeren meteorológiai, fizikai észleleteket, földsúlyméréseket, valamint tengermélységi kutatásokat végezni. Bas Turfa-foknál egy a partra küldött expedíciót, dacára annak, hogy egy a szultán által kirendelt biztos kísérte, a beduinok lesből támadták meg; szerencsére veszteség nem érte.”¹²⁰⁶

Az expedíció során az SMS Pola 9020 tengeri mérföldet tett meg, ebből 6284-et a Vörös-tengeren. Eközben 22 szárazföldi és 124 tengeri mérőhelyen végeztek méréseket. Elvégeztek 55 nyílttengeri és számtalan part menti mélységmérést. 538 alkalommal mérték a víz hőmérsékletét, és 307 kémiai analízist végeztek. 90 alkalommal halásztak különféle hálókkal. Az SMS Pola expedíciók tudományos eredményeinek publikálását rögtön megkezdték, s elindult az összegyűjtött anyag feldolgozása. Az anyag mennyiségére jellemző, hogy a zoológiai gyűjtemény feldolgozásával csak az 1960-as évek elején végeztek a bécsi Természettudományi Múzeumban. A vörös-tengeri expedíciók egyik első, kézzelfogható eredménye az angol vörös-tengeri kalauz (Red Sea Pilot) 1900-as, javított kiadásában testesült meg, mely jórészt a megküldött osztrák-magyar térképek és adatok felhasználásával készült.” Sterneck halálával gyökeresen megváltozott a haditengerészet hozzáállása a tudományos kutatásúthoz. Ennek köszönhetően az SMS Pola-expedíció lett a haditengerészet utolsó, nagy szabású tudományos vállalkozása. Sterneck utóda Spaun a haditengerészet megerősítését tűzte ki célul. Ehhez pedig új hajókat kellett építeni, így minden más kiadást igyekezett csökkenteni. Ilyen körülmények között Spaun a tudományos kutatás támogatását csak púpnak tekintette a hátán, és jellemzően azon lamentált, hogy az SMS Pola a második vörös-tengeri útja során 1300 tonna szenet fogyasztott el. Spaun nem csak az újabb expedíciók támogatásától zárkózott el, de leállította az 1892-óta folytatott geofizikai méréssorozatot is. Egyetlen gesztusként 2000 forintot adott az 1890-1898-as expedíciók eredményeinek publikálására. Spaun utóda, Anton Haus ugyan támogatta a tengeri kutatásokat, de az újabb utak elmaradtak az I. világháború kitörése miatt.

1899-ben a nyári század tagja, és szállító utakat tett.

1900 számos szállító utat tett meg. Az SMS Habsburgot Triesztbe vontatta Polából, majd vissza. A nyári századtagja. 1900.08.14-én egy görög szkúnert mentett meg.

1901-ben szállításokat végzett.

1902-ben szállításokat végzett és átesett egy kazáncserén, majd a nyári század tagja.

1903-ban szállításokat végzett és szén tengeri szállítására tett kísérleteket. Feltehetőleg a tengeri szénátrakodást próbálták ki.

1904-ben rövid ideig állt szolgálatba.

1905-ben két rövid bevetést teljesített Polába

1906-ban megkezdődtek a leszerelési munkálatok.

1907.01.21-én a hajón tárolt szén kigyulladt és a hajó ronccsá vált.¹²⁰⁷

A hajót az 1900-as évek elején leselejtezték. Pótlására 1914-1916 között épült meg az új SMS Pola és testvérhajója az SMS Teodo.¹²⁰⁸

¹²⁰⁶ Magyar Nemzet, 18. évfolyam, 1899-10-26 /

¹²⁰⁷ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1933-08-04

¹²⁰⁸ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Teodo

Parancsnoka:

Peter Graucich (Graneich¹²⁰⁹) korvettkapitány 1872-1873 július

August Trapp sorhajóhadnagyot 1873. július – 1874. március

Tröster sorhajóhadnagy 1874. március – 1875. november

Heinrich Fayenz sorhajó hadnagy 1875¹²¹⁰ - 1876. október

Pozzo 1876. október - 1878

Gustav von Lemsey sorhajó hadnagy 1878¹²¹¹

Franz Müller von Mayensee korvettkapitány 1882-1883 (utóbb altengernagy)¹²¹²

Theodor Albrecht korvettkapitány 1883 májusól novemberig.

Salvini sorhajóhadnagy 1883 november-

Bermann 1886

K. Adamovic sorhajó hadnagy 1887

Sachs sorhajó hadnagy 1887-1888

Wilhelm Mörth fregattkapitány 1890-1894

Pott Pál fregatt, majd sorhajó kapitány 1895-1897-1898

(Krámli és Khuepach írásai szerint már 1895-ben átvette a hajó parancsnokságát.)

¹²⁰⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

¹²¹⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1875-11-28

¹²¹¹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1878-04-13

¹²¹² https://cs.wikipedia.org/wiki/Franz_M%C3%BCller_von_Mayensee

SMS Albatros csavaros ágyúaszád

(Testvérhajója az SMS Nautilus (1873), amivel a sajtó szerint teljesen egyforma.)

Nem azonos az 1871-ben vízrebocsátott német császári SMS Albatros ágyúaszáddal. A helyzetet nehezíti, hogy a német SMS Albatros-nak is van egy SMS Nautilus nevű testvérhajója. Az Albatros hajónevet számos állam használta a legkülönbözőbb célú hajók elnevezésére. A magyar nyelvű lapok rendre Albatrosz-nak írják.)



1213

Vízkesztés: 570 tonna üresen (más adatok szerint 540 – 577 tonna üresen)
691,503 t teljes felszereléssel

Hossza: 46 m¹²¹⁴

hossza az egyenesek között 46,15 m (pp)

hossza vízvonalon 44,4 m (vv)

legnagyobb hossza 51,32 m (lh)¹²¹⁵

Szélessége: 8 m (8,23 m)

Merülése: 3,4 m (3,64 m) 1 cm merülés = 7,614 tonna súly

Meghajtása:

1 db fekvő kéthengeres gőzgép

1 kazán, üzemi nyomás 2 atm

1 db 2 szárnyú, jobbra forgó Griffith hajócsavar, 2,50 m átmérővel

Vitorlával és kiegészítő gőzmeghajtással rendelkezett.

Háromárbocos barque-schooner vitorlázat. Vitorlafelület: 1166,024 m²

A gőzgépet csak szélcsendben használták. Kémény az elő- és a főárbc között.

Teljesítménye: Motorja névleges teljesítménye 90 lóerő, ami 400 lóerős teljesítményre utal.

Főgép teljesítmény: 628 LE a próbaúton

Üzemanyagkészlet: 53,88 t szén

Sebessége: 10,5 csomó

10,85 csomó, 122-es fordulatszámánál a próbaúton

¹²¹³ <https://warshipsresearch.blogspot.com/2023/06/austrian-gunboat-sms-albatros-1873-1920.html>

¹²¹⁴ Magyar Ujság, 11. évfolyam, 1943-01-12 / 8.

¹²¹⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Személyzete: 106 - 112-129 fő között váltakozott a sajtóban.

1873-ban: 129 fő.

1875-ben: 109 fő.

1877-ben: 115 fő.

1895-ben: 13 tiszt + 99 fő tengerész.

Fegyverzete:

2 db 15 cm-es hátultöltős Wahrendorf löveg

1 db 7 cs-es bronz csónak löveg

(Később lövegeinek száma 2 db 15 cm-es lövegre csökkent.)

63 db puska, 29 db revolver, 10 db tengerészkard

1877-ben: 3 ágyú, 57 karabély, 25 revolver, 26 kard

1895-től: 2 db 7 cm-es löveg

3 db 2,5 cm-es szórólöveg

Csónakok: 1 db IV. oszt. bárka, 1 db nagycsónak, 1 db III. oszt. gígg, 1 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak

Horgonyok: 6 db Admiralitás típusú horgony: 1332 kg, 1189 kg, 722 kg, 452 kg, 232 kg és egy 155 kg-os horgony.

Épült: Polai Arzenál

Vegyes építésű hajó. Vas bordázat és fa palánkozat.

1872.01.13-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét és megépítését.

Építés kezdete: 1872.08.20.

1873.04.20-án még építés alatt állt.¹²¹⁶

1873.06.01-én már a hajósólyán volt.¹²¹⁷

Vízrebocsátása: 1873.11.22.

Beszerelték a főgépét és a kazánjai, továbbá a Frundsberg és az Auróra korvettek számára már elkészült árbocok felhasználásával az elő- és főárbocát és a vasból készült tatárboját.

Hadrendbe állt: 1874.09.03.

Sorsa:

1914. április 3-tól laktanyahajóként szolgált,

1920-ban jóvátételként átadták Olaszországnak, majd 1924-ben szétszedték.¹²¹⁸

A sajtó szerint 1921.07.28-án Polában felrobbant.

1876.

1876.05.14-én Pólában volt. Ekkor kezdik a Salamander fregatt és az Albatrosz ágyúaszád felszelését egy mediterrán útra.¹²¹⁹ Ekkor kerültek át a második tartalékból, első tartalékba.¹²²⁰

1876.06.01-én Konstantinápolyban horgonyzott.¹²²¹ Itt az SMS Narenta ágyúaszádot váltotta fel.¹²²² Erről az útról a sajtón kívül más forrás nem tud. Ha megtörtént, akkor igen rövid út lehetett.

1876.06.12-én Polából Smyrnába indult.¹²²³ A kifutás oka szerb-török háború.

¹²¹⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

¹²¹⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-06-01

¹²¹⁸ <https://warshipsresearch.blogspot.com/2023/06/austrian-gunboat-sms-albatros-1873-1920.html>

¹²¹⁹ Die Presse, Juni 1876-06-01

¹²²⁰ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-17

¹²²¹ Die Presse, Juni 1876-06-01

¹²²² Neue Freie Presse, August 1876-08-04

¹²²³ A Hon, 14. évfolyam, 1876-06-13 / 135. szám

Die Presse, Juni 1876-06-13

1876.06.14-15-én Korfu-n kötött ki.

1876.06.17-18. Syra-ban járt.

1876.06.19. – 1876.07.08 között Szmirna-t kereste fel.

1876.07.10. – 1877.02.04 között Konstantinápolyban tartózkodott, mint állomáshajó.

1877.

Közben 1877.01.23-án Konstantinápolyból Thesszalonikébe hajózott.¹²²⁴ A jelek szerint onnét visszatért Konstantinápolyba.

1877.02.06-27 között Szaloniki-ben járt.

1877.03.01-06-án ismét Szmirna-ban tartózkodott.

1877.03.08-16 között, ismét Szaloniki-ben volt.

1877.03.18-19-ban Kupho-nál volt.

1877.03.21-22 között Mikra (Thesszaloniki közelében) következett.

1877.03.24. – 1877.04.03 között visszatért Szaloniki-be.

1877.04.09-11 között Syra (Szüra) következett.

1877.04.09-én Szüra (Demre közelében) kikötőjében járt, ahol szemet vételezett, majd visszahajózott Thesszalonikébe.¹²²⁵

1877.04.13-án Sandjak Kalesi-nél járt.

1877.04.14-18-án Szmirna vizein horgonyzott.

1877.04.19. – 1877.05.02 között Skiathos Égei-tengeri szigetét kereste fel.

1877.05.07. – 1878.05.15. Konstantinápolyban tartózkodott, mint állomáshajó.

1878.

1878.05.16-21-én Tuzla vizein volt.

1878 májusában Tuzla-ban (Bosznia-Hercegovina) volt lögyakorlaton.¹²²⁶

1878.05.22. – 1878.07.30 között Konstantinápoly-ban állomásozott.

1878.07.30-án Makri-Lioe-nél járt.

1878.07.31. – 1878.08.03 között Principio következett.

1878.08.03. – 1878.09.29 között, ismét Konstantinápoly-ban járt.

1878.08.15-én egy nagyszabású nemzetközi regatta zajlott Vriukipo szigete (Konstantinápoly) közelében. Az itt jelenlévő összes nagykövet és misszióvezető, állomásfőnökeikkel együtt, valamint több száz magángőzös és jacht indult erre az eseményre. Őfelsége „Albatros” ágyúnaszádjáról két, egyenként tízevezős csónakot bocsátottak vízre. Tizenegy csónak indult, köztük hat angol, három török és a mi kettőnk. Figyelembe véve, hogy az itteni angol hajók a legjobbak, amit Anglia kínálhat, hogy az angoloknak több mint hatvan csónakjuk van, és közülük választották ki a hat legjobbat, és a körülbelül 2000 tengerész közül ki tudták választani a legerősebbet, és figyelembe véve azt, hogy az "Albatros"-nak csak két csónakja van, amelyeket csak nehezebb szállításra szántak, tengerészeinknek nem volt egyszerű dolga. Figyelembe véve, hogy hajóinknak sajnos a legkülső vonalon kellett elhelyezkedniük, így a lehető legnagyobb kört kellett megtenniük, és figyelembe véve, hogy csak körülbelül ötven ember közül választhattunk, akiknek többsége csak hat hónapja volt a fedélzeten, megérthetik azt a lelkesedést, ami elfogott minket, amikor láttuk, hogy csónakjaink, amelyek a táv első részéig az utolsó helyen álltak, és percről percre lemaradtak, és hogy a Catui (Gatuk) kormányosmester által vezetett hajó három hajóhosszal az angol hajó előtt ért célba. Gatuk kormányosmester nyerte az első díjat, a "Sruixer" egyik hajója lett a második. A másik csónak, amelyet Latkopic kormányosmester az "Albatros"-ról, a harmadik helyen ért célba. Gatuk húsz perc alatt tette meg a három tengeri mérföldes távolságot, ami kilenc mérföld/órának felel meg,

¹²²⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-01-23

¹²²⁵ Das Vaterland, April 1877-04-09

¹²²⁶ Neue Freie Presse, Mai 1878-05-31

és megfelel az átlagos gőzhajó sebességének. A fedélzeten mindenki magán kívül volt az örömtől; senki sem számított ilyen győzelemre. Hajónkról mennydörgő hurrá visszhangzott, a matrózok sírtak, ölelkeztek és csókolóztak; a lelkesedés általános volt. A célvonal elérésekor csónakjainkat több ezer néző éljenzéssel üdvözölte. Amikor a győztesek fedélzetre léptek, az üdvözölték őket, mennydörgő fanfárok kíséretében. Zichy gróf egyenként maga elé kérte a győzteseket, és megköszönte nekik a győzelmet, amely dicsőséget szerzett egész haditengerészetünknek. Ezután a legénységet pazar kiszolgálásban részesítették, és engedélyezték a partraszállást. Sornby admirális felszállt a fedélzetre, hogy gratuláljon Brode parancsnoknak. Az angol század összes parancsnoka, valamint Lady Layard, a nagykövet felesége is ugyanezt tette. De az angolok leginkább azt dicsérték, ahogyan embereink megérkeztek a célba. Ugyanaz az elegáns evezés volt – sem gyorsabb, sem lassabb. A matrózok nyugodtak voltak, mintha mi sem történt volna, és ugyanolyan tempóban eveztek vissza a fedélzetre, 1 mérföldnyi távolságot megtéve.¹²²⁷

1878.10.01-10 között Szmirna-ban járt.

1878.10.13-21 között Szalonikit kereste fel.

1878.10.13-án érkezett meg Szmirnából Szalonikibe az osztrák „Albatros” ágyúnaszád, amelyet Bradl (Brode) korvettkapitány vezetett 112 emberrel és 2 ágyúval.¹²²⁸

1878.10.23. – 1878.11.03 között visszatért Szmirna-ba.

1878.11.04-én Sigri-ben volt.

1878.11.06-07-én ismét Szaloniki következett.

1878.11.08-22-én Szmirna-ban járt.

1878.11.24. – 1878.12.07-én ismét Szaloniki-ben volt.

1878.12.08-11-én Yero-t kereste fel.

1878.12.11-29 között visszatért Szmirna-ba.

1878.12.31-én Szaloniki előtt a Micrabournou Foknál a sekély vízben zátonyra futott. A következő dagálnál leszábadult és csak csekély mértékben károsodott. Azután befutott Szalonikibe.

1879.

1879. 01.05-én kifutott Szalonikiből.

1879.010 6-12-én Syra következett.

1879.01.13. – 1879.02.10-én Szmirna-ban volt.

1879.02.11. – 1879.03.12 között Syra-ban vetett horgonyt.

1879.03.13. – 1879.04.03-án visszatért Szmirna-ba. A Szmirna – Szaloniki ingázást tovább folytatta.

1879.04.5-19. Szaloniki.

1879.04.21. – 1879.05.11. Szmirna.

1879.05.13-21. Szaloniki.

1879.05.23. – 1879.06.07. Szmirna.

1879.06.09-18. Szaloniki.

1879.06.20. – 1879.07.17. Szmirna.¹²²⁹

1879.07.18-án Syra-ra érkezett. A vihar egy evezős csónakot (jolle) lesodort a fedélzetről, később kimentették és visszarakták a helyére.

1879.07.27-én Korfu vizein horgonyzott.

1879.07.18-án befutott Gravosába. Eddig, a levantei tartózkodás alatt egy embere elhunyt.

Ez után a hajó történetében egy rövid, ismeretlen periódus van.

Hamarosan ismét a levantei vizeken tűnt fel.

¹²²⁷ Neue Freie Presse, August 1878-08-26

¹²²⁸ Grazer Volksblatt, Oktober 1878-10-26

¹²²⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1879.11.18-án az SMS Albatros Szira-ban (Syra, Syros, Görögországban a Kikládok szigetcsoportban) volt.¹²³⁰

1880.01.14-én Polában leszerelték, és kicserélték a kazánjait.

1880.02.01-én a hajót áthelyezték második tartalékba.¹²³¹

1882.

1882.08.03-án felszerelték az egyiptomi zavargások miatt.

1882.08.04-én Alexandriába indult Polából.¹²³²

Személyi változások 1882. augusztusban a Császári Haditengerészetben. A Császári Haditengerészet "Albatros" ágyúnaszádjának parancsnoka: Richard Banfield kapitány; az "Albatros" ágyúnaszádon: Franz von Klezl (Klex) hadnagy, Emil Kühne zászlós, Alfred Matuschka, Guslad Kosarek, Carl Koss haditengerészeti kadét, Eduard Höchsmann (Höchsmann), Carl Edler von Sellin (Hellin) haditengerészeti kadét, Dr. Anton Wolf orvostiszt, Paul Reberger törzsőrmeister és Friedrich Lang haditengerészeti segéd tiszt. Az "Albatros" ágyúnaszádot az első tartalékhoz kell beosztani, majd szolgálatba kell állítani.¹²³³

1882.08.07-én érkezett Korfu-ra.

1882.08.11-én megérkezett Alexandriába.

1882.08.16. – 1882.09.13 között Izmailia-ban járt, ahol a fedélzetére vette az osztrák-magyar állampolgárokat.

1882.08.19-én Ismailia-ban (Egyiptom) volt. Ebben az időben Abukir-nál harci bevetésre angol csapatok szálltak partra. A térségben angol hadihajók is vannak.¹²³⁴

1882-ben lépett szolgálatba az SMS Albatros, hogy a kelet-ázsiai vizekben cirkáljon, melyekkel a Lloyd egyenes közlekedésben áll. Albatroszt ott, mivel oly fontos helyet nem lehet védtelenül hagyni és az osztrák-magyar alattvalóktól nem akarják megvonni azt az oltalmat, melyben minden más állam polgárai részesülnek.¹²³⁵

1882.09.18. – 1882.10.22 között Port Said-ban volt.

1882.10.26-án Rodosz szigetét kereste fel.

1882.11.17-én Alexandriából Konstantinápolyba érkezett.¹²³⁶ Ekkor felváltotta a Taurus állomáshajót Konstantinápolyban, ahol az SMS Albatros 1883.03.28-ig maradt.

1883.

1883-ban az aktív flotta tagja.¹²³⁷

1883.04.04-07-én Szaloniki-ben járt.

1883.04.17-23-án Pireusz következett.

1883.04.30-án Ithaka vizein járt.

1883.05.03-án befutott Gravosába (Ragúza), majd Polába ment.

Trieszt, 1883.06.14- hír szerint az osztrák „Albatros” ágyúnaszád tegnap este érkezett Triesztbe.¹²³⁸

¹²³⁰ Neue Freie Presse, November 1879-11-18

¹²³¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1880-02-01

¹²³² Neue Freie Presse, August 1882-08-05

¹²³³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-08-06

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-08-08

¹²³⁴ Prager Tagblatt, August 1882-08-19

¹²³⁵ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹²³⁶ Neue Freie Presse, November 1882-11-17

¹²³⁷ 3 Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám

¹²³⁸ Die Presse, Juni 1883-06-14

1883.06.20-kor a Muggia-öbölben volt.¹²³⁹

1883.07.02-án Polából Triesztbe érkezett.¹²⁴⁰

1883.07.15-én Cattaróba érkezett a „Lissa“, a „Tegethoff“ és „Ferdinand Max“ páncélos hajókból, valamint az „Albatros“ ágyúnaszádból álló hajóraj, Pauer ellentengernagy parancsa alatt.¹²⁴¹

Budahegyi Pauer ellentengernagy parancsnoksága alatt 1883.07.27. óta a Bocca di Cattaroban van összegyűlve a flottakötelék. A tengernagy zászlója a „Lima“ páncélos hajón van. A hajórajhoz még a következő hajók tartoznak: a „Tegethoff“ páncélos casemat-hajó, a „Ferdinand Max“ sorhajó és az „Albatros“ ágyúnaszád.¹²⁴²

1883.07.30-án az a hír, hogy a hajórajjal együtt Ragusa és Antivari között fog cirkálni.¹²⁴³

Fiume, 1883.08.15-hír szerint az osztrák-magyar hajóraj egy része Pauer altengernagy vezénylete alatt megérkezett és pedig „Lissa“ és „Ferdinand Max“ nevű páncélos hajók és az „Albatros“ ágyúnaszád.¹²⁴⁴

1883.10.16-án kifutott a Hajórajjal egy levantei cirkálásra, melynek során felkereste Korfu, Syra, Szaloniki, Mudros és Yero kikötőit.

1883.11.15-én Szmirnába érkezett, majd érintette Rodoszt és Korfut.

1883.12.08-án Triesztbe érkezett Korfuból az SMS Lissa kazamatahajó, az SMS Ferdinand Max fregatt és az SMS Albatros ágyúnaszád.¹²⁴⁵ Innét áthajózott Polába.

A Trieszt mellett, a muggiai öbölben horgonyzott hajóraj szakasz tegnap (1883.12.20-án) Fiuméba indult és ott fogja tölteni a karácsonyi ünnepeket. A hajóraj a következő hadihajókból áll: Lissa vértés hajó 642 emberrel és 16 ágyúval, Ferdinand Max fregatt 680 emberrel és 16 ágyúval, Albatros ágyúnaszád 120 emberrel és 3 ágyúval, továbbá a Sebentco ágyúnaszád 150 emberrel és 3 ágyúval.¹²⁴⁶

1883. decemberében felmerült, hogy Polából Bombaybe és Ceylonba hajózik, egy 5 hónapos útra. Az "Albatros" küldetése valószínűleg kettős. Amellett, hogy részt vesz a kelet-ázsiai szükséges védelmi intézkedésekben, itt az ideje, hogy az osztrák hadi zászlót ismét kibontsák ezeken a távoli vizeken. Bár Ausztria-Magyarország meglehetősen jelentős kereskedelmi kapcsolatokat tartott fenn Indiával és Kínával, közel öt éve egyetlen osztrák hadihajó sem érintette kikötőiket. A kevés hajó, amely Kelet-Ázsiában járt, az "Erzherzog Friedrich" korvett volt, amely 1874-es világ körüli útja során látogatott el oda, és a "Helgoland" korvett, amely az 1879-es Sydney-i világkiállításra vezető útján több kelet-ázsiai kikötőt is érint.¹²⁴⁷

A hajó parancsnoka Vostry korvettkapitány. De lehet, hogy már késve érkezik a térségbe, ezért útvonala bizonytalan. Mert, mire ez a hadihajó eléri Bombayt vagy Madraszt, a helyzet a kínai-tonkingesi határon annyira előrehalad, hogy felmérhessük, szükséges-e az „Albatros” számára, hogy folytassa útját, és a Malaka-szoroson át Kantonba tartó útvonalat válassza. Továbbá, úgy vélik, hogy az Albatros önmaga kevés lehet a megfelelő érdekképviselőhez, ezért erősítésre lehet majd szüksége.¹²⁴⁸

¹²³⁹ Die Presse, Juni 1883-06-20

¹²⁴⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1883-07-02

¹²⁴¹ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-07-16 / 195. szám

Neue Freie Presse, Juli 1883-07-15

¹²⁴² Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-08-03 / 213. szám

¹²⁴³ Neue Freie Presse, Juli 1883-07-30

¹²⁴⁴ Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-08-16 / 226. szám

¹²⁴⁵ Wiener Sonntags-Zeitung, Juli-Dezember 1883-12-09

¹²⁴⁶ Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-12-21 / 292. szám

¹²⁴⁷ Neue Freie Presse, Dezember 1883-12-17

¹²⁴⁸ Pester Lloyd - Abendblatt, Dezember Jahrgang 30, 1883-12-19 / nr. 290

1883.12.30-án Josef Ostry fregattkapitány parancsnoksága alatt Polából Kelet-Ázsia felé indult egy kiképző és kereskedelempolitikai útra, melynek célja egyben hala és hullók gyűjtése is volt.¹²⁴⁹

1884.

1884.01.01-03-án érkezett Korfura.

1884.01.07-én már Port Said-ban volt.

1884.01.08-i hír szerint az Albatros ágyúnaszád parancsot kapott, hogy Kelet-Indiába és Ceylonba menjen. Az expedíció célja nemcsak az, hogy részt vegyen a Khinában élő európaiak védelmére tett nemzetközi óvintézkedésben, hanem hogy lendületet adjon kereskedelmi összeköttetéseinknek is a khinai kikötővárosokban. E vizeken 1874—75-ben jelent meg már egy osztrák-magyar hajó, a Fridrich korvett, mikor földkörüli útját tette meg, 1879-ben pedig a Helgoland korvette látogatta meg Sidney-t. Az Albatros-on két ágyú van, gépje kilencven löerejű, 570 tonnás, személyzete 115 ember. Az útra öt hónap van számítva.¹²⁵⁰

Az „Albatros“ ágyúnaszád néhány nap múlva elindul Polából és Keletáziába megy. Parancsnoka Vostry József korvett kapitány. A hajó érinti a következő helyeket: Adent (Vörös-tenger), Point de Gallet Ceylon szigetén, Singaport, Batavia-t, Saigont Cochinchinában és Hongkong, Shangait Chinában.¹²⁵¹

1884.01.09-én áthaladt a Szezei-csatornán

1884.01.12-én érkezett Szezebe.¹²⁵² *(Más forrás szerint 1884.01.10-16-án volt Szezeben.)*

1884.01.26-án érkezett Aden-be.¹²⁵³ *(Más forrás szerint 1884.01.25. – 1884.02.03-án járt Adenben.)*

1884.02.24. – 1884.03.04 között járt Bombay-ben.

Őfelsége „Albatros” ágyúnaszádjá, amely Vostry korvettkapitány parancsnoksága alatt Kelet-Indiákba tart, február 24-én a rossz időjárás miatt befutott Bombayba. Innen folytatja útját Pointe de Galle-ba (Ceylon).¹²⁵⁴

1884.03.10/11-én befutott Colombo (Sri Lanka – Ceylon) kikötőjébe.¹²⁵⁵ A kikötőt 1884.03.18-án hagyta el.

1884.04.12/13-án Batavia-ba (Jakarta, Indonézia) érkezett.¹²⁵⁶ Itt 1884.04.21-ig maradt.

1884.04.24/25-én Szingapúr-ba érkezett.¹²⁵⁷ Szingapúrt 1884.05.05-én hagyta el.

1884.05.10-én Saigon-ba (Don Nai) érkezett.¹²⁵⁸ Innét 1885.05.14-én hajózott tovább.

1884.05.24-én érkezett Hongkong-ba.¹²⁵⁹ Hongkongban maradt 1884.06.10-ig.

1884.06.11-13-án Swatow-ban kötött ki..

1884.06.14/15-én Amoy-ba (Hsziamen, Kína) érkezett.¹²⁶⁰ Innét 1884.06.17-én ment tovább.

1884.06.20/21-én Sanghaj-ba érkezett.¹²⁶¹ Sanghajt 1884.06.28-án hagyta el.

¹²⁴⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹²⁵⁰ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-01-08 / 8. szám

¹²⁵¹ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-02-18 / 48. szám

Földrajzi közlemények 1888. Könyvészet / II. Külföldi művek / Freiherr von Benko Jerolim: Reise S. M. Schiffes „Zrinyi”

¹²⁵² Morgen-Post, Januar 1884-01-13

¹²⁵³ Das Vaterland, Januar 1884-01-27

¹²⁵⁴ Das Vaterland, Februar 1884-02-26

Klagenfurter Zeitung, Februar 1884-02-23

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1884-03-07

¹²⁵⁵ Die Presse, März 1884-03-11

¹²⁵⁶ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1884-04-14

¹²⁵⁷ Die Presse, April 1884-04-25

¹²⁵⁸ Morgen-Post, Mai 1884-05-12

¹²⁵⁹ Neue Freie Presse, Mai 1884-05-25

¹²⁶⁰ Neue Freie Presse, Juni 1884-06-16

¹²⁶¹ Die Presse, Juni 1884-06-21

A hajó innét Zaluki grófot, a Japánba és a Mennyei Királyságba egyidejűleg akkreditált császári és királyi követ Chihu-ba (Csifu) vitte.¹²⁶²

1884.07.01-23 között Csifu-ban volt. Ott tartózkodása alatt rövid időre áthajózott Tiencsienbe. 1884.07.05-én befutott Tiencsien-be.¹²⁶³

A kereskedelem és a hajózás védelmével kapcsolatos szokásos utasításokon túl az "Albatros" parancsnoka külön utasítást kapott, amely szerint utasítják, hogy, ha olyan kikötőkbe érkezik, ahol Lloyd-ügynökök működnek, ragadja meg az alkalmat, hogy szorosabb kapcsolatot teremtsen a Lloyd-ügynökökkel, állapítsa meg a Lloyd indokínai vonalainak jövedelmezőségét, teherfuvarozásra való felhasználását és egyéb releváns kérdéseket, és készítsen jelentést ezekről az ügyekről. A jelentésnek ki kell térnie a Lloyd indokínai vonalainak esetleges bővítésének kérdésére, valamint arra a kérdésre is, hogy a Lloyd kartellmegállapodásokat köt-e külföldi hajózási társaságokkal a Lloyd hajóin szállított áruk Lloyd által nem kiszolgált kikötőkbe történő tovább szállítása tekintetében. Ezekről a kérdésekről részletes megbeszéléseket kell folytatni a Lloyd's ügynökeivel, más hajózási társaságok ügynökeivel, valamint a Császári és Királyi Konzuli Hatóságokkal – ezek mind kiemelkedő gyakorlati fontosságú feladatok.¹²⁶⁴

1884.07.24-26-án Wei-hai-wei-ben járt.

1884.07.29/30-án érkezett Nagaszaki-ba (Japán).¹²⁶⁵ Nagaszakit 1884.08.01-én hagyta el.

1884.08.04/05-én visszatért Sanghai-ba.¹²⁶⁶ 1884.08.31 körül kihajózott Sanghai-ból.¹²⁶⁷

Végül csak 1884.10.07-én hagyta el Sanghai-t és indult tovább Hongkong-ba.¹²⁶⁸ A hajó indulását a sanghaji zavargások befolyásolhatták.

1884.10.10-én befutott Hongkong-ba.¹²⁶⁹ A kikötőt 1884.10.20-án hagyta maga mögött.

1884.10. 29. – 1884.11.04-én Szingapúr-ban kötött ki.

1884.11.06/07-én Penang-ba (Malajzia) érkezett.¹²⁷⁰ Innét 1884.11.11-én ment tovább.

1884.11.14-én lehet, hogy Sanghai-ban volt. A hajó ekkor már a hazai vizek felé vette az irányt.¹²⁷¹

1884.11.29-én megérkezett Pointe-de-Galle-ba (Ceylon). December 1-jén folytatja útját Colombóba.¹²⁷²

1884.12.01/02-án Colombóba érkezett. 1884.12.08-án indul tovább Aden-be.¹²⁷³

1885.

1885.01.01-én érkezett Aden-be.¹²⁷⁴ Máshol egy nappal korábbi érkezés szerepel Adent 1885.01.06-án hagyta maga mögött.

1885.01.11/12-én Suakin-ba (Szudán, Vörös-tenger) érkezett.¹²⁷⁵ Innét 1885.01.15-én hajózott tovább.

1885.01.16-án Dsaeddah-ból (Jedda, Dzsidda, Szaud-Arábia, Vörös-tenger) futott ki.¹²⁷⁶ Talán egy napot lehetett ott.¹²⁷⁷ A sajtó e téren nem egyértelmű. Más forrás szerint 1885.01.21-én hajózott el innét.

¹²⁶² Das Vaterland, Oktober 1884-10-02

¹²⁶³ Neue Freie Presse, Juli 1884-07-06

¹²⁶⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1884-07-19

¹²⁶⁵ Neue Freie Presse, Juli 1884-07-31

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

¹²⁶⁶ Die Presse, August 1884-08-05

¹²⁶⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1884-08-31

¹²⁶⁸ Das Vaterland, Oktober 1884-10-06

¹²⁶⁹ Die Presse, Oktober 1884-10-13

¹²⁷⁰ Die Presse, November 1884-11-07

¹²⁷¹ Prager Abendblatt, November 1884-11-14

¹²⁷² Die Presse, November 1884-11-29

¹²⁷³ Die Presse, Dezember 1884-12-03

¹²⁷⁴ Das Vaterland, Januar 1885-01-01

¹²⁷⁵ Das Vaterland, Januar 1885-01-13

¹²⁷⁶ Neue Freie Presse, Januar 1885-01-17

¹²⁷⁷ Das Vaterland, Januar 1885-01-18

1885.01.25/26-án Szuezb-be érkezett.¹²⁷⁸ A kikötőt 1885.02.02-án hagyta el.

1885.0203/.04-én futott be Port Said-ba.¹²⁷⁹ Innét 1885.02.07-én indult tovább.

Az SMS Albatros parancsnoka, Wostry József fregatt-kapitány, Port-Saidban értesült a távirati rendeletről (1885 februárjában), mely szerint ne menjen a központi kikötőbe (Pola-ba), hanem menjen a Piraeus-ba, egyesülve ott a hajóraj zömével, mely a következő hajókból fog állani: Radetzky fregatt, Pitner Miksa báró ellentengernagy zászlóshajója Ham, Albatros és Kerka ágyúaszádok (az utóbbi Károly István korvett-kapitány parancsnoksága alatt) és a Donau korvett.¹²⁸⁰ A sajtóban nem találtam meg, hogy mikor érkezett vissza Polába.

1885.02.13-25-én Pireusz-ban volt, ahol csatlakozott a Hajórajhoz.

1885.03.15-én befutott Triesztbe.

1885.03.18-án megérkezett Polába. az út során megtett 22 000 tmf-et.

1885.03.30-án Polából Triesztbe ment a trónörökös pár fogadására.¹²⁸¹

1885.03.30-án leszerelték. A hajó a kis mérete ellenére bevált az óceánon.

1885.07.29-i hír: „A budapesti kereskedelmi és iparkamara hivatalból értesítettett, hogy a „Zrínyi“ és „Frundsberg“ hadihajók, valamint az „Albatros“ ágyúaszád ez évi augusztus havában tengeren túli útra, mégpedig Nyugat-Indiába, illetőleg Dél-Amerika keleti partvidékére és a bengáli tengeröbölbe indulnak, s hogy a hajók parancsnokainak az is lesz feladatuk, hogy a monarkia kereskedelmi érdekeit lehetőség szerint előmozdítsák. A kamara ennél fogva felhívja mindazon kereskedői és iparos cégeket, amelyek az érintett vidékekről megbízható üzleti értesítéseket óhajtanak nyerni, hogy ez iránti kívánalmaikat legkésőbb f. évi augusztus hó 8-áig a kamarához (Új tőzsde épület, II. em.) juttatni szíveskedjenek.”¹²⁸²

Az »Albatros« ágyúaszád ugyanezen időben Dél- Amerika partvidékeire indul (1885), egyelőre Barnos Ayres végcéllal, ahova a jövő év áprilisában érkezik meg s az ottani mezőgazdasági kiállítás tartama alatt egy ideig ott fog tartózkodni. Az Albatros Dél-Amerika partvidékein körülbelül egy egész évig fog állomásozni, illetve czirkálni.¹²⁸³ Itt tehát egy újabb alkalom arra, hogy malmaink, szeszgyáraink és egyéb iparvállalataink azt lehető legjobbban értékesítsék újabb piacok megszerzésére, amelyekre pedig oly igen nagy szükségünk van.¹²⁸⁴

A hajó Dél-Amerikai útjának kezdetét 1885 augusztusára tervezték, de végül az átkerült szeptemberre. A hajó tervezett útvonala: a tervek szerint a La Plata régióban fog kikötni, konkrétan Peruambucóban, Bahiában és Rio de Janeiróban (Brazília), Montevideóban (Uruguay) és Buenos Airesben (La Plata régió). Miután itt töltötte a nyarat, a hajó visszatér a déli félteke vizeire.¹²⁸⁵ Az utat egy év hosszúra tervezték.¹²⁸⁶ A hajó Buenos-Ayres-ben részt vesz a nemzetközi mezőgazdasági kiállításon.¹²⁸⁷

1885.08.16-án felszerelték, és a taton lévő 7 cm-es löveg helyett egy 2,5 cm-es gyorstüzelő löveget, az orrfelépítményre pedig két db 7 cm-es löveget kapott.¹²⁸⁸

¹²⁷⁸ Die Presse, Januar 1885-01-26

¹²⁷⁹ Die Presse, Februar 1885-02-05

¹²⁸⁰ Egyvetértés, 19. évfolyam, 1885-02-19 / 49. szám

Das Vaterland, Februar 1885-02-19

¹²⁸¹ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-03-31 / 74. szám

¹²⁸² Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-07-29 / 206.

¹²⁸³ Nemzet, 4. évfolyam, 1885-07-29 / 1043. szám

¹²⁸⁴ Nemzet, 4. évfolyam, 1885-12-19 / 1186. szám

¹²⁸⁵ Neue Freie Presse, August 1885-08-18

¹²⁸⁶ Grazer Volksblatt, August 1885-08-25

¹²⁸⁷ Die Presse, September 1885-09-04

¹²⁸⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1885.09.01-én kifutott Polából Dél-Amerika és Nyugat-Afrika felé. A legénység kiképzése, a kereskedelmi érdekek támogatása, kereskedelempolitikai információk gyűjtése és hidrográfiai mérések végrehajtása volt az út célja.

1885.09.02-05-én Gravosa-ban járt.

1885.09.05-06-án Meljine-ben volt.

1885.09.09-én Máltára érkezett.¹²⁸⁹ Máltát 1885.09.12-én hagyta el.

1885.09.21-25-én Tanger-ben kötött ki.

1885.09.22-én futott be Gibraltár-ba.¹²⁹⁰ Valójában 1885.09.25-én érkezhetett oda.

1885.09.25-án ismét Tangerben volt.

1885.10.02-06-án Mogador (Marokkó)-ban járt.

1885.10.08-án Tenerife-re érkezett.¹²⁹¹ Személyzete 115 fő.¹²⁹² Tenerifét 1885.10.12-én hagyta el.

1885.10.16-án Madeira-ra érkezett.¹²⁹³

1885.10.17-én Madeiráról Pernambuco-ba indult.¹²⁹⁴

1885.10.16-18-án Funchal-ban állt meg.

Pernambuco-ba 1885.11.19-én érkezett meg.¹²⁹⁵ Innét 1885.11.24-én ment tovább.

Bahiába 1885.11.29-én futott be.¹²⁹⁶ Itt 1885.12.05-ig volt.

1885.12.11-én érkezett meg Rio de Janeiro-ba.¹²⁹⁷ A kikötőt 1885.12.25-én hagyta el.

1886.

1886.01.02-án már Paraguay-ban volt.¹²⁹⁸ Más forrás szerint 1885.12.30 – 1886.01.11 között volt Paraguay-ban. Ott felújították a hajó festését.

1886.01.08-11.-én Antonina-t (Brazília) kereste fel.

1886.01.11-12-én Paranagua (Brazília) következett.

1886.01.13-19-én a S. Catarina-csatorna és szigetek vizén járt Brazíliában.

1886.01.27/29-én Montevideo-ban járt.¹²⁹⁹ Montevideóban, nagyjavítást hajtottak végre a hajón. A kikötőt 1886.03.05-én hagyta el.

1886.03.06-án megérkezett Buenos Aires-be.¹³⁰⁰ 1886.04.15-től a Buenos Airesben megnyíló nemzetközi mezőgazdasági kiállításon képviseli az Osztrák-Magyar Monarchiát. Az ágyúnaszád parancsnoksága arra is utasítást kapott, hogy alapos megfigyeléseket tegyen Ausztria-Magyarország mezőgazdasági érdekeit érintő összes kérdésben, és arról jelentést tegyen.¹³⁰¹ Kiegészítették a bécsi Kézműipari Múzeum számára gyűjtött anyagot. Két hadköteles állampolgár jelentkezett a hajón és állományba vették őket. A kikötőt 1886.06.16-án hagyta el.

1886.06.24-27. Erős viharban hajózott.

1886.07.03-án a nagy hullámozás miatt befutott Tristan da Cunha szigetére a Dél-Atlanti-óceánon, 2816 km-re Dél-Afrikától. A viharban a hajó kilengése (oldaldőlése) elérte a 37°-ot.

¹²⁸⁹ Die Presse, September 1885-09-10

¹²⁹⁰ Die Presse, September 1885-09-23

¹²⁹¹ Die Presse, Oktober 1885-10-09

¹²⁹² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1885-10-14

¹²⁹³ Die Presse, Oktober 1885-10-17

¹²⁹⁴ Die Presse, November 1885-11-17

¹²⁹⁵ Neue Freie Presse, November 1885-11-20

¹²⁹⁶ Das Vaterland, November 1885-11-30

¹²⁹⁷ Die Presse, Dezember 1885-12-12

¹²⁹⁸ Das Vaterland, Januar 1886-01-02

¹²⁹⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1886-01-29

¹³⁰⁰ Das Vaterland, März 1886-03-08

¹³⁰¹ Die Presse, März 1886-03-30

1886.07.20-án érkezett meg Fokvárosba.¹³⁰² Ott a hajót újrafestették. Fokvárost 1886.08.05-én hagyta el.

1886.08.19-23-án Mossamedes (Angola) következett.

1886.08.30. – 1886.09.03-án S. Paul de Loanda-ban vetett horgonyt.

1886.09.05-06-án Banana Creek (Belga – Kongó) volt a megállóhelye. A legénységnek kinint osztottak ki, feltehetőleg a malária megelőzése végett.

„Történt t. i., hogy az »Albatros« osztrák-magyar hadihajó Müldner Arthur fregatta-kapitány vezénylete alatt azon missziót nyerte, keresné fel, keleti Dél-Amerika érintése után, Nyugat-Afrika partjait. Feladatul tüzetett ki neki egyebek közt, hogy az érintendő vidékek kereskedelmi és konzuláris viszonyain kívül, tegye tanulmányainak tárgyává az ott uralkodó egyéb állapotokat is, és annak idejében foglalja jelentésbe nyert tapasztalásait. Ezen jelentés, a haditengerészet vezényletének gondoskodása folytán, egy vaskos kötet alakjában hagyta el a sajtót..... „Az »Albatros« ágyúaszád a Fokföld meglátogatása után, mielőtt a Kongót fölkereste volna, éjszak felé irányított útjában előbb a portugáli birtokot kereste fel. E birtokot, mely a déli szélesség mintegy 18° 30' foka alatt fekvő Frio foktól a Kongóig, a déli szélesség 6° foka alatt terjed, voltaképen a portugál Alsó- Guineának kellene elneveznünk. Ugyanis már oly első rendű tekintély is mint Ritter Alsó-Guinea kiterjedését akkép határozza meg, hogy az a Lopez foktól, a déli szélesség 1-ső foka alatt, a Frio fokig, tehát a déli szélesség 18-ik fokán valamivel túlterjedő tengerpartot foglalja magában. Mi azonban nem vélünk hibát elkövetni, midőn a portugáli koronához tartozó s a Kongótól délre eső ezen gyarmati birtokot »Angola« elnevezéssel jelöljük meg.....” „Müldner Arthur fregatta-kapitány ép oly érdekes mint tanulságos leírását. A Frio-foktól éjszak felé egész Mosszamédesig a tengerpart majdnem teljesen kopár. Néhány mértföldre éjszak felé Mosszamédestől a növényzet már ugyan valamivel dúsabb, de csakis a Kongó közelében kezd teljes tropikus színpompában és bujaságban fejlődni. Kedvezőbbek a növényzeti viszonyok az ország belsejét képező fensíkon, amelynek magasabb pontjai 1500—2000 méterig emelkednek fel és a magaslatokról leszakadó számos folyó és patak előmozdítják a föld termelő erejét. Magasabb fekvésénél fogva az ország belsejének éghajlata is sokkal kedvezőbb mint a tengerparté, ott az európai is könnyebben megszokja az éghajlatot. Fölötte termékeny földjében megterem az ott honos haszonnövényeken kívül, majdnem minden európai földtermény. Ezen viszonyok azonban éjszak felé, az egyenlítőhöz való távolság apadtával tetemesen módosulnak. A többnyire homokos talajú tengerpart 200 és 500 láb közt váltakozó magasságra emelkedik föl. Habár a tenger sehol sem nyúl be mélyen a szárazföldre, és az afrikai kontinenssel sajátos egyhangú partalakzat e részeken is ugyanolyan, mindamelllett a portugáli Alsó-Guinea tengerpartja néhány eléggé alkalmas kikötővel bír. Ha eltekintünk a Kongótól, mely tengeri hajókkal, és a Koanzától, mely parti járművekkel hajózható, a tengerbe szakadó többi igen számos vízér — sekély voltánál fogva — nem nyújt a hajóknak utat a szárazföld belsejébe, sőt számos közülök a száraz évadban elvész a parti terület fövenyében anélkül, hogy a tengert elérné. De még kedvező vízálláskor is járhatatlan zátonyok választják el e vízfolyásokat a tengertől. Különbö a csapadékok évi mennyiségének egyenlőtlen volta okozza. hogy oly vízerek, a melyek több egymásra következő száraz esztendőben egészen kiapadtak, oly évben, midőn dül a csapadék egészen más ponton törnek maguknak utat a tengerhez, mint a hol előbbi torkolatuk volt, s ezen körülménynek tulajdonítandó az ezen partokról létező térképek megbízhatatlansága. A tartomány belseje még egyáltalán nincs alaposan kikutatva, a portugáli kormány azonban e tekintetben közelebb intézkedéseket tett és szakembereket küldött ki terepfelvételre. A fehér fajhoz tartozó lakosság, t. i. az európaiak legnagyobb része a tengeri városokban van letelepedve és csakis a mosszamédesi terület belsejében, mely kerületnek mint a legdélebbnek legjobb az éghajlata, található néhány európaiaktól lakott telep, melyeket a portugáliai és madeirai bevándorlottak alapítottak, s ezek földműveléssel foglalkoznak. Mindenestől az

¹³⁰² Die Presse, Juli 1886-07-21

európaiak száma Angolában 10—15,000-re tehető. A lakosság fő részét az aethiopiai faj képezi, mintegy 2 millió lélek; szaporodásuk azonban 100 év óta, amióta megfigyeltetett, egyáltalán nem észlelhető.....”¹³⁰³

1886 augusztusában az aktív flotta tagja.¹³⁰⁴

1886.09.06-08-án Porto de Lenha-ban járt a Kongó folyó torkolatvidékén Kongóban.

1886.09.08-09-én Banana Creek (Kongó) következett.

1886.09.09-én befutott S. Antonio-ba (Egyenlítői Guinea egyik szigete).

1886.09.24-28-án volt Freetown-ban (Sierra Leone).

1886.10.03-05-én Dakar-t (Szenegál) kereste fel.

1886.10.29 – 1886.11.05-én Funchal (Madeira). Rossz időjárásban volt re ekkor a hajó legénységének. Madeirán az SMS Albatros parancsnoka és tisztjei szentmisén vettek részt a Donna Maria Amelia kórház templomában.¹³⁰⁵

1886.12.11-13-án befutott Tanger-be.

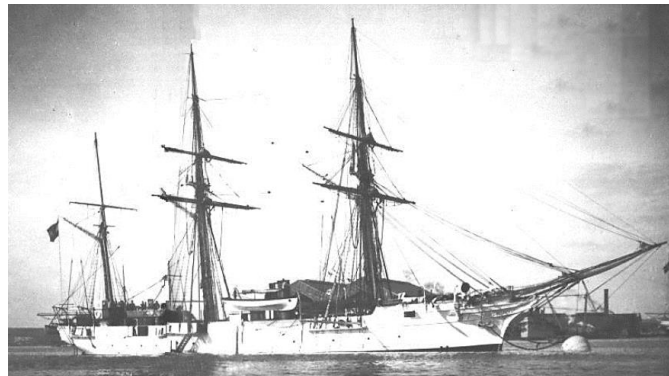
1886.11.13-26-án Gibraltár-t kereste fel.

1886.11.27-30-án visszatért Gibraltár-ba.

1886.12.09-11-én Palermo-ban kötött ki.

1886.12.19-én megérkezett Polába.

1886.12.22-én kivonták a szolgálatból és leszerelték. Az út során megtett 22 056,6 tmf-et.¹³⁰⁶



SMS Albatros

1887.

1887.09.15-én felszerelték.

1887.09.17-én Dél-Amerika és Nyugat-Afrika felé indult Polából.

Az »Albatros« ágyunaszád 1887 nyarán hagyta el Pólát, Cadixből a marokkói partra, majd Dél- Amerikába ment, december végén Rio de Janeiroban horgonyzott. 1887-ben a haditengerészet létszáma a békeidőben 6369 fő, és ebből 4244 fő volt a tengerész.¹³⁰⁷

1887.09.20-22-én Korfu-ra érkezett.

1887.09.22-én már tudták, hogy Gustav von Pott kapitány által vezérelve, Dél-Amerika vizeire fog indulni egy, egy éves hajóútra.¹³⁰⁸

1887.10.01-03-án Port Mahon következett.

1887.10.06-07-én Gibraltár-ban járt.

1887.10.08-25-én Cadiz következett.

1887.10.12-én egy flottakötéllel Cadiz kikötőjében volt, majd folytatta egyedül az útját Dél-Amerika felé.¹³⁰⁹

¹³⁰³ Földrajzi közlemények 1889. Reményi Antal: Nyugat-Afrika és az Albatros utazása

¹³⁰⁴ Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

¹³⁰⁵ Das Vaterland, November 1886-11-13

¹³⁰⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁰⁷ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

¹³⁰⁸ Neue Freie Presse, September 1887-09-22

¹³⁰⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1887-10-12

1887.10.27-28-án Rabat-ban (Marokkó) vetett horgonyt.
1887.10.30-án Mazighan-nál kötött ki.
1887.11.01-02-án Mogador (Szavira, Marokkó) következett.
1887.11.05-09-én S. Cruz de Teneriffe-n járt.
1887.11.12-14-én Puerto de la Cruz (Las Palmas) kikötőjét látogatta meg.
1887.11.26-27-én Porto Grande (S. Vincent).
1887.12.14-21-én Pernambuco következett.
1887.12.31 – 1888. 01.13-án Rio de Janeiro-ban kötött ki.

1888.

1888.01.17-23-án Santos-t kereste fel.
1888.01.26-27-én Santa Catarina következett.
1888.02.10-17-én Buenos Aires-ben (Argentína) vetett horgonyt.
1888.02.25-én megérkezett Montevideo-ba. A hajó ott tíz – tizenkét napig kívánt horgonyozni.¹³¹⁰ Montevideot 1888.03.15-én hagyta el.
1888.04.22. – 1888.05.05-én Fokváros-ban járt.
1888.05.10-13-án Angra (Pequero) következett.
1888.05.21-23-án Mossamedes-ben (Angola) állt meg.
1888.05.29-31-én Benguela (Angola) következett.
1888.06.04-09-én Loanda-ban vetett horgonyt.
1888.06.11-12-én Ambrisse-ben időzött.
1888.06.14-15-én Banana Creek következett.
1888.06.15-16-án Puerto de Lenha-ban állt meg.
1888.06.16-19-én Boma (Kongó) vizein járt.
1888.06.20-21-én Banana Creek-et kereste fel.
1888.06.23-26-án Loango-ban (Kongó) volt.
1888.07.13-23-én Freetown (Sierra Leone) volt a megállóhelye.
1888.07.27-31-én Bathurst-ot kereste fel.
1888.08.20 – 1888.09.07-én Ponta Delgada (Azori-szigetek) látta vendégül. Gustav von Pott hajóparancsnok megbetegedett és 1888.08.30-án elhunyt. 1888.09.01-én eltemették.
1888.09.23 – 1888.10.02-án járt Gibraltár-ban.
1888.10.08-13-án érkezett Palermo-ba.
1888.10.19-én megérkezett Polába.
1888.10.23-án leszerelték. Az út során megtett 21 900 tmf-et.¹³¹¹

1889.

1889-ben a Hajóraj kötelékében szolgált.
1889.01.28-án érkezett Adenbe, közel két és fél évnyi hajóút után.¹³¹² A hajó egy véres incidensbe keveredett, ahol négyen meghaltak, majd befutott egy addig ismeretlen kikötőbe. Feltehetőleg téves híradás és egy másik hajóval keverhették össze.
1889.10.21-én az SMS Minerva Lissába való befutása közben megfeneklett és az SMS Frundsberg sietett a segítségére, de a vontatókötel rátekeredett a hajócsavarjára és így az is mozgásképtelenné vált. Mindkét hajót az SMS Albatros vontatta biztonságos helyre.
Az év során az SMS Albatros-nak kicserélték a kazánjait.
1889.12.23-án a császári szemle alkalmából a Muggia-öbölben tartózkodott.

¹³¹⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1888-03-02

¹³¹¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³¹² Pester Lloyd, Januar Jahrgang 36, 1889-01-29 / nr. 25

1890.

1890 januárjában a Hajórajban kitört influenzajárvány idején Isztria előtt cirkált.

1890.01.05-én az SMS Laudon betegeivel együtt a sajátjait is kihajózta Polában, majd tovább cirkált. 1890. márciusban a Cattarói-öbölben a Műszaki-Erődítési Bizottság rendelkezésére állt.

1890.06.16-án Polában leszerelték.

1890.12.22-én felszerelték, és beosztották a Téli Hajórajba.

1890 decemberében a kiképző század tagja. Parancsnoka Reznicek korvettkapitány.¹³¹³

1891.

1891.02.11 – 1891.04.20 között Hinke ellentengernagy hajórajában szolgált.

1891.02.28-án befutott a hajóraj tagjaként Fiuméba.¹³¹⁴

1891.08.31-én felszerelték egy levantei útra.

1891.10.08-án kifutott Gravosából.

1891.10.10-25-én Castelnuovo-ban volt.

1891.11.03-án befutott Cerigoba.

1891.11.08-13-án Volosz következett.

1891.11.14-én az osztrák-magyar ágyúaszád "Albatros" megmentett egy török szkúnert és egy görög kikötőjébe (Scordelo) vontatta.¹³¹⁵ A. D. főmérnök fia így írt az esetről. "Volóból (Volosz) közvetlenül Skiathó (Sziathosz, Skiathos) szigetének kikötőjébe hajóztunk. Ott, a szárazföldön a kikötőmestertől megtudtam, hogy egy távirat szerint egy árboc nélküli török vitorláhajó súlyos bajban van a thesszáliai partoknál, és mindenféle segítség nélkül a zord, sziklás parton való hajótörés veszélye fenyegeti. Azonnal fedélzetre szálltam, hogy értesítsem a parancsnokunkat, és még aznap este 8 órakor gőzerővel elhagytuk a kikötőt, és teljes sebességgel arra vettük az irányt, ahol a török szkúnernek kellett volna lennie. Éjfélkor értünk a helyszínre, és nehéz volt megtalálni a hajót ilyen közel Pelion sziklás partjához. Éjfélkor vettem át az őrséget, és miután partra küldtünk egy csónakot a révkalauzunkkal, aki tolmácsként szolgált a felderítéshez, éles szememmel megláttam a segítségre szoruló hajót. A legénység egy része már aludt a parton, és azt hitték, hogy a horgonyon álló hajó elveszett. Miután a fedélzetre vittük az embereket, és a szkúner felhúzta a horgonyt, vontattuk, és napkeltekor Skiathóba (Sziathosz) vittük. Csak nappal láttuk, hogy a legutóbbi időjárás (ugyanaz az időjárás, mint Volo elhagyása előtt) mennyire megrongálta a szegény szkúnert. Szinte az összes vitorla leszakadt, és mindkét árboc a tövénél letört, amelyek közül az egyik a vízbe esett, megrongálva a hajótestet és elveszítve az egyik horgonyt. Most legalább megjavíthatják, és mivel nem kérünk kártérítést a mentőakcióért, a kapitány nagyon boldog lett. Mivel a legénység többi tagja teljes egészében görögökből áll, az illetékes hatóságok nemcsak a török, hanem a görög kormányznak is jelentették a mentési erőfeszítéseinket. A helyi újságok tele vannak hízelgő leírásokkal, amelyek részletesen beszámolnak az egész mentőakcióról, és sok dicséretet mondanak az osztrák haditengerészeti tisztjeire. Az "Albatros" fedélzetén mindannyian örömmel vettünk részt ebben a jótékony cselekedetben." Az "Albatros" osztrák ágyúaszád jelenleg (1891.12.13-án) úton van Szmirna felé.¹³¹⁶

1891.11.13-15-én Skiathos-ban kötött ki.

1891.11.18-án Pireus-ba érkezett.¹³¹⁷ Pireust 1891.11.23-án hagyta el.

1891.12.03-07-én Mytilene következett.

1891.12.15.– 1892.01.25-én Szmirna-ban járt.¹³¹⁸

¹³¹³ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1890-12-13

¹³¹⁴ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-02-28 / 3053. szám

¹³¹⁵ Das Vaterland, November 1891-11-16

¹³¹⁶ Grazer Tagblatt, Dezember 1891-12-13

¹³¹⁷ Die Presse, November 1891-11-19

¹³¹⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1892.

1892.02.04-én Yero-t kereste fel.
1892.02.08-09-én visszatért Szmirna-ba.
1892.02.17-20-án Volosz vizein járt.
1892.02.24-én Pireuszba érkezett.
1892.03.14-én befutott Castelnuovóba.
1893.03.27-én megérkezett Fasanába.
1893.04.01-én befutott Polába.
1893.04.03-án leszerelték.

1893-1894-ben a Kiképző Divízióban szolgált.

1894.10.04-én Fasana előtt egy erős bórásban elsodródott a horgonyáról. Az év során az Adrián cirkált, majd Dalmáciába hajózott. 1894. áprilisban leszerelték. A hajót hosszútávú utakra készítették fel.

1895.

1895 elején felvetődött, hogy SMS Albatros, Polából a Csendes-óceáni szigetekre indul.
1895.09.30-án felszerelték.

1895.10.01/02-án futott ki Polából.¹³¹⁹

Parancsnoka Josef Ritter Mauler von Eisenau (Elisenau) korvettkapitány. Az utazás célja tudományos jellegű.

A hajón 6 tiszt és hadapród, továbbá 125 főnyi legénység van.¹³²⁰

Más forrás szerint 5 tiszt, 5 kadét és 100 tengerész a legénység. A hajón van két közepes és egy könnyű ágyú. A hajó gépének teljesítménye 400 LE, vízkiszorítása 570 tonna.¹³²¹

1895.10.11-én érkezett Korfu-ra.

1895.10.22-24-már Port Said-ban volt.

1895.10.26-29-én Szuez-ben járt.

1895.11.07-08-án Massawa következett.

1895.11.12-16-án Steamer Point (Áden) volt a horgonyzóhelye.

1896.

1896.01.05-16-én volt Colombo-ban (Ceylon). Az Aden-től Colombo-ig tartó 2100 tengeri mérföldet, 52 nap alatt tette meg.¹³²²

A Szezi-csatornán át, a Vöröstengeren keresztül Ceylonba ment, ahová 1896.01.05-én érkezett meg. Innen Kota-Badiába (1896.01.30-31. Szumátra), Singapore (1896.02.05-12.), Soerobaya (1896.02.26. Szurabaja), Ivoepang (1896.03.05-06. Koepang) s az Arafora szigettengeren át az Ausztráliától éjszakra fekvő Torres-szoroson keresztül (1896.03.17-18. Port Kennedy, Csütörtök-sziget), Ausztrália partjai mentén Cookbownt (1896.03.23.), Townsvillet (1896.03.26-28. Ekkor javítani kellett a főgépét.) Brisbanet (1896.04.02.) és Sidney-t kereste fel, ahol 1896. április 6-tól május 9-ig időzött, hogy a több hónapra terjedő, a polinéziai szigeteken végzendő tudományos kutatásokra megtehesse a szükséges előkészületeket, hogy szén-, élelmiszer s egyéb szükségleteit pótolhassa és a postai összeköttetést is rendezhesse.¹³²³

Sidney-ben 1896.04.09-én üzemanyagöltés közben felrobbant a motoros bárka benzintankja és a bárka kigyulladt. A bárka a vízen volt, és kevés ember sérült meg.¹³²⁴ Az első működő Ottó motor 1876-ban készült el. Így a hajó bárkája a korszakban igen korszerű volt.

¹³¹⁹ Pesti Hírlap, 65. évfolyam, 1943-01-10 / 7. szám

¹³²⁰ Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-09-17 / 256. szám

¹³²¹ Neues Wiener Journal, September 1896-09-17

¹³²² Reichspost, Oktober 1910-10-25

¹³²³ Vasárnapi Ujság – 1898-08-21 / 34. szám / Az «Albatros» polinéziai utja (képekkel). Reményi Antal 578. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

¹³²⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

A hajó, útja során áthaladt a Malakka-szoroson és befutott Sidneybe.¹³²⁵

1896.05.12-én Sidney-ben horgonyzott.¹³²⁶ (Más újságcikk szerint már május 5-én kihajózott Sidney-ből.)

Sidney-ből hajózott tovább a Csendes-óceáni szigetvilághoz. Sydneyben szállt a hajóra az expedíció geológusa, Foullon báró is, aki a földtani észlelések és gyűjtések vezetésére volt hivatva, míg a tisztikar feladatát a többi tudományos munkálatok, mint a föld súlyerejének meghatározása, delejességi és légtüetani megfigyelések, vízrajzi felvételek s néprajzi és egyéb gyűjtések szervezése tette. Az «Albatros» 1896. május 9-ikén hagyta Sydneyt, útját a Salamon - szigetek felé irányozva. Ezek közül Isabelt és St. George-ot látogatta meg. Az egyes horgonyzó helyekről kisebb expedíciók küldettek ki a szigetek belsejébe, míg a parton és a hajón szintén folytak az észleletek. A tudományos eredmény gazdag volt, és bárha a tisztek és legénység sokat szenvedtek is a hőség s a gyakori esőzések miatt, mégis augusztus elejéig komolyabb megbetegedés nem fordult elő. 1896. augusztus 5-én az «Albatros» koránál, Guadalcanal szigetén kötött ki, hogy a Salamoncsoport ezen hegyes szigetét tudományosan átkutassa.

1896.05.24-30-án a Thousand Ship-öböl-ben volt az Isabel-szigetnél a Salamon-szigetcsoportban.

1896.05.30 – 1896.06.02-án a Vulavu-öbölben (Isabel-sziget) járt.

1896.06.02-23-án az Albatros-öblöt (St. George-sziget) térképezte fel.

1896.07.12-21-én Michieli horgonyzóhely következett (Isabel-sziget).

1896.07.22-23-án Quila (Savo-sziget) volt a horgonyzóhelye.

1896.07.23-24-én Tasimboko (Guadalcanal-sziget) következett.

1896.07.24-25-én a Gora horgonyzóhelynél vetett horgonyt.

1896.07.25 – 1896.08.03-án Morau Sound-nál járt.

1896.08.03-04-én visszatért Gora horgonyzóhelyre.

1896.08.04-05-én Tasimboko-ban volt.

1896.08.05-én befutott a Gora horgonyzóhelyre, ahol kihajózták a tudományos expedíciót.

A Salamon-szigetek meglátogatása volt az „Albatros” úti tervének egyik fő pontja és azon kutatások befejezése, amelyeket a „Saida” meg a „Fasana” egy-két évvel előbb megkezdettek. Az eredetileg csak másfél esztendőre tervezett expedícióra kiküldött „Albatros” további feladata abban állott, hogy pontos hidrografikus adatokat gyűjtsön a Salamon-szigetcsoport és a szigetek közötti vízi utak felől, továbbá hogy meteorológiai, klimatológiai és magnetikus megfigyeléseket tegyen; természetrajzi, etnográfiai és antropológiai tárgyakat gyűjtsön; tanulmányozza a szigetcsoportok geológiai jellegét, stb. Báró Foullon Norbeck, már a „Saida” fregatt által az Új-Hebridákon és a Salamon-szigeteken végzett ilyen irányú előmunkálatokban részt vett.

A Salamon-szigeteken a legfontosabb teendők egyike az volt, hogy a meglátogatandó szigetcsoporton megfelelő szénállomást szervezzenek, azon célból, hogy minden eshetőségre való tekintettel függetlenül működhessenek, továbbá hogy szervezzék a hosszú időre szükséges élelmiszerek utána küldését (az „Albatros” sokkal kisebb hajó volt, semhogy olyan temérdek élelmiszert vehetett volna fel egyszerre). Sydneyben látták el magukat azokkal a czikkekkal is, amelyek a bennszülöttekkel fenntartott cserekereskedésre és ajándékképpen való kiosztogatásra voltak szánva. Néhány nappal azután, hogy az „Albatros” Sydneyben horgonyt vetett, megérkezett báró Foullon is, akinek utasítása szerint megállapították a Salamon-szigetek közötti czirkálások tervezetét. Az expedíció főállomásául Guadalcanal-szigetnek keleti végén fekvő Marau Soundot jelölték ki, amely helynek kiválasztása azon okból is „szerencsésnek” volt mondható, mert az egyetlen európai kereskedő, a norvég Svensen kapitány, aki a Marau

¹³²⁵ Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-09-17 / 256

¹³²⁶ Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-05-12 / 131. szám

Soundnak egyik kis szigetén volt letelepedve, ugyanezen időben véletlenül éppen Sydneyben tartózkodott. Svensen kapitány egy sónert vett meg Sydneyben és evvel most akart hazautazni Guadalcanalba. Az új sónert — a „Siskin“-t — azzal avatták fel, hogy az „Albatrosznak szánt első rakományt mindjárt magával is vitte. Hosszas kalandozások után a Salamon-csoport szigetei között, 1896. július 25-én az „Albatros“ megérkezett Marau Sound öblébe.

A Marau Sound kör alakban elhelyezkedett apró szigetek és korallzátonyok által körülzárt vízterület és Guadalcanal-sziget keleti csúcsának mintegy folytatása. Crawford-szigete, amely legfeljebb egy kilométer hosszú és fél kilométer széles, ennek a vízterületnek körülbelül a közepén fekszik. Ezt a szigetet a korallzátonyok csaknem egészen körülveszik; csak kelet és dél felé van egy-egy keskeny csatorna, amelyek egyikében — a Woodhouse Passageben — horgonyzott az „Albatros“. Ez a csatorna ugyanis a „Marau Company“ kikötője, egy keskeny védgát a parton meglehetősen jó kiszálló helyet biztosít a csónakok számára. A kiszálló hely közelében van a társaság meglehetősen kiterjedt telepe. Az „Albatros“ ott időzése alkalmával az öbölben három európai élt: Svensen kapitány, akivel Sydneyben a szerződést kötötték, továbbá Nordrum, a „Siskin“ kapitánya és az utóbbinak egy fivére. A három európain kívül mintegy húsz bennszülött élt, a szomszédos szigetéről ideszereződött munkások.

Mire az „Albatros“ a Marau Soundba megérkezett, a Sydneyben megrendelt szénkészlet és élelmiszerek is megérkeztek. Ezeket a sydneyi konzulunk küldette ide egy kisebb szabású gőzösön, amelyet erre a célra bérelt ki. Néhány napi itt tartózkodás után, amely idő alatt kiegészítették a hajó élelmiszer- és szénkészletét és a körülfekvő szigeteken néhány falut meglátogattak, az „Albatros“ ismét útra készült. Báró Foullon ugyanis a Lionshead és a Lammas-hegyeket akarta felkeresni. A helyi viszonyokra való tekintetből Foullon báró célszerűnek tartotta elsősorban a Lionsheadet megmászni. Hogy a Lammast is megmásszák-e és hogy melyik oldalról, azt a később megfigyelendő terepviszonyoktól meg az éppen javában uralkodó passzáttól tették függővé. Az „Albatros“ 1896. augusztus 3-án hagyta el a Marau Soundot. 1896. augusztus 5-én érkeztek Guadalcanal szigetéhez.

Az „Albatros“ parancsnoka — v. Mauler kapitány — úgy tervezte, hogy a közeli szigetek egyikén — Rolán — tehervivőket és vezetőket fog szegődtetni. Ebben a reményben azonban csalódtak; a bennszülöttek sem ajándékokért, sem pénzbeli fizetésért nem voltak hajlandók elszegődni. Amennyire az ellenkezésükön észrevehető volt, ellenkezésüknek valószínűleg az volt az oka, hogy féltették a falujokat az expedícióval meglátogatandó sziget lakosainak a bosszújától. Ugyanilyen eredménytelen volt a Taivo folyó menti falvakban tett kísérletük. A folyón órák hosszáig eveztek felfelé, hogy a folyómenti falvakban szerződtessenek tehervivőket. A falvak lakói azonban mindenütt ijedten futottak el előlük, be az őserdőbe. Innen is eredménytelenül tértek vissza éjjelre, az Albatroszra. Másnap még egy kísérletet tettek Lengő faluba, azzal az elhatározással, hogy a legrosszabb esetben vezetők és tehervivők nélkül fogják végrehajtani a lionsheadi expedíciót. Útközben Lengő felé, amely falu mintegy hat mértföldnyire feküdt legutolsó horgonyzó helyüktől, Tasimbokotól, néhány irányban bennszülöttek közeledtek az „Albatros“ felé és tört angol nyelven felhívták az „Albatros“ belieket, hogy horgonyozzanak az ő falujuk mellett; „ők jó emberek“. A vadakat meghívták a hajóra, ahol a beszédjükből kitűnt, hogy ismerik a hegyhez vezető utat és hogy hajlandók munkásoknak elszegődni. Az „Albatros“ erre a partnak fordult és a falu közelében horgonyt vetett. Két falu feküdt egymáshoz nagyon közel, Teteré és Gora, keskeny tisztáson, amely az őserdő és a tenger között húzódott. Míg az előbbi falvak lakói valósággal megrémültek arra az ajánlatra, hogy munkások vagy vezetők gyanánt elszegődjenek az idegen hajósokhoz, Teteré és Gora falu lakói viszont lelkesedéssel vállalkoztak a munkára. Ő felsége, Teteré királya, a ki a többi, teljesen meztelen alattvalóktól abban különbözött, hogy két posztókalapot viselt egymás fölött és a kinek az angol „Royalist“ korvettától kiállított „bizonyítványa“ volt, azonnal „szentesítette“ alattvalóinak azon szándékát, hogy munkába álljanak. A „Royalist“ parancsnoka által kiállított bizonyítvány szerint Saki király egyike volt Guadalcanal „leghatalmasabb

uralkodóinak“, akinek befolyása messzebbre, a sziget belsejéig terjed és hogy Ő felsége Saki király „az európaiak iránt barátságos érzelmű bennszülött“. Az „Albatros“ vezetősége előtt ki is jelentette, hogy: száz meg száz fegyveres embert állíthat ki, „for fighting bushmen“ (a bushmenek elleni hadjáratra). Ilyen nagyszámú felfegyverzett emberevőnek a szerződését azonban az „Albatros“ parancsnoka kissé aggályosnak tartotta, de különben is valószínűnek tartotta, hogy Saki király kissé túlozta a rendelkezésére álló haderőt. Gora királya — Billi — aki tulajdonképpen csak vazallusa volt Saki királynak, szintén felajánlotta a szolgálatait, valamint Jenni Parramatta is, Belesuma királya. Ez utóbbi királyság — három (!) kunyhóból állott a hasonnevű folyó partján. A nagynevű király úgy jutott a nevéhez, hogy egykoron mint munkás szolgált egy kotróhajón Sydney egyik öblében, Parramattában. Ő felsége, Jenni Parramatta különben is dicső múltat tekintett vissza. Tudniillik egy francia hajón is szolgált mint a szénlapátoló, míg, végre mint valamely alsórendű teherszállító hajó fűtője, visszakerült a királyságába uralkodni. Amint a bennszülöttek beszédjéből kivehető volt, Saki király birodalma egészen a bushmenek által sűrűn lakott területig terjedt, tehát addig a területig, amelyen a meglátogatandó Lionshead fekszik. Sakinak a bushmenekkel való érintkezése abban állott, hogy néha rájuk rontott a csapataival, megbüntetni őket a határszáron elterülő ültetvényekben tett károk miatt. Hogy Teteré, Gora és Bolesuma lakosai olyan készségesen ajánlották fel szolgálataikat a bushmenek földjére való betöréshez, ez valószínűleg azon feltevésükön alapult, hogy az idegen hajósok hódítást szándékából, és aranyat rabolni hatolnak be a gyűlölt szomszédok területére és ha ők velük tartanak, bőséges alkalmuk lesz kedvükre gyilkolni a megtámadottakat. A „világot járt“ Jenni Parramatta ugyan csakhamar észrevette, hogy az idegeneknek nem ez a szándéka és királytársait fel is világosította ezen gyanúja felől. De hogy milyen más szándékuk lehet az idegeneknek, ezt nem tudták felfogni vagy megfejteni. Ígéretüket azonban nem vonták vissza, mert ha már elestek attól a gyönyörűségtől, hogy lemészároljanak és felfaljanak néhány tucat bushmant, még mindig fennmaradt az ígért jutalmazás csábítása. Jenni és Billi elhatározták, hogy az expedíciót elkísérik, Saki király ellenben méltóságteljesen kijelentette, hogy megadja az engedélyt arra, hogy „birodalmán“ átvonulhassanak.

Augusztus 6-án indult el az expedíció — báró Foullon 27 emberrel — a Lionsheadre. A csapat nyolcnapi élelmet vitt magával. A csapatban ott volt Foullon két szolgálója Nickel és Krausz, továbbá Budik Ferencz sorhajózáslós, De Beaufort Armand és Rosen Miksa hadapródok.

(A paron biztosító őrség maradt. Ennek Berkovits Béla gépészmester volt a parancsnoka. A hajó kijeleg horgonyzott a tengeren.¹³²⁷)

Vezetőül négyen jelentkeztek; Jenni, Billi és két más bennszülött. A Saki által rendelkezésükre bocsátott négy ember csak később csatlakozott hozzájuk. Báró Foullon azt remélte, hogy a hegységet a Balesuma és a Berande folyók között fogja elérni. A bennszülöttek állítása szerint a Balesuma folyó felső folyása mentén van még néhány falu, amelyek Saki király hatáskörébe tartoznak. Ezek között a legdélebben fekvő Aroti már háromszáz méter magasságban fekszik, a hegynek azon részén, amelyen a meredekség már kezdődik.

A falu és a part közötti távolság mintegy tizenkét tengeri mértföld (huszonnégy kilométer). Saki király ígérete szerint az általa felajánlott embereknek Arotiban kellett volna hozzájuk csatlakozni. Hogy meddig tart az út Arotitól Lionsheadig, azt a bennszülöttek nem tudták megmondani. Foullon három napra becsülte ezt az utat, az egész expedíciót pedig nyolc napra. Kezdetben, a Balesuma folyó felé, szavannákon vezetett az út, később, Aroti falu felé, a folyó mentén, halmos vidéken. Úgy volt megállapítva, hogy az expedíció szükség esetén hírt ad magáról. Következő napon, augusztus 7-én, az expedíció átkelt a Balesuma folyón és délben Sigijana falunál pihent meg, mintegy négy kilo méterre attól a helytől, ahol a folyón átkeltek. Este elérték Arotit, háromszáz méter magasságban és mintegy hat kilométerre Sigijánától, a déli pihenőtől. Arotiból másnap az egyik hadapródot, valamint nyolc matrózt visszaküldték a

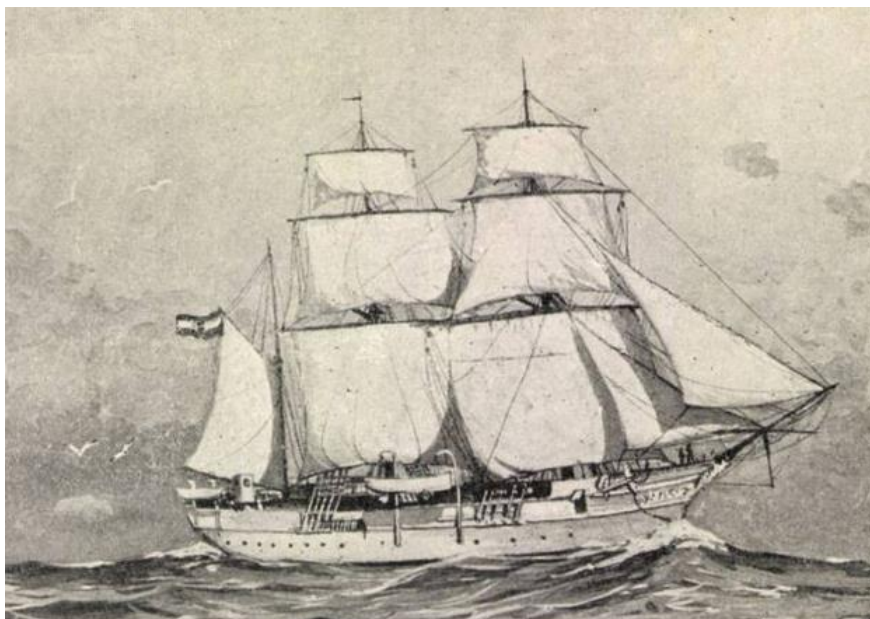
¹³²⁷ Pesti Hírlap, 65. évfolyam, 1943-01-10 / 7. szám

hajóra, mert lábfeltörés és gyengélkedés következtében alkalmatlanok voltak a továbbmenetelésre. A visszamaradt expedíció tagjai a következők voltak: báró Foullon és két szolgája, Krausz és Nickel; Budik Ferencz sorhajózászlós (utóbb I. osztályú sorhajó-hadnagy), mint katonai parancsnok; Armand de Beaufort hadapród; Neuper, Curcic, Kovacevic, Skoda és Maras altisztek; Chalaupka, Lovric, Sepsic, Babic, Car, Scarcic és Wageman matrózok; Dokovic egészségügyi matróz; Jenni Farramatta két emberrel és Billi. Összesen huszonkét ember, Foullon báró, valamint két szolgája, akik a báró podgyászt és a geológiai műszereket vitték, nem voltak felfegyverkezve; a sorhajó-zászlós, a hadapród és Chalaupka matróz — a kürtös — és az egészségügyi matróz csak revolverrel voltak ellátva; a többieknek, tizenegy matrózának és altisztnak, Mannlicher puskája volt és negyven-negyven tölténye. A négy bennszülöttnak Snider puskája volt. Az eddigi utat roppant nehézzé tette a sok mocsár, a rengeteg sűrűség meg az iszonyú forróság. A további menetelést a nagy meredekség, a mindkét oldalról tátongó mélységek között húzódó síkos, keskeny ösvények tették a legnagyobb mértékben veszedelmessé. 1896. augusztus 8-án hat órai menetelés után a csapat elérte az 580 méter magasságot. Arotitól idáig 14 kilométer utat tettek meg, egyenes vonalban azonban alig többet két kilométernél. Ezen a helyen töltötték az éjszakát. Másnap délután egy órakor 950 méter magasra értek. Egy hegy tövéhez jutottak, amelyet 1300 méter magasra becsültek; a hegykúp, amelyet a bennszülöttek Tatube névvel jelöltek meg, rendkívül meredek volt. A Lionshead — a bennszülöttek nyelvén: Popomanisao — mintegy 3—4 kilométerre fekszik a Tatubetől. Báró Foullon előbb a Tatubet akarta megmászni. Minthogy már 950 méter magasságban voltak, a felettük levő háromszáz-négy száz méter magasság megmászását és a leszállást tíz-tizenkét órára becsülték. A vállalkozást a hegy rendkívül meredeksége ellenére kivihetőnek tartották, mert az oldalai dúsan be voltak növe fával; a podgyaszt természetesen nem szándékoztak magukkal vinni.

Ennek az őrizetére az expedíció tagjainak egy része a táborban maradt. Miután már késő volt, az indulást másnap reggelre halasztották.

Éjjeli táborozás helyéül körülbelül száz négyzetméter területű helyet választottak a Tatube oldalának egyik kiszögelésén. Ennek a plateau-nak két oldalát meredeken leeső falak alkották, harmadik oldalát az az út, amelyen jöttek. Ez az út erdővel sűrűn benőtt hegygerinczen vezetett. A plateau nyugati oldalának a szélén elhagyott kunyhó állott, gályákból és falevelekből összetákolva. Ezzel párhuzamosan ütötték fel a sátrakat. Kettőt a legénység számára, a kettő közé a tisztékét. Hogy a környéken emberek laknak, az észrevehető volt a kölcsönös átkiabálásokon, amelyek időnkint a völgyekből meg a hegyoldalokról felhangzottak. A sátrak felverése után a kiáltások sűrűbbek lettek. Lehet ugyan — gondolták az expedíció emberei —, hogy a kiáltások harci jelzések voltak, de semmi jel sem szólt e mellett, annál inkább, mert az ilyenkor szokásos dobjelzést nem hallották. Lehetséges, hogy csak intő jelzések voltak az asszonyok, gyerekek és házi állatok biztonságba helyezésére, amit a bennszülöttek mindenkor megtesznek mihelyst idegenek lépnek a területükre. Később egyes csoportok voltak észrevehetőek a tisztásokon. Az expedíció vezetőjének munkába került, hogy a velük lévő bennszülötteket visszatartsa a lövöldözéstől, akiknek véleménye szerint a mutatkozó bushmenek azonnal szétrebbentek volna, ha rájuk lőttek volna. Sőt ellenkezőleg történt: megszólították őket és megtudták tőlük, hogy érintkezésbe akarnak lépni az idegenekkel. Meghívták őket a táborba, amely meghívásnak nagyon félénken tettek eleget. Egy néhányszor közeledtek egy darabig s aztán hirtelen elfutottak. Megijedtek a fehérektől, akiket ezelőtt sohasem láttak. Végül két öreg a táborba merészkedett; előbb azonban a fegyvereiket — tomahawkot, dárdát és paizst — önkéntesen letették. A bennszülött vezető tolmácsolása útján megmagyarázták nekik, hogy mi az expedíció szándéka. Tudniillik a Tatube megmászása s hogy éppen közülök szeretnének néhány embert vezetőkül szegődtetni. Hosszabb tárgyalás után, amelynek az volt a tárgya, hogy mi lesz a jutalmazásuk, hogy milyen irányban kell menniök, meddig tart az út fel és le stb., a két öreg megígérte, hogy másnap reggeli hat órára előállítják a

vezetőket. Az öregeket megajándékozták, amire ezek eltávoztak. Később, besötétedés után, most már meghívás nélkül tíz bushman jött a táborba és banánt meg czukornádat kínáltak megvételre. Megengedték nekik, hogy közeledjenek, megajándékozták őket, amire ezek elmentek. Lehet, hogy ezek azért jöttek, hogy kikémleljék a tábort, de minden jel inkább a barátságos érintkezés mellett szólott. Az éj nyugodtan telt el. A szomszédos hegycsúcsokon számos apró tűz volt látható; a táborban nagyon éber őrszolgálatot szerveztek. A következő napon, 1896. augusztus 10-én, korán reggel, a Foullon bárót kísérő csapat útra készült. A csapat vezetője Budik sorhajózászlós volt; tagjai voltak Maras és Skoda altisztek (káplári ranggal egyenlő „marsgast“-ok), Car, Lovric, Babié matrózok, a két szolga: Krauss és Nickel. A többi nyolcz ember, valamint a bennszülött vezetők őrizetül visszamaradtak a táborban Beaufort tengerészhadapród parancsnoksága alatt. Az öreg bushmenek által felajánlott vezetők pontosan megjelentek napfeljöttkor. Hárman voltak, hegymászó botokkal ellátva, kíséretükben — rendes szokás szerint mintegy húsz fiatal legény volt, akik élelmiszereket hoztak. Csak fél nyolckor indulhattak útra, mert a friss vízért küldött emberek csak erre az időre tértek vissza a távoli völgyből. A vezetők kíséretjének egy része ezen idő alatt a táborban maradt. A tegnapi nappal ellenkezőleg, a mai nap nyugodt volt, a kiáltások a völgyekben meg a hegyoldalon megszűntek, a bushmenek nyugodtan és bizalmasan viselkedtek. Minden jel a legbékésebb hangulatra mutatott. Főképpen Foullon fogta fel így a dolgot. Az ő bizodalma és az ő gazdag tapasztalatain meg logikus következtetéseken alapuló nyugalma végképpen elűzték Budik aggályait. A legénység pedig — hagyományos szokásához híven — vállalkozó szellemű volt és vidám hangulatú. Igen meredek ösvényen haladtak fölfelé délnek, az őserdön keresztül. Az út egy ároknak vezetett, amelyen keresztül kellett menniük, hogy a túlsó, kevésbé meredek hegyoldalra juthassanak. Ezt az árkot elérték háromnegyed óra alatt. Az árok fenekén forrásra bukkantak, pihenőt tartottak, hogy kulacsaikat megtöltsék. A kísérőkhöz útközben még néhányan csatlakoztak. A bennszülöttek közül csak hatan voltak tomahawkkal felfegyverkezve. Budik sorhajó-zászlós kulacsa leoldásakor kinyitotta revolvere táskáját és éppen helyre akarta a revolverét tenni, amikor az egyik bennszülött, egy herkules-termetű bushman, jelekkel azt az ajánlatot tette neki, hogy cserélje el a revolverét az ő bunkójával. Foullon báró, néhány lépésnyire Budiktól, avval foglalkozott, hogy néhány kődarabot jelzett meg, amelyeket Krauss hozott neki és aztán feljegyezte a barometer állását a jegyzőkönyvébe. El is mondotta Budiknak, hogy a magasság, amelyet elértek, 1040 méter, tehát kilencven méterrel több, mint oda lenn a táborban. Néhány matróz még a kulacsok megtöltésével volt elfoglalva, valamennyien pedig — a csak néhány méter széles árokfenéknek megfelelőleg — sűrűn állottak egymás mellett. Ebben a pillanatban az árok túlsó oldalán felbukkant vadak egy dúsan felcziczomázott bushman — valószínűleg a főnök — által adott jelre, megtámadták az expedíció tagjait, miközben az árok mindkét oldala felől sűrű tömegekben, ordítózva rohantak elő a vadak. A gyilkos támadás első másodperceiben báró Foullon, Maras altiszt és Lovric matróz, fejszecsapások által súlyosan megsebesítettek. Kraussnak, izmos és erős ember létére, sikerült ellenfelét körülfognia és a tulajdon tomahawkjával leütnie; Nickel pedig, akit a hátán levő műszeres táskája megóvott egy halálosan súlyos fejszecsapástól, Foullon támadóját ütötte le. Budik sorhajó-zászlós, akit az említett herkules-termetű bennszülött meg egy másik vad egyszerre támadott meg, mindkét támadóját abban a pillanatban lőtte le revolverével, amikor ezek éppen őt akarták leütni; rögtön ezután lelőtte Maras támadóját és odaugrott báró Foullonhoz, éppen elég jókor ahhoz, hogy a



Az SMS Albatros¹³²⁸

Nickel által leütött támadóját, aki ismét feltápaszkodott újabb támadásra, lelője. Budiknak már az első egy-két lövése megrettentette a vadaknak egy tömegbe összeverődött csapatát és elejét vette a további támadásoknak, de már ezen néhány másodperc alatt Skoda, Car és Babic, valamint a súlyosan megsebesített Lovric pusztító gyors tüzelést folytattak Mannlicherekkel és ezekkel a lövésekkel egyidejűleg felhangzott alulról — a táborból — a fegyverek ropogása, jelülül annak, hogy azok is megtámadtak. A vadak fekete teste, a haláltusa görcsös vonaglásaiban rángatódzva, ellepte a támadás színhelyét; a négy matróz azonban tovább lövöldözött a menekülők után, jól irányzott lövéseikkel leterítve mindenkit, akinek nem sikerült fedezetet találni a fák vagy bokrok mögött; a felesleges és haszontalan tölténypazarlástól azonban okosan óvakodtak. A tüzelés mintegy húsz percig tartott. Eközben Budik sorhajózászlós az első segélyben részesítette báró Foullont és a minduntalan ájulásba eső Maras káplárt. Foullon tátongó sebet kapott a nyakszirten, Marasnak pedig a homlokát hasították ketté; az agyvelő kibuggyant a koponyájából. Lovric, akinek nagy lebenyt hasított ki az ütés a tarkójából, csak akkor hagyta bekötni a sebet, miután beszüntették a tüzelést. Ezután megindultak a tábor felé, ahonnan még szórványosan felhangzottak egyes lövések. Érezték, hogy odalenn roppant sürgős lenne a segítség, de nem siethettek. Főképpen Marast kellett nagyon kímélniük, ámbár ez csodálatra méltó fegyelmetséget tanúsított a rettenetes kínok elviselésében. Foullon báró kezdetben támogatás nélkül haladt, de csakhamar kízó fájdalmak állottak be a vállában és a mellében, úgyannyira, hogy pihenniük kellett. Végre kétórai küzdelmes és a sebesülteket teljesen kimerítő menetelés után megérkeztek a táborba. Beaufort hadapród, Dokovic egészségügyi matróz, Chalaupka matróz és a bennszülött vezetők egyike holtan feküdt a földön. Neuper, Curcic, Kovacevic és Sepsic súlyosan megsérültek. Jönni, a főnök, könnyen. Valamennyien a fejükön voltak megsebesítve. A támadás ugyanolyan módon történt itt a táborban, mint odafenn az árokban és azzal egyidejűleg. Amint a sebesülések számából megítélhető volt, a táborban tovább tartott a vadak támadása. A küzdőtér itt is el volt borítva az elesett vadak holttesteivel, de birkózás közben is matrózaink sok vadat dobtak le a szakadékbba. Az életben maradtak bevallása szerint a támadás pillanatában Chalaupka és Dokovic a tábor két bejáratánál állott őrsegen, Wageman pedig a gúlába rakott fegyverek mellett állott. Ennek közvetlen közelében hevert a többi matróz, mintegy tizenkét-tizenöt

¹³²⁸ Vasápmapi Ujság – 1898-08-21 / 34. szám / Az «Albatros» polynéziai útja (képekkel). Reményi Antal 578. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

bennszülöttel. Beaufort hadapród, néhány lépésnyire ezektől, a völgybe vezető úton állott. Miután a vadak támadása egyszerre történt mindkét oldalról és közvetlen közelből, nagyon valószínű, hogy úgy a völgy felől, valamint a hegylejtőről teljes fedezet mellett lopózhattak a vadak a tábor közelébe. Beaufort, Chalaupka és Dokovic már az első megrohanásnál a támadó bushmanek tömegébe jutottak, miközben a támadók nagyobb része a tábor közepén fekvő matrózok és a fegyvergúla felé rohant. Wageman azonnal megkezdte a tüzelést és ezáltal megakadályozta a fegyverek elvételét, a többi matróznak azonban utat kellett törni a fegyverekig. Az ember - ember elleni küzdelem abban a pillanatban megszűnt, amint a matrózok a puskájukhoz jutottak és rögtön lelőttek mindenkit, a ki nem menekült. Míg azonban ez megtörtént, a hadapród, meg a két matróz a tömeg áldozatául esett; mire kiszabadították őket a felettük fekvő bushmanek holtteste alól, már kiszenvettek volt a temérdek, rettenetes tomahawk ütéstől. A támadás tehát visszavezetett és a küzdőtéren elesett ellenség nagy száma bizonyította a csapat kitűnő fegyvelmeztségét és talpraesettségét. A gyilkos támadás a támadók kárára esett ki, de — sajnos — az orgyilkosság nem volt kikerülhető. Budik őrvonalat állított fel a még harczképes emberekből — ezek közé számítva a könnyen sebesülteket is — és aztán hozzáfogott a sebesültek bekötözéséhez. Foullon báró állapota rohamosan rosszabbodott és reménykedése — a szilárd jellemek reménykedése — helyébe a hőslélkű ember resignatioja lépett. Egyetlen aggodalma az volt, hogy míg a sorhajó-zászlós ő vele foglalkozik, akin már úgy sem lehet segíteni, addig megfosztja a segítségétől azokat, akiknél a gyors segély még életmentő lehet. Elkékvülő ajkairól egyetlen panaszszó sem hangzott. Ugyanaz a tapintat és gyöngédség, amely mindig jellemezte nemes önzetlenségét, most is visszatartotta attól, hogy a halálosan megsebesült bajtársak között említést tegyen azokról, akik neki legdrágábbak voltak a világon: a feleségéről és gyermekéről. Délelőtt tizenegy óra körül kilehelte a lelkét Budik karjai között. Jóllehet a fiatal tiszt, meg a többiek mind mélyen meg voltak hatva a Foullon halála által, nem veszthettek egy pillanatot sem; az egymásra tornyosuló események valósággal hajszolták őket előre. A völgyekből felhangzott a harci dob hangja; gyülekeztek a kannibálok. Nem volt lehetetlen, hogy talán újabb támadásra készülnek. Budik elhatározta, hogy azonnal megkezdje a visszavonulást, ha kell küzdelem árán is. A halottakat nem temethették el, részben a sziklás talajra való tekintetből, részben azért, mert nem volt semmiféle ásóeszközük. Magukkal sem vihették azokat, mert a sebesültek nagyobb részét vinniük kellett. Ugyanezen okból vissza kellett hagyniuk a tábori felszerelést és az élelmiszerek nagyobb részét, és csak a legszükségesebbeket vitték magukkal. A négy elesettet begöngyölték vitorlavászonba és úgy ahogy, eltemették őket az őserdőben, lombok és falevelek alá. Délben kezdték meg a visszavonulást. Kimondhatatlan küzdelmes nehézségek és a sebesültek roppant szenvedései közepette sikerült nekik hat órai menetelés után háromszázötven méterrel lejjebb jutni, tehát a feleútig Aroti felé. Szerencsére a vadak nem zavarták őket. Oda érkeztek meg, ahol a 8-ika és 9-ike közti éjjelt töltötte az expeditio. Az éjjel is nyugodtan telt el, támadás nélkül, holott a vadak körülvették őket. A nyolc nem sebesültből csak kettő aludt két óra hosszat, a többi őrsegen állott. Budik az egész éjét a betegek ápolásával töltötte; kötszerük nem volt, mert a kötszertáska a küzdelem alatt az elesettek alá került és a kiömlő vér által az egész nagymennyiségű készlet hasznavehetetlenné vált. Széttépett fehérnemű csíkokkal segítettek magukon, amelyeket minduntalan tisztára mostak. A szegény lázbetegek kimondhatatlanul szenvedtek a hűvös éjszakában. Még naplemente előtt újból útrakeltek. Budik úgy a saját, mint az egész csapat teljes testi és lelki erejét latba vetette, hogy a bushmanek területéből kijusson és hogy hírnököt küldhessen az „Albatros“-ra. El kellett érni Arotit, még akkor is, ha az embertelen kísérlet néhány sebesült életébe kerül. A rendkívül súlyos fizikai nehézségeken kívül még az a teher is nehezedett a fiatal tiszt vállaira, hogy fent kellett tartania a sebesülteknek mindinkább fogyó energiáját. Főképpen a Marását. Helyenként teljes lehetetlenség volt a sebesülteket átemelni az akadályokon; ezeken a helyeken tolni és húzni kellett őket. Ezek szegények könyörögve kérték, hogy hagyják vissza őket, hagyják őket a kannibálok között és

meneküljenek. Este érkeztek meg Arotiba, ahonnan a lakosság mind elmenekült. Másnap, augusztus 12-én, Budik hajnalhasadtakor útnak eresztette Jonnit, aki sebesülése ellenére szívesen vállalkozott, hogy elvigye a tiszt levelét a hajóra. Ez a hűséges ember délutáni háromig megtette a huszonnyolc kilométer utat a partig és kenuval az „Albatroszra” evezett, ahol a levél átadása után kimerülten rogyott össze. A hír lesújtóan hatott az Albatroszon. A már megtörtént rettenetes bajon kívül attól is tartani kellett, hogy a kimerült csapatot újból megtámadják a vadak és elpusztítják. A hajó parancsnoka Budlay Ferdinánd és más két tiszt, továbbá két tengerész-hadapród, meg a hajóorvos vezetése alatt harminc embert küldött ki haladéktalanul a szükséges fegyverrel és felszereléssel a csapat megmentésére. Ennyi volt az egész, amit a hajón annak veszélyeztetése nélkül kiküldhettek. Tekintettel ugyanis a vadak fogytékony ítélőtehetségére, a parancsnok nem tartotta kizártnak azt a lehetőséget, hogy a merészé vált vadak megtámadják magát a hajót, amelyet különben azonnal harcra kész állapotba helyeztek. A kiküldött detachement azzal a paranccsal indult útra, hogy vágjon le mindenkit, aki útjában áll, egyesüljön Budikkal és térjen minél előbb vissza a hajóra. Vezetőket Arotika erőszak útján is teremtsen elő. A leírhatatlanul erőszakolt menetelés folytán Budlay sorhajóhadnagy még éjfél előtt elérte Budik táborozási helyét, miután előbb jelzőlövés útján kölcsönösen tájékoztak. Budik a nap folyamán néhány kilométerrel közeledett a part felé. Az orvos azonnal hozzáfogott a sebesültek bekötéséhez, vacsorát főztek és ágyat vetettek a sebesültek számára. A hajón szomorú aggodalmak között telt el az éjszaka. Szigorított őrszolgálatot vezettek be, a hajó előrészt pedig kórházzá alakították át. A következő napon még délelőtt érkezett meg a detachement. Alig néhány órai pihenés után ugyanaz a csapat újból útra kelt, hogy felkeresse a küzdőteret. Más csapattal nem válthatták fel a kimerült embereket. Meg kellett kísérteni a halottakat partra hozni, vagy hogy legalább ott helyt temessék el őket. Bármily valószínűtlennek tetszett a vállalat sikere, mégis meg kellett tenni, így követelte azt a kegyelet, amelynek elmulasztását a parancsnok sehogy sem vehette szívére. A siker reménye nagyon kevés volt, már a lakosok kannibalizmusára való tekintetből is. Kétes volt továbbá, hogy egyáltalában megtalálják-e a küzdőteret a szerteszt szaggatott és sűrű őserdővel borított hegyi terráriumon és hogy vajjon a csapat kimerült tagjai kibírják-e a túlságosan megerőltető feladatot. Újabb támadás veszélyét nem igen vették tekintetbe, mert Budik fejtegetése szerint az ő csapatát sem támadták volna meg a bushmanek, ha a puskák hatását ismerték volna. A vadak ugyanis a puskákat csak tompa fegyvereknek tartották, miután előbb sohasem láttak ilyen fegyvereket, tehát a hatásukat sem ismerték. Most azonban valószínű volt, hogy szökni fognak az idegenek elől. Már augusztus 15-én visszatért Budlay, eredmény nélkül. Csapata tökéletesen ki volt merülve. Arotitól északra lehetetlenség volt az első expeditio útját betartania, mert az időközben beállott nagy esőzések következtében megdagadt vízesések és hegyi patakok miatt nagy kerülőket kellett tenniük. A felpuhult talajon roppant nehéz volt a hegyre való felmászás és amikor rájöttek, hogy a temérdek mély szakadék között el is tévedtek, már a kimerülés végső határáig jutottak. Vissza kellett térniük. Augusztus 16-án gazdagon megajándékozták Tere falu lakosságát, főképpen a derék Jonnit és útra keltek Marau Sound felé.

Ezzel a melanesiai expeditio egyelőre, vagy talán véglegesen befejeződött. Ezt a Wienből megérkező további rendeletektől tették függővé. Egyelőre arra kellett törekedniük, hogy a sebesülteket annyira talpra állítsák, hogy kibírják a rengeteg utat Észak- Ausztráliáig és hogy minél előbb jelentést küldhessenek a haditengerészet parancsnokságának. A postát a „Siskin” sóner útján továbbították Brisbaneba, az „Albatros” pedig csak hetekkel később kelt át Ausztráliába, Cooktownba, hogy időt adjanak a szegény sebesültek felgyógyulására. Harmadnapra azután, hogy megérkeztek Cooktownban, Maras belehalt sebeibe. A „Siskin” valamely baleset következtében nem érkezett meg Brisbaneba, így tehát a hetekkel előbb elküldött posta sem továbbutazhatott Európába. Az „Albatros” parancsnoka ennek következtében sürgönyileg tett jelentést a tengerészet parancsnokságának az eseményről. A helyzet nehézségéhez új csapás járult: a hajón kiütött a malária, amelynek a csírája még a

melanesiai czirkálások alkalmával került a hajóra. A hajó egészségügyi viszonyainak helyrehozására huzamosabb ideig tartózkodtak Új-Déli- Walesben és Hobartban, Tasmania szigetén. Hónapokkal később újból meglátogatták a Salamon-szigeteket, amely alkalommal egy s más részletet tudtak meg a múlt évi szerencsétlenül végződött expedíció tragédiája felől, így például többek közt kitudódott, hogy a támadást két törzs közös megegyezés útján intézte: az egyik törzs az etatube volt, Toakomonno főnök vezetése alatt, a másik a bureri törzs volt, Booteva főnökkel. A két főnökön kívül összesen negyven ember pusztult el a mi embereink puskájától. Csaknem egy esztendő telt még az „Albatros” a melanesiai szigetek között, hogy tudományos kutatásait folytassa, anélkül, hogy eközben valamely kellemetlenség vagy baleset érte volna őket. Néhány évvel később a „Leopard” hajónk díszes emlékkövet szállított a Salamon-szigetekre, arra a helyre, amelyen a bajtársak elestek. A derék harcosok és a tudomány bajnokának tiszteletére emelt emlékkövet a haditengerészetnél szokásos szertartással állították fel. A cikk a továbbiakban részletesen bemutatja a Csendes-óceáni szigetvilágot.¹³²⁹ A fenti tanulmány pontosította a korábbi írásokban leírtakat. Az SMS Albatros a támadás után a Guadalcanal-sziget mellett Tradalcanar délkeleti csúcsán fekvő Marau-tengerszorozshoz ment, ahol három hetet töltött el. Innét Cooktownba hajózott, ahol a súlyos sebesültek egyikét Maras altisztet az országos kórház ápolására bízták.¹³³⁰ Maras Cooktownban hunyt el.

Tehát az expedíció vesztesége nem 4, hanem 5 fő: Heinrich Foullon von Norbeck báró, Maras káplár, Beaufort Armand hadapród, Dokovic (Dakovics) egészségügyi matróz és Chalaupka (Halupka) matróz, és 3 fő súlyosan megsérült.¹³³¹ Közülük Maras meghalt, Kovácsévics és Kursics altisztek felépültek. Sebet kapott még három matróz is: Lovrics, Szepsics és Kursics, akik nehéz fejsérüléseket szenvedtek. A benszülöttek közül 45-en estek el. Amikor aztán az Albatros visszaindult a Salamon-szigetekre, az angolok, akik alighanem megsejtették tartózkodásunk célját, már egy hadihajóval vártak Guadalcanal-sziget partjánál. Még ki sem kötöttünk, teljes hadifelszereléssel ellátott matrózok eveztek hozzánk egy tiszttel és a tiszt hivatalos hangon jelentkezett a parancsnoknál, azzal az üzenettel, hogy az Albatros 24 óra alatt hagyja el a szigeteket. –Az angolok megsejthették, hogy a Monarchia gyarmatosítási céllal kutakodik a szigeten.– Érdekes, hogy ugyanez a tiszt volt ez, akivel Ausztráliában a legbarátságos viszonyt tartotta fenn az Albatros tisztikara. Ezek után természetesen fölszedtük a horgonyt. Bécsben nagy megrökönyödést keltett a gudalcanari vérengzés. Szigorú titoktartást rendeltek el. Hallgatni kellett mindenkinek az utazás céljáról. De azért — úgy látszik — valamit mégis megsejtettek az angolok. — Hazatérésünk után az expedíció résztvevői díszes királyi kitüntetést kaptak: oklevélszerű iratot a király pecsétjével és báró Spaun tengernagy sajátkezű aláírásával. Ez egyike legkedvesebb emlékeimnek a csendesóceáni utazásról.¹³³²

Később az angolok vizsgálata megállapította, hogy a támadást két törzs hajtotta végre, kb. 300 benszülött részvételével. A két vezér mellett kb. 40 benszülött meghalt és 120 megsebesült.¹³³³

Az óceániai Salamon-szigeteken próbálta megvetni lábát az Osztrák-Magyar Monarchia. A tengeri hatalmaktól nagyon elmaradó Monarchia tudományos célokkal fűszerezett presztízszokokból igyekezett minél több helyen megjeleníteni flottájával a századforduló felé, még a Csendes-óceánon is. Többek között az új váltópénz nikkelszükségletét akarták fedezni az ottani nyersanyag-készletekből, a fiatal tengerészként

¹³²⁹ Gáspár Ferenc: A föld körül 5. Ausztrália, Csendes óceáni szigetek, Japánország, Khina, Szibíria (Budapest, 1908)I. rész / A Csendes-óceáni szigetvilágban: https://adt.arcanum.com/hu/view/GasparAFoldKorul_05/?query=Albatros&pg=183&layout=s

¹³³⁰ Deutsches Volksblatt, September 1896-09-17 / 256. szám

¹³³¹ https://napitortenelmiforras.blog.hu/2016/09/05/_kannibalok_foldjen_egyszeru_felfedezoutnak_indult

Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-12-09 / 292. szám

¹³³² Pesti Hírlap, 65. évfolyam, 1943-01-10 / 7. szám

¹³³³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1894-ben a Salamon-szigetekre is eljutó Horthy emlékirataiban azt írta, hogy egyes szigeteket teljesen saját birtokba is szerettek volna venni. Az ellenséges bennszülöttekkel nem törődve például 1896-ban a felfedezők megmásztak egy szentként tisztelt hegyet a kutatók, mire a helyiek baltákkal támadtak rájuk. Ugyan puska lövésekkel megfutamították a támadókat, a baltacsapásokba az expedíció több tagja belehalt, a felfedezést vezető Foullon von Norbeck báró is.¹³³⁴ Horthy azért írt Foullon von Norbeck báróról, mert 1894-ben együtt hajóztak az SMS Saida fregatt fedélzetén.

Gora horgonyzóhelyet 1896.08.17-én hagyta el.

1896.08.17 – 1896.09.03-án Marau Sound-nál kötött ki.

1896.09.11. – 1896.10.05-ig Cooktown-ban járt, ahonnan először küldtek távirati jelentést Bécsbe a történekekről.

Cooktown-ból a hajó ismét Sydneybe vitorlázott. Útközben pár helyen megállt.

1896.10.07-08-án Townsville-t kereste fel.

1896.10.6-11-én a Nagy Korall Zátony vizein hajózott.

1896.10.13-23-án Brisbane-ben volt. Segédkezett a hajók között álló kigyulladt Maida szénraktár hajó eloltásában.

1896.10.27 – 1897.01.21 között Sydney-ben volt. Itt, beszállt a hajóra a legénységi pótlás.

Sidney-ben az ott uralkodó nagy hőség folytán Tasmaniát kereste fel.

„Albatros ágyúnaszád, amelynek tudományos küldetése volt 1897-ben Polynéziában, Sidneyből Hobartba (Tasmánia) vitorlázott, hogy a tisztek meg a legénység fáradalmaik után kissé kipihenjék magukat,“¹³³⁵ mert erősen szenvedtek a maláriától.

1897.

1897.01.30- 03. 10. Hobart (Tasmánia) Itt láz tört ki a hajón.

1897.03.19 – 1897.04.20-án ismét Sydney-ben volt.

Marausund-ban (1897.05.06-16.) szemet vételeztek, majd visszatértek Sidney-be.

1897.05.17-18/20-án Cocatao-ban volt. (Cokatao Sidney kikötőjében lévő hajógyár és fegyenctelep.)

1897. márcziusban az «Albatros» visszatért Sydneybe, hogy ott megtegye az előkészületeket a Salamon-szigeteken végzendő tudományos kutatások befejezésére. Miután a geológiai munkálatok vezetésével a megölt Foullon báró helyében megbízott Mann dr. hajóra szállott volt, ismét a Marau öbölbe hajózott, Guadelcanal szigetén. (Sydney-ből 1897.05.18-án futott ki.) Marausund-ban szemet vételeztek. Húsz napig tartottak a kutatások és megfigyelések következtek ez után.

1897.05.24. – 1897.06.01-én Austria Sound (Isabela-sziget) vizein horgonyozott.

Az "Albatros" legénysége nekilátott az Isabela-sziget partjainak felfedezésének, amelynek, különösen északnyugati részét, még csak nem is térképezték fel teljesen. A fősziget mellett korallzátonyok és zátonyok, sziklák, homokpadok és szigetek valóságos labirintusa húzódik, és a legtávolabbi kiálló pontok összekötő vonala, amelyek földrajzi hosszúsága szintén nem volt pontosan ismert, ott található, ahol korábban a tengerészeti térképeken piros szaggatott vonalak voltak összekötve a szárazföld tematikus jelzésére. Ott a tenger ritka, mára már csaknem kihalt, nomád élővilága teljes mértékben kibontakozhatott. Ismeretlen, felmérhetetlen vizeken navigálva, iránytű segítségével kitapogatva az utat a még meghatározatlan sekély területek között, hatalmas, egész flottákat befogadni képes bázisokon lehorgonyozva, soha nem érezték

¹³³⁴ https://index.hu/tudomany/tortenelem/2014/11/03/ahol_majdnem_magyar_gyarmatok_lettek/

¹³³⁵ Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-01-29 / 29. szám

a horgony súlyát a tengerfenéken. Szigetek, fokok, átjárók és szorosok, elnevezve őket – mindig szorgalmasan dolgozva csónakokban és szárazföldön szondázókkal, szextánsokkal és fényképezőfelszereléssel – irigyelhetjük az expedíciót a tevékenységéért, annak ellenére, hogy hatalmas követelményeket támaszt minden egyes emberrel szemben! Még a tengerészek között sem mindenki tudja, hogy a sarkvidékeken kívül is vannak olyan tengeri területek, amelyek a geométer és a hidrográf érkezésére várnak érintetlen, feltáratlan területeken. Hasonló területek, mint amilyen a szóban forgó is, találhatóak például a Fülöp-szigeteken, valamint Borneó és Sulawesi (Celebes) vizein. Ortegához és Cookhoz képest a mai felfedezőknél kétségtelenül van egy felbecsülhetetlen értékű szövetségük, a gőzerő. Amihez a régi felfedezőknél évekig volt szükségük, azt utódaik most hónapok, sőt hetek alatt elvégzik.

Számos fénykép és térkép lesz ennek a fáradságos munkának a gyümölcse, amely biztonságosan vezeti a tengerészeket az úton, de folyamatosan emlékezteti őket a kihívásokra olyan neveken keresztül, mint az "Ausztia", "Vindobona Anchorage", "Couple Island", hogy az osztrák-magyar tengerészek voltak azok, akik először mertek belépni és felmérni ezt a meredek zátonyok és alacsony szakadékok és túszerű sziklák, kanyargós járatok és tomboló áramlatok hátborzongató labirintusát. Az az idő, amelyet Öfelsége "Albatros" hajója küldetésére fordított, most lejárt, és a kis hajó már meg is érkezett Makassarba. Mivel az ágyúnaszádnak Penangban kell várnia a kedvező monszun beköszöntére, január előtt nem érhet haza a hazai kikötőjében.¹³³⁶

Után az «Albatros» fölkereste a Thousand-Ships öbölt, az Isabel sziget partjait, hol a fősziget s két azelőtt fekvő kisebb sziget közt egy új csatorna fedeztetett fel. Innen az «Albatros» Choiseul szigetét, a Manning-csatornát és a Taura-öblöt kereste fel. A munkálatok fáradságosak voltak ugyan, de mégis június 22-éig befejezhetőek voltak. 25-én a hajó a Marau-öbölbe tért vissza és ellátván magát élelmi czikkével, július 3-án megkezdte hazautazását. Az „Albatros” ágyúnaszád tegnap (1897.07.15-én) érkezett meg Thursday-szigetre a Torres-szorosban, Új-Guinea és Ausztrália között. Minden rendben van a fedélzeten.¹³³⁷ A hajó a hazaúton kikötött Szingapúr-ban is.¹³³⁸

1897.06.01-02-án Manning Strait (Manning csatorna) vizén volt.

1897.06.02-10 között a Taura-öbölben járt.

1897.06.10-11-én ismét Manning Strait vizein járt.

1897.06.12-13-án a Savo-sziget (Salamon szigetek) következett.

1897.06.13-22-án Gavatu (Salamon szigetek) vizein horgonyzott.

1897.06.22-24-én Lengo (Salamon szigetek)-nél volt..

1897.06.24. Gote-n (Tetere, Salamon szigetek) állt meg.

1897.06.24-25-én a Gera-sziget (Salamon szigetek) vizeit járta be.

1897.06.25. – 1897.07.03-án visszatért Marau Sound vizeire.

1897.07.11-12-én a Masden-sziget következett, és a Fly folyó előtt horgonyoztak le Új-Guinea-ban.

1897.07.12-13-án a Good-sziget vizén horgonyzott.

1897.07.13-18-án Port Kennedy-ben (Thursday-szigetre) kötött ki.

1897.08.02-10-én Makassar-ban volt.

1897.08.20-28-án Batavia-ban (Jakarta, Indonézia) vetett horgonyt.

1897.09.08. – 1897.10.08-án Szingapúr-ban tartózkodott.

1897.10.07 – 1897.11.30-én Penang következett.

¹³³⁶ Das Vaterland, August 1897-08-20

¹³³⁷ Neue Freie Presse, Juli 1897-07-16

¹³³⁸ Deutsches Volksblatt, Januar 1898-01-29

1897.12.15-én érintette Colombot, majd kormányhiba miatt kénytelen volt oda visszatérni.
1897.12.19 - 1898.01.01-én Colombo-ban volt, ahol megjavították a kormányberendezést.¹³³⁹
Colombóba december közepén érkezett, hol a hajó a kormány s egyéb részek helyreigazítása kerültek. 1898.01.01-én hagyta el Colombot és indult Aden felé.¹³⁴⁰
Adenbe 1898.01.25-én érkezett meg és két napot töltött ott.¹³⁴¹

1898.

1898.01.25-27-én volt Áden-ben.

1898.02.03-07-én Dzsidda-t kereste fel.

1898.02.13-15-én járt Suez-ben.

1898.02.18-20-áv volt Port Said-ban.

1898.02.27-28-án volt Isthmia-ban (Izsthmia) Korinthosz közelében.

1898.03.02-03-án S. Maura-t kereste fel.

1898.03.07-én megérkezett Polába.

1898. március elején leszerelték és tartalékba helyezték az SMS Albatrosz-t Polában.¹³⁴²-
harmadfél évi távollét után érkezett vissza Póla hadi kikötőjébe. A tudományos világ nagy érdeklődéssel várja az «Albatrosz»-expedíció által eszközölt tudományos kutatások eredményeinek közzétételét.¹³⁴³

1898.03.10-én leszerelték. A Madonna del Mare templomban egy emléktáblát avattak a Guadalcanalon elesettek emlékére. Később a szigeten, a Gora parton az SMS Leopard egy keresztet állított fel.



Az SMS Albatrosz tisztkara, középen Mauler kapitánnyal.

Az út során az 1896-ban útnak indult „Albatrosz” ágyúszád 52 nap alatt tette meg az Aden és Kolombo közötti mindössze 2100 tengeri mérföldet, a sok kikötői vesztelés miatt.¹³⁴⁴
A hajón szolgált Henzyk Gyula, későbbi dunai folyami hajóskapitány.¹³⁴⁵

¹³³⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁴⁰ Neue Freie Presse, Januar 1898-01-04

¹³⁴¹ Neue Freie Presse, Januar 1898-01-26

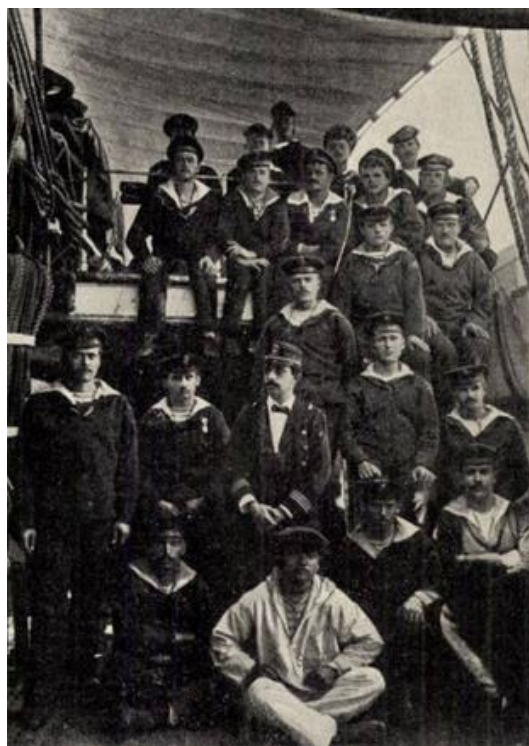
Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-01-29 / 29. szám

¹³⁴² Neugkeits-Welt-Blatt, März 1898-03-05

¹³⁴³ Vasárnapi Ujság –1898-08-21 / 34. szám / Az «Albatrosz» polynéziai útja (képekkel). Reményi Antal 578. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

¹³⁴⁴ Reichspost, Oktober 1910-10-25

¹³⁴⁵ Váci Hírlap, 33. évfolyam, 1919-09-14 / 42. szám



Sorhajó hadnagy és a legénység egy része.

Horthy azt írta emlékirataiban, hogy a nikkelt, amit a Salamon-szigeteken kerestek az új pénzhez volt szükség. Azonban nem ez volt a valódi indok. 1896-ban az Albatros ágyúszád tudományos vizsgálatok és gyűjtés örve alatt Arthur Krupp osztrák iparmágnás anyagi támogatásával kutatók arra fordultak, hogy a fegyvergyártáshoz szükséges olcsó nikkelforrás után, és szándékoztak siker esetén egyes szigeteket birtokba venni.¹³⁴⁶ Találtak is nikkelt, de az angol flotta megakadályozta a térség gyarmatosítását.

1899.

1899.09.30-án felszerelték.

1899.10.01-én kifutott Polából a Földközi-tenger felé kiképzőútra.

1899.10.01-10 között Fasana-ban volt.

1899.10.20-24-én Messina-t kereste fel.

1899.11.01-02-án Cagliari-ban állt meg.

1899.11.06-13-án Barcelona-ban horgonyzott.

1899.11.15-19-én Grao (Valencia) volt az úticélja.

1899.11.19 – 1899.12.02-án Port Mahon (Baleari-szigetek) vizein járt.

1899.12.05-07-én Goletta-ban (Tunézia) vetett horgonyt.

1899.12.13-18-án már Gravosa-ban volt.

1899.12.20-án megérkezett Polába, ahol kicserélték a legénységet.

1900.

1900.01.02-án kifutott Polából, mint kiképzőhajó.

1900.01.02-10-én Fasana-ban volt, majd egy levantei cirkálásra indult.

1900.01.12-én Comisa-ban volt.

1900.01.23-28-án Patrasz következett.

¹³⁴⁶ MúzeumCafé, 7. évfolyam, 2013/6. december-január / 38. szám • Köztelenül - Nem állami fenntartású hazai múzeumok

1900.01.28-30-án Ithaka-ban járt.
1900.02.07-09-én Milosz vizein horgonyzott.
1900.02.10-14-én Syra következett.
1900.02.15-22-én Szmirna-ban vetett horgonyt.
1900.02.23-28-án Port Vathi-t (Számosz) kereste fel.
1900.03.10-11-én Navarin-ban volt.
1900.03.15-17-én Kefalónia-ban állt meg.
1900.03.17-20-án Korfu következett.
1900.03.24-25-én Spalato-ban volt.
1900.03.27-én megérkezett Polába.
1900.04.06-án leszerelték.¹³⁴⁷

1900.09.30-án felszerelték, hogy kiképző- és gyakorló utakat hajtson végre.
1900.10.01-énkifutott Polából.
1900.10.01-09-én még Fasana-ban horgonyzott.
1900.10.15-17-én Teodo-ban volt.
1900.10.20-22-én kényszerből Brindisi-ben állt meg.
1900.10.22-én az "Albatros" ágyúaszád a rossz időjárás miatt befutott Brindisibe (Olaszország). Az út folytatódik, amint az időjárás engedi.¹³⁴⁸ Innét a görög vizekre hajózott, mert postáját ebben a hónapban Argosz-ba küldték utána.¹³⁴⁹
1900.10.23-26-án Valona-ban járt.
1900.10.26-28.-án S. Nicolo bei Saseno (Saseno sziget) következett.

1900.11.01-én Kefalonia-ba érkezett.¹³⁵⁰ (Más forrás szerint már 1900.10.30-án megérkezett és 1900.11.01-én már tovább is hajózott.)
1900.11.07-11-én Cerigo-ban (Kythera) kötött ki.¹³⁵¹
1900.11.13-19-én Pireusz-t látogatta meg.
1900.11.22-24-én Syra-ban volt.
1900.11.25-27. Porto Megolo (Santorin) következett.
1900.11.26-án két napos tartózkodásra Santorini-be érkezett.¹³⁵²
1900.11.27-29-én a Psatho-öböl (Nio-sziget, Niosz sziket a Kükládok szigetvilágban) vizein ringatózott.
1900.11.30 – 1900.12.04-én kényszerből, Monevasia (Görögország) következett.
1900.12.03-án a rossz időjárás miatt kikötött Monemvaszia-ban.¹³⁵³
1900.12.10-én két napra Zakynthosz-ba (Zante) érkezett.¹³⁵⁴ (Más forrás szerint 1900.12.06-10 között járt ott.)
1900.12.17-19-én Teodo-ban volt.
1900.12.24-én megérkezett Polába.¹³⁵⁵

1901.

1901.01.02-án kiképzőútra futott ki Polából.
1901 januárjában postáját Catania-ba küldték utána.¹³⁵⁶
1901.01.02-08-án még Fasana-ban volt.

¹³⁴⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁴⁸ Neue Freie Presse, Oktober 1900-10-22

¹³⁴⁹ Neue Freie Presse, Oktober 1900-10-26

¹³⁵⁰ Neue Freie Presse, November 1900-11-01

¹³⁵¹ Neue Freie Presse, November 1900-11-11

¹³⁵² Neue Freie Presse, November 1900-11-27

¹³⁵³ Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-04

¹³⁵⁴ Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-10

¹³⁵⁵ Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-25

¹³⁵⁶ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-18

1901.01.15-17-én Gallipoli következett.

1901.01.19-24-én Catania-ban járt.

1901.01.21-én öt napra megérkezett Catania-ba. Innét Syracuse-ba (Szirakúza) megy tovább.¹³⁵⁷

1901.01.22-én Girgenti-ben (Agrigento) volt.¹³⁵⁸

1901.01.25/26-án két napra megérkezett Syracuse-ba (Szirakúza).¹³⁵⁹ Végül 1901.02.03-án hajózott csak tovább.

1901 februárjában a postáját Tunisz-ba küldték.¹³⁶⁰ Tuniszba végül nem ment el.

1901.02.03-06-án Trapani-t (Olaszország) kereste fel.

1901.02.18/19-én Korfun járt.¹³⁶¹

1901.03.03-07-én Spalato-ban volt.

1901.03.09-11-én Fasana vizein ringatózott.

1901.03.11-én megérkezett Polába.

1901.03.26-án leszerelték, majd kicserélték a kazánjait.

Az Anton Bertoves korvettkapitány által vezetett "Albatros" ágyúaszád két rövidebb, egyenként két hónapos járőrözést hajtott végre, az egyiket a Levantében, a másikat Olaszországban és Észak-Afrikában. E gyakorlatok alatt minden járőrözést vitorlával végeztek.¹³⁶²

1901.09.03-án második tartalékba került.¹³⁶³

1902-ben átalakították kiképzőhajójává. A sebenicoi hajósinas iskola¹³⁶⁴ 1902.10.24-én vette át. Ezután Dalmáciában hajózott hajósinasokkal a fedélzetén.¹³⁶⁵

1903.

1903.06.15-én kifutott Gravosából.

1903.06.20-24-én Korfu-n járt.

1903.06.25-26-án Maura (Drepano, Görögország) következett.

1903.06.26-án érintette a Dragomesti-öblöt és Misszolungit.

1903.06.27-28-án Argostoli (Kefalónia) következett.

1903.06.28 – 1903.07.01-én Zante-t látogatta meg.

1903.07.01-03-án Calamotta volt az úticélja.

1903.07.08-11-én Patrasz-ban járt.

1903.07.16-17-én Korfu-ban volt.

1903.07.20-21-én Teodo-t kereste fel.

1903.07.24-26-án Zára-ban volt.

1903.07.28-án megérkezett Polába.

1903.08.09-én leszerelték.¹³⁶⁶

1904.

1904 áprilisában felszerelték a sebenicoi hajósinasok kiképzése céljából. A hajósinas olyan 14–17 éves fiú, aki kereskedelmi vagy iskolahajón gyakorlati úton készül hajósnak, matróznak.¹³⁶⁷

¹³⁵⁷ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-21

¹³⁵⁸ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-22

¹³⁵⁹ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-26

¹³⁶⁰ Neue Freie Presse, Februar 1901-02-08

¹³⁶¹ Neue Freie Presse, Februar 1901-02-19

¹³⁶² Pester Lloyd, April Jahrgang 48, 1901-04-06 / nr. 83

¹³⁶³ Neue Freie Presse, September 1901-09-03

¹³⁶⁴ Trianoni Szemle Évkönyv, 2015 (7. évfolyam)

¹³⁶⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁶⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁶⁷ A magyar nyelv értelmező szótára 3. H-Kh (Budapest, 1960) H / hajótest

1904.05.04-én Pola előtt erős vihart élt át.

1904.06.01-én kiképzőútra futott ki Gravosából.

1904.04.16-i hír: Az Albatrosz és a Nautilus ágyúaszádok, mint tudósítónk jelenti, elhagyták a gravozei kikötőt s a Levantéra indultak, ahol két hónapig fognak cirkálni. A két ágyúaszád magával vitte a szebenikói hajósiskola növendékeit, hogy gyakorlati kiképzésben részesítse őket. Az ágyúaszádok Korfun, Navarinón, Sziráán, Cipruson át Rhodusba mennek s valószínű, hogy ellátogatnak Szmirnába is, ahonnan aztán ismét visszatérnek a hazai vizekre. A hajósiskola növendékei visszatérésük után elméleti vizsgálatot tesznek s augusztus elején besorozzák őket. A haditengerészet legjobb altisztjei és egyáltalában a legkitűnőbb legénysége ebből az iskolából kerülnek ki. Az iskolának, amely december közepén fogja ismét működését megkezdeni, háromszáznolcvan növendéke van. Az iskola parancsnoka Bublay fregatta-kapitány s helyettese, Seidemacher Károly sorhajó-hadnagy; őket nevezte ki a haditengerészet vezetésére a Levantéra induló két ágyúaszád parancsnokaivá is.¹³⁶⁸

1904.06.21-22-én Kalamata-ban járt.

1904.06.23-30-án Szmirna-t kereste fel.

1904.07.03-07-én Pireusz-ban kötött ki.

1904.07.10-13-án Korfu-n vetett horgonyt.

1904.07.16-20-án Teodo-ban volt.

1904.07.24-27-án Zára-t kereste fel.

1904.07.29-én Polába érkezett.

1904.08.08-án leszerelték.¹³⁶⁹

1905.

1905.03.31-én felszerelték.

1905.04.01-én kiképzőútra indult a hajósinasokkal Dalmáciába.

1905.04.30-án Triesztben volt az SMS Erzherzog Friedrich vízrebocsátásakor.¹³⁷⁰

1905.06.08-án kifutott Gravosából.

1905.06.15-18-án felkereste Zante-t.

1905.06.23-27-én Syra-ban volt.

1905.06.28 – 1905.07.04-én Pireusz-ban járt.

1905.07.04-05-én Kalamata következett.

1905.07.11-15-én Korfu-n járt.

1905.07.20-25-én Gravosa-ba érkezett.

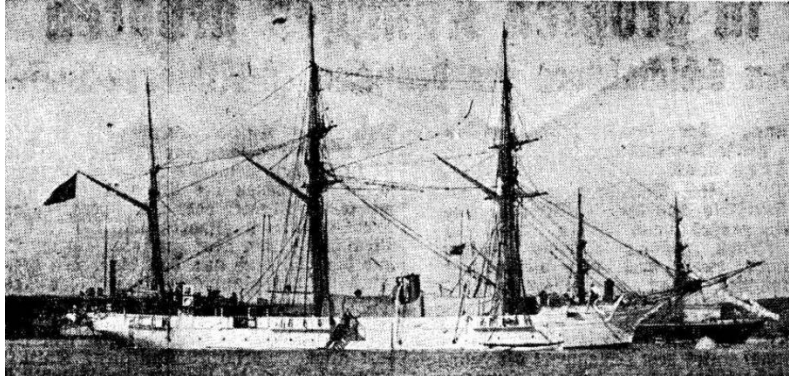
1905.07.28-án megérkezett Polába.

1905.08.12-én leszerelték.

¹³⁶⁸ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-16 / 166. szám

¹³⁶⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁷⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1904-05-01



1371

1906.

1906 áprilisában felszerelték és a hajósinasokkal tett utakat Dalmáciában.

1906.06.09-én kiképzőútra futott ki Sebenicoból Görögország felé.

1906.06.13-án Korfu-n volt.

1906.06.23-28-án Patrasz-ban járt.

1906.06.29- 1906.07.01-én Zante-ban volt.

1906.07.03-06-án Kefalónia-t kereste fel.

1906.07.08-12-én Valona következett.

1906.07.13-án befutott Teodóba.

1907.

1907 áprilisában felszerelték és a hajósinasokkal hajózott ki.

1907.06.12-én külföldi útra futott ki Teodóból.

1907.06.13-án befutott Korfura.

1907.06.18-án Ithakára érkezett.

1907.06.21-én Korinthosz-ban volt.

1907.06.24-27-én Zante-ba érkezett.

1907.06.28 – 1907.07.01-én Kefalónia-t kereste fel.

1907.07.04-07-én Korfu-n állt meg.

1907.07.09-én befutott Teodóba.

1908.

1908 áprilisában felszerelték és a hajósinasokkal futott ki.

1908.06.11-én külföldi útra indult Teodóból.

1908.06.12-14-én Korfu-n járt.

1908.06.16-18-án Argostoli-t (Kefalónia) kereste fel.

1908.06.21-26-án Pireusz-ban horgonyzott.

1908.06.29 – 1908.07.01 között Patrasz-ban volt.

1908.07.01-03-ban Zante-ban horgonyzott.

1908.07.13-án befutott Teodóba.¹³⁷²

1909-ben parti állomáshajó.¹³⁷³

1909.04.24 – 1909.08.12., és 1910.04.01. – július, valamint 1911.04.01. – július, továbbá 1912.04.03. – július között a hazai partok előtt cirkált a hajósinasokkal.

1914.03.04-én a polai Arzenál átvette és a munkásainak szolgált lakóhajóul a háború végéig.

¹³⁷¹ Oesterreichische Volks-Zeitung, September 1943-09-08

¹³⁷² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁷³ Kincses Kalendárium, 1909 A haditengerészet

1910-ben a „Zeelandia“ nevű ausztráliai gőzös hírt hozott a Foullon expedíció szomorú sorsáról. Tatuve szigetén meggyilkolt emberek csontjait látták s a benszülöttek elmondták, hogy az „Albatrosz“ utasait megölték és megették.¹³⁷⁴

1920-ban Olaszország kapta meg hadizsákmányként.

1921.07.28-án az SMS Albatros ágyúszázad felrobbant Pola haditengerészeti kikötőjében. Tíz tonna különféle robbanóanyagot szállított. A tűz áterjedt a közeli lőportoronyra, és körülbelül 170 tonna dinamitot gyújtott be, amely szörnyű durranással robbant fel. Az SMS Nautilus fedélzetén is tűz ütött ki, de a harmadik robbanást a hajó elsüllyesztésével megakadályozták. A város szinte összes ablaka betört, a temetőben sok sír megrongálódott, és a városi parkban több fasor is kidőlt. Emberélet nem történt. A kár tízmillió líra.¹³⁷⁵
Maradványait 1924-ben bontották szét.

Parancsnoka:

Gustav Tröster korvettkapitány 1876¹³⁷⁶

Josef Primavesi korvettkapitány 1877¹³⁷⁷

Brode (Bradl, Bendl) korvettkapitány 1878

Emil Palese Edler von Grettberg korvettkapitány 1879¹³⁷⁸

Richard Banfield korvettkapitány 1882

Erwin Graf Dubsky korvettkapitány 1883¹³⁷⁹

Vostry (Wostry, Ostry) József korvettkapitány (utóbb fregattkapitány) 1883-1885

Müldner (Mildner) Arthur fregattkapitány 1885-1887

Pott Gusztáv (1887-Azori-szigetek 1888+)

Reznicek korvettkapitány 1890

Hajek korvettkapitány 1894¹³⁸⁰ Josef Ostry fregattkapitány



Mauler József (báró Maulen von Elisenau, Josef Ritter Mauler von Elisenau) fregattkapitány 1895-1896 -1898

Anton Bertovesy (Bertoves) korvettkapitány 1900-1901¹³⁸¹

Bublay fregattkapitány 1904

¹³⁷⁴ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-12-08 / 291. szám

¹³⁷⁵ Salzburger Wacht, Juli 1921-07-29

¹³⁷⁶ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 23, 1876-05-31 / nr. 125

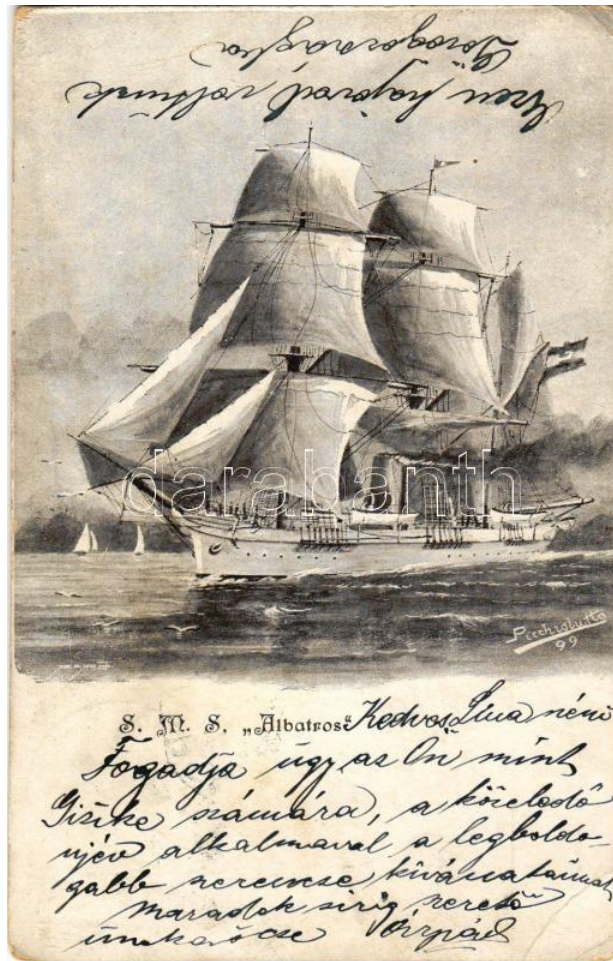
¹³⁷⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-01-03

¹³⁷⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1879-04-30

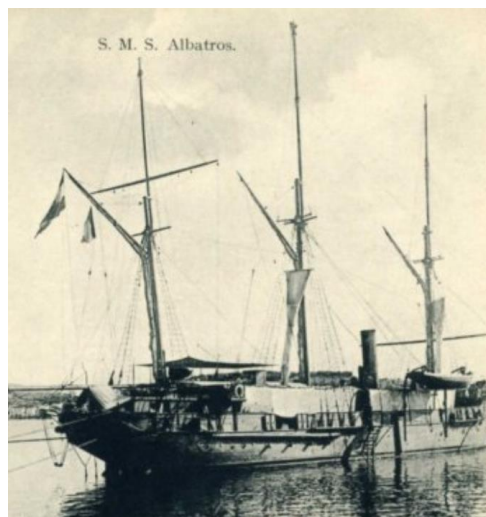
¹³⁷⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1883-05-30

¹³⁸⁰ Fővárosi Lapok 1894-01-14 / 14. szám

¹³⁸¹ Pester Lloyd, August Jahrgang 47, 1900-08-15 / nr. 195



Az SMS Albatros 1903-ban.¹³⁸²



1383

A hajó Gudalcanar-i felfedező útjáról még 1950-ben is cikkeztek.¹³⁸⁴

¹³⁸² <https://www.darabanth.com/en/446-Online-auction/446.0/Postcards/Warships~2000025/1903-KuK-Kriegsmarine-SMS-Albatros-Schraubenkanonenboot-SMS-ALBATROS-es-es-kir-haditengere-II2947552>

¹³⁸³ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/albatros-133/>

¹³⁸⁴ Die Furche, Januar-Juni 1950-01-07

Nautilus kutatógőzös

1874-ben Stahlberger a fiumei tengerészeti hatóság Nautilus gőzösén elindul az első igazán magyar tengerkutató útra, le Booche di Cattaróig.¹³⁸⁵

Tudományos expedíció az Adriai-tengeren. A "Press" jelentése, Fiume, 1874. július 17.
A Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság felszerelte a "Nautilus" gőzhajót egy tudományos expedícióra amelyre az Adriai-tengeren kerül sor. Stahlberger, Wolf és Luksch professzorok a Magyar Királyi Haditengerészeti Akadémiáról részt vesznek ebben a rendkívül érdekes küldetésben, amelynek célja a víz alatti áramlatok, a különböző mélységekben mért tengerhőmérséklet, a tengeráramlat erőssége, a sótartalom, és ha az idő és a körülmények engedik, a tenger alatti állat- és növényvilág pontosabb meghatározása. Az Északi- és Balti-tengeren végzett értékes kutatások példáját követve, amelyeket ott a kormány költségén a "Pommerania" császári gőzhajón csodálatra méltó alaposággal végeztek, mi is végre megtanuljuk felfedezni és megérteni otthoni tengerünket, az Adriát. Míg a magyar kormány itt Buccariban és Martinschizzában az elmúlt évben a haltenyésztés fejlesztésére törekedett, és mintagazdaságokat hozott létre a tengeren, idén úgy döntött, hogy az Adriai-tenger tudományos feltárására vállalkozik. Az Osztrák Adriai Bizottság és a bécsi Császári Tudományos Akadémia biztosítja a küldetés eszközeit, de Magyarország magára vállalta a hajtóerőt (szénkészet), a hajó felszerelését és az út finanszírozást, amit valóban nem szabad alábecsülni, ha figyelembe vesszük, hogy a Heine-part, amelyet nemrégiben csatoltak az Osztrák Koronához, jó példát mutatott fejlődésének korai szakaszában, míg Ausztria, az Adria régi tulajdonosa még nem tudott dönteni. A magyar kormány már jelentős összegeket különített el éves költségvetésében a haltenyésztés, a halászlé és a tengeri herkentyűk előállításának előmozdítására, és a fiumei Királyi Tengerészeti Hatóság ezeket ésszerűen felhasználta. Magyarországnak nincs olyan szakértője, aki – ahogy én magam is kitüntem – megfelelő erőforrásokkal nagy dolgokat érhetne el Ausztriában. Mi vagyunk az elsők Magyarországon, akik kritizálják azt, ami kritikát érdemel, de az igazságszolgáltatásról sem feledkezünk meg. A "Nautilus" gőzhajó ma reggel elhagyta Fiume kikötőjét. Az Osztrák Tengerészeti Hatóság, a Lloyd's Igazgatótanácsa és Dalmácia kormányzója, Rodich báró, már a legnagyobb lelkeséggel ígéretet tettek teljes támogatásukról és segítségükre a küldetéshez, és az urak, akik a „Nautilus” fedélzetén tisztként oly készségesen vállalják ezt a nehéz feladatot, a siker legjobb garanciái.¹³⁸⁶ Mivel, nem tudom, hogy mikor készült el az SMS Nautilus ágyúszád, csak feltételezni tudom, hogy ez a kutatóhajó azonos vele.

A mélyvízi kutatások sorozatát Magyarország nyitotta meg az Adrián. A fiumei Tengerészeti Hatóság ugyanis a Stahlberger indítványára a „Nautilus” nevű hatósági gőzöst az Adria-kutatás céljaira rövidebb időre átengedte. Ebben a kis elő-expedícióban az indítványozón kívül Wolf és Luksch, a haditengerészeti akadémia tanárai s az Adria legkiválóbb kutatói vettek részt. Ugyanők a „Deli” nevű hatósági gőzösön 1875-ben két s a „Nautilus”-on még egy tudományos kirándulást tettek s ezzel lezárul Magyarország részvétele a nemzetközi Adria-kutatás nagy munkájában.¹³⁸⁷

Ámbár az expedíció működésének legdélibb pontja Trau, feladata pedig főleg az Adria-bizottság műszereinek kipróbálása volt, a Quarnero és a nyílt tenger fizikai viszonyainak megismeréséhez igen sok értékes adatot szerzett. A Nautilus-t a nyílt tengeren igen sok veszély fenyegette a kutatás alatt.¹³⁸⁸ A Quarnero áramlási tüneményeit 1874-ben tanulmányozták

¹³⁸⁵ A Pesti Hirlap Naptára, 1917 (27. évfolyam) Egy év története - Ismeretterjesztő közlemények / Dr. Réthly Antal: Magyar tengerkutatás

¹³⁸⁶ Die Presse, Juli 1874-07-21

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1881 Hauptteil

¹³⁸⁷ Földrajzi közlemények 1911. I. Értekezések / Leidenfrost Gyula: Mélytengeri kutatások az Adrián

¹³⁸⁸ Gonda Béla szerk.: A Tenger 1. évfolyam 1911 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az Adria tudományos kutatása

először a Nautiluson. Mivel azonban ez alkalommal tanulmányozásuk terét rosszul választották meg, megbízható eredményre jutni nem tudtak.¹³⁸⁹ Az osztrákok csak 1903-tól kezdték el komolyabban kutatni az Adriát.¹³⁹⁰

A Nautilus mindössze 15 méter hosszú, 4 méter széles kis hajó volt, amely 0 90 m merüléssel és 8 névleges lóerejű géppel bírt. A nyílttengeri kutatásokra tehát éppen nem volt alkalmas és ezért kutatóink, hajóval csak a part mentén s a szigettengerben dolgozhattak, de még itt is sokszor rászorultak a Lloyd-hajókra, melyeknek kötelességük volt a kis hajót szükség esetén tovább vontatni.¹³⁹¹

A Deli Angliában készült 90 láb hosszú, jóllehet 25 lóerős gépével óránként kilenc mérföld sebességet érhetett el. Alacsony oldalfalai miatt fedélzetén már a legkisebb hullámozás is minden munkát megghiúsított. Mindamellet 1876-ban egyfolytában tartó körutazáson ezzel kutatták végig az Adria keleti és nyugati partvidékét. Ugyancsak alkalmatlannak bizonyult a Pelagosa is, melyet két útra a trieszti Tengerészeti Hatóság engedett át.

Az első igazi s egyúttal egész a legújabb időkig az egyetlen nyílttengeri Adria-expedíciót a Hertha jacht átengedése tette lehetővé. E hajóval, mely János liechtensteini uralkodó herceg tulajdona volt, 1880 nyarán (július 21—aug. 16) hosszirányban szeltek végig az Adriát és a Jóni-tengert. Végpontja Szirakúza volt s kutatásait főképp az Adria keleti felében végezte.¹³⁹²

A kisebb hajókról nem áll rendelkezésre műszaki adat, és a hajók története is homályba vész. Említeni, viszont szükséges őket a tengeri kutatásban betöltött szerepük miatt.

¹³⁸⁹ Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: A Quarnero oceanográfiai viszonyai

¹³⁹⁰ AZ OSZTRÁK ADRIA-KUTATÁS EREDMÉNYEI. Írta Dr. KOCH NÁNDOR: Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913. 9. szám

¹³⁹¹ Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az első magyar Adria-expedíció (2 térképpel és 32 képpel)

¹³⁹² Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az első magyar Adria-expedíció (2 térképpel és 32 képpel)

SMS Nautilus csavaros ágyúaszád (máshol gőzszkúner) (1873)

(Testvérhajója az SMS Albatros.) A hajó történetének kutatását ugyan azon dolgok nehezítik, mint amik fennállnak az SMS Albatros esetén. Az angol flottában is volt egy 8 ágyús Nautilus nevű brigg ugyan ekkor. Az SMS Nautilus ágyúaszád, nem azonos a Nautilus kutatógőzössel.

Vízkesztorítása: 570 tonna üresen (más adatok szerint 540 – 577 tonna üresen)
691,503 t teljes felszereléssel

Hossza: 46 m¹³⁹³

hossza az egyenesek között 46,15 m (pp)

hossza vízvonalon 44,4 m (vv)

legnagyobb hossza 51,32 m (lh)¹³⁹⁴

Szélessége: 8 m (8,23 m)

Merülése: 3,4 m (3,64 m) 1 cm merülés = 7,614 tonna súly

Meghajtása:

1 db fekvő kéthengeres gőzgép

1 kazán, üzemi nyomás 2 atm

1 db 2 szárnyú, jobbra forgó Griffith hajócsavar, 2,50 m átmérővel

Vitorlával és kiegészítő gőzmeghajtással rendelkezett.

Háromárbocos barque-schooner vitorlázat. Vitorlafelület: 1166,024 m²

A gőzgépet csak szélcsendben használták. Kémény az elő- és a főárboc között.

Teljesítménye: Motorja névleges teljesítménye 90 lóerő, ami 400 lóerős teljesítményre utal.
Máshol 615 LE szerepel.

Sebessége: 10,5 csomó

9,68 csomó, 126-os fordulatszámnál a próbaúton

Fordulókör átmérője:

ideje, teljes erővel:

jobbra 25°-ra kihajtott kormányval 360 m, 4 perc 26 mp.,

balra 25°-ra kihajtott kormányval 470 m, 5 perc 20 mp.¹³⁹⁵

Üzemanyaga: 53,88 tonna szén

Személyzete: 106 - 112-129 fő között váltakozott

1873-ban: 109 fő.

1877-ben: 115 fő

Fegyverzete:

2 db 15 cm-es hátultöltős löveg (2 db 24 fontos, öntöttvas Krupp ágyú a hajó tatján)

(Más forrás szerint Wahrendorf lövegek voltak rajta.)

1 db 7 cm-es bronz csónaklöveg

63 db puska, 29 db revolver, 10 db tengerész kard

¹³⁹³ Magyar Ujság, 11. évfolyam, 1943-01-12 / 8.

¹³⁹⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁹⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1875-től: 53 db karabély, 29 db revolver, 10 db kard

1877-ben 3 ágyú, 57 karabély, 25 revolver, 26 kard

1882-ben a hajón több revolver ágyú volt.

A Monarchia ekkor főleg 25,4 mm-es Palmkrantz – Nordenfelt szórólövegeket használt.

Fegyverzete 1895-től:

2 db 7 cm-es löveg

3 db 2,5 cm-es szórólöveg

2 db 8 mm-es géppuska

Csónakok:

1 db IV. osztályú bárka, 1 db nagycsónak, 1 db III. osztályú gígg, 1 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kicsónak.

Horgonyok:

6 db Admiralitás típusú horgony: 1332 kg, 1189 kg, 722 kg, 452 kg, 232 kg, 155 kg.

Épült: Polai Arzenál **Tervezte:** Josef Romako

Vegyes építésű hajó, vas bordázat és fa palánkozattal készült.

1872.01.13-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét és az építését.

Építés kezdete: 1872.01.20.

Ára: A haditengerészet 1874-es költségvetésében a hajó teljes hajótestének új értéke, beleértve a szerelvényeket és a motort, 205 000 florinban szerepel, a lövedékeké, beleértve a csöveket és a felszerelést is, pedig 6800 florinban.¹³⁹⁶

Vízrebocsátás: 1873.07.21.

Pola, 1873. július 21. Ma reggel nagy csinnadrattával és ágyútűzzel sikeresen vízre bocsátották a helyi fegyvertárban épített „Nautilus“ ágyúnaszádot.¹³⁹⁷

Más újság szerint, már 1873.07.19-én vízrebocsátották. Lehet, hogy csúszott a vízrebocsátás, mert a többségi lapok 21-ét írják.

A hajó, testvérhajójához hasonlatosan, fából épült.¹³⁹⁸

Hadrendbe állt: 1874.04.12-én készült el.

1874.06.21-én már teljesen felszerelt állapotban volt.¹³⁹⁹

1874.05.09-én Polában, már közel volt a teljes felszereléséhez a haditengerészet által.¹⁴⁰⁰

A hajó sorsa: 1921.07.08-án Polában elsüllyesztették, nehogy a rajta tárolt lőszer felrobbanjon.¹⁴⁰¹

A Stabilimento Navale Adriatico 1872-ben elnyerte a "Nautilus" ágyúnaszád motorjának gyártására vonatkozó szerződést, amelyet a haditengerészeti arzenálban házon belül építenek. A motor névleges teljesítménye 90 lóerő, és a Trunck rendszer szerint épült.¹⁴⁰²

1874.

1874.06.06-án kifutott Polából egy adriai cirkálásra.

1874.06.11-12-én Gravosa-ba érkezett.

1874.06.17-22-én Korfu-n járt.

1874.07.01-03-én Lissa-ban horgonyzott.

1874.07.10-15-én Gravosa következett.

¹³⁹⁶ Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-23

¹³⁹⁷ Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-21

¹³⁹⁸ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

¹³⁹⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-06-2

¹⁴⁰⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-05-17

¹⁴⁰¹ Salzburger Wacht, Juli 1921-07-29

¹⁴⁰² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1872-12-04

1874.07.12-én parancsot kapott, hogy menjen Konstantinápolyba a Nagykövetség védelmére. Ez sajtóban pár nap késéssel jelent meg. 1874.07.15-én már felmerült, hogy Konstantinápolyba küldik.¹⁴⁰³

1874.07.19-én nagyon rossz időben került meg a Matapan Fokot.

1874.07.20-21-én S. Nicolo következett.

1874.07. 24-26-án Andros-ban volt.

1874.07.28 – 1874.08.01-án a Dardanellák-nál (Csanak Kaleh) járt.. Bebizonyította jó vitorlázóképeségét, és könnyedén manőverezett.

1874.07.30-án segített egy parti tűzvész eloltásában.

1874.08.01-06-án Konstantinápoly-ban volt.

1874.08.06– 1874.09.14-én Büyükdere-ben, Konstantinápoly-ban horgonyzott.

1874.09.14-30-án Tophane-ben, Konstantinápolyvolt.

1874.09.24-én az SMS Nautilus ágyúaszád Konstantinápolyban volt. Innét novemberben akart visszatérni Polába.¹⁴⁰⁴ Végül még decemberben is Konstantinápolyban volt.¹⁴⁰⁵

1874.09.30-án érintette Prinzen szigetét.

1874.09.30 – 1875.01.26-ig a konstantinápolyi Tophane-ben horgonyzott.

1875.

1875.01.05-én még Konstantinápolyban volt. Ekkor indult a felváltására az SMS Dalmata (Dalmácia) ágyúaszád.¹⁴⁰⁶ Még január 12-én is a török vizeken állomásozott.¹⁴⁰⁷

1875.01.28-30-án Sigri-t kereste fel.

1875.02.01-03-án Mudros következett.

1875.02.05-10-én Yero-ban vetett horgonyt.

1875.02.11-13-án Kiosz-ban állt meg.

1875.02.13-15-án Cesme vizein volt.

1875.02.15-17-én Mersier következett.

1875.02.18-23-án Syra vizein ringatózott.

1875.02.23-24-én a Tourla-öbölben járt (Mykene).

1875.02.25-26-án Nausea-ban volt Paros (Párosz)-ban.

1875.02.27-28-án Vathi következett, Számosz-ban.

1875.02.29. -1875.03.02-án Kiosz-t kereste fel.

1875.03.03-04-én Yero-ba érkezett, Mytilene-ben.

1875.03.04-14-én Szmirna-ban kötött ki.

1875.03.19-23-én Korfu-n járt.¹⁴⁰⁸

1875.03.26/27-én érkezett meg Polába Konstantinápolyból.¹⁴⁰⁹ A hajó, a kisebb javítások elvégzése után áthajózott Triesztbe.¹⁴¹⁰ A hajót az aktív hajórajhoz vezényelték.

1875.04.08-án Polában, a pólai hajóhadosztály gyakorlata délutáni két órára volt kitűzve. A hadosztály Radetzky fregatte, admirálhajó, Kaiser kazamatahajó Frundsberg korvette és Nautilus ágyúaszádból áll. A gyakorlatot Ferenc József császár és király megtekintette a Radetzky fedélzetéről. A gyakorlat alatt szakadt az eső.¹⁴¹¹ A gyakorlatot a Fasana csatornában tartották meg.

¹⁴⁰³ Die Presse, Juli 1874-07-15

¹⁴⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-09-27

¹⁴⁰⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-12-20

¹⁴⁰⁶ Die Presse, Januar 1875-01-05

¹⁴⁰⁷ Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1875-01-12

¹⁴⁰⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁴⁰⁹ Die Presse, April 1875-04-01

¹⁴¹⁰ Neues Fremden-Blatt, April 1875-04-01

¹⁴¹¹ A Hon, 13. évfolyam, 1875-04-13 / 83. szám

Neue Freie Presse, April 1875-04-09

1875.05.13-án Fiumében volt, mikor Ferenc József császár és király felkereste a flottát.¹⁴¹²
1875.06.06-án Polából Triesztbe érkezett. Rakománya sör volt.¹⁴¹³

1875.06.13-án kifutott Triesztből.
1875.06.23-27-én Zante-ra érkezett.
1875.07.13-17-én Alexandria-t kereste fel.
1875.07.18-21-én Port Said-ban volt.
1875.07.29 – 1875.08.02-án Rodosz következett.
1875.08.02-03-án Makri-ban állt meg.
1875.08.04-én Marmarizza-t érintette.
1875.08.05-14-én Karagacs-ban járt.
1875.08.14-15-én ismét Rodosz-t kereste fel.
1875.08.17-18-án Kosz-ban (Égei-tengeri sziget) horgonyzott.
1875.08.18-20-án egy közeli fokok vizén volt.
1875.08.22-25-én Kiosz-ban állt meg.
1875.08.26-29-én a Skrophos-öböl következett.
1875.08.29 – 1875.09.02-án Kuvela- (Kavála) öbölben járt.
1875.09.03-án Vathi-ban állt meg, Számosz-on.
1875.09.05 – 1875.11.04-én Szmirna-ban volt.
1875.11.04-10-ig Yero-ban, Mytilene-ben állt meg.
1875.11.11-13-án Syra következett.
1875.11.14-15-én Tigani-ban (Tigani félsziget a Peloponnészosz déli részén) járt.
1875.11.15-18-án Kiosz-ban horgonyzott.
1875.11.18-19-án Cesme-t látogatta meg.
1875.11.19-20-án Vourlah-ban (Vourla) járt.
1875.11.20 – 1875.12.01-én Szmirna vizein horgonyzott.
1875.12.02-03-án Syra következett.
1875.12.04-07-én Koroni-ban (Görögország) állt meg.
1875.12.08-09-én Korfu-ra érkezett.
1875.12.11-én megérkezett Polába.¹⁴¹⁴
1875.12.08 után várták Polába.¹⁴¹⁵
1875.02.19-én leszerelték.

1876.

1876.03.17-én a következőt írják Polából: Tegnap délután a Custozza kazamatahajóból, mint zászlóshajóból, a "Radetzky" fregattból, a "Frundsberg" korvettből és a Triesztből érkező "Nautilus" ágyús hajóból álló osztag friss délnyugati szélben lépett be a helyi kikötőbe.¹⁴¹⁶

1876.05.10-én az isztriai vizeken járt.¹⁴¹⁷

1876.05.13-án kifutott Pola-ból a levantei vizek felé a Szaloniki zavargások miatt. A hajó útja rendkívüli út, mert az akadémia kadétjait kellett volna kiképzésre vinnie. A flotta többi egységét is mozgósították.¹⁴¹⁸

1876.05.22-én Smyrna-ba érkezett az osztrák Nautilus ágyúszázad 112 fővel és 2 ágyúval.¹⁴¹⁹
Ugyan ekkor a térségben volt a német Nautilus ágyúszázad is, amely Konstantinápolyba

¹⁴¹² Neue Freie Presse, Mai 1875-05-14

¹⁴¹³ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-07

¹⁴¹⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁴¹⁵ Neue Freie Presse, Dezember 1875-12-12

¹⁴¹⁶ Neue Freie Presse, März 1876-03-22

¹⁴¹⁷ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-10

¹⁴¹⁸ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-17

¹⁴¹⁹ A Hon, 14. évfolyam, 1876-05-23 / 119. szám

tartott.¹⁴²⁰ Török vizeken volt ekkor az SMS Radetzky fregatt 21 ágyúval, az SMS Nautilus, SMS Albatros, oda tartott az SMS Custoza 570 fő és 12 ágyú, az SMS Salamander 3110 tonna, 308 fő, 16 ágyú. Ha szükséges, akkor a Monarchia pár nap alatt, még több egységet is a térségbe tud irányítani.¹⁴²¹

Egy Polából származó jelentés szerint 1876.07.08-án a következő hadihajók tartózkodtak Szmirnában: egy török haditengerészeti különítmény, amely 5 páncéloshajóból és több fahajóból áll, a Császári és Királyi S.M. kazamatahajó század, amely áll a Salamander páncélos fregattból, a Radetzky fregattból, és az Albatros és a Nautilus ágyúnaszadokból, továbbá ott volt a francia Heroine, az olasz Venezia és Palestro páncéloshajók, az Askold orosz korvett és a görög Syros ágyúnaszad.¹⁴²²

1876.07.29-én megérkezett Szmirnából Lyra-ba (görög sziget, Spira) és Kandia-ba (Kréta) tart.¹⁴²³

„Az osztrák-magyar haditengerészet és az okkupáció Az európai nagyhatalmak 1878. június 13. és július 13. között Berlinben ülésező kongresszusa - amely lezárta a cári csapatok győzelmével végződő 1877-78-as orosz-török háborút és rendezte az új balkáni hatalmi viszonyokat - felhatalmazást adott Ausztria-Magyarországnak a török birodalom részét képező Bosznia és Hercegovina, valamint a novibazári szandzsák katonai megszállására. 1878. július 29-én a császári és királyi XIII. hadtest báró Joseph Philippovich von Philippsberg tábornok vezetésével Boszniába, a báró Stephan von Jovanovic altábornagy vezette 18. közös gyaloghadosztály Hercegovinába kezdte meg a bevonulást. A hadműveletekben résztvevők összlétszáma kezdetben 72 713 fő, 112 löveg és 13 313 lő volt. A mohamedán felkelők elkeseredett ellenállása, amelyhez részben reguláris török csapatok is csatlakoztak, megkövetelte, hogy az osztrák-magyar hadvezetés a csapatok létszámát 270 000 főre emelje, és augusztus végén felállítsa a 2. hadsereget. A haditengerészet a hadsereg hadműveleteit az Adrián és a Száván is támogatta. A flotta egységei és a bérelt szállítóeszközök segítségével a XIII. hadtest csapatainak összevonása alkalmával Spalatónál tengeri szállítás folytattak. Júliusban Elek körzetében hat elektromos vezetékkel ellátott megfigyelőaknákat és 157 érintőaknákat raktak le, a szárazföldi aknafigyelő helyek között 5000 méter telefonkábellet fektettek le, valamint egy katonai táviróállomást létesítettek. (December elején az aknazárat felszámolták.) Augusztusban a két megszállt tartományból származó török csapatokat és menekülteket -kb. 6000 főt - Neumból az albán partoknál található Prevesába vitték. Neumnál a hadműveletek alatt összesen 26 000 főt és 600 járművet hajóztak be és szállítottak el. A Narenta folyón a Mostarba vezető egyik út kiindulópontjába, Metkovicba, csapatokat és hadianyagot, a nagyobb kikötővárosokba sebesülteket és betegeket szállítottak, a GARGNANO gőzös például 98 sebesültet és 1696 beteget vitt Dalmáciából Triesztbe. Mindezekre a feladatokra - a különböző (polgári) társaságoktól bérelt gőzösök és kereskedelmi vitorlások mellett - a Kaiser Max kazamatahajót, a Nautilus, a Kerka és a Narenta ágyúnaszadot, a Gargnano, a Triest, a Pola és az Andreas Hofer kerekesszállító gőzöst, a Grille műhelyhajót, a Drache raktárhajót, a Curtatone hulkot vették igénybe.”¹⁴²⁴

Das Vaterland, Mai 1876-05-23

¹⁴²⁰ Ellenőr, 8. évfolyam, 1876-05-17 / 135. szám

¹⁴²¹ Grazer Volksblatt, Juni 1876-06-04

¹⁴²² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-07-21

¹⁴²³ Neue Freie Presse, Juli 1876-07-29

¹⁴²⁴ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 4. szám / Tanulmányok / Balla Tibor: A LEITHA és a MAROS monitor Bosznia és Hercegovina 1878-as okkupációjában.

1877.02.26-án megérkezett Pola-ba Thesszaloniki-ből, és a hajót leszerelték.¹⁴²⁵ A hajón javítási munkálatokat végeztek el.¹⁴²⁶

1877.04.27-én második tartalékba került.¹⁴²⁷

1878.

1878-ban Dalmáciában állomásozott.

1878.02.03-án első tartalékba került.¹⁴²⁸

Raguza, 1878.12.01. Ivanovics (Jovanovic von Bortotolero) altábornagy táviratilag Bécsbe hivatott és ma a »Nautilus« ágyúnaszádon utazott Triesztbe, ahová december 3-án érkezett meg.¹⁴²⁹

Az Osztrák-magyar haditengerészet szerepe Bosznia-Hercegovina annektálásában. Írta: Fmk., d. R. August von Urbanjui. Jogos büszkeséggel olvassuk a napilapokban az 1878-as csaták felidézését, amikor fél évszázaddal ezelőtt Ausztria-Magyarország megtette az első lépést a vallási és faji gyűlölet sújtotta Bosznia-Hercegovina tartományainak birtokba vétele felé, hogy azokat a békés fejlődés áldásaiba vezesse. Az Osztrák-magyar haditengerészet is dicséretes szerepet játszott az 1878-as csatákban. Az Osztrák-magyar haditengerészet R. von Pokorny ellentengernagy parancsnoksága alatt állt. A Császári és Királyi Haditengerészeti század feladata az volt, hogy Spitsa-tól Saseno szigetéig őrizze az adriai partvidéket. Feladatuk volt megfigyelni az ezeken a vizeken működő hadihajókat, de a hercegovinai műveleteket is figyelemmel kísérni. 1878. május eleje óta a „Habsburg” páncélos fregatt a „Kaiser Max” és a „Don Juan d'Austria” kazamatahajókkal együtt zászlóshajóként szolgált az Adriai-tengeren. A hadműveletek kezdetén a „Habsburg” és a „Kaiser Max” időszakos ellenőrzőpontokat tartott fenn a castelnuovi főállomásnál. Ezeknek a hajóknak lehetőségük volt közvetlenül részt venni a szárazföldi csapatok akcióiban is. Amikor 1878. július 26-án felmerült a Ragusa–Carsovica út biztosításának szükségessége, 1 tengerésztisztből és 200 tengerészből álló különítményt vezényeltek a ragusai erődök elfoglalására és az őrség felügyeletére. Ez az intézkedés megghiúsította a Meier-inváziót. Július 28-án a 38. gyalogos sánc zászlóalját bevetették. A 27. számú zászlóalj Ragusából Castelnuovóba szállították a „Kaiser Max”-hoz. A tengeri századok jelenléte felbecsülhetetlen értékűnek bizonyult augusztus első felében, mivel jelentős török erők, köztük reguláris katonák Neum közelében – a 18. gyaloghadosztály hercegovinai bevetésének legsebezhetőbb pontjánál – való koncentrációja könnyen kritikus helyzethez vezethetett volna. Augusztus 4-én a zászlóshajónak, a „Kaiser Max”-nak és a „Nautilus” ágyúnaszádnak kellett volna megérkeznie Klek vizeire, hogy egy megfelelő ponton hajóra szálljanak Ali pasa Mostarból visszavert csapatai, hogy azokat Albániába szállítsák. Ali pasa annyira késleltette a Krupa folyó menti táborból való indulását, hogy kezdeti 3000 fős erőinek száma a lemaradók és menekültek miatt megduplázódott. A szállításra megrendelt Lloyd-hajók még nem érkeztek meg. Ezért közel 6000, többnyire jól felfegyverzett katonát – akik közül néhány a korábbi tapasztalatok alapján megbízhatatlannak bizonyult – egyesítettek az egyik legfontosabb part menti ponton, míg a kíséretükre a Himmel kapitány vezette 22. számú gyalogezred százada állt rendelkezésre. Ebben a helyzetben a vízi parancsnok elrendelte a törököknek, hogy Neumnál a tengerparton létesítsenek egy gyülekezőhelyt. A kíséret Neum és a tábor között foglalt helyet. A csapat úgy helyezkedett el, hogy a török tábor biztonságos pozícióban legyen. 13-án 18:00-kor még mindig fennállt a veszélye annak, hogy a fegyelmezett

¹⁴²⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-03-06

¹⁴²⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-03-06

¹⁴²⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-04-27

¹⁴²⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-02-03

¹⁴²⁹ A Hon, 16. évfolyam, 1878-12-02 / 293. szám

A Hon, 16. évfolyam, 1878-12-03 / 294. szám

Neue Freie Presse, Dezember 1878-12-03

és erejüket tudatában lévő török csapatok Stolac vagy Ljubinja felé kitörhetnek, és jelentősen megzavarhatják a megszállás menetét. Végül 1878. augusztus 13-án megkezdődött a csapatok behajózása. Ekkora már a lefegyverzett erő 6500 főre rúgott. Minden hajó Brebesa (?) felé indult, ahol augusztus 15-én horgonyoztak le, majd számos nehézség leküzdése után augusztus 16-án partra szállították a csapatokat.

A dalmát partvidék többi részének biztosítása érdekében a "Kerka" és a "Nautilus" ágyúnaszádokat, az "Andreas Hofer" lapátkerekes gőzhajót és a "Grille" gőzhajót a Közös Parancsnoksághoz rendelték.

A fokozott part menti védelem különösen ott bizonyult szükségesnek, ahol a török terület 8-10 kilométer hosszan határos volt a hadműveleti területtel. Ehhez kellett biztosítani a Miet-öblöt és a Stagno Piccolo-csatorna bejáratát. A feladat végrehajtásával az 1. számú haditengerészeti aknaparancsnokságot bízták meg Masotti korvettkapitány parancsnoksága alatt, amelyhez tartozott a "Drache" löszerszállító, a "Curtatone", valamint a "Triest" és a "Pola" szállítóőzösök. Az aknazár 11 kilométer hosszú volt, és Punta Popovánál a szárazfölddel, Bunta Blacánál pedig a Sabbioncello-félszigettel határos volt. Az aknazár 157 mechanikus érintkezőaknából állt. A baráti hajók hozzáférését a területhez 6 elektromosan aktiválható megfigyelőakna zárta el. 16 napos fáradtságos munka után lerakták az összesen körülbelül 3 millió kilogrammot nyomó aknákat. Ezenkívül 5 kilométernyi távírvonalat és ugyanennyi kilométernyi kommunikációs vonalat építettek, és a korábban elhagyatott Neum kikötőjét minden szükséges létesítménnyel felszerelték, hogy állomáshelyként szolgálhasson.

A hadianyag-utánpótlást Lloyd gőzhajók vagy part menti hajók végezték Punta Visnjica és Porto Tolero di Narentaig. Onnan a Narenta Flottilla intézte a tovább szállítást Metkovicba. A flottilla megalakulásához a haditengerészet biztosította a Bott hadnagy parancsnoksága alatt álló "Thurn-Taxis" gőzhajót, egy gőzhajót, egy chalandot (uszály), két nagyobb hajót és a "Dromedar" szénraktárhajót. Ezekon a hajókon kívül a Narenta Flottilla parancsnokának hat nagyobb könnyűhajója és három kisebb egység állt rendelkezésére, de a növekvő forgalom miatt lényegesen több part menti hajóra volt szükség az utánpótlás szállításához. A haditengerészet ezután a "Gorzowski" gőzhajóval, egy gőzhajóval, a "Colibri" hajóval és a "Pollux" gőzhajóval, valamint a zarai kikötőkapitányi hajóval is hozzájárult a műveletekhez. Bár ezek az óceánjáró hajók nem feleltek meg a Neretva folyón való hajózás feltételeinek, a szakértelem mégis teljes mértékben elérte a kívánt célt.

De a haditengerészet közvetett szerepet is játszott a harcokban. Amikor Bienert hadtestét 1878 augusztusának közepén a Száva folyón való átkeléssel bízták meg, a cél az volt, hogy megtévesszék a felkelőket az átkelőhelyről. Ehhez az elterelő hadművelethez Blaschke ezredes két gyalogosvonalat, egy századot és egy üteget kapott, és a von Henriquez hadnagy parancsnokolta "Leitha" monitort. A Natti hadnagy parancsnoksága alatt álló "Maros" monitor Samac közelében állomásozott. Szeptember 14-én a "Leitha" 130 lövést adott le Nowo-Brekára, több tüzet okozva a városban. A monitor így jelentősen hozzájárult a megtévesztés sikeréhez. A "Maros" monitor használata ugyanilyen sikeres volt. Lövedékei nagy riadalmat keltettek a felkelők körében. Az együttműködésének köszönhetően a hídépítés teljes békében történhetett. Amikor az 1879 májusában végrehajtott sikeres megszállás után a Spiza körzet elfoglalására került sor következő lépésként, Schröder fregattkapitány vezetésével a "Fasana" korvetet küldték a tengeri expedíció kíséretére. Amikor az oszlop szárazföldi része belépett Sutomoreba, a "Fasana" megjelent a kikötőben és birtokba vette azt.¹⁴³⁰

1879.04.20-án tartalékba került Pola-ban.¹⁴³¹

1879-ben Dalmáciában állomásozott az év októberéig.

1880-ban Polában tartózkodott, közben kicserélték a kazánjait.

¹⁴³⁰ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1928-08-17

¹⁴³¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-04-20

1881.

1881.10.28-án az üzembehelyezése folyamatban volt.¹⁴³²

1881.10.30-án a hajóra került kadétnak Emerich von Horhy.¹⁴³³

1881.12.16-án a Nautilus Risano előtt (kotori öböl) van kikötve.¹⁴³⁴

1881.12.25-én 112 fős legénységével Bocca vizein volt Cattaróban, több kisebb hadihajóval együtt.¹⁴³⁵

1882.

1882.01.09-én Bocca vizein volt Cattaróban, de ekkor már nagyobb hajóegységek is befutottak ide.¹⁴³⁶

1882.01.10-én a dalmáciai felkelés leverésére rendelték a „Laudon“ és a „Zrínyi“ fregattokat, továbbá a „Nautilus“ és „Sansego“ ágyúaszádokat.¹⁴³⁷ A kötelék feladata egyben a montenegrói partok, elsősorban Antivari (Bar, Montenegró) közelében a kikötői rendszert szigorú irányítása, valamint a háborús szervezetek megfigyelése. Erre a feladatra főleg a Morve ágyúaszád lett kirendelve.¹⁴³⁸

1882.01.14-én a "Nautilus" ágyúaszád Yuta (Ljuka) és Orahovac között felügyelte partot. Ezt figyelte még 1882.01.22-én is.¹⁴³⁹ A Monarchia ekkor megszállta Krivoscie-t.

(Bosznia és Hercegovina 1878. évi megszállása után a két tartományban megfelelő erejű helyőrségek maradtak vissza és azok védelme alatt nyomban megkezdődött a nagy kultúrmunka, mely hivatva volt ezeket az erősen elmaradt tartományokat is minél előbb modern állami részekké átformálni. 1881 november 4.-én kihirdették a három tartományra vonatkozó véderő-törvényeket és bár azok a legmesszebbmenően tekintetbe vették főleg a mohamedánok különleges szokásait és vallási berendezéseit, a katonai szolgálatnak még ilyen enyhe formában való megkövetelése, épp úgy mint 1869-ben, hamarosan forrongásba hozta kivált e tartományok délkeleti részén lakó, rendhez és törvénytisztelethez nem igen szokott lakosságot. De az említett törvénynek proklamálása csak keresett és szívesen vett ürügy volt a nagy elégtelenség kitörésére, amelynek mélyebben fekvő okai is voltak. Az új osztrák rezsimnek sok azelőtti önkényt és furcsaságot korlátozó rendelkezéseitől ugyanis sem az ottani keresztények, sem a törökök nem voltak elragadtatva s így könnyen adtak hitelt az őket a fennálló rend ellen uszító agitátorok csábító szavainak. Az ellenállás eleinte főképpen abban nyilvánult meg, hogy egyes kerületek vonakodtak a sorozásra köteles ifjúságot a sorozó bizottságok elé állítani. Nemsokára azonban nyílt erőszakosságokra is került a sor. Így többek között 1882 január 10.-én egy erős fölkelő csoport az uloki csendőrkaszárnnyát rohanta meg, amelyben Radakovic Miklós őrmester 30 órán keresztül sikeresen védekezett s aztán a létrejött egyezés szerint szabadon elvonulhatott embereivel együtt. 1882. májusáig tartottak a fegyveres harcok.¹⁴⁴⁰)

Jovanovics altábornagy azt jelenti Kastaróból 1882. február 10-én délután 5 órakor, hogy megtekintette Ledeniczét és ezen pont, valamint a grebeni, ubalaczi és orahováci állások tartós megszállását s azoknak megerősítését rendelte el. A 47. hadosztály parancsnoksága igen előnyösen eszközölte Ledeniczének és Grieben-Ubalacz és Veljeselo helységeknél

¹⁴³² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-10-28

¹⁴³³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1881-10-30

¹⁴³⁴ Függetlenség, 2. évfolyam, 1881-12-16 / 346. szám

¹⁴³⁵ Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 28, 1881-12-25 / nr. 355

¹⁴³⁶ Pester Lloyd, Januar Jahrgang 29, 1882-01-09 / nr. 9

¹⁴³⁷ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

¹⁴³⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1882-01-13

¹⁴³⁹ Neue Freie Presse, Januar 1882-01-14

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1882-01-22

¹⁴⁴⁰ <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Banlaky-banlaky-jozsef-a-magyar-nemzet-hadtortenelme-2/22-i-ferenc-jozsef-haborui-az-184849-evi-magyar-szabadsagharcot-kiveve-1848-1882-6E9C/k-az-1882-evi-hercegovinai-delboszniai-es-dalmaciai-folkelés-773A/>

elfoglalását. A harcban a 3. tábori vadászzászlóalj, A hegyi üteg és a 14. hesszeni nagyherceg ezred, (hadkieg. kerülete Lincz) és 43. sz. Aleman ezred (hadkiegészítési kerülete Karánsebes. Szerk.) gyalogezredek egy-egy zászlóalja vett részt. A csapatok nagy erélyt és kitartást fejtettek ki a roppant terepnehézségek leküzdésében. Az „Albrecht főherceg“, a „Fasana“ és „Nautilus“ hadihajók hatásosan támogatták a csapatok felvonulását. A 3. vadászzászlóalj legénysége közül elesett 1 altiszt, sebet kapott 7 vadász. A 14. sz. gyalogezred tisztjei közül súlyos sebet kapott Bohn százados, könnyű sebet kapott Winternitz főhadnagy, a legénység közül elesett 1 gyalogos és sebet kapott 7 gyalogos.¹⁴⁴¹

A harctérről. Ledenice elfoglalása, mint az imént közölt hivatalos jelentésekből kitűnik, nem ment minden nehézség nélkül s a művelet a 3. vadászzászlóaljat s a 14. gyalogezredet egészen igénybe vette, jóllehet az öbölből is három hadihajó lövegei támogatták a váratlan rohamot. Ezenkívül hegyi ágyuk is részt vettek a rohamban. Az előny, melyet ezáltal a boccei dandár szerzett, máris mutatkozik, amennyiben a csapatok ezen egyetlen győzelem által három más községnek jutottak birtokába és pedig ellenállás nélkül. Sokkal fontosabb azonban ennél a zárai „Narodni List“ ama híre, hogy ugyanazon nap mikor Ledenice elfoglaltatott Hosztinek ezredes dandára Castelnuovo felől, Zijebi és Ubi községeken át a krvosjei területre nyomult, a fölkelőket elvágta a montenegrói határról és Drágáit, a fölkelés központját, elfoglalta. E hír, amennyiben megerősítést nyer, egyértelmű a krivosjeiek teljes leveretésével. Egyelőre azonban nem merünk hinni Dragalj elfoglalásában. A N. W. Tagbr. értesülése szerint Ledenicét nem kevesebb mint 800 fölkelő védte. Veszteségünk e forrás szerint 3 tiszt és 19 legény. A fölkelők vesztesége ismeretlen. A nevezetes ütközetet következőleg írja le a tudósító:

A „Jonio“ gőzösön utazók váratlan látvány tanúi voltak, midőn e hó 9-én (1882.02.09.) korán reggel elindultak Cattaróból és elhagyták a San Matteo fokot. Valamennyi csúcson, kiváltképen az Orahovácon számos fölkelő mutatkozott. Néha-néha fegyverlövés hallatszott. Midőn Perasto felé közeledett a gőzös, hallhatóbbá lett a fegyverdurrogás és az utasok látták miképen kúszik fölfelé a sziklás meredeken a vadászok szürke csatárlánca. Az ellenség ekkor nem volt látható, csak a puskapor robbanása és a fölemelkedő füstkarikák jelezték a lázadók állását. A „Fasana“ ágyúnaszád a part mentében lassan úszkálva követte a csapatok mozdulatát, készen tartva lövésre a szikláit felé irányzott ágyúit. Lyuta felől egyszerre ágyúdörgés hallatszott: Orahovácon és Drazinerten fölül lázadók mutatkoztak és leereszkedni készültek, hogy az előnyomuló vadászok szárnyát fenyegezzék.

A „Nautilus“, mely fűtött kazánal állott a lyutai öbölben, hirtelen megjelent és revolver ágyúkkal kezdett lődözni a lázadókra. Pontos lövéseivel — körülbelül harmincat tett — nyomban szétugrasztotta a fölkelőket. Az utolsó lövés délelőtt 8 és fél órakor hangzott el. A 3. vadász-zászlóalj vitéz magatartását rendkívül dicsérik.¹⁴⁴²

Az 1882.02.09-i csatáról más forrás így írt a hajó szerepéről: „Kora hajnalban indult meg Winterhaider tábornok rendeletéből Eizanóból, Perastóból és Lyuta di Dobrotából három hadoszlop a felkelők által megszállva tartott köves fennsík ellen. A mintegy 2400 emberből álló haderő támadását hatalmasan támogatta egy fél hegyi üteg, s az «Albrecht», «Fasana» és «Nautilus» hadihajók tüzelése. Ez utóbbi ágyúnaszád adta meg, reggel 6 órakor a jelt a támadás megkezdésére, egy jól irányzott ágyúlövessel Alsó-Orahovacz templomára. A lövés azonnal fölriasztá a helységtől néhány száz lépésnyire táborozó fölkelőket, kik, még egynehány egymásra gyorsan következett lövés után, hirtelen megkezdték visszavonulásukat Felső-Orahovacz felé, hol állást foglaltak.”¹⁴⁴³

¹⁴⁴¹ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-02-12 / 43. szám

¹⁴⁴² Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-02-13 / 44. szám

¹⁴⁴³ Vasárnapi Ujság – 1882/1882-03-12 / 11. szám / A tenger alatti vasut Anglia és Franciaország közt (három képpel) 166. oldal / Természettudomány, ipar, kereskedelem és rokon

Az 1882.02.08/09-i csata egy másik leírása: A "Möwe" ágyúaszád Ubli és Lipci ellen, az "Albrecht" páncélos fregatt Unter-Ledenice magaslatai ellen, a "Fasana" korvetta Stepen magaslatai ellen, valamint a "Nautilus" és "Sansego" ágyúaszádok Orahovac ellen. Körülbelül reggel 6 órakor a "Nautilus" ágyúaszád adta le az első lövést. Közvetlenül az orahovaci görög templomra irányult, amelynek közelében egy körülbelül 300 fős felkelőből álló csapat táborozott három napja. Az első lövés azonnal hatalmas zavart keltett a felkelők között, amit egy második és harmadik lövés csak súlyosbított. Úgy tartják, hogy 12 felkelővel végeztek ott a templomnál. A felkelők fő erői azonnal Felső-Orahovac felé vonultak vissza.¹⁴⁴⁴

A mi katonáinkat félhegyi üteg s az „Albrecht“, „Fasana“, és „Nautilus“, hadihajók tüzelése támogatta. Ez az utóbbi ágyúaszád 1882. február 12-én reggeli hat órakor adta meg a jelt az általános támadásra. A felkelők által megszabva tartott kolostort vette célba. Az első jól irányzott lövés megremegtette a falakat, a második és harmadik lövésre pedig az ősi épület, mint a kártyaváromlott össze. A tengerésztisztek messzelátóval kivehették, mint menekülnek hanyatt homlok a „sólomok“ Montenegró felé, ahol az oroszok által berendezett primitív egészségügyi csapat vette át sebesültjeiket.¹⁴⁴⁵

1882.02.15-én vívták meg az Ornovac-i csatát. A terület a tenger fölé 600-700 m-rel emelkedik egy dombtetőként. A területet egy ideig a Nautilus ágyúaszád figyelte 270 (24) fontos és két könnyebb ágyúval. A hajó az ellenséges felkelőkre kartácstüzet lőtt. A felkelők felmásztak a lejtőkön, amelyeket a "Nautilus" és a "Sansego" ágyúaszádok folyamatosan repeszekkel bombáztak. A felkelők elmenekültek és a területet a Monarchia gyalogsága elfoglalta.¹⁴⁴⁶
A hajó ekkor Gravosa-ban (Ragusa) állomásozott.

1882.03.14-én délután 2 órakor egy vadászosztálytól kísért Rizano-ból Kattaróba menő lószállítmányt a Ljutai híd közelében az orahováci fölkelők megtámadtak, kik a Golioth hegy szakadékaiból törtek elő. Ez összeütközésnél a Nautilus ágyúaszád azonnal akcióba lépett, és néhány jól irányzott shrapnel-lövessel megkönnyítette a csapat tovább vonulását. A felkelők azonban nem vonultak most oly gyorsan vissza, mint máskor, délután 5 órakor még mindig döngött az ágyú Orahovác alatt.¹⁴⁴⁷

1882.03.22-én néhány orahovaci felkelő megjelent a Ljuta hegyen. A "Nautilus" ágyúaszád öt repeszlövést adott le rájuk reggel 8:00-kor, mire a felkelők visszavonultak.¹⁴⁴⁸

Zára, 1882.04.09/10-én (A P. H. saját tudósítójának távirata.) A már ismert fölkelőbanda a Ljuta feletti hozzáférhetlen sziklákon ismét mutatkozott, a Nautilus ágyúaszád shrapnel-lövésekkel zavarja őket, egyébként a legutolsó fényes hadművelet után a fölkelő mozgalom egész Krivosjében elnyomottnak tekinthető. Hercegovinából jelentik, hogy a Weber-ezred még e hóban visszatér.¹⁴⁴⁹

Új harc a Boccában. Raguzai jelentés szerint 1882.04.15-én d. e. 10 órakor Ljuta és Orahovac között a Hessen-gyalogság első százada s egy a magaslatokon felbukkant fölkelőcsapat közt élénk fegyvertűz folyt. Félórával később a fölkelők a Ljutai híd mellett újonnan felállított vranovo-brdói ágyúüteg lövonalába kerültek. A shrapnelek s az orahováci templom mellől

¹⁴⁴⁴ Neue Freie Presse, Februar 1882-02-17

¹⁴⁴⁵ Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-01-14 / 12. szám

¹⁴⁴⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1882-02-20

¹⁴⁴⁷ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-03-15 / 74. szám

Neue Freie Presse, März 1882-03-14

¹⁴⁴⁸ Neue Freie Presse, März 1882-03-24

¹⁴⁴⁹ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-04-11 / 99. szám

Die Presse, April 1882-04-11

lövöldöző gyalogság golyói a fölkelőket visszakényszerítették a magaslatokra. Később ismét a másik üteg lövonalába kerültek s az előbbi jelenség ismétlődött. Ezután a „Nautilus“ ágyunaszád is működésbe hozta 15 cm -es ágyúit s Ljuta fölül kikergette a fölkelőket. Később Zaacsi mellett jelentek meg a felkelők s a „Nautilus“ ismét lövöldözött rájuk. Délben csak egy-két puskalövés hallatszott még felső Orahovica mellett. Azonban délután 2-3-ig ismét puskaharc folyt Orahovica és Ljuta közt. Végre a gyalogság a felkelőket Ljuta fölött a montenegrói határon átszorította. Érdekes, hogy a Bok lövöldözés alatt egyetlen katonának nem esett baja, ellenben látni lehetett, hogy a fölkelők halottakat és sebesülteket cipelnek. Állítólag az orahovaci fölkelővezéreknek egyetlen fia, Perovics Bogdán is a halottak közt van.¹⁴⁵⁰

1882.04.18-án a jól tervezett portyázás eredményéről még nem érkezett jelentés. De már reggeli 7 óra óta lángján állanak Veljeselo, Klavici, Stepen és Poda, és 9 órakor a Vranovo Brdo sáncaiból s a Nautilus ágyunaszád fedélzetéről az ágyuk gyilkos tüzet szórtak Veljeselo katlana ellen, úgy látszik tehát, hogy az expedíció sikerült.¹⁴⁵¹

1882.04.19-20-án ismét összecsapások voltak Ljuta és Orahovac között. A "Nautilus" ágyunaszád és a Pranovos Brdo-i üteg, valamint az Orahovac-i templom udvarán elhelyezett üteg folyamatosan aktív volt és kivételesen jól teljesített.¹⁴⁵²

Ragusa, 1882.04.21. Ljuta és Oratovac közt több óráig tartó ütközet volt, melyben a Nautilus ágyunaszád is részt vett.¹⁴⁵³ A shrapnelek s az orahováci templom mellől lövöldöző gyalogság golyói a fölkelőket visszakényszerítették a magaslatokra. Később ismét a másik üteg lövonalába kerültek s az előbbi jelenség ismétlődött. Ezután a „Nautilus“ ágyunaszád is működésbe hozta 15 cméteres ágyúit s Ljuta fölül kikergette a fölkelőket. Később Zalacsi mellett merültek föl s a „Nautilus“ ismét lövöldözött rájuk. Délben csak egy-két puskalövés hallatszott még felső Orahovica mellett.¹⁴⁵⁴ A Nautilus ágyunaszád fedélzetéről az ágyuk gyilkos tüzet szórtak Veljeselo katlana ellen.¹⁴⁵⁵ (Ez a cikk az április 19-20-i ütközetre vonatkozik.)

A hadműveletek során több hajót, közöttük a Nautilus-t is csapatszállításra is használták.¹⁴⁵⁶

1882.05.25-én Gravosa kikötőjében volt Ragusa közelében, felfűtött kazánnal és Bocche-ba (Cattaro) készült a flottakötélékhez.¹⁴⁵⁷

1882.06.23-án a Cattaro-i öbölben volt.¹⁴⁵⁸

1882.06.26-án Kumbor-ban volt.

1882.06.28-án a hadihajók közül most még csak kettő van a Bokka di Kattaróban. «Nautilus» ágyunaszád az orahováci öbölben, a «Thurn-Taxis» gőzös, meg a kattarói kikötőben vesztegel.¹⁴⁵⁹

¹⁴⁵⁰ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

¹⁴⁵¹ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-04-26 / 17. szám

¹⁴⁵² Neue Freie Presse, April 1882-04-23

¹⁴⁵³ Ellenzék, 3. évfolyam, 1882-04-21 / 90. szám

¹⁴⁵⁴ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

¹⁴⁵⁵ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

¹⁴⁵⁶ Das Vaterland, August 1882-08-08

¹⁴⁵⁷ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 29, 1882-05-31 / nr. 148

¹⁴⁵⁸ Neue Freie Presse, Juni 1882-06-23

¹⁴⁵⁹ Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-06-28 / 26. szám

Közös hadügyminiszteremhez! A Boszniában, Hercegovinában és Dél-Dalmáciában folytatott hadműveletek alkalmából, az 1882. évnek mint hadiévnak beszámítására vonatkozólag rendelem: Az 1882. év mint hadiév beszámíttatik: a fegyveres erő, csendőrség, pénzügyőrség minden egyéneinek, valamint a hadseregnél kinek-kinek hivatása szerint táborba osztott azon államhivatalnokoknak, kik 1882. évi január hó 1-től május hó 31-ig:

I. a felkelés vidékén az alábbi határokon belül szolgálati alkalmazásban állottak, és pedig: nyugaton: az alsó és közép Narenta Konjiczáig, a konjiczai út Tarcinon át Blazuj felé; északon:

a blazuj-serajevo-mokra-rogatica-visegrádi út; keleten: a Drina a Lim torkolatáig, a Lim a szandzsák határig, továbbá ez és a montenegrói határ délen:

a raguzai kerület határa Hercegovina felé, továbbá a tenger; mindazon helyek, melyek a nevezett határvonalakon fekszenek, továbbá Baltics-Sokolac és Konkurenz megyei állomások — északra a blazuj-visegrádi vonaltól — a határolt területbe számíttatnak; Nekik az alább nevezett hadi vízi járműveken szállíttattak és pedig

a) a lovas századnál:

Laudon-fregat, Albrecht főherceg, Kassemathajó, Fasana-korvett, Zrinyi-korvett, Nautilus ágyunaszád és Grille gőzhajó;

b) a katonai hatóságok rendelkezésére szolgáló hajók: Sansego ágyunaszád, Thurn-Taxis gőzhajó, Alnoch gőzhajó;

c) Gargnano gőzös, mint betegszállító hajó; továbbá

d) Hofer András hadigőzös, és

e) a matróz-detachment-ok Castelnuovóban és Cattaróban.¹⁴⁶⁰

1882.07.06-án csapatokat szállított Spalatoba, majd Polába ment kiegészíteni a készleteit.

1882.07.14-én kifutott Polából Egyiptom felé.

1882.07.18-án a Jón-tengeren hajózott. Egy nagyon rövid ott tartózkodás után ismét elindult, hogy a szükséges ellátmányt és postai küldeményeket szállítsa a Wiplinger báró ellentengernagy zászlaja alatt hajózó "Laudon" fregattnak, amely jelenleg az egyiptomi partok közelében tartózkodik. Innen Konstantinápolyba megy, hogy lecserélje az ott kikötött "Taurus" lapátkerekes gőzhajót.¹⁴⁶¹

1882.07.20-án hétfőn Spalatóban végbemenendő községi tanácsosi választások az egymással keményen küzdő pártok, a horvátok és olaszok oly nagyfokú izgatottságát idézték elő már most, hogy a spatatói helyőrséget meg kellett erősíteni, hogy a kihágások megakadályoztassanak. Elővigyázatképp a »Nautilus« ágyunaszád Czeke korvett-kapitány parancsnoksága alatt a 36 vadászászlóalj két századával Buduából (Budva, Montenegró) az ottani kikötőbe rendeltetett.¹⁴⁶² A két cikk ellentmond egymásnak, ha csak nem, a Nautilus-t a Jón-tengerről már korábban visszarendelték és nem ment Egyiptomba és Konstantinápolyba.

1882.07.29 után várják Triesztbe.¹⁴⁶³ A fenti két írás azonban pontatlan, mert a Nautilus Egyiptomban volt ekkor.

1882.07.20-22-én Korfu-n járt.

1882.07.31 – 1882.08.01. között Alexandriában védelmezte az osztrák-magyar állampolgárokat és hozzátartozóikat.

1882.08.02 – 1882.09.13-án Port Said-ot kereste fel.

¹⁴⁶⁰ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-08 / 217. szám

¹⁴⁶¹ Das Vaterland, Juli 1882-07-25

¹⁴⁶² A Hon, 20. évfolyam, 1882-07-20 / 198. szám

¹⁴⁶³ Neue Freie Presse, Juli 1882-07-29

1882.08.05-én három osztrák hajó, a „Laudon”, a „Nautilus” és az „Albatros” most Alexandria közelében állomásozik.¹⁴⁶⁴ A hajó legénysége Abukir-nál 1882.08.23-án bajba is került.

1882.08.27-i híradás:

Az egyiptomi események eddigi lassú folyásában kissé gyorsabb fordulat állott be, amennyiben az ellenségeskedések most már határozott alakot öltenek, mióta a fő vezényletet Wolseley angol tábornok vette át, ki működésének alapjául a suezai csatornát választó, melynek teljesen birtokában van, s honnan az összes hadműveletek kiindulnak. Angol tudósítások a helyzetet igen kedvező színben festik, s az angol csapatok minden mozdulata egy-egy győzelmet idéz elő. Hír szerint Arabi pasa hívei közül is sokan átpártolnak az angolokhoz, miután nem igen bíznak abban, hogy Arabi tartósan képes legyen ellentállani az angol haderőnek. Sajátságos véletlen, hogy az egyiptomi harctéren először is osztrák-magyar katonák estek fogságba 1882.08.23-án¹⁴⁶⁵. A »Nautilus« Abukir közelében horgonyzott, hogy tanúja legyen a vár bombázásának, melyre az angolok látszólag készültek, de a bombázás elmaradt. A „Nautilus” ágyúnaszádról a bombázás elmaradása után egy tiszt és tizenkét tengerész partra szállt, s Arabi (egyiptomi) katonái elfogták őket, azt híván, hogy az ellenséges hadseregből valók. Kiszabadításuk iránt megtétettek a kellő lépések.¹⁴⁶⁶ A „Nautilus” osztrák-magyar ágyúnaszád Abukir parancsnokával a foglyok szabadon bocsáttatja iránt alkudozik. Az osztrák-magyar konzul megkérte Wolseley tábornokot, tudassa Arabi pasával, hogy a foglyok nem angol nemzetiségűek.¹⁴⁶⁷ Egyébként még nincs megvilágítva, miért kellett a „Nautilus” tisztjeinek és matrózainak éppen Abukirnál partra szállniuk. Miért mentek a parthoz, nem tudni, de valószínűleg az Abukir erődjére felhúzott fehér lobogót angolnak hitték. Az angol haditengerészet lobogójának t. i. szintén fehér alapszíne van. Négy mezőre osztja ugyan a vörös Sz.György-kereszt, nagyobb távolságból azonban egészen fehérnek látszik. Csakis e tévedés teszi megérthetővé, miként kötöttek ki éppen Abukirnál.¹⁴⁶⁸ A szóban forgó ágyúnaszád parancsnoka Czeke korvettkapitány, van még rajta három tiszt, két tiszthelyettes, 109 főnyi legénység s egy könnyű és két 15 centiméteres ágyú.¹⁴⁶⁹ 1882.08.26-án a »Nautilus« tisztjei és legénysége minden baj nélkül szabadon bocsáttattak. A nevezett ágyúnaszád még ezen a napon Port-Saidba hajózott.¹⁴⁷⁰ Arabi pasa becsület szavuk lekötése mellett ígértette meg a foglyokkal, hogy senkinek semmit sem fognak szólni arról, amit Abukirban láttak vagy hallottak.¹⁴⁷¹ 1938-ban az incidensről már azt írták, hogy a Nautilus felderítési céllal küldte partra az embereit. Mikor kiderült, hogy nem angolok és a Nautilus-ról érkeztek, kávét és cigarettát kaptak.¹⁴⁷²

1882.09.14. – 1883.03.20-ig Alexandriában állomásozott.

(1882.09.17-én egy téves incidens miatt, Bocca partjainál arról beszéltek, hogy a lázadás kiújult. Erre a „Sansego” ágyúnaszád ide érkezett, hogy az Orahovac alatt álló „Nautilus” korvettet felváltsa s télen át egyedüli őrhajónak maradjon itt.¹⁴⁷³ Ekkor már a hajó új kapitánya Friedrich Freiherr von Haan korvettkapitány. Végül egyetlen hajó sem telet Orahovac alatt. Szerintem a sajtó tévesen teszi a hajót az Adriára ekkor, viszont ekkora a parancsnokcsere Alexandriában megtörténhetett.)

¹⁴⁶⁴ Neue Freie Presse, August 1882-08-05

¹⁴⁶⁵ Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-08-30 / 35. szám

¹⁴⁶⁶ Kecskeméti Lapok, 15. évfolyam, 1882-08-27 / 35. szám

A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-25 / 233. szám

Fővárosi Lapok 1882-08-26 / 195. szám

¹⁴⁶⁷ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-08-25 / 233. szám

¹⁴⁶⁸ Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-08-30 / 35. szám

¹⁴⁶⁹ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-08-26 / 234. szám

Die Presse, August 1882-08-25

¹⁴⁷⁰ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-27 / 235. szám

¹⁴⁷¹ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-28 / 236. szám

¹⁴⁷² Grazer Volksblatt, Februar 1938-02-06

¹⁴⁷³ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-09-24 / 263. szám

1883.

1883 januárjától Josef Natti korvettkapitány a parancsnoka.

1883.03.10-i hír: „A monarchia hajóhadában, mint Polából jelentik, újabban a következő változások állottak be. A fölszerelt hajórajt jelentékenyen megerősítették. A hajóraj jelenleg a Lissa, Tegethoff, Ferdinand Max, Saida, Auróra, Nautilus, Narenta, Albatros, Grille, Hum, Sansego és Andreas Hoffer hajókból és naszádokból áll, melyek 52 ágyút és 14 golyószórót hordoznak. A hajórajt Wipinger lovag ellen-admirál vezeti s zászlaját a Lissa kazemat hajón tartja.”¹⁴⁷⁴

1883.03.27 – 1883.04.01-én Zante következett. ¹⁴⁷⁵

1883.04.02-04-én Korfu-ban volt.

1883.04.06-án befutott Gravosába.

1883.05.24-én Triesztbe érkezett. ¹⁴⁷⁶ 1883.06.01-én még Triesztben volt. ¹⁴⁷⁷

1883.06.07-én a Tegethoff, Donau és a Nautilus Triesztből Fasana felé kihajózott. ¹⁴⁷⁸

1883.06.17-én leszerelték.

„Mivel Ausztria partjainál nincsen kalózkodás, és ezért nincs szüksége a tengeri határ őrzésére velük szemben, miáltal nincs szükség fregattokra.

Ezeknek a hajóknak az építése nem volt mentes a kihívásoktól. A „Radetzky” (1872) kezdettől fogva hajózásra alkalmatlannak bizonyult, és egy hengerdugattyú törése miatt a fregatt leszereléséhez vezetett. A hajót később újjáépítették és fejlesztették, ez természetesen jelentős összegekbe került.

A „Laudon”-t (1873) még építés alatt áttervezték, de nyilvánvalóan a sebessége rovására, amely mindössze 12,5 csomó volt. Valószínűleg ez történt a „Radetzky”-val is, mivel kezdetben 14,2 csomót, később pedig csak 13,37 csomót ért el.

Egyébként ezek a fregattok messze elmaradtak a hasonló méretű külföldi hajóktól. A német „Gneisenau” korvett például, bár 400 tonnával kisebb volt, mint a „Radetzky”, 740 lóerővel gyengébb volt a meghajtása, mégis egyel több 15 centiméteres löveget hordozott, és elérte az 14,75 csomót, miközben 74 fővel kevesebb legénységet igényelt. A német hajó 350 000 gulddal kevesebbe került, mint a „Radetzky”.

Bár Ausztriának kiváló cirkálókra lett volt szüksége, mégis szükségesnek ítélték hét új korvett építését.

Két korvett épült, a "Fasana" (1870) és a "Helgoland" (1867), amelyeket nyolchüvelykes ágyúkkal szereltek fel eredetileg.

A "Helgoland" sikertelen kivitelezésű lett, és két héthüvelykes ágyúval kellett végül beérnie.

A "Fasana" sem bizonyult különösebben praktikus hajónak.

Ha összehasonlítjuk a hasonló méretű német "Freyával", azt találjuk, hogy a "Freya" 15,2 csomós sebességgel halad, nyolc 15 centiméteres ágyút szállít, és 30 emberrel kevesebbet igényel, mint a "Fasana", amely 12 csomós sebességet ér el és csak öt 15 centiméteres löveget szállít. Hasonló a helyzet a magas oldalú "Donau" (1874) és "Saida" (1878) korvettekkel.

Ugyanakkora a német „Elisabeth” korvett például 12,2 csomó sebességgel halad, és tizennyolc 15 centiméteres lövedéket szállít. A „Donau” csak tizenegy ágyút szállít, és 11,28 csomós sebességgel halad. Ha összehasonlítjuk az alacsony oldalú „Zrinyi” (1870), „Frundsberg” (1873) és „Aurora” (1873) korvetteket a hasonló, majdnem azonos méretű brit „Satellite” osztállyal, azt találjuk, hogy az utóbbi nyolc 15 centiméteres löveget szállít, 12,5 csomós

¹⁴⁷⁴ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám

Neue Freie Presse, März 1883-03-09

¹⁴⁷⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁴⁷⁶ Die Presse, Mai 1883-05-25

¹⁴⁷⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1883-06-02

¹⁴⁷⁸ Die Presse, Juni 1883-06-08

sebességgel halad, és 60 emberrel kevesebbet igényel, mint a „Zrinyi”, amely csak négy 15 centiméteres löveget szállít, és 11,2 csomós sebességgel halad.

Nemrégiben úgy döntöttek, hogy a leszerelt ágyúaszádokat torpedóvető hajókkal (torpedócirkálók), például a „Zieten”-nel helyettesítik. A „Spalato” (1879), a „Zara” (1879), a „Sebenico” (1882) és a „Lussin” (1883) közül az első kettő már elkészült, de némi csalódást okoztak azzal, hogy a várt 16 csomós sebesség helyett csak 13 csomót értek el, annak ellenére, hogy 2600 lóerővel rendelkeznek mindössze 840 tonnához viszonyítva. Mindössze négy 9 centiméteres ágyút hordoznak, és 83 emberrel több embert igényelnek, mint a német „Zieten”, amely annak ellenére, hogy négy 12 centiméteres ágyút hordoz, mindössze 2322 lóerővel rendelkezik 930 tonnához viszonyítva, és eléri a 16,3 csomót.

Még kedvezőtlenebb az összehasonlítás a német „Möve” ágyúaszáddal. Ez a hajó pontosan akkora, mint a „Zara”, csak egy csomóval lassabb, de egy 15 centiméteres és négy 12 centiméteres ágyúval rendelkezik, sokkal kisebb legénységet igényel, és mégis kevesebb mint feleannyiba kerül.

Az osztrák ágyúaszádok közül a „Hum” (1861), a „Sansego” (1861), a „Narenta” (1860) és a „Möve” (1859) ágyúaszádokat koruk miatt hamarosan ki kell vonni a forgalomból. Az „Albatros” (1873) és a „Nautilus” (1873) fegyverzetben és sebességben felveszi a versenyt a német „Drache”-sal, bár majdnem kétszer akkorák és kétszer annyiba kerülnek. A megmaradt osztrák hajók közül a „Cyklop” (Cyclop) (1872) figyelemre méltó, mivel ez az egyetlen fennmaradt műhelyhajó. A 486 000 guldenbe került hajó luxuskiadásnak tekintendő. Azok a küldöttségek, amelyek jóváhagyták ezt a luxusépítkezést, minden bizonnyal elutasították volna a hitelt, ha a pénzt nyolc torpedóaszád vásárlására kérték volna, amelyekre haditengerészetünknek nagy szüksége lenne. – A Cyclop egészen 1922-ig végig szolgálatban volt.-

Nem kevésbé a 848 000 gulden kiadása egy császári jachtra ("Miramar" lapátkerekes gőzös) (1872) felesleges volt, mivel az "Kaiserin Elisabeth" (1850) és a "Phantasie" lapátkerekes gőzös tökéletesen elegendő lett volna egy ilyen hajó ritka használatára.

Másrészt dicséretes az a gondosság, amelyet a torpedóaszádokra kellő időben fordítottak. Ezen hajótípust 1885-től kezdték építeni. Mindazonáltal a tizennégy osztrák torpedóaszád semmiképpen sem hasonlítható össze az orosz 140, az angol 100, a francia 70 és az olasz 50 torpedóaszáddal.

Amint láttuk, haditengerészeti flottánk állapota korántsem kielégítő. Csak a következők tekinthetők valóban üzemképes hajónak. Hét nagy hadihajó, 8 kazamatahajó, két korvett, négy torpedócirkáló, két ágyúaszád, egy jacht és a tizennégy torpedóaszád. Az összes többi hajó vagy régi, vagy nem megfelelő a céljára.

A következő háborúban valószínű ellenfelekként Olaszországot, Oroszországot és Törökországot kell figyelembe vennünk. Az előbbi nagyobb és három kisebb páncélos cirkálóval, három páncélos cirkálóval, tíz gyorscirkálóval és 50 torpedóaszáddal rendelkezik. Oroszországnak 19 páncélos fregattja és 20 kisebb páncélos hajója van, némelyik működőképes, némelyik építés alatt áll, valamint 22 cirkálója és 140 torpedóaszádja. (Ezek viszont három tengeren vannak szétosztva.)

Törökországnak még mindig hét páncélos fregattja, kilenc páncélos korvette és hat kisebb páncélos hajója, valamint 11 cirkálója van.

Ahhoz, hogy az Adriai-tengeren bármilyen ellenséggel sikeresen szembe szállhassunk, az osztrák flottát legalább nyolc-tíz csatahajóval kellene megerősíteni. Mivel azonban a pénzügyeink nem teszik lehetővé 80 millió gulden kiadását, flottánknak partjaink és kikötőink védelmére kell korlátozódnia.

Ehhez azonban nincs szükség csatahajókra, hanem kisebb páncéloshajókra, mint például a "Wespe" ágyúaszád (1860), és egy jelentős torpedóaszád-flottillára. A legutóbbi költségvetési viták alapján a haditengerészeti parancsnokság két csatahajó építését tervezi. Ez azonban nem teszi lehetővé flottánk számára, hogy megvédje a nyílt tengert Olaszország vagy Oroszország ellen.

Talán ésszerűbb lenne a két hajó megvásárlásáért járó 7-8 millió guldent tíz Wespe osztályú páncéloshajó megszerzésére felhasználni, és az 1 300 000 guldent, ami a felesleges 2000 tonnás cirkáló állítólagos árába kerül, hús torpedóaszád megvásárlására felhasználni.

A hajók használata is sok kívánnivalót hagy maga után. Minden haditengerészeti évvente létrehoz egy páncélos harci századot. Olaszország például folyamatosan hat páncélos hajót tart a tengeren. Ausztriában megelégedtek eddig csak egy páncéloshajó és három kisebb gőzhajóval.

Hogyan gyakorolhatják az admirálisok egy flotta manőverezését, vagy a kapitányok az együttes manőverezést? Ma már azt mondják, hogy évente három páncéloshajót kell felszerelni egy meghatározott időszakra, de ez még nem történt meg. Ráadásul a század eddigi tevékenysége is problémás volt. Hetekig horgonyzott, és bár jó dolog gyakorolni a hajómanővereket és a partraszállásokat, a század fejlesztése fontosabb. Mivel a "tengeri szolgálatra" szánt összegeket olyan gondosan kiszámítják, a felszerelt hajók parancsnokait a lehető legjobban tájékoztatni kell arról, hogy mit lehetne könnyen elérni a gyakorlati szolgálat korlátozása mellett. Továbbá túl kevés hangsúlyt fektetnek a tengerentúli műveletekre.

Míg például Németország folyamatosan 14 hajót alkalmaz külföldön, általában csak 1 vagy 2 osztrák hajó tartózkodik külföldön.

A személyzet bevetése is sok kritikára ad okot. Csak néhány tisztet szállítanak hajóra. Sokakat mindenféle szárazföldi feladatra osztanak be, és a legtöbben egy helyben tétlenül ülnek és unatkoznak. Jobb lenne, ha több tisztet tennénk hajóra. Ha minden felszerelt hajóra egyharmaddal több tisztet vinnénk, a feladataik könnyebbek lennének, és többen maradnának a gyakorlatban. Más haditengerészetekben az ifjabb tiszteket szinte állandóan a tengeren tartják, és legfeljebb hat-nyolc hetes szabadságot kapnak néhány évente. Ausztriában ezzel szemben vannak olyan fiatal tengerésztisztek, akik soha nem vezényeltek őrseget a tengeren, és akiknek eddigi teljes foglalkoztatása irodai munkából, egy tengerészszázad kiképzéséből vagy a fegyvertár ellenőrzéséből állt. Amikor egy ilyen tisztet tengeri szolgálatra rendelnek be, tehernek érzi azt, aminek normálisnak kellene lennie. A tengeri élet nehézségei miatt türelmetlenül várja a partraszállás napját. Végül sajnálattal kell megjegyezni, hogy az előző rezsim alatt a tengerészeti parancsnokság egyre inkább bürokratikus jelleget öltött. Kimerült a rendeletekben és a szabályzatokban.

A tengerészeti parancsnokság középpontjában a part állt. A parancsnokság egy része Bécsbe vándorolt, így ma a teljes haditengerészeti vezérkar ott található. Ez elidegeníti a flottától.

A haditengerészeti parancsnok rövid ellenőrző útjai nem tudják ellensúlyozni azt a tényt, hogy nincs látótávolságában a flotta, nem ismeri első kézből annak igényeit, és elidegenedett a tisztikartól. Bécsből Polába küldik a parancsokat, madártávlatból vizsgálva a helyzetet.”¹⁴⁷⁹

A fenti német nyelvű cikk, igen kritikus a flottával szemben. Az egyik legfontosabb tényezőt, a legénység alacsony létszámát, ami alaposan befolyásolta az egyszerre bevethető hajók számát, a cikk szerzője meg sem említi. A flottára fordítható költségvetés szintén mindig befolyásolta az egyszerre bevethető hajók számát. Hajó, lett volna bőven, de üzemeltetésükhöz nem volt pénz és legénység. A cikk szerzőjét nagyban befolyásolhatta az 1882-es eseménysor, ahol ágyúaszádok eredményesen tevékenykedtek a tüzérség nélküli, pár száz gyalogost felvonultató felkelők ellenében.

¹⁴⁷⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Dezember 1883-12-01

1884.

1884.07.20-án Polában az ünnepiességek folyamán alkalma lesz a tengerészetnek, hogy a király ő felsége hajóhadai parancsa fölött örömet nyilvánítsa. Holnapután a Ferdinand Max, Habsburg, Tegetthoff, Prinz Eugen, Kaiser Max és a torpedónaszádok kilépnek a hajóraj kötelékéből és lassankint tartalékba helyeztetnek. A Kerka ismét megkezdi az Adriai tengeren hidrografikai működését. A Minerva, Helgoland, Frundsberg, Aurora korvettek s a Hum és Nautilus ágyúnaszádok más tengerekre küldetnek vagy iskolázás céljaira fognak szolgálni. A Radetzky fregatt Pittner altengernagy vezérhajója lesz.¹⁴⁸⁰

1884 július végén a „Radetzky“ „Helgoland“ „Frundsberg“ hajók és a „Nautilus“ „Hum“ ágyúnaszádok fognak manőverezni, mint aktív hajóraj.¹⁴⁸¹ Július végén felvetődött, hogy külhoni útra, vagy tengerészképzésre használják az év további részében.¹⁴⁸²

1884.08.06-án állt szolgálatba és csatlakozott az aktív flottakötelékhez.¹⁴⁸³

1884.08.14-én a Hajórajjal adriai cirkálásra indult, melynek során megsérült az előárboc-derék. Befutott Piranóba (Piran, Szlovénia), majd a javítás után tovább indult.

1884.09.02-án testvérhajója az SMS Albatrosz leváltására készült. Az SMS Nautilus (korvettkapitány: Spetzler) már pár nappal korábban fölfonta vitorláját és úgy a legénység, mint a tiszték egyaránt érdeklődéssel néznek a khinai-japáni út elébe.¹⁴⁸⁴ Az út célja a legénység kiképzése, a kereskedelmi kapcsolatok, valamint egy kereskedelmi hajójárat indításának a felmérése volt.

Az utat 14 hónapra tervezték, és az úticélok: Brit-Indiák, Jáva, Kína és Japán.¹⁴⁸⁵

A hajó parancsnoka Spetzler (Spegler) Károly korvettkapitány, személyzete 2 sorhajó hadnagy, 3 sorhajó zászlós, 4 tengerészcadét, 1 orvos, 1 mérnök, 1 parancsnoki asszisztensből és 115 fő tengerész.¹⁴⁸⁶

1884.09.10-19-én járt Korfu-n.

1884.09.22-23-án Argostoli-ba érkezett.

1884.09.28-30-án Milosz-nál állt meg.

1884.09.30 – 1884.10.02-án Syra következett.

1884 októberében a „Nautilus” ágyúnaszád elhagyja az osztrák vizeket, és Kelet-Ázsia felé veszi az irányt, míg az „Albatros” ágyúnaszád, amely jelenleg ezeken a vizeken tartózkodik, megkezdi visszaútját Ausztriába. A „Nautilus” egy évig marad a kelet-ázsiai vizeken, Kína és Japán, valamint a Fülöp-szigetek főbb kikötőit látogatva meg. Ezzel kapcsolatban jelezni kell, hogy a haditengerészeti parancsnokság szándéka, hogy mindig egy vagy több hadihajónkat állomásoztassa ezeken a vizeken. Visszaúton ezek a hajók minden olyan kikötőt érintenek, amelyet Lloyd gőzhajóink látogatnak.¹⁴⁸⁷

1884.10.06-20-án Szmirna-ban elvált a hajórajtól.

1884.10.21-én már Szmirna kikötőjét hagyta el és a Szezei csatorna felé hajózott.¹⁴⁸⁸

¹⁴⁸⁰ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

Neue Freie Presse, August 1882-08-24

Pester Lloyd, Juli Jahrgang 31, 1884-07-20 / nr. 199

¹⁴⁸¹ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-06-24 / 173. szám

¹⁴⁸² Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

¹⁴⁸³ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

Die Presse, August 1884-08-07

¹⁴⁸⁴ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁴⁸⁵ Neue Freie Presse, August 1887-08-31

¹⁴⁸⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1884-09-28

¹⁴⁸⁷ Neue Freie Presse, August 1884-08-24

¹⁴⁸⁸ Das Vaterland, Oktober 1884-10-21

1884.10.23-25-én Tristana (Scarpanto – Krapathos) következett.
1884.10. 29 – 1884.11.01-én volt Port Said-ban.
1884.10.30-án Port Said-ban volt.¹⁴⁸⁹
1884.11.01-02-án áthajózott a Szuezi-csatornán. 1884.11.02. Nagy-Keserű-tavon járt.
1884.11.03-07-én Szuezen járt.¹⁴⁹⁰
1884.11.16-18-án Massawa (Eritrea) következett.
1884.11.18-19-én Numes Shariz-nál volt.
1884.11. 21-23-án Jebel Zukur (talán Szudán) következett.
1884.11.25-én rövid időre befutott Perim-szigetére, majd tovább indult.
A posta szerint a hajó Aden-ben kikötött.¹⁴⁹¹ Aden-be 1884.11.26-án érkezett meg.¹⁴⁹² Onnét Szingapúrba hajózott tovább, ahová 1884. december végére várták.¹⁴⁹³
Érdekesség, hogy az Adenbe a hajó után küldött posta később indult, mint a hajó, és már november 17-re várták a postát Aden-be.
Adent 1884.12.01/02-án hagyta el.¹⁴⁹⁴
1884.12.02-03-án még Áden közelében volt.

1885.

1885. 01.26-29. Benkoelen, Szumátra.
1885.01.28-án Öfelsége „Nautilus” ágyúnaszádja ma megérkezett Benkoelen-be (Szumátra), és holnap indul Batavia felé.¹⁴⁹⁵
1885.02.03/04-én megérkezett Batavia-ba (Jakarta, Indonézia).¹⁴⁹⁶
1885.02.12-én Batavia-ból Szingapúrba indult.¹⁴⁹⁷
1885.02.18-án érkezett Szingapúrba,¹⁴⁹⁸ ahol 1885.02.26-ig maradt.
A posta szerint 1884 decemberétől 1885. februárig Szingapúrban volt.¹⁴⁹⁹ Nem tudni, hogy miért küldték a postáját már 1884 decemberében Szingapúrba.

„(Egy osztrák magyar ágyúnaszád viszontagságai.) Haditengerészetünk „Nautilus“ nevű ágyúnaszádja még a múlt évben hosszabb gyakorló útra indult. Legénységének útközben sok viszontagsággal kellett küzdeni. A „Nautilus“ a suezi csatornán keresztülhalolva legelőször Adenben kötött ki. Itt néhány napi pihenőt tartottak, azután, — 1885 január első hetében — anélkül, hogy hosszabb útra való élelmi- és szénkészlettel látták volna el magukat, tovább indultak az indiai vizekre. Útközben borzasztó vihar érte a hajósokat, s ez annyira eltérítette őket eredeti irányuktól, hogy 56 napig kóboroltak a tengeren, anélkül, hogy szárazföldet láttak volna. Időközben kifogyott minden eleségük, elfogyott a szénük is, úgy hogy végre már a hajó gépét nem is használhatták s tisztán a vitorlákra s a szél önkényére kellett magokat bízniok. Végre midőn már reményük is veszni kezdett, szárazföldet és azon egy várost pillantottak meg: Szumátra szigetét és Benkoelen hollandi gyarmatot. A hajó a tenger folytonos háborgása következtében nem férközhetett egészen a kikötőhöz. A hajóstisztek egyrésze tehát csónakba szállott és úgy igyekezett a partot megközelíteni. Szumátra partjai körül azonban a tenger tele van vízalatti sziklával, melyeket a tiszték nem ismertek. Csónakuk fennakadt egy sziklán s a bennülők a legnagyobb veszélyben forogtak, nem mehettek se előre, se hátra. Az eső eközben

¹⁴⁸⁹ Die Presse, Oktober 1884-10-30

¹⁴⁹⁰ Das Vaterland, November 1884-11-04
Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1884-11-07

¹⁴⁹¹ Das Vaterland, Oktober 1884-10-22

¹⁴⁹² Das Vaterland, November 1884-11-27

Die Presse, November 1884-11-27

¹⁴⁹³ Die Presse, Oktober 1884-10-30

¹⁴⁹⁴ Das Vaterland, Dezember 1884-12-02

¹⁴⁹⁵ Das Vaterland, Januar 1885-01-28

¹⁴⁹⁶ Das Vaterland, Februar 1885-02-04

¹⁴⁹⁷ Die Presse, Februar 1885-02-13

¹⁴⁹⁸ Die Presse, Februar 1885-02-19

¹⁴⁹⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1885-01-22

a tropikus esőzések egész erejével zuhogott. Végre a partról észrevették a csónakosok szorult helyzetét és segítségükre jöttek. De amint a szegény lelkek végre partra szálltak és meleg fogadtatásban részesültek, minden nehézségük feledésbe merült. Soha nem volt azonban olyan vihar, mint azon az estén. Az eső özönvíz szerűen ömlött. A tiszték természetesen csontig áztak. Nem akartak ilyen állapotban megjelenni a város előkelőségei előtt, ezért este 11 óra körül visszatértek a hajóra. Bankoelenben (Bengkulu Szumátra) a hollandiak a legszívesebb fogadtatásban részesítették őket, a kormányzó fényes bankettet és táncestélyt rendezett a tiszteletükre másnap 6 órakor.

Aligha lehetne elképzelni kedvesebb és vidámabb vendéget, mint a parancsnok. (Ő Karl Spetzler korvettkapitány.) Igazi bécsiek voltak a szó legnemesebb értelmében. Vidámak, gondtalanok, étellel teli, és nagyon szellemesek a társalgásban. 9 órakor a kormányzóhoz mentünk, aki egy pompás házban lakik. Nagyon élénk társaság volt, és késő estig nagyon élénken táncoltunk. Megállapodtunk abban, hogy másnap este nálunk (hannoveri Heusinger von Walden mérnök lányának családja) tartunk egy összejövetelt. A jókedvű parancsnok ismét eljött, hogy megkérjen, rábeszéljem az összes hölgyet, hogy másnap délután 4 órakor látogassuk meg a Nautilus-t. Az urak rendkívül udvariasak voltak, mindent megmutattak, pezsgővel kínáltak minket stb. Este 6 óra körül zivatar csapott le, és vissza kellett térniük a partra a hölgyeknek. A hölgyek hajóját alaposan dobálta a vihar. Este Heusinger von Walden-éknél volt táncmulatság. Nagyon vidám, pompás összejövetel volt, szüntelenül szólt a zene és a tánc. A katonazenekar a ház előtti veranda alatt játszott. Másnap a „Nautilus“ eleséggel és szénellátással ismét fölszedte horgonyait és tovább hajózott Kína illetve Batavia felé.”¹⁵⁰⁰

1885.02.27-én Szingapúrból Bangkok felé indult.¹⁵⁰¹

1885.03.03-06-án Sarawak folyó torkolatánál volt.

1885.03.06-07-én Sarawak-ban járt.

1885.03.15-25 között volt Bangkok-ban (Thaiföld).

1885.03.19-én Ófelsége ágyúnaszádja, a "Nautilus" megérkezett Bangkokba Sarawak-ból (Malajzia). Malusa matróz lázban meghalt és a tengeren temették el. A legénység többi része egészséges.¹⁵⁰²

1885.03.25-én Bankokból Saigon-ba indult.¹⁵⁰³

1885.04.01-én Keh Tang-ban (Tonquala-sziget) állt meg.

1885.04.04-05-én Kokosnus-öböl-ben járt.

1885.04.05-én érkezett Saigon-ba.¹⁵⁰⁴ Saigonból 1885.04.08-án hajózott tovább.

1885.04.16-18-án Victoria (Labuan, Malajzia) következett.

1885.04.18-19-én Muaro-sziget-nél horgonyozott a Brunei folyó torkolata előtt.

1885.04.23-29-én volt Manila-ban.

1885.04.23/25-én érkezett Manila-ba, és 1885.04.29-én indul tovább Hongkong-ba.¹⁵⁰⁵

1885.05.05/06-án megérkezett Hongkong-ba.¹⁵⁰⁶

1885.05.13-án a hajóról megszökött a 18 éves cseh Carl Merlet és rojanói (Trieszt) Johann Biasutti tengerész Hongkongban.¹⁵⁰⁷

1885.05.15-én hagyta el Hongkong-ot és Swatau és Amoy felé vette az útirányt.¹⁵⁰⁸

1885.05.16-17-én volt a Bill-szigetnél.

1885.05.17-19-én volt Swatow-ban (Swatau).

¹⁵⁰⁰ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-04-27 / 115. szám

Neue Freie Presse, April 1885-04-26

¹⁵⁰¹ Das Vaterland, Februar 1885-02-27

¹⁵⁰² Das Vaterland, März 1885-03-20

¹⁵⁰³ Die Presse, März 1885-03-26

¹⁵⁰⁴ Das Vaterland, April 1885-04-07

¹⁵⁰⁵ Das Vaterland, April 1885-04-25

¹⁵⁰⁶ Das Vaterland, Mai 1885-05-06

¹⁵⁰⁷ Prager Tagblatt, August 1885-08-01

¹⁵⁰⁸ Die Presse, Mai 1885-05-16

1885.05.20-23-között járt Amoy-ban.

1885.05.24-én a »Nautilus« ágyúnaszád megérkezett Amoyba s onnan folytatta útját Shanghaiba. Amint jelentik, a hajón mindenki egészséges.¹⁵⁰⁹

1885.05.25-én befutott Sanghaiba.¹⁵¹⁰

A Sanghajban élő osztrákok különös örömmel és hazafias büszkeséggel üdvözölték a „Nautilus” ágyúnaszád érkezését ez év május 25-én. A parancsnoknak és személyzetének kifejezett üdvözlés, valamint az osztrák tisztviselők közismert jóindulatúsága hamarosan élénk eszmecserehez vezetett, amely a társadalmi előnyökön kívül kereskedelmi tevékenységet is eredményezett. Ez olyan megbeszélésekhez és megfigyelésekhez vezetett, amelyek elsősorban az osztrák kereskedelemre összpontosítottak Kínában. Ez újabb bizonyítéka annak, hogy haditengerészetünk mennyire elkötelezett a kereskedelempolitikai kérdések iránt, és ez minden bizonnyal sehol sem üdvözlendőbb vagy sikeresebb, mint itt Kínában. Sajnos a „Nautilus” tartózkodása ezeken a vizeken, és különösen Sanghajban meglehetősen rövid, és kevés remény van a hajó visszatérésére. Hogy mennyire szeretnék, ha egy osztrák hadihajó állomásozna itt (vagyis a kínai és japán megszállók), az nem igényel további megvitátást. Mindazonáltal hálával tartozunk a haditengerészeti főparancsnokságnak az „Albatros” és a „Nautilus” látogatásáért. 1885. június 6-án a „Nautilus” kedves parancsnoka, Spetzler korvettkapitány kellemes délutáni ünnepséget rendezett, amelyre egy válogatott csoport gyűlt össze a zászlókkal, szőnyegekkel, fegyverekkel és virágokkal pompásan feldíszített hajón. A Sanghaji Városi Zenekar hangjaira, amelynek karmestere egy Hegrat nevű osztrák, a tánc élénk és vidám lett. A vendégek között külföldi hadihajók parancsnokai, különféle küldöttségek és Kína legfontosabb vállalatainak képviselői is jelen voltak. A parancsnok és a tisztek versengtek egymással a vendégszeretetükben. A tánc szüneteiben a legénység osztrák népdalokat adott elő. Csak a lenyugvó nap készítette a vendégeket arra, hogy elhagyják a vendégszerető hajót. A hajó izléses díszítéséért főként Pajer zászlóst érdemelte az elismerést. A „Nautilus” sanghaji tartózkodása alatt a parancsnokot hivatalosan is meglátogatta a Tartáj (magas rangú kormánytisztviselő) és más magas rangú tisztviselők, akiket az osztrák hajó ágyútisztelgessel fogadott, ami üdvözlendő gesztus volt a kínai oldalról. Ezt azért említem meg külön, mert a Tartáj nem gyakran látogat külföldi hadihajókat. Konzulunk, Haas úr, nagy erőfeszítéseket tett, hogy kínai finomságokkal lássa el az urakat. Különösen egy nem hivatalos kínai vacsora tetszett a tiszteknek. A „Nautilus” ezután elhagyta Sanghajt, hogy folytassa útját Chefoo és Tien Jin felé. Ez utóbbi kikötőváros a Pei Ho folyó eliszaposodása miatt hetek óta a legtöbb hajó számára elérhetetlen, ami arra kényszeríti őket, hogy a folyóparton kívül rakodjanak be és ki. A vízszint dagálykor mindössze 10-11 láb, így a 15 láb hosszú ágyúnaszád, a "Nautilus", valószínűleg nem merészkedik oda.¹⁵¹¹

1885.06.11-én hagyta el Sanghajt és Chefoo-ba (Yantai, Kína) tart.¹⁵¹²

1885.06.16-19-én volt Csifu-ban.

1885.06.29 – 1885.07.05-én volt Nagaszaki-ban. Ezt lényegében a sajtó is megerősíti.

Egy távirati üzenet szerint Őfelsége „Nautilus” ágyúnaszádjá megérkezett Tochifi-ból (Chefoo, Csifu, Tochigi) Nagaszakiba 1885.07.01-én, és 1885.07.04-én indul Kobe felé.¹⁵¹³

1885.07.06-07-én Shimonoseki következett.

1885.07.07-08-án volt Mitsugahama-ban (Mitsuhama).

1885.07.08-09-én Noosaki-ban járt.

1885.07.09-20 között volt Kobe-ban.

¹⁵⁰⁹ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-05-26 / 122. szám

Das Vaterland, Mai 1885-05-24

¹⁵¹⁰ Das Vaterland, Mai 1885-05-29

¹⁵¹¹ Neue Freie Presse, Juli 1885-07-30

¹⁵¹² Die Presse, Juni 1885-06-11

Neue Freie Presse, Juni 1885-06-11

¹⁵¹³ Das Vaterland, Juli 1885-07-01

Die Presse, Juli 1885-07-01

1885.07.09/10-én megérkezett Hiogo (Hjogo) (Kobe)-ba. ¹⁵¹⁴

1885.07.25/26-án érkezett Jokohamába. ¹⁵¹⁵ 1885.08.25-én hagyta el Yokohama-t és Hongkong felé indult. ¹⁵¹⁶

A Karl Spetzler korvettkapitány által vezetett „Nautilus” ágyúaszád jelenlegi útjáról való visszatérése után lecseréli legénységének egy részét, majd szintén októberben ismét tengerre száll. Az előző években – tizennégy hónapon keresztül Kelet-Ázsia fő kikötői Rangun közelében, Brit-Indiában, Szingapúrban a Malaka-szorosban, Batavia-ban Jáván, Hongkongban és Sanghajban Kínában, valamint Jokohamában Japánban járt. Az út oda-vissza a Szezi-csatornán keresztül történik. ¹⁵¹⁷

1885.08.31 – 1885.09.02. között, rövid időre visszatért Kobe-ba.

1885.09.02-03-án felkereste Hirosima-t.

1885.09.12-14-én kikötött Matsu-szigetén. ¹⁵¹⁸

1885.09.17/19-én befutott Hongkongba, miután túlélte egy heves tájfun 1885.09.05-én és 6-án. Minden rendben van a fedélzetén. ¹⁵¹⁹ A hajó kötélzete azonban megsérült. A Kowloon dokkban kijavították a kötélzetet és rendbe tették a hajót.

1885.10.28-án futott ki Hongkongból Szingapúr felé. ¹⁵²⁰

Kereskedelmi megállapodások a kínai kormánnyal.

Hongkongból Őfelsége "Nautilus" ágyúaszádjának parancsnoka, Carl Spetzler százados (korvettkapitány), egy rendkívül érdekes kereskedelmi jelentést küldött Sanghajról, amelyet báró Sterneck altengernagy jóvoltából tudunk közzétenni. A jelentésből az illetékes körök látni fogják, hogy sanghaji konzulunk, Josef Haas úr és a Russell & Co. képviselője, Wilhelm Klein úr erőfeszítéseinek köszönhetően mindent megtettek a Monarchia és Kína közötti üzleti kapcsolatok megteremtése érdekében – és a konzulátus erőfeszítéseit figyelembe véve szinte azt mondanánk, hogy többet is tettek, mint amire ésszerűen számítani lehetett. A jelentés további bizonyítéka annak az élénk buzgalmának és intenzív érdeklődésnek, amelyet haditengerészetünk tanúsít a hazai ipar előmozdításával és kereskedelmünk fejlesztésével kapcsolatos minden kérdésben. Spetzler százados jelentéséhez csatoltuk Wilhelm Klein úr, a Russell & Co. képviselőjének hozzá intézett levelét, amelynek lényegi tartalmát először is felvázoljuk. Klein úr kezdetben arról számolt be, hogy a Russell & Co. megtette a szükséges előzetes lépéseket az Ausztria-Magyarországgal való üzleti kapcsolatok kialakítása érdekében. Ezek a tárgyalások meglehetősen messzire haladtak, és az osztrák ügynökségek felvásárlásával kapcsolatos tárgyalások kedvezően haladnak. A Russell & Co.-t nemrégiben Li Hung-Cschang alkirály kinevezte egyedüli különleges ügynökévé, és ezt hivatalosan is közölték az európai kormányokkal. Ez a kinevezés a vállalat számára az első és legkiváltságosabb pozíciót biztosította Kínában a kínai kormány számára történő katonai felszerelések beszerzésében.

Klein úr úgy véli, hogy itt az ideje kihasználni ezt a kivételes helyzetet, és közvetlen javaslatokkal megkeresni az alkirályt. Az alkirályal személyes kapcsolatban álló Haas konzullal folytatott beszélgetés során az alkirály kijelentette, hogy teljes mértékben hajlandó támogatni a Russell Co. által előterjesztett Ausztria-Magyarország összes üzleti javaslatát, és amennyiben az ajánlatok egyenlőek, azokat előnyben részesíteni. Továbbá az alkirály hivatalos

¹⁵¹⁴ Die Presse, Juli 1885-07-10

¹⁵¹⁵ Das Vaterland, Juli 1885-07-26

¹⁵¹⁶ Die Presse, August 1885-08-26

¹⁵¹⁷ Neue Freie Presse, August 1885-08-18

¹⁵¹⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵¹⁹ Das Vaterland, September 1885-09-19

¹⁵²⁰ Die Presse, Oktober 1885-10-28

képviselőt delegált, akinek mindenkor mérlegelnie kell az összes javaslatot, ami nagyban megkönnyíti majd az alkirályal való kommunikációt. Tekintettel erre a kivételesen kedvező helyzetre, sajnálatos, hogy még nem tudnak terveket benyújtani hajókra vagy más hadianyagokra vonatkozóan. Az alkirály azonban sürgősen kérte Haas konzult, hogy amint bármilyen kézzelfogható anyag megérkezik, azonnal látogassa meg újra, hogy megbeszéljék a további részleteket. Az eddig elért sikerek alapján a feladat most egy olyan konkrét megállapodás megkötése, amely a nemzeti ipar javát szolgálja. Klein úr úgy véli, hogy most fontos lenne, hogy a haditengerészet főparancsnoksága vizsgálatot indítson annak megállapítására, hogy a Russell & Co. cég projektjei hogyan fogadtatódnak, és amennyiben a kormány részéről kedvező vélemény alakul ki, kívánatos lenne, hogy Pomeroy urat, a londoni Russell & Co. vezetőjét azonnal értesítsék, hogy további lépéseket tehessenek. Jövő év márciusában újraindul a téli hónapokban szüneteltetett Tiencsinbe irányuló szállítás. Ekkor adják ki az új szállítási parancsokat, és addigra már teljes mértékben fel kell készülni az anyagokkal, hogy kihasználhassuk ezt a kedvező helyzetet. Üzleti szempontból hangsúlyozni kell, hogy a megrendelések biztosításához a lehető leggyorsabban be kell nyújtani az Ausztria-Magyarországból származó összes hadianyag terveit, rajzait, fényképeit, modelljeit és részletes leírásait. Ez magában foglalja például a torpedónaszádokat, torpedókat – ekkor a világ legjobb torpedói Fiumében készültek-, minden típusú és méretű hadihajókat, partvédelmi felszereléseket, fegyvereket, ágyúkat, optikai távírókat, haditengerészeti jelzéseket és így tovább. Hamarosan többek között az ütegek és torpedók is szóba kerülnek, de ugyanígy lehetséges, hogy teljesen új termékek, például az Uchatius ágyúk, különösen Kína érdeklődését keltik fel, és hogy a tonkini határerődítmények hegyi ütegeire vonatkozó megrendeléseket is meg lehet szerezni. Ilyen körülmények között rendkívül sürgős, hogy a Stabilimento tecnico, a fiumei torpedógyár és más létesítmények haladéktalanul megkezdjék az anyagok beszerzését. Ami az ügylet pénzügyi vonatkozásait illeti, azt a Russell, Co. cég kielégítően fogja intézni.

Most közzétesszük, néhány apró részlet kihagyásával, Spetzler korvettkapitány jelentését.

A kereskedelmi jelentésemben, hangsúlyoztam, hogy Sanghajban, hogy ottani konzulunk, Haas úr, valamint Klein úr, az amerikai Russell & Co. kereskedelmi cég kínai alkalmazottjai, rendkívül szorgalmasan dolgoznak az osztrák kereskedelem Kínával való fellendítésén, és már számos előkészítő lépést tettek ebben az irányban.

Most abban a helyzetben vagyok, hogy továbbá beszámolhatok a Császári és Királyi Hadügyminisztériumnak (Haditengerészeti Osztály), hogy Haas konzulnak és Klein úrnak a közelmúltban lehetőségük nyílt arra, hogy a kormányzat állami támogatásával és közszolgáltatásával is támogatja a terveket, a remények szerint.

Haas konzul személyesen utazott Tiencsinbe, hogy támogassa ezt a hazafias vállalkozást, és találkozott Li-Hung-Tschang alkirályal. Tőle igen értékes biztosítékokat kapott, majd visszatért, hogy további megbeszéléseket tartson, és három napig maradt. Lényegében egyetérték Klein úr levelében leírtakkal. Mivel kötelességemnek tartom itt személyes véleményemet is kifejteni, röviden jelezem a Császári és Királyi Hadügyminisztériumnak (Haditengerészeti Osztály), hogy eddigi megfigyeléseim és tapasztalataim alapján milyen mértékben tartom megvalósíthatónak a javasolt projekteket. Ezért nemcsak a levélben említett kedvező lehetőségeket fogom tárgyalni, hanem optimizmus nélkül megemlítem azokat az akadályokat is, amelyek valószínűleg a vállalkozás útjában állhatnak. A következő kedvező tényezők jelenleg a kínai kormánynak szánt nagyobb, előnyös szállítások lehetővé tételét támogatják:

1. Az a tény, hogy a kormány hajlandó a lehető leghamarabb átszervezni és növelni az ország katonai erejét. Mivel Kína saját technikai erőforrásainak hiánya miatt a külföldi ipartól függ, Ausztria természetesen részt vehetne ennek az igénynek a kielégítésében. A jelenlegi rendszert, amelyben minden tartomány, vagy inkább alkirálya teljes mértékben saját belátása szerint

kezeli a katonai védelmet, akkor a teljes központosításra kell törekedni. Pechili jelenlegi kormányzója, Li Hung-chang ekkor valószínűleg Kína legbefolyásosabb államférfija és szervezője, és így katonai főnöke is lenne.

2. Haas konzulunk és Li Hung-Tschang közötti személyes megbeszélések azt mutatták, hogy Öfelsége készségesen biztosít piacra jutást az osztrák termelők számára.

3. A Russell & Co. cég, amelyet Kelet-Ázsia egyik legfontosabb vállalatának tartanak, írásban is megerősítették, hogy felajánlotta, hogy átveszi az összes nagyobb osztrák szállítás közvetítését, és ezért saját érdekében nagy értékesítési volumen elérésére fog törekedni. A Russell & Co. kapcsolata Li Hung-Tschang-gal olyan, hogy azonos minőségű áruk esetén valószínűtlen a verseny kialakulása.

4. Klein úr, mint a Russell & Co. sanghaji importüzletének vezetője, nagyon aktívan részt vesz az osztrák iparban, és minden bizonnyal a lehető legteljesebb mértékben vesse be energiáját, széleskörű tudását és jelentős befolyását hazája és saját országa jólétének mielőbbi növelése érdekében.

Mindezek ellenére tagadhatatlan, hogy a következő nehézségek akadályozzák a nagyobb mennyiségű katonai felszerelés Ausztriából történő behozatalát.

1/ Ausztria képességei jelenleg szinte ismeretlenek Kínában, míg más kereskedő nemzetek már régóta importálnak oda. Elsősorban a britek és a németek azok, akik aktív ügynökök révén biztosították az állami ellátás nagy részét. Különösen a haditengerészeti kérdésekben Németország tesz nagy lépéseket, és elsősorban a hadihajók építéséért, a fegyverellátásért stb. felelős.

2/ Tekintettel a kínaiak jelenlegi alacsony szintű katonai kiképzésére és a korábban említett tartományi önkényre, ebben az országban nem létezik szisztematikus katonai rendszer. A katonai felszerelések beszerzését ezért nem az egyes kormányzók végzik egységes, jól átgondolt terv szerint, hanem minden uralkodó gyakran meglehetősen válogatás nélkül és rendszertelenül vásárolja meg, egyszerűen azt, amit az ügyes közvetítők éppen a legmodernebb és legjobb termékként tudnak reklámozni.

Természetesen a vevő számára nagyon vonzó, ha a megrendelt tételt személyesen is be lehet mutatni neki, vagy ha azt jól illusztrálják modellek, rajzok stb. Így például a B. Schmidt, Co., akik Sanghajban a Krupp, majd a stettini „Vulcan” gyár, valamint egy amerikai fegyvergyár ügynökei, mindenféle minta és modell valóságos arzenáljával rendelkeznek, és ezért mindig készen állnak arra, hogy azonnal bemutassák a kívánt tételt, ügyesen kihasználva a pillanatnyi szorongást vagy vásárlási vágyat, és hatalmas üzletet kötnek.

Ezért, ahogy Klein úr is említette, iparosainknak törekedniük kell arra, hogy hasonló, a gyakorlatban bevált módon járjanak el, azaz minél több mintát, modellt és rajzot küldjenek ügynöküknek, a Russell & Co.-nak, hogy a vállalatot változatos kiállítási anyagokkal lássák el, és így ösztönözzék a kormány vásárlási kedvét.

Ha – ahogy a pletykák sugallják – az ország és a tengerpart megerősítését most komolyan és szisztematikusan kell vállalni, akkor véleményem szerint a következőket kell megfontolni.

1/ Erődítés: páncélos tornyok, tábori ütegek, esetleg Uchatius ágyúk, kézi lőfegyverek, Werndl puskák.

2/ Haditengerészet, csatahajók. – Két korvettet rendelnek ismét Stettinből. Úgy vélem azonban, hogy más országok ajánlatainak is jó esélyük lenne ügyes tárgyalással.

3/ Folyami monitorok, tengeri aknák. Ezekkel kapcsolatban megbízható forrásból megtudtam, hogy a Canton folyó blokádjá során az elmúlt háborúban három rendszert használtak; a franciát, a britet és a németet. A német úgynevezett standard aknákból 120 darabot vetettek be. Ezeket a 40 font ágyúgyapottal megrakott elektromos kontakt aknákat részben itt gyártották, részben

pedig vásárolták, darabonként 250 fontba kerülve a kínai kormánynak. A kínaiak most különös hangsúlyt fektetnek a torpedónaszádok beszerzésére, amely ágazatban jó üzletet lehetne indítani kiváló építőanyagainknak köszönhetően. Ehhez azonban az szükséges, hogy a gyártók gyakorlatilag bevált terveket kapjanak. Természetesen várható, hogy más típusú hajók is piacképesek lennének, továbbá hogy a vasutak, a folyószabályozás és a hídépítés, a távírók navigáció, valamint a különféle katonai felszerelések hatalmas importmennyiségeket képviselnek majd.

A kérdés most az, hogy vajon rávehetők-e iparosaink arra, hogy megfogadják a kapott tanácsokat. A múltbeli tapasztalatok sajnos nem sok vállalkozói szellemet vagy kitartást sugallanak. Ahol ezek hiányoznak, lehetetlen szilárdan megvetni a lábunkat a mai hevesen változó nemzetközi kereskedelemben. Mire jók a legjobb tanácsok, még azok is, amelyeket más nemzetek sikerei mutatnak be, ha a szűklátókörű merkantilizmus csapdájába esve hamarosan egy irattartó szekrényben végzik szerencsétlen sorsukat, és a múltá válnak? A Klein úr levelében kért támogatás csak úgy nyújtható, ha felkérem a Császári és Királyi Hadügyminisztériumot (Tengerészeti Osztály), hogy tegyen meg minden olyan intézkedést, amely szerény véleménye szerint előnyös lehet a vállalkozás számára. Szerény véleményem szerint különösen hatékony lenne, ha magas rangú kormánytisztviselők támogatásával Mr. Pomeroy, a Russell Co. londoni képviselője, minden szükséges erőforrást megkapna ahhoz, hogy jól informált legyen iparágunkról. Ez minden bizonnyal a legjobb helyzetbe hozná őt ahhoz, hogy megismerkedjen a Kínában forgalmazható termékekkel, és azonnal megkezdje a szükséges tranzakciókat.¹⁵²¹

Egy osztrák hadihajó viharos útja. (Eredeti tudósítás a "Die Presse"-ből.) Őfelsége "Nautilus" ágyúnaszádjának hongkongi, 1885. szeptember 24-jei útleírásának egy részletéből a következő érdekes részleteket tudjuk meg.

"Röviddel délelőtt 10 óra után Őfelsége "Nautilus" ágyúnaszádjá egy hónapos jokohamai tartózkodás után kifutott a kikötőből, miközben a francia zászlóshajó, amelynek orra mellett az ágyúnaszád szoroson elhaladt, az osztrák himnuszt játszotta.

Este kedvező szellő támadt. Ennek következtében a motort azonnal leállították, és az utazás vitorlával folytatódott. Sajnos két nappal később a keleti szellő teljesen elült, és átadta helyét a nyugati légáramlatoknak."

Egy kétnapos kísérlet következett a kedvezőtlen szél és az erős Curoso (Kuroshio, Fekete, másképp Japán áramlat egy észak felé húzódó, meleg, erőteljes nyugati áramlat az Észak-Csendes óceánon)-áramlat elleni haladásra, ami nemcsak a Curoso elvesztéséhez vezetett, hanem éppen ellenkezőleg, a hajót még keletebbre eltolta. Ilyen körülmények között teljesen el kellett vetni a Japán déli partjai mentén vezető közvetlen útvonal tervét, és a Belső-tengeren át vezető utat kellett választani. A hajó az erősebb Curoso-áramlattal szemben nehezen haladva a Kit-csatorna felé kormányzott, ahonnan aztán jó sebességgel elérte Kobét. A kikötő világítótornya közelében volt kikötve az amerikai "Ossipee" korvett, amely karatén zászlót viselte. A hajó előző nap érkezett Nagaszakiból, és a rövid út során három emberét veszítette el kolerában.

Kobe-ban a hajó feltöltötte szénkészletét, majd egy tiszta reggelen ismét elhagyta a kikötőt. Útközben két ellentétes irányban haladó hadihajóval találkoztunk, az amerikai "Orenton" fregattal és a német "Nautilus" ágyúnaszáddal. Hajnalban elhaladtunk Simonoseki mellett, és amikor reggel 9 óra körül elértük a nyílt tengert, és kedvező szellőt találtunk, leállítottuk a motort, és jó irányt vettünk a dél-koreai csatorna felé. A szél felerősödésével a hajó viszonylag stabil maradt éjfél körül, de ettől kezdve a hullámozás nagyon hevesé vált. Kedvező szélirány maximális kihasználása érdekében az összes vitorlát felhúzták, így a hajó átlagosan $8\frac{3}{4}$ tengeri mérföldes sebességet tudott elérni. Reggel 6:00-kor az elülső felsővitorla elszakadt, majd

¹⁵²¹ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1885-11-27

hamarosan a fővitorla is. A napfelkeltekor tapasztalt szokatlan színárnyalat, valamint a barométer gyors csökkenése tájfun közeledtére utalt. Mivel azonban az állandó szélirány nem adott jelzést a szél útjáról, és a hajó helyzete miatt tanácsos elkerülni a jobb oldali haladást a koreai szigetcsoporthoz, illetve a bal oldali haladást a japán Goto-szigetek felé, a vitorlákat felhúzták, hogy a szél segítségével a lehető leggyorsabban tiszta tengerre kerüljenek, így a hajó szükség szerint választhatja meg a haladási irányát. Délre a szél megerősödött. A legerősebb vitorlák (felsővitorlák és fővitorla) varratai több helyen felszakadtak, de ezt a kárt hamarosan kijavították a tartalék felsővitorla felhúzásával. Mivel a déli térkép (a hajó helyzete a térképen) azt mutatta, hogy a Quelpart-szigetet (Jeju sziget Dél-Koreában) már elhagyták, megpróbálták a hajót jobbra dönteni (jobbra fordulni) szorosan reffelt felső vitorlákkal. A szél okozta nyomás olyan súlyos volt, hogy a dőlés igen veszélyessé vált. Miután a hajót gyorsan kiegyenesítették, csak az utolsó két viharvitorlát húzták fel. A kormányzás javítása és a megmaradt vitorlák elszakadása esetére a kazánt délután fél kettőkor begyújtották, a motort pedig délután fél kettőkor indították be. A lassan északra forduló szél délután folyamán drámaian felerősödött. A tenger alakjában és méretében vadul csipkézett, hatalmas hegyekre hasonlított, amelyeket a szél dűhe hajtott, mennydörgő robajjal hömpölyögtek a tenger felé, habot permetezve, és azzal fenyegetve, hogy mindent sötét ölelésébe borít. A kormányzás lehetetlen volt. A hajó megmentése már nem abban rejlett, hogy eltávolodjon a fenyegetően felénk forduló tájfun útjától, hanem azt kellett megpróbálni, hogy a hajót úgy manőverezzék, hogy az egyre gyorsabban tomboló elemek, ne zúzza össze a viharban.

Csak a hajó haladásának maximális figyelme és a kormányzás megfelelő beállítása, valamint a motor gondos kezelése, amelyet a hatalmas ringatózás közben nehéz volt kezelni, akadályozhatta meg a katasztrófát, amelynek minden kevésbé tengerálló és stabil építésű hajó, mint Őfelsége ágyúaszádja, a "Nautilus", biztosan áldozatul esett volna.

A szelet, amely éjjel körülíg állandó volt, folyamatos eső kísérte. A vihar éjjel után hevessebbé vált, és a parancsnok arcába csapódott, aki alig tudott megkapaszkodni a ringatózó hídra.

Ekkor a viharvitorla (a fedélzet legelső és legerősebb viharvitorlája, amely gyakran a bajba jutott és viharveszélyben lévő hajók utolsó túlélési eszköze) egyenesen kirepült a hajótestből, miután a vihar ágyúszerű durranással darabokra fújta, majd cafatokra tépte. A kikötőkötelekkel megerősített csónakot vastartóival együtt elmosta, a navigációs lámpákat, magas helyzetük ellenére, letépte a tenger, a bal hátsó csónak a daruval együtt a hajótestnek csapódott és összetört. A hídon lévő térképasztal leszakadt a zsanérjairól, és ezernyi darabra repítette a szél. A 2-es számú hajó is megrongálódott. Végül pedig a vitorlavászon utolsó darabja, az előcsúcs vitorlája is cafatokra szakadt. Egy hosszú, nyugtalan éjszaka után a barométer végre ismét lassan emelkedni kezdett, és az orkán ereje, valamint a tenger hullámzása is alábbhagyni kezdett. Ez, valamint a nyugatira forduló szél arra a következtetésre vezetett, hogy a tájfun ismét irányt váltott, és a hajó most a vihar útjának könnyebben kezelhető oldalán van. Ezért felhúzták a szorosan reffelt előárboc vitorlát, hogy a hajót (egy kis távolsággal) letérítsék az útvonalról, és így kivezessék a veszélyzónából. Délre az ágyúaszád ismét veszélyen kívül volt. Csak 32 óra folyamatos készenlét után gondolhatott a parancsnok arra, hogy némi pihenést adjon meglehetősen megviselt idegeinek.

Több hibát is észleltek a vihar alatt a hajón. Annak ellenére, hogy az összes nyílást speciálisan kialakított fedelekkkel lezárták, a fedélzet gyakori elárasztása miatt jelentős mennyiségű víz jutott be az alsó rekeszekbe. A hajótest tömítése látszólag szivárgott, mivel jelentős mennyiségű víz jutott be a szomszédos lakóterekbe, szintén a hajó oldaláról. A motor későbbi beindítása során rezgéseket észleltek, amelyek a hajócsavar tengelyének meglazulásából eredtek. Ezen megfigyelések alapján a hongkongi távirati jelentésben a hajó leszerelését kérték. A tiszták és a legénység a hosszan tartó tájfun alatt rendíthetetlenül és fáradhatatlanul dolgoztak nedves, csöpögő ruhájukban. A sérülések és a súlyos fizikai megterhelés miatt azonban kilenc férfit, akiket a vihar különösen sújtott, betegállományba kellett helyezni.

Ugyanezen a napon déltől a hajó újra elindult a kínai partok felé. Miután a vitorlákat estére sietve megjavították, feltekerték azokat, és kikapcsolták a motort. A következő három napban gyenge déli szellő fúj, amely a hajót a Csusan-félsziget közelébe vitte. Miután a heves esőzéssel kísért kelet-délkeleti szél alábbhagyott, a hosszan tartó szélcsend miatt beindították a motort, és a hajó a kínai partok mentén Hongkong felé haladt.

A Formosa-csatorna közelében azonban a szél ismét olyan hevesen kezdett fújni, hogy a motor már nem tudott a széllal és a tengerrel szemben haladni, ezért egy szélvédett helyet kellett keresni. Erre a célra a Min folyó közelében fekvő Matsou szigetét választották.

Két nagyon viharos nap után, amit ott töltöttek, a szél megfordult, az ég kitisztult, és az út folytatódhatott. Ez kedvező körülmények között történt, mivel a Maisonból Hongkong szigetére tartó 428 tengeri mérföldes utat mindössze három nap alatt, egyedül vitorlával teljesítették. Végül a hajó átkelt a Leymoon-szoroson, és Hongkongba érkezve az osztrák főköormányzat épülete közelében horgonyzott le.¹⁵²²

1885.11.05/06-án érkezett Szingapúr-ba. Ott találkozott az SMS Saida korvettel, és a legénységük egy részét kicserélték. A két hajó Szingapúrt együtt hagyta el 1885.11.12-én.¹⁵²³ Az SMS Saida megkezdte visszaútját a hazai vizek felé. Az SMS Nautilus a Dél-Kínai tengeren készül áthajózni.¹⁵²⁴

1885.11.13-14-én Melaka-ban járt.

1885.11.15-18-án Dahli-ban (Taman Dahlia, Malajzia) volt.

1885.11.19/21-én Nalacca (Melaka, Malajzia) és Delhi (Dahli) megállók után (Georgetown) Penangba (Pinang, Malajzia) érkezett, majd tovább hajózott Rangun-ba (Yangon, Burma).¹⁵²⁵

1885.11.25-én érkezett Rangun-ba.¹⁵²⁶ Rangun-t 1885.12.05-én hagyta el.

1885.12.06-án Moulmein-be (Mawlamyine, Burma) érkezett, ahonnan 12-én hajózik tovább.¹⁵²⁷

1885.12.17-19-én Pukat Salanga-ban járt.

1885.12.20-21-én Pulo Ladda-ban Lancava, feltehetőleg Langkawi sziget Malajziában) volt.

1885.12.21-23-án Quara előtt horgonyzott.

1885.12.24-30-án Galanga (Lancava, Penang, Malajzia).

1885.12.25-én egy távirati jelentés szerint Ófelsége ágyúnaszádja, a „Nautilus” az út során felkereste Salanga-t (Banglades, felhajózva az oda vezető folyón), Lancava-t és Quedas-t (Quara ?), majd megérkezett Penangba (Malajzia).¹⁵²⁸

1886.

1886.01.01-05-én a szumátrai Atchin-ban (Szumátra) volt.

1886.01.09-11-én Sitali (Nias-sziget, Szumátra, Indonézia) vizein volt.

1886.01.13/15-én a szumátrai (Indonézia) Padang-ba érkezett.¹⁵²⁹ 1886.01.22-én hagyta el Padang-ot.¹⁵³⁰

1886.01.23-27-én Benkoelen-ben (Bengkulu, Indonézia) volt.

1886.02.01-én megérkezett Batavia-ba, ahonnan 1886.02.05-én hajózik tovább.¹⁵³¹

¹⁵²² Die Presse, Januar 1886-01-06

¹⁵²³ Die Presse, November 1885-11-06

¹⁵²⁴ Die Presse, November 1885-11-17

¹⁵²⁵ Die Presse, November 1885-11-21

Neue Freie Presse, November 1885-11-21

¹⁵²⁶ Die Presse, November 1885-11-26

¹⁵²⁷ Die Presse, Dezember 1885-12-07

Neue Freie Presse, Dezember 1885-12-07

Das Vaterland, Dezember 1885-12-10

¹⁵²⁸ Das Vaterland, Dezember 1885-12-25

Die Presse, Dezember 1885-12-25

¹⁵²⁹ Das Vaterland, Januar 1886-01-15

¹⁵³⁰ Neue Freie Presse, Januar 1886-01-22

¹⁵³¹ Morgen-Post, Februar 1886-02-01

1886.02.08-án befutott Surabaja-ba (Indonézia).¹⁵³² 1886.02.17-én indult tovább Bali sziget, Lombok (Indonézia) és Macassar (Indonézia) felé.¹⁵³³

„(A „Nautilus“ osztrák-magyar ágyúnaszád) 1886. februárius 9-én Jáva szigeténél horgonyt vetett Sperabaya (Surubaja) előtt. A naszád parancsnokát, Spetzler kapitányt értesíti a németalföldi kormányzó, hogy a soloi herceg és Sverkarta uralkodója hajlandó február 15-én este a hajó tisztikarának egy részét palotájában fogadni. A megállapított napon a társaság, mely a kapitányból, négy törzstisztből s a sperabayai osztrák-magyar konzulból állott, útra kelt s a reggeli vonattal Solóba utaztak, mely városba hét órai utazás után érkeztek meg. Spaan soloi németalföldi kormányzó szívélyesen fogadta a társaságot s 9 órakor diszkocsiban, lovas katonai kíséret mellett kísérte őket Sverkarta herceghez, kit a jávaik zuzuhmannak címeznek. A vendégeket nagy ceremónia közt vezették a palota fényesen világított márvány-diszes fogadótermébe. Itt a régens néhány lépéssel eléjük jött, kezét nyújtva előbb a kormányzónak, azután a kapitánynak s a vendégeket jobbjára ültette. A zuzuhman fényes nemzeti öltönyben volt, mellén a németalföldi oroszlán-rendjellel. Balján ült a 22 éves trónörökös világos fehér selyem öltönyben. A zuzuhuan mögött minden mozdulatát lesve egy csoport nő térdelt, kiknek felső testük övig mezítelen volt. Előtte pedig nagyobb távolságban nagy sereg udvari népség ült összekuporodva, többnyire leányok és fiuk, kik szótlánul figyeltek a cerimonia menetére, mely a felhangzó lágy zene által még ünnepélyesebb szint nyert. A zuzuhunan lassan, halkított hangon beszélt, a németalföldi kormányzóval malaji, alattvalóival jávai nyelven. A „Nautilus“ tisztjeivel való társalgásban a kormányzó szerepelt mint tolmács. A régens tudakozódott Ferenc József királyunk hogylétéről s a tisztetekhez több kérdést intézett utazási élményeikről. Az audiencia másfél óráig tartott. Tarka frakkos és mezítlábas szolgák ez alatt folyton szivarokat és kitűnő európai borokat hordtak körül. Másnap a németalföldi kormányzó a társaságot Mang-Kune Goro herceghez vezette. Ez egy elhalt jávai főnemes fia, kinek annak idején a jogtalan zuzuhman országai egy részét a hollandi kormány odaítélte. Ez uralkodók látszólag eléggé függetlenek, de tényleg a rájuk felügyelő németalföldi kormányzó tudtán kívül palotájukat sem hagyhatják el. Mangkune Goro herceg 21 éves s hollandi alezredesi rangja van. A „Nautilus“-ról jövő társaságot nagy látványos pompa közt pavillonszerű, köröskörül nyílt palotájában fogadta. A társaság erre engedélyt nyert megtekinteni a hölgytermet, persze a hölgyek eltávoztása után. E teremben látható volt a németalföldi királyi család képén kívül Ferenc József magyar király és Erzsébet magyar királyasszony sikerült arcképe is. A palota megtekintése után frissítők szervíroztattak s a társaság tiszteletére jávai nők és férfiak nemzeti táncokat mutattak be, e közben a szerelem kedvteléseit vonzó színgazdag allegorikus képekben jelenítve meg. Két órai tartózkodás után a társaság visszatért Soerabavaba, hol a kikötő kereskedelmi viszonyait tanulmányozza. A „Nautilus“ 1886.02.17-én hagyta el a sperabayai kikötőt és Makassar felé távozott.”¹⁵³⁴

1886.02.18-20-án Baliling (Bali) következett.

1886.02.21-22-én Ampanam-ban (Lombok) kötött ki.

1886.02.25 – 1886.03.03-án Makassar (Celebesz) vizein vetett horgonyt.

1886.03.12-16-án Kema-t (Észak-Celebesz) kereste fel.

1886.03.22-23-án Zamboanga-ban (Mindanao, Fülöp-szigetek) járt.

1886.03.29-én érintette Paulan-t (Mindoro, Fülöp-szigetek).¹⁵³⁵

¹⁵³² Die Presse, Februar 1886-02-09

¹⁵³³ Die Presse, Februar 1886-02-17

¹⁵³⁴ Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-05-06 / 125. szám

Pester Lloyd - Abendblatt, Mai Jahrgang 33, 1886-05-05 / nr. 102

¹⁵³⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1886.03.30/31-én megérkezett Manila-ba (Fülöp-szigetek). Előtte felkereste Beliling-et (Bali), Ampannam-ot (Lombok), Macassar-t és Kema-t (Celebes, Indonézia), valamint Samboang-ot (Indonézia) és Palawan-t (Fülöp-szigetek).¹⁵³⁶ Manilát 1886.04.06-án hagyta el.
1886.04.13-14-án a Tytam-öbölben volt.

1886.04.14/15-én megérkezett Hongkong-ba,¹⁵³⁷ és beállt a Kowloon dokkba. Hongkongból 1886.04.22-én hajózott ki.

1886.04.24/25-én Canton-ba (Kína) érkezett és e hó 27-én Hongkongba megy. A naszádon nincs semmi baj.¹⁵³⁸ Végül Cantont 1886.05.02-án hagyta el.

1886.05.03-06-án ismét Hongkong-ban volt.

1886.05.09/11-én Swatau-ba érkezett.¹⁵³⁹ Innét 1886.05.15-én indult tovább.

1886.05.17-én rövid időre megállt Tongku-ban (Tongkuan).

1886.05.18-án megérkezett Foochow-ba (Fuzhou, Fucus, Kína), és május 20-án indul onnan tovább.¹⁵⁴⁰ Ezt a kikötőt, másképp Pagoda horgonyzóhelyként nevezik.

1886.05.23-25- Ningpo-ban járt.

1886.05.26/28-án befutott Sanghaiba. ¹⁵⁴¹ 1886.06.06-án hagyta el Sanghait. ¹⁵⁴²

1886.06.08-09-én Port Hamilton-t kereste fel.

1886.06.10/11-én megérkezett Fusan-ba (Pusan, Korea), ahonnét június 12-én indul tovább.¹⁵⁴³

1886.06.17-én befutott Vlagyivosztk-ba.¹⁵⁴⁴

1886.06.14-15-én volt Genzan-ban (Wonsan).

1886.06.17/20-án Vladivosztk-ból a Nautilus fedélzetéről érkező jelentés. Miután 1886 június 5-én Sanghajból indult, június 8-án megérkezett Port Hamiltonba, ahol négy brit hadihajó horgonyzott éppen. A Nautilus parancsnoka a brit haditengerészet főparancsnokától készségesen engedélyt kapott, hogy szemlét tartson a katonailag aktív országgal. Port Hamiltonból a Nautilus a koreai Fusan kikötőjébe hajózott. Június 13-án folytatta útját Genfanba, ahová a Nautilus június 15-én érkezett meg. Genfan koreai prefektusa igen ünnepélyes módon fogadta a Nautilus parancsnokát, és megszervezte a másnapi látogatást az ágyúnaszádon. A „Nautilus” június 17-én érkezett meg Vlagyivosztk kikötőjébe.¹⁵⁴⁵

1886.06.24-én a Szahalin szigethez indult Vlagyivosztkból.¹⁵⁴⁶

1886.06.28 – 1886.07.03-án Karszakovszk-ot kereste fel.

1886.07.11-19-én Petropavlovszk-ban járt.

1886.07.31 – 1886.08.05-én Hakodate (Japán) következett.

1886.08.10-31-én Yokohama-ban járt.¹⁵⁴⁷

1886 augusztusában még a Kelet-Ázsia-i vizeken volt.¹⁵⁴⁸

1886.09.02-09-én Kobe-ban horgonyzott.

1886.09.09-10-én Simomura következett.

1886.09.10-12-én Ote Hato Ura-ban volt.

1886.09.12-13-án Himesima-t kereste fel.

1886.09.13-14-én Shimonoseki-ben járt.

1886.09.15-30-án Nagaszaki-ban volt.

¹⁵³⁶ Die Presse, April 1886-04-01

¹⁵³⁷ Das Vaterland, April 1886-04-15

¹⁵³⁸ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-04-25 / 1312. szám

Das Vaterland, April 1886-04-25

¹⁵³⁹ Das Vaterland, Mai 1886-05-12

¹⁵⁴⁰ Das Vaterland, Mai 1886-05-19

¹⁵⁴¹ Morgen-Post, Mai 1886-05-29

¹⁵⁴² Das Vaterland, Juni 1886-06-06

¹⁵⁴³ Die Presse, Juni 1886-06-12

¹⁵⁴⁴ Die Presse, Juni 1886-06-19

¹⁵⁴⁵ Pester Lloyd, September Jahrgang 33, 1886-09-03 / nr. 244

¹⁵⁴⁶ Das Vaterland, Juni 1886-06-23

¹⁵⁴⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁴⁸ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-06 / 185. szám

1886.10.09-18-között Hongkong vizein horgonyzott.
A posta már 1886.09.05-én Hongkong-ba a hajó küldeményeit.¹⁵⁴⁹
1886.10.28 – 1886.11.01 között Szingapúr-ban tartózkodott.
1886.11.20-22-én Pointe de Galle (Ceylon) volt a megállóhelye.
1886.12.10-12-én Áden-ben volt.
1886.12.18-19- Dzsidda következett.
1886.12.23-28-án Szuezből volt.
A hajó postáját 1886.12.23-án már Szuezből várták.¹⁵⁵⁰
1886.12.28-án áthaladt a Szuezi-csatornán.
1886.12.28-29-án Izmailia-ban volt.
1886.12.29 – 1887.01.01 között Port Said-ban vetett horgonyt.

1887.

1887.01.02-04-én Alexandria-t kereste fel.
Visszafelé érintette Port Saidot és Alexandriát.¹⁵⁵¹
Egyiptomban a az Osztrák-Magyar Monarchiát kapitulációs jog illette meg. A kapitulációs jog a 19-20. század fordulóján olyan kiváltságokat jelentett, amelyek alapján a külföldi állampolgárok mentesültek a helyi joghatóság alól, és saját államuk konzuli bíróságai ítélték felettük.¹⁵⁵² Kapitulációs jog volt érvényben Marokkóban, az Oszmán Birodalomban, Sziám-ban és Kínában.¹⁵⁵³
1887.01.18-án megérkezett Polába. Aránylag kis mérete ellenére jó tengerállónak bizonyult.
A Nautilus ágyúszád megtette 1884-ben kezdett útját 1887. január 18-án fejezte be avval, hogy befutott Poklába, 34 980 (más forrás szerint 41 572 tmf) tengeri mértföldet járva be.¹⁵⁵⁴
1887.01.20-án leszerelték. Azután kicserélték a kazánjait.

(Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképpen történt meg: I. Főcsoport: „Rudolf koronaherceg” és „Ferdinand Max” kazamatahajók. Tegethoff, Custozza, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d’Ausztia, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg páncélos fregattok . Rauther és Leopard torpedó hajók. Zára, Spalató, Sebenico, Lasin és Loup torpedó csónakok, Adler, Habicht, Falke, Sperber torpedónaszádok, Miramar, Greif, Fantasie czirkáló és jelző hajók. Ezekhez csatlakoznak a Kaiserin Elisabeth, Cyelop és Rela nevű nagy szállítóhajók a Gargano nevű tengeri katonai kórház és a Maros és Lajtha nevű folyamnaszádok. A főtorzshöz tartoznak a következő flottahajók: Radetzky, Lauden, Saida, Erzherzog, Friedrich, Falanz, Helgoland, Zrínyi, Frundsberg és Aurora páncélfregattok. Végül kilencz ágyúszád és pedig: Hum Nautilus, Albatros, Kerka, Narentatensego, Andreas Hofer, Triest és Taurus. II. mellékcsoport áll a Novara és Ferdinand Max tüzérhajókból, a Velebich, Carlatone, Schwarzenberg, torpedónaszádokból, az Artemisia és Chameleon czirkáló korvettekből, a Minerva folyamnaszádból és a Move és Bravo nevű szállító schoonerekből. A harmadik mellékcsoport hat fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik. E szerint a magyar hadiflotta áll 66 kisebb nagyobb hajóból, melyekhez természetesen nincsenek hozzávéve a kis segédhajók és az

¹⁵⁴⁹ Die Presse, Juli 1886-07-09

¹⁵⁵⁰ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1886-12-10

¹⁵⁵¹ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

¹⁵⁵² <https://promotions.hu/tortenelem-tudomany/2026/01/19/trianon-bekeszerzodes-egyiptom-osztrak-monarchia-kapitulacios-jog-nagy-britannia>

¹⁵⁵³ Teschmayer Gábor - Törő Csaba: Magyarország „Európán kívüli érdekeinek” felszámolása a trianoni békeszerződésben: Jog, Történelmi Szemle: https://epa.oszk.hu/04100/04139/00073/pdf/EPA04139_jogtorteneti_szemle_2020_02_67-71.pdf

¹⁵⁵⁴ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

apróbb torpedó Csolnokok. Az őszi flottagyakorlatokon már e beosztás szerint fognak működni. A főcsoport három szárnyra van osztva, melyekhez összesen 24 torpedónaszád és 40 torpedósajka tartozik. Az összes hajókon majdnem 500 ágyú van.)¹⁵⁵⁵

1887.02.22-én a császár a Vaskorona Rend harmadosztályú, adómentes kitüntetését adományozta Karl Spetzler fregattkapitánynak sokéves kiváló és ismételten megújított szolgálata elismeréseként, különösen a "Nautilus" hajó parancsnokaként végzett kelet-ázsiai missziós útjának körültekintő és sikeres végrehajtásáért.¹⁵⁵⁶

Dr. jur. Rainer von Keßlit felszálta a „Nautilus” nevű ágyúnaszádra 1884-1887 között, és részt vett egy kelet-ázsiai missziós úton. Aprólékos kutatások és megfigyelések alapján kivételesen hasznos jelentéseket nyújtott be a hadügyminisztérium haditengerészeti osztályának a meglátogatott bevetésre kész kikötők ellátásáról és pénzügyi helyzetéről.¹⁵⁵⁷

Az 1884-1887-es útról utóbb több összegzés is született. Ezekből idézek párat. A fenti cikkek teszik egyértelművé, hogy a távoli utakat megtevő hajókat, miért lehet a kutatóhajók közé sorolni.

„.....Mivel az utak nagyon hasonló útvonalakat követtek, a Nautilus útjának főbb szakaszainak rövid összefoglalása elegendő ehhez a részlethez. Ez az 1873-ban épült hajó egy 46 méter hosszú, 8 méter széles, 34 méteres merülésű és 570 tonna vízkiszorítású, fából készült ágyúnaszád. Vitorlás hajóként háromárbcos barque-schoonernek minősül. Motorja névleges teljesítménye 90 lóerő, ami 400 lóerős teljesítményre utal. Az ágyútalpon két 15 cm-es hátultöltős ágyú és egy kis 7 cm-es bronzágyú található.

1884. október 20-án a hajó Szmírnából indult útnak. Nehéz körülmények között elegánsan és ügyesen kihajózott a kikötőből, és a Nautilus a kikötőmestertől a "A manővert dicsérik" zászlójelzést kapta üdvözlő búcsúként.

A hazafi, aki szeretné, hogy Ausztria zászlaja erősen képviselve lenne a tengeren, már felkészült arra, ami a Nautilus-on a Szuezi-csatornában vár rá. Eddig erről csak külföldi hajókról tudott információt szerezni mikor találkozott velük. Elhaladt mellette az AAP „Ligurie”, „Port Darwin”, „Sussex”, „Villagram” és „Sarpedon” hajó, a francia „Samarang” és „Canton”, a holland „Princess Mary” hajó, szinte a nyomában pedig az angol „Falcon” ágyúnaszád.

És így folytatta kecsesen az utat a Nautilus. Adenben angol és francia hajók, Bataviában 25 kereskedelmi hajó, többnyire hollandok, Szingapúrban pedig egy angol járőrhajó tartózkodott. „Nagyon érdekes, bár rövid leírás egy Bangkokban a sziámi külügyminiszternek tartott előadásról, akinek a neve mindenestre elég hosszú: »Chon BP' Rajah Phanmwongs 'Marab Kosah Tibaudee T'ee P'ra Krang«.” Leírnak itt egy csapatbemutatót is a király előtt, amelyen körülbelül 4000 férfi vonult, zászlóvivőkből, elefántokból, lándzsásokból és európai fegyveres gyalogságból álló csoportokból állva, akik fehér köpenyűben és villogó tőrökkel meglehetősen szép alakot öltöttek, de az európai szem számára komikusnak tündek, mert mezítláb vonultak.

Labuan-t (Malajzia) kereskedelmi okokból látogatták meg. Manilában a Nautilus összetalálkozott a spanyol „Aragon” fregatttal és az orosz „Kreisser” korvettel. A legtöbb külföldi hadihajót Hongkong kikötőjében találták.”

A kor némileg háborús hangulata uralkodott ott, és a Nautilus parancsnoka megragadta az alkalmat, hogy részletes információkat szerezzen négy nagy kereskedelmi gőzhajó katonai célokra való átalakításáról, amelynek átalakítását itt végezték.

¹⁵⁵⁵ Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

¹⁵⁵⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1887-02-22

¹⁵⁵⁷ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1928-06-22

(Ezek a brit és Otto Gőzhajózási Társaság „Rosetta”, a Currie and Company „Pembroke Castle”, a Gregor Gow and Company „Glenogle” és a brit India Gőzhajózási Társaság „India” gőzhajói voltak.) A havi bérleti díj, amelyet az államnak ezért a tulajdonosoknak kellett fizetnie, regisztrertonnánként 16-22 shillinget tett ki, így átlagosan tíz aranyguldent, ami összesen 25 000 guldent jelent az állam számára.

A beszámoló kifejezetten hangsúlyozza, hogy honfitársaink fogadtatása mindenhol barátságos és örömteli volt.

Sanghajban konzulunk, Haas úr, Jokohamában pedig Nitter von Kreitner konzul, akit a "Welt-Blatt" olvasói már élénk és érdekes beszámolóí révén ismertek, látta el tanácsokkal és gyakorlati segítséggel a Nautilus parancsnokát és legénységét. Nagy humorral írja le Spetzler korvettkapitány rövid queddini (?) tartózkodását, ahol muszlim Óexcellenciája, a szultán minisztere, "Abdul Ahmed Klimscha Jang Lipertuan Kidah", vallási előítéleteket elvetve, felmentette magát a neki felszolgált alkoholos italok fogyasztása alól és többet ivott, mint amennyi talán jót tett neki. A szíves vendéglátást egy élő ökörrel viszonzta.

A hajó legénysége Penangban ünnepelte a karácsonyt és a szilvesztert ragyogó trópusi égbolt alatt.

Január 13-án a Nautilus kikötött a szumátrai Padang-ban, ahol Grinzenberger zászlóst, aki súlyosan beteg volt lázasan, partra kellett szállítani, és a holland katonai kórházba kellett szállítani.

Miután felépült április 15-én visszatért a Nautilus-ra, Hongkongban, és újra partra szállt.

Csak Surabaya-ból mesél Spetzler egy kifejezetten osztrák importcégről, az L. Wolffról, és megemlíti egy Lloyd szárnyvonal megindítását a holland-indiai kikötőkbe. Itt látta a Nautilus először az osztrák-magyar kereskedelmi zászlót több mint egy évnnyi tengeren töltött év után.

A zászlót a „Marietta Braile” (kőolajat szállító) és a „Twiliat” (rakományra várva) hajók lobogtatták, és csak 1888. október 28-án történt, hogy Szingapúrba érkezésünkör három Lloyd gőzhajóval való találkozást is feljegyeztek – a bajorországi építésű „Vorwärts”, az „Amphitrite” és a „Medusa” gőzhajókkal.

Képességeinken kívül áll, hogy belemenjünk az útleírásokból gyűjtött számos kereskedelmi, politikai és tengerészeti adatba. Azonban az általunk R. von Kreitner konzul előadásain alapuló cikksorozatra hivatkozva kijelentjük, hogy a kereskedelmi utalások és javaslatok teljes mértékben megfelelnek Kreitner vonatkozó megfigyeléseinek, különösen a japán és kínai kereskedelem megindításával és fejlesztésével kapcsolatban.

Hogy mennyi tennivaló van még ezen a téren, az abból is látszik, hogy Ausztria-Magyarország folyamatosan az utolsó helyen áll a bevándorlás, az import, sőt még a tengerentúli kikötőkben és kereskedővárosokban élő külföldi állampolgárok listáján is. Sajnálatos, de igaz, csak reményt adhatok Naumnak, hogy a haditengerészeti kormányzat, melyet ilyen szűkös korlátok szorítanak, a hiányos erőforrásai ellenére is képes lesz ellátni a belföldi kereskedelem számára kitűzött feladatokat.

Hogy ehhez, ahogy Müller sorkapitány helyesen megjegyzi, pénzre van szükség, akárcsak a hadviseléshez, valóban sajnálatos körülmény.

Hogy egy céltudatos kormány merné-e vállalni a felelősséget a közhitel gyarmatosítási célokra – az osztrák kereskedelmi érdekek intenzív előmozdítására külföldön – történő felhasználásáért, aligha képzelhető el vagy írható le másképp –, a jelenlegi körülmények között aligha vitatható meg. Amíg az állandó hadseregre és az adósságkamatok kifizetésére fordított szükségletek az állami bevételek nagy részét emésztik fel, az ilyen megfontolások üres fantáziálásnak tűnnek, amelyeknek – a külkereskedelem fellendülésére irányuló jámbor kívánságok ellenére – nincs megvalósítási kilátásuk.

A belső, titkos vitáktól kimerülve hazánk egyszerűen soha nem találta meg az időt, a lehetőséget, vagy talán még a bátorságot sem, hogy kövesse más nemzetek példáját, amelyek

hazájuk határain túl új termékeny talajt, kreatív energiájuk új lefedettségét keresték, ahonnan munkájuk áldásai aztán visszaáramlottak a hazába.

Most nehéz versenyezni a külföldi munkaerővel és a külföldi iparral idegen földön, annál is inkább, mert hazánk zászlaja soha nem volt megfelelően képviselve távoli vizeken A Császári és Királyi Hadi Újság, amely minden osztrák együttérzését és nagybecsülését élvezzi és teljes mértékben megérdemli, amint azt ez a munka is bizonyítja, olyan egyetemes és csodálatra méltó dolgokat ér el, hogy melegen ajánljuk a fent említett művet azoknak – és ez sajnos a többség – , akik nem képesek helyes képet alkotni haditengerészetünk békeidőben végzett tevékenységéről, feladatairól és eredményeiről. Célja, hogy egyetemes jelentőségű referenciakönyv legyen minden művelt ember számára, aki statisztikai, földrajzi, néprajzi, politikai és tengerészeti adatokról keres információkat, és ezenkívül értékes kiegészítője lesz minden tudományos könyvtárnak.”¹⁵⁵⁸

A „Nautilus” parancsnoka Karl Spetzler korvettkapitány, a hadihajó hadnagya pedig, August Schweißgut volt. „A haditengerészeti parancsnokság utasításai szerint a „Nautilus” kelet-ázsiai útján Port Szaid, Szuez, Áden, Rangun, Szingapúr, Batavia, Bangkok, Saigon, Borneó több pontja, Manila, Hongkong, Swatow, Amoy, Sanghaj, Chefu, Tiencsin, végül pedig Nagaszaki és Jokohama kikötőiben is megállt, mindegyikben szükség szerinti ideig tartózkodva. A Nautilus indulásakor Franciaország és Kína között fennálló politikai bonyodalmak azonban arra késztették a bécsi haditengerészeti parancsnokságot, hogy a hajó kapitányának engedélyezték, hogy belátása szerint alternatív útvonalat válasszon. Felhatalmazást kapott arra, hogy abban az esetben, ha egy nem európai kikötőben megtudja, hogy a fent említett politikai bonyodalmak veszélyeztetik az európaiak biztonságát a kínai szerződés keretében, azonnal

Sanghajba hajózzon, és a hajót az Osztrák-Magyar Főkonzulátus rendelkezésére bocsássa.” Ebben az esetben a hajó parancsnokának az Osztrák-Magyar Főkonzulátussal egyetértésben kellett eljárnia saját állampolgárai védelme érdekében, de egyébként magatartását más európai hajóparancsnokok cselekedeteihez kellett igazítania. Elsősorban a „Nautilus”-nak ilyen esetben a Német Császári Flotta hajóihoz, vagy esetleg haditengerészeti hadosztályaihoz kellett igazodnia. A „Nautilus” útja 1884. augusztus 12-től 1887. január 20-ig tartott.¹⁵⁵⁹

Hadihajóink nem térnek vissza távoli tengerekről anélkül, hogy értékes információkat ne hoznának nekünk a meglátogatott régiók földjéről és népéről, és különösen a Császári és Királyi Haditengerészet kelet-ázsiai haditengerészeti bázisának köszönhetjük az utóbbi időben a földrajzi anyagok gazdagságát.

Báró Benko parancsnok tavaly megjelent jelentése Őfelsége "Nautilus" és "Aurora" hajóiról a kelet-ázsiai vizeken 1884 és 1888 között, ugyanolyan átfogó, mint amilyen gazdag tartalommal rendelkezik, és bárki, aki ismeri, nem vitatkozik azzal, hogy a földrajzi irodalom becses gyöngyszemének nevezzük. Mivel a Spetzler fregattkapitány parancsnoksága alatt álló „Nautilus” ágyúaszád szintén ellátogatott Sziámba, és Paknam (Sziám) kikötőjében horgonyzott le, nem messze Sziám fővárosától, Bangkoktól, sokat megtudunk Sziámról az úti beszámolóiból, és most már kitölthetünk néhány hiányosságot az egzotikus országról alkotott ismereteinkben, valamint helyesbíthetünk néhány téves nézetet. Ha Sziám csupán egy kis ország lenne európai mércével mérve, tengerparti fekvése már régen lehetővé tette volna számunkra, hogy felfedezzük hosszát és távolságát. De Ázsia országait nagyobb léptékben kell mérni, és kiterjedésüket a legjobban akkor érthetjük meg, ha összehasonlítjuk őket Európa relatív méreteivel. Északról délre, azaz szélességi fokon, Sziám egy olyan területen terül el, amelynek legkülső pontjai olyan messze vannak egymástól, mint Szentpétervár

¹⁵⁵⁸ Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1892-04-02

¹⁵⁵⁹ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 39, 1892-05-29 / nr. 129

Konstantinápolytól. Hogy ezt a hatalmas területet milyen keveset fedezték fel, az abból is látszik, hogy még az északi határát sem tudjuk meghatározni, és ugyanolyan bizonytalanok vagyunk a méretét illetően, mint a lakosságát illetően. Ha az ingadozó adatok átlagát vesszük, Sziám méretét körülbelül 890 000 négyzetkilométerre állapíthatjuk meg, és magukra a sziámiakra alapozva kilencmilliós lakosságot feltételezhetünk. Mivel közülük csak körülbelül hatmillióan élnek Sziámban, míg a fennmaradó hárommillió a Sziámhoz tartozó laoszi területek lakosságát teszi ki, ez négyzetkilométerenként átlagosan alig nyolc lakost jelent. Hiba lenne ebből az Indiához képest alacsony népsűrűségből arra következtetni, hogy Sziám talaja nem elég termékeny egy sűrűbb népesség eltartására. Épp ellenkezőleg, Sziám rendkívül termékeny, mivel nemcsak a trópusi övezetben fekszik, hanem bőséges csapadék és vízfolyások is öntözik. Mindenekelőtt a Menam, a "Vizek Anyja", amelynek rendszeres áradásai felbecsülhetetlen jelentőséggel bírnak a föld termékenysége szempontjából. Ez azért figyelemre méltó, mert a termékeny földterületnek csak egynegyedét művelik meg, mégis a rizstermés nemcsak az ország szükségleteit elégíti ki, hanem exportra szánt felesleget is termel. A lakosság alapvető élelmiszereként szolgáló rizs mellett számos trópusi gyümölcs is virágzik, a talaj alkalmas cukornád, kávé, dohány, gyapot, indigó stb. termesztésére is, az erdők pedig értékes faanyagot biztosítanak. A bányászat is virágozhatna Sziámban, és hozzájárulhatna a gazdasághoz. Az ország fő bevételi forrása az arany, nagyon gyakran az ón, és más fémek is. De a bányászatot gondatlanul végzik, ahogyan a földet is megművelik, és az emberek, akik pusztán a föld feletti és alatti föld hozamából meggazdagodhattak volna ipar nélkül, szegények és napról napra élnek. Ez utóbbi körülményt nem lehet azzal magyarázni, hogy a trópusokon élő emberek lusták, és nem kell megerőltetniük magukat, amikor a természet annyit vagy akár többet is biztosít számukra, mint amennyire minimális segítséggel kell megélniük.

A sziámi embereknél a gond oka mélyebb. Mindenekelőtt a Sziámnak természetes tulajdonságait kell figyelembe venni, amelyeket Carl Scherzer az 1868-1871-es kelet-ázsiai császári és királyi expedícióról szóló jelentésében a következőképpen világított rá: „A sziámi faj apró, rövid csontozatú, izomgyenge a kizárólagos rizs-, gyümölcs- és halfogyasztás miatt, valamint lomha és tunya a forró éghajlat miatt. Mivel nem túl munkaképes, műveletlen és spekulációra képtelen, a sziámi csak a mindennapi éléskamra beszerzésével, legfeljebb apró luxuscikkek beszerzésével és szenvedélyes szerencsejáték-ösztönének kielégítésével foglalkozik. Emiatt a sziámiak nem tudták ellenállni a kínai bevándorlók versenyének; sőt, a kínaiak messze felülmúlták őket, így ma szinte az összes kereskedelmet, az állami bevételek manipulálását, a rizstermesztés nagy részét, a cukor- és borsültetvényeket, sőt mindent, ami tőkével, munkaerővel és spekulációval jár a gazdaságban, a kínaiak ellenőrzik.” A kínaiak jelenleg szinte monopolhelyzetben vannak mindezen előnyök felett.”¹⁵⁶⁰

1888-ban a Téli Hajórajhoz volt beosztva.

1888.12.19. Pola. A »Laudon«, »Frundsberg«, »Zrinyi«, »Nautilus« és »Hum« nevű hajókból álló hajóraj Spaun báró ellentengernagy parancsnoksága alatt ma délután ide érkezett.¹⁵⁶¹

1889.12.23-án a császári szemle alkalmából a Muggia-öbölben tartózkodott.

1890.

1890 januárjában a Divíziójával Isztria előtt cirkált. Ekkor az influenzajárvány megkímélte a hajót, így a karantént elkerülte.

1890.01.18-án levontatta a sziklákra sodródott Trieste C. nevű trieszti gőzhajót.

¹⁵⁶⁰ Deutsches Volksblatt, Juli 1893-07-18

¹⁵⁶¹ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-12-20 / 2267. szám

1890.01.25-26-án nyílttengeri szénátvételi kísérletet hajtottak végre a Pola szénszállító hajóval. Azután Isztria előtt cirkált.

1890.06.16-án Polában leszerelték.

1890.12.22-én felszerelték és beosztották a Téli Hajórajba.¹⁵⁶²

1891.

1891.02. 11 – 1891.04.20. között a Hajóraj kötelékéhez tartozott, majd leszerelték.

Fiume, 1891.02.28. A »Radetzky«-fregatt, »Brundsberg« és »Erzherzog Friedrich« hajók, s a »Nautilus« és »Albatros« ágyúnaszádokból álló osztrák-magyar hajóraj Hincke ellentengernagy vezénylete alatt ma de. 10 órakor horgonyt vetett a fiumei kikötőben.¹⁵⁶³

1891.08.31-én felszerelték és beosztották a Hajórajba.

1891.09.26/27-én a von Rottauscher korvettkapitány parancsnoksága alatt álló „Nautilus” ágyúnaszád befutott Lussinpiccolo (Lussin) kikötőjébe, vontatva a fiumei „Sator” barakkot és az olasz „Maria” (R.) szkúnert. A Császári Akadémia ágyúnaszádja a dalmát szigeteken kelt át, amikor Punta Bianche közelében megpillantotta a vészjelzéseket mutató „Sator” barakkot. Azonnal gőzt fejlesztettek, és a hajót a veszélyeztetett hajó felé kormányozták, ahol megtudták, hogy a „Sator” súlyosan megsérült, és egy másik hajó, a „Maria” szkúner zátonyra futott. Az utóbbi legénysége, egy halálos áldozat kivételével, a „Sator” fedélzetén tartózkodott. A „Nautilus” elindult, hogy megkeresse az olasz szkúnert, és mivel fával volt megrakva, megtalálta azt a vízen. Miután az eltűnt tengerész utáni keresés sikertelen volt, a „Nautilus” mindkét hajót vontatására vette, és átadta a helyi kikötői hatóságnak. Az azonnal elrendelt vizsgálat kideríti, hogy kinek a hibája okozta az ütközést.¹⁵⁶⁴ A hajó ekkor már iskolahajóként szolgált.

1891.10.25-én gyakorlóútra futott ki Meljine-ből.

1891.11.01-03-án Kapsoli (Cerigo) következett.

1891.11.08-10-én Makri-ban volt.

1891.11.11-én érintette Rodoszt.

1891.11.11-13-án Marmarizza-ban járt.

1891.11.13-14-én ismét Rodosz-ban volt.

1891.11.17-18-án Kosz következett.

1891.11.19-20-án a Guvergenik-öböl-ben járt.

1891.11.22 – 1891.12.05-én Vathi (Számosz) következett.

1891.12.14 – 1892.01.18-án Szmirna-ban vetett horgonyt.

1892.

1892.01. 18-22. Vourlah.

1892.01.22-25-én és 1892.02.01-06-a között Szmirna-ban volt.

1892.02.06-10-én Mytilene-ben állt meg.

1892.02.13-16-án Budrun-ban kötött ki.

1892.02.18-21-én Syra vizein járt.

1892.02.22-25-én a Marathón-öbölben volt.

1892.02.25 – 1892.03.01-én Pireusz-ban állomásozott.

1892.03.12-21-én Castelnuovo-ban (Kumbor) horgonyzott.

1892.03.21-24-én Teodo-ban volt.

1892.03.27-31-e között Fasana-ban volt.¹⁵⁶⁵

¹⁵⁶² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁶³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-02-28 / 3053. szám

¹⁵⁶⁴ Linzer Tages-Post, Oktober 1891-10-01

¹⁵⁶⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1892.03.29-én Fasana-ba (Horvátország) érkezett az SMS Albatros és az SMS Nautilus.¹⁵⁶⁶
1892.03.31-én megérkezett Polába.
1892.04.03-án leszerelték.

A Radetzky-fregatta, az Albatros, Nautilus és Hum ágyunaszádokból álló hajóraj 1893.02.26-án több napra Fiuméba érkezik.¹⁵⁶⁷

„A Radetzky fregattból, Nautilus, Albatros és Hum ágyunaszádból és a Sebenico torpedóhajóból álló hajóraj, mint fiumei levelezőnk táviratozza, Károly István főherceg parancsnoksága mellett **1894.** január első felében Fiuméba rándul. A látogatás több napra van tervezve.”¹⁵⁶⁸

1896.

A „Laudon”, a „Zrínyi” és a „Nautilus” 1896.10.25-én indult útnak Teodóból. A „Nautilus” ágyunaszád több téli hónapot tölt majd a Levantében. Feladata a fiatal legénység tengerészeti képzése lesz, ezért többnyire vitorlával fog közlekedni. A hajó valószínűleg a karácsonyt és az újévet a vendégszerető Szmirna városában tölti, és jövő tavasszal tér vissza a századhoz.¹⁵⁶⁹

1896.10.26-án a dél-dalmáciai vizeken vitorlás gyakorlaton volt a Laudon, Nautilus és Zrínyi. A szélben a Zrínyi nekiütközött a Laudon-nak és a Nautilus-nak, mikor közöttük akart elhajózni. A Laudon elvesztette az orrárbocát, sérült a Nautilus egyik árboca, és a Zrínyi horgonydaruja eltört. A hajók javításra Polába mentek. A keletkezett károk nem súlyosak.¹⁵⁷⁰
Az SMS Nautilus jobb oldala és kötélzete sérült az SMS Zrínyivel való ütközéskor.

Polába 1896.10.27-én érkezett meg.

A baleset megváltoztatta a hajók előre eltervezett programját.

1897.

1897.02.16-án a Nautilus ágyunaszád Nemling József korvetta-kapitány parancsnoksága alatt, 570 tonna 400 lóerővel, 2 középszerű és 1 gyorstüzelő ágyúval van felszerelve.¹⁵⁷¹ Ekkor a téli hajókötelék tagja, de nem ment a levantei vizekre.¹⁵⁷² A hajó egy időben Kréta vizein járhatott. 1897-ben Polában leszerelték.

1897.12.31-én felszerelték a hajót.

1898.

1898.01.07-én az osztrák-magyar haditengerészet egyelőre nem szándékozik a keletázsiai vizekre hadihajót küldeni; a Nautilus ágyunaszád, mely már többször járt a kínai vizeken, ez idő szerint matrózok oktatására van berendezve.¹⁵⁷³

1898. 02. 9-én kifutott Polából kiképzőútra.

1898.02.10-11-én Lissa-ban volt.

1898.02.14-17-én Bari következett.

1898.02.20-22-én Barletta-ban állt meg.

1898.02.27 – 1898.03.03-án Ancona-ban kötött ki.

1898.0305-11 között Velencét kereste fel.

¹⁵⁶⁶ Deutsches Volksblatt, März 1892-03-30

¹⁵⁶⁷ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-23 / 3769. szám

¹⁵⁶⁸ Pesti Napló, 45. évfolyam, 1894-01-04 / 4. szám

¹⁵⁶⁹ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1896-11-05

¹⁵⁷⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1896-10-28

¹⁵⁷¹ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-02-16 / 47. szám

¹⁵⁷² Linzer Tages-Post, Februar 1897-02-17

¹⁵⁷³ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-01-07 / 7. szám

Kärntner Zeitung, Januar 1898-01-09

1898.03.16-án Polába érkezett.¹⁵⁷⁴

1898.03.23-án a krétai századhoz beosztott Nautilus-t leszerelték és első tartalékba került.¹⁵⁷⁵

1898.08.31-én a Nautilus-t és Möve-t kiképzőhajóként állították szolgálatba. A Nautilus a déli tengerek szigetvilágába indul, legfőképpen vitorlázva. Egy nyolcnapos Valona melletti horgonyzóhely után a Nautilus útra kel a Földközi-tenger nyugati részén, érintve Messinát, Nyugat-Olaszország legfontosabb kikötőjét, majd Nápoly és Dél-Franciaország partjain Eivita Beccijiát, Villefranche, Toulon, Marseille és Bort-Ventres kikötőit, valamint Barcelonát és La Palmát. Útja során Algírban is kiköt. Érinti Bizerte-t, Tunisz-t, Catania-t és Gorju-t városait. Az út célja, hogy a hivatásos tengerészeket altisztekké képezzék ki.¹⁵⁷⁶

1898.09.01-én kiképzőútra futott ki Polából.

1898.09.01-09-én Fasana vizein volt.

1898.09.17-20- Messina-ban járt.

1898.09.28 – 1898.10.04-e között Nápoly-ban kötött ki.

1898.10.06-án érintette Civitavecchia-t.

1898.10.12/13-án a Nautilus osztrák-magyar ágyunaszád Genova-ba érkezett és a szokásos üdvözlő lövésekkel fogadták.¹⁵⁷⁷ Genovát 20-án hagyta el.

1898.10.24-29-én Marseille-ben járt.

1898.10.30-án rövid időre befutott De Rosas-ba.

1898.11.02-07-között Barcelona-ban volt.

1898.11.26-i hír: A Nautilus útja. Barcelonából írják. A Nautilus nevű osztrák-magyar ágyunaszád, amely most, mint iskolahajó a Földközi-tenger nyugati vizein cirkál, november nyolcadikán innen Tuniszba indult. A Nautilus Marseiléből ment Barcelonába, de útközben igen erős délnyugati vihar arra kényszerítette a kis hadihajót, hogy Rasasban (Roses), a spanyol partokon menedéket keressen. Marseilleben derék tengerészeink kitüntették magukat és a régi kikötőben egy felfordult csónak három főnyi legénységét megmentették.¹⁵⁷⁸

1898.11.20-28-án volt Tunisz-ban.

1898.12.09-13-án Gravosa-ban tartózkodott.

1898.12.17-én megérkezett Polába.¹⁵⁷⁹

1899.

1899.01.08-án leszerelték. Azután kijavították a kazánjait.

E tárcza írója dr. Gáspár Ferencz fogorvos, műtermét rövid időre városunkba tévén át, felhasználta az alkalmat, hogy lapunkban is közöljön utazásaiból egy érdekes részletet. Ő ugyanis mint fregatta-orvos 7 évig utazott a tengeren, erről egy igen becses könyvet is irt „40 ezer mérföld vitorlával és gőzzel“ czim alatt, amely már a harmadik kiadást is megérte.

A „Nautilus“ ágyunaszád nehezen himbálva küzdötte fel magát a tomboló sciroccó ellen. Az állhatatosan dél-nyugatról nyomó szél erejét a legtapasztaltabb tiszték is, meg a sokkal hitelesebb angol gyártmány: a szélérő-mutató műszer Sas számmal jelölte. A mindenben precíz és exakt tengerészek ugyanis még a szelet is numerusok közé szorítják: 6-tól 10-ig. A p-erejű szél tudniillik egyenlő a szélcsenddel (ilyenkor a szél valószínűleg máshol fúj), a 10 es

¹⁵⁷⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁷⁵ Neues Wiener Journal, März 1898-03-23

¹⁵⁷⁶ Pester Lloyd - Abendblatt, September Jahrgang 45, 1898-09-06 / nr. 204

¹⁵⁷⁷ Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-10-14 / 284. szám

Das Vaterland, Oktober 1898-10-14

¹⁵⁷⁸ Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-11-26 / 327. szám

Pester Lloyd, November Jahrgang 45, 1898-11-25 / nr. 284

¹⁵⁷⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

pedig annyi mint: orkán. E tabellából ítélve tehát egy olyan jól megmért No., 8. épen elég dolgot ad egy hajónak, kivált ha az csak olyan gyenge vitorlás ágyúaszád, mint a „Nautilus“. A matrózsereg átázva a sűrű esőtől, lucskosan az átcsapkodó hullámoktól meg a nehéz munkában kigyöngyöző izzadságtól, dülöngve és támolyogva csúszott meg kapaszkodott az árbócok és ágyuk között a közlekedés fentartására kifeszített kötelekbe. Itt-ott nagyot lendülve gurult egy vizes matróz előre, részben elősegítve a naszád eszeveszett hánykolódásától, részben pedig „odébb szólítva“ a fedélzet-mester bal lábának öreg ujjá által, a mely műveletben, az „odébb szólításban, tudniillik Mezzorana fedélzet mester bal lába a harminczéves „víztaposás“ alatt hihetetlen jártasságra tett szert. (Víztaposásnak nevezte a fedélzet mester a hadilobogó allatti szolgálatát, a különböző tengereken és óceánokon. Az ágyúaszádon száztíz ember él és hat tiszt, azaz száztizenhat ember, közte tiszt, együttesen áldotta az eget. Szerencsére rongyos szélű sűrű fekete felhők lebegtek a naszád meg az ég között úgy, hogy az égbe vajmi kevés jutott ebből az imádságból. Jobb is volt így. A hajóhíd alatt elhelyezett kormánykereket hat matróz fogta három kézre. A harmadik kéz alatt az egyik megfelelő láb értendő, amennyiben nagyságra és alakra nézve igen sok esetben a három között nehéz eldönteni, hogy melyik a kéz, melyik a láb. A kormánykerék előtt erősen fixírozva az ingó „boussolet“, az iránytűt, áll egy vizes kautsuk-tömeg, amelyből egy merészen kiálló, görbe éles orr (esetleges tévedések kikerülése céljából megjegyzendő, hogy aristokratikusan görbe orr) áll oly merészen előre, hogy a szakadó eső- és tengervíz eresz módra ömlik le róla egy vékonyka patakban. Ez az orr az örkadetté, ki a hajóhídról vezénylő parancsnok kommandóit van hivatva tovább üvöltetni a harsogó szélben. A sűrű sötét éjszakában szél nélkül imbolyog a könnyű naszád, élénken emlékeztetve arra a bizonyos dióhéjra. A fából épült hajó nyöszörög, recseg és ropog valamennyi eresztékében, amint élülről hátra és jobbról-balra nagyokat lökdös rajta a habtalan tintafekete hatalmas hullámhegy, miközben a toronymagas árbócok óriási íveket írnak le a levegőben a rajtuk guggoló matrózokkal együtt. A hajó iránya délnyugati lenne, ha lehetne. A „scirocco“ azonban egyenesen onnan fut és mert szél ellen nem lehet vitorlázni, a „Nautilus“ nem tesz egyebet, mint bukdácsol, dülöng és nyöszörög, de előre nem halad. E helyett tehetetlenül nyomatja magát oldalvást a széltől és hullámoktól, ahol pedig már veszedelmesen közel van a sziklás part, kiálló szirtcsúcaival. Tapasztalati tény azonban, hogy ezek közé jutni egy könnyű fahajóval nem tanácsos. A szél azonban nem tágit, a „Nautilus“ pedig, mint láttuk, nem tud. — Millió szigony és ötszáz vasmacska! Ez aztán egy tele sapka szól mondaná most egy regényben a „kapitány“, és jobb pofájából a bal pofájába gurítaná át a bagót. (Engedelmet egy kis közbeszurásért: csodálatos dolog, hogy míg a reményekben és tengeri leírásokban a kapitányok folyton káromkodnak meg bagóznak, a legénység pedig folyton hurráht üvölt és a sapkáját dobálja a levegőbe minden józan ok nélkül, addig a hajókon a kapitányok meg a matrózok mindezeket nem cselekszik. Én a különböző tengereken való kóborlásaim alatt találkoztam — mondhatnám — a világ valamennyi tengeri nemzetének hajóival a legkülönbözőbb viszonyok közt, de ok nélkül éljenezni, meg a sapkát a levegőbe dobálni soha sem tapasztaltam. Ezt, mondom, az embernek csak a regényekben teszik, meg a margitszigeti alsó vendéglő terraszán regattakor. Hajón nem is tanácsolnám egyetlen jóra való matróznak sem. Először, mert a legcsekélyebb zaj vagy kiabálás igen szigorú büntetéssel jár; amelyik matróz pedig az ő sapkáját könnyelműen dobálná és elvesztené, az 1 firt 14 krajczár „kincstári kárpótlást“ fizetne, és hatórai kurta vasat kapna.) Ilyenformán tehát a „Nautilus“ parancsnoka nem gurítja át a bagót jobbról balra és nem mondja, hogy: millió szigony és ötszáz vasmacska, hanem azt mondja, hogy: — Or kadett A gépház főnökéti A kautsukhalmaz a merészen kiálló orral megindul a parancs teljesítésére, és kapaszkodik a hajó elejére, ahol a gépház főnökét gyanítja. Útjában az előárboc tájékán, rászól egy kadét társa, aki némileg vetélytársa. Ez meg tudniillik hihetetlenül pisze orráról híres. — Te, nehogy a hajó orrára menj most! Mondja a pisze kadét a nagy orrúnak. — Ugyan miért nem? — Azért, mert úgy tudom, hogy épen készülünk szélnek fordulni. — Hát aztán? kérdi a nagyorrú valamit már gyanítva. . . Hát, hogy

a ménykőbe forduljunk mi szélnek, ha te ott állasz az orroddal. A következő pillanatban már gurult a pisze, akár ha a fedélzet-mester intette volna elébb. Eközben előkerült a gépész-főnök, kit a parancsnok a magyarázó indokolások és okadatolások beleértésével és a tőle kitelhető terjedelmességgel felkért, hogy: — Haladéktalanul fűtessen három kazánt; harmincz percz alatt gőz alatt álljunk. — Köszönöm. A gépész, egy szárazföldi tisztet kétségbeejtően czivilis lomhadtsággal fordult sarkon a kapott parancsra az igaz. De az is igaz, hogy a »Nautilus« harmincz perczcel és null másodperczcel a kapott parancs után gőz alatt állott. Nagyot fűtyült e sciroccorai gőzsípjával és miközben a legénység szokatlan szolgálatkészséggel felgöngyölte a vitorlákat illetékes rudjaikra, a naszád most már cél, irány és öntudatosan nekiindult a legközelebbi kikötőnek, illetőleg csak menedékhelynek. A közügybe eső legközelebbi öböl T . . . u. volt, az ióniai tengernek egyik legészakibb pontja. Egy elhagyatott, bóra és scirocco ellen csak gyengén védett nyílt öböl, néhány lapostetejű, omladozó vakolatú koczka formára épített házzal, melyek olyan szanaszéjjel fekszenek, mintha egy koczkázó szórta volna ki őket a poharából. Ennek az öbölnek a közepén van gill úgynevezett „boye“, egy, a vízszínén úszó hatalmas vashordó, a tetején óriási nagyságú füllel; az egész pedig hatalmas lánczczal és ugyanilyen horgonnyal van kitéphetetlenül odaerősítve a tenger fenekéhez. Ez a „boye“ volt az, ami T . . . n öblét a „Nautilus“ számára az uralkodó viszonyok között kívánatosá tette. Mert egy hadihajó biztos elhorgonyzása különben sem gyerekjáték, de súlyos scirocconál, szakadó, zúgó zápor közepett, koromsötét éjszakában, rosszul védett, nyílt öbölben tíz napi lavírozásban kimerült legénységgel — valóságos feladat. Még a „boye“ segítségbevitelével is nehéz feladat. Egyike ama feladatoknak, melyeknek végrehajtásában jelentékeny szerepe szokott jutni Knezevich „marsgastnak“ (káplári rang) a „Nautilus“ Góliáthjának. Ez a Góliáth tulajdonképen dávidabb volt Dávidnál, amennyiben nem volt magasabb 153 centiméternél, beleszámítva azt is, hogy sorozáskor a mérőpózna alatt a lábujj hegyére állt. De ezt a minimális hossz mértéket megtoldotta oly széles vállalal, hogy a vállával befőlte a leghatalmasabb középárbóc árnyékát is. És hogy milyen karjai voltak, azt megmutatta egyszer Honkongban ahol valamelyik kínai „virágcsónakon“ (amelyeken tudvalevőleg mandolaszemű kínai honleányok árulnak mindent csak virágot nem) megbarátkozván egyszer egy pirosfrakkos skót tüzérrel, úgy megölelte azt, hogy törött bordával szállították be a Sailors Hospitalba. Nos tehát, a „Nautilus“ elhorgonyzásának ügyében ennek a dávidszerű Góliáthnak jutott az a szerep, hogy a karvastagságú drótkötelet áthúzza a „boye“ fülén. A naszád messzire kinyúló ormánján lovagolva kezében készen tartva a hatalmas kötelet, leste a kedvező pillanatot, hogy fülön csíphesse a „boyet“, mely hol mélyen elmerült a fölötte elcsapó hullámban, hol magasra kiugrott a tajtékozó haltalpi. Ugyanekkor a naszád oly mélyen bukdácsolt előlről hátra, hogy ormányával mélyen belefúrta magát a „boye“ körül támadó örvénybe, később pedig fölugrott, mint egy ágaskodó paripa. Mindannyiszor magával rántotta az ormányon lovagló Knezsevichet, ki kezében a kantárszárral — a drótkötéllel — leste az alkalmat, melyben áthúzhatja a „boye“ fülén. Úgy egy tuczat fürdő után, sikerült is a manőver, és néhány perczcel később az ágyúnaszád biztonságba volt helyezve. A „Nautilus“ pihent a horgony előtt már amennyire a 8-as scirocco ezt megengedi és vele együtt pihent mintegy száztíz ember. De nem sokáig. Alig egy félórával az elhorgonyzás után, éjjeli egy óra tájt, felhangzott a hajóorráról az őrszem felszólító kiáltása: — Bott-hoy!¹⁵⁸⁰ Sajnos az Arcanum-ban nem leltem fel a cikk befejező részét.

1901.

1901.09.03-i hír: A legújabb admirálisi parancsban a következő parancsokat hirdetik ki: A „Nautilus” ágyúnaszádot az első tartalékba, az „Albatros” ágyúnaszádot a második tartalékba

¹⁵⁸⁰ Szatmár és Vidéke, 17. évfolyam, 1900-07-17 / 29. szám

kell áthelyezni. A „Donau” korvettet ki kell vonni a forgalomból, és át kell helyezni a második tartalékba.¹⁵⁸¹

1901.09.25-én felszerelték és a Matróziskola hajója lett.

1901.10.02-án kifutott Polából egy kiképzőútra.

1901.10.02-09-én Fasana-ban volt.

1901.10.11-12-én Budua (Budva, Montenegro) következett.

1901.10.19-20-én Rodoni (Albánia) vizein járt.

1901.10.24-28 és 1901.10. 30 – 1901.11.02-között Valona (Albánia) kikötőjében járt.

1901. október végén a posta szerint Santa Maura-ban (Görögország) volt.¹⁵⁸²

1901.11.04-07-én Korfu-t kereste fel.

1901.11.10-13-án Pylos következett.

1901.11.15-21-én Pireusz-ban járt.

1901.11.24-28-án Nauplia-ban horgonyzott.

1901.11. 30 –1901.12.03-án Kapsoli-ban (Cerigo) volt.

1901.12.06-án érintette Zantét.

1901.12.10-16-án Meljine-be érkezett.

1901.12.19-23-án Fasana-ban volt.

1901.12.23-án befutott Polába.¹⁵⁸³

1901 decemberében a posta szerint már Pola-ban volt.¹⁵⁸⁴

1902.

1902.01.06-án kifutott Polából a legénység kiképzése végett.

1902.01.06-09-én Fasana-ban volt.

1902.01.16-20-án Messina következett.

1902.02.02/03-án az osztrák-magyar "Nautilus" ágyúaszád megérkezett Cagliari-ba Messinából.¹⁵⁸⁵ Innét Palermóba hajózott tovább még február elején.¹⁵⁸⁶ Cagliari-t 1902.02.04-én hagyta el.

1902.02.07-14-én járt Palermo-ban.

1902.02.16-19-én Girgenti-ben járt.

1902.02.23-25-én Málta vizein volt.

1902.03.01-04-én Argostoli következett.

1902.03.08-12-én Korfu-n járt.

1902. március elején már Korfun volt a posta szerint.¹⁵⁸⁷

1902.03.12-14-én Santa Quaranta következett.

1902.03.18-21-én volt S. Giorgio-ban (Lissa).

Innét Lissa-ba hajózott még ugyan abban a hónapban a posta alapján.¹⁵⁸⁸

1902.03.22-24-én Fasana-ban járt.

1902.03.24-én befutott Polába.

1902.04.05-én leszerelték.

1902.10.15-én felszerelték.

1902.10.16-án kifutott Polából egy kiképzőútra.

1902.10.16-22 között Fasana-ban volt.

¹⁵⁸¹ Neue Freie Presse, September 1901-09-03

¹⁵⁸² Neue Freie Presse, Oktober 1901-10-16

Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1901-10-17

¹⁵⁸³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁸⁴ Neue Freie Presse, Dezember 1901-12-09

¹⁵⁸⁵ Neue Freie Presse, Februar 1902-02-04

¹⁵⁸⁶ Neue Freie Presse, Februar 1902-02-04

¹⁵⁸⁷ Neue Freie Presse, März 1902-03-04

¹⁵⁸⁸ Neue Freie Presse, März 1902-03-10

1902.11.05-08-án volt Korfu-n.
1902 októberében a posta szerint Fasana-ban volt, noha eredetileg Korfura küldték volna.¹⁵⁸⁹
1902.11.14-én érintette Pyrgos-t (Navarin).
1902.11.17-18-án Morthone következett.
1902.11.24-27 között a krétai Suda-öbölben horgonyzott.
1902.11.28 – 1902.12.01-én Syra vizein járt.
1902.12.03-12-én Szmirna-ban vetett horgonyt.
1902.12.12-13-án Merrniry következett.
1902.12.14-16-án Korystos (Karistos)-ban volt.
1902.12.16-17-én Pireusz-ban járt.
1902. december közepén a postáját Pireusz-ba küldték a hajó után.¹⁵⁹⁰
1902.12.18-27-én Patrasz következett.
1902. december végén a postáját Patrasz-ba küldték utána.¹⁵⁹¹
1902.12.31. – 1903. 01.02. Lago Pialo (Lagosta, dalmát sziget) vizein hajózott.
1903.01.10-én megérkezett Polába.

1903.

1903.01.20-án a hajósinasokkal (matróztanoncokkal) a fedélzetén kifutott Polából kiképzőútra.
1903.01.23-24-én Lissa-ban járt.
1903.01.28-án érintette Manfredoniát.
1903.01.29-30-án Monopoli (Olaszország) következett.
1903.01.31 – 1903.02.05-én Bari-ban járt.
1903.02.10-18-án Catania következett.
1903.02.18-22. Szirakúza-ban volt.
1903.02.18/20-án három napos tartózkodásra Syracuse (Szirakúza) kikötőjébe érkezett.¹⁵⁹²
1903.03.02-06-án Trapani következett.
A posta szerint, innét Trapani-ba (Olaszország) ment.¹⁵⁹³
1903.03.07-14-én Palermo-t kereste fel.
1903 márciusában a posta alapján Palermo-ban járt.¹⁵⁹⁴
1903.03.18-22-én Messina-ban volt.
Még abban a hónapban Messina-ba ment a posta alapján.¹⁵⁹⁵
1903.03.28-29-én Argostoli-ban állt meg.
1903.03.31 – 1903.04.02-án Valona-ban volt.
1903.04.06-án befutott Comisába (Komiza, Vis sziget Horvátország).
1903.04.09-én érintette Lussin-t.
1903.04.10-12-én Fasana-ban volt.
1903.04.12-én megérkezett Polába.
1903.04.15-én leszerelték.

¹⁵⁸⁹ Neue Freie Presse, Oktober 1902-10-27

¹⁵⁹⁰ Neue Freie Presse, Dezember 1902-12-09

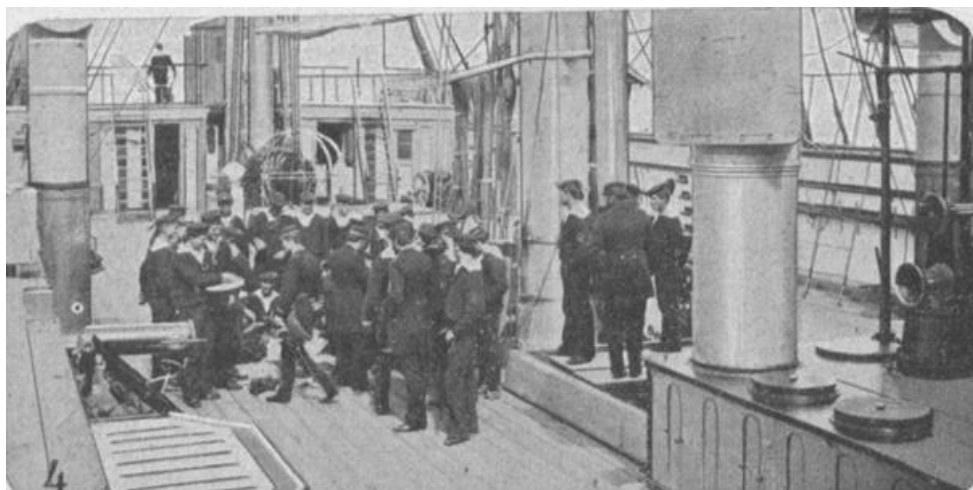
¹⁵⁹¹ Neue Freie Presse, Dezember 1902-12-21

¹⁵⁹² Neue Freie Presse, Februar 1903-02-20

¹⁵⁹³ Neue Freie Presse, Februar 1903-02-21

¹⁵⁹⁴ Neue Freie Presse, März 1903-03-06

¹⁵⁹⁵ Neue Freie Presse, März 1903-03-10



Az SMS Nautilus fedélzete, miközben kormányosok kiképzése folyik rajta.¹⁵⁹⁶
A képen jól látszik, hogy a hajónak milyen magas oldalfala volt, ami elősegítette azt, hogy a nagyviharoknak is ellent tudjon állni és a legénység is viszonylagos biztonságban lehessen.

1903.04.30-án felszerelték.

1903.06.15-én kifutott Gravosából a legénység kiképzése céljából.

1903.06.20-24-én Korfu-n volt.

1903.06.25-én érintette P. Drepano-t (Patrasz közelében).

1903.06. 25-26-án Dragomeste-öböl (Canal d'Amourra Korfu szigetén).

1903.06.26-án érintette Miszolungi-t (Missolonghi).

1903.06.27-én Argostoli következett.

1903.06.28 – 1903.07.01-én Zante-ban járt.

1903.07.02-03-án Calamotta vizeit kereste fel.

1903.07.08-11-én Patrasz-ban volt.

1903.07.16-17-én ismét Korfu-t kereste fel.

1903.07.20-21-én a cattarói Teodo-ban volt.

1903.07.24-26-án Zára-ban állt meg.

1903.07.28-án befutott Polába.

1903.07.31-én leszerelték. Ekkor felszereltek rá egy új fedélzeti felépítményt.

1904.

1904-től a Hajósinas Iskola kiképzőhajója.

1904.05.04-05-én erős viharba került S. Giovanni di Pelago előtt 2,5 tmf-re. A nagy hullámban annyira megdőlt, hogy a jobboldali csónakdaruk a vízbe kerültek. Az orrárboc és a belső orrvitorla leszakadt, a derékárboc letört, és lezuhant az árbocsudár és az előárbocrúd, emiatt letört a főárbocrúd is. Az egész fennakadt az oldalmerevítő és az árboc előretartó kötélzeten, majd az orrárbocot szorosan a hajótesthez szorította. A főgépet már a vihar elején beüzemelték és annak segítségével az olasz partok felé vették az irányt.

1904.05.05-én 19.50-kor lehorgonyoztak Ancona előtt.

1904.05.08-i hír: Ankonából érkezik a jelentés: A "Nautilus" ágyúaszád, amely a tengerészeti iskola kiképzőhajójaként szolgál, egy Polából Dalmáciába tartó kiképzőút során a legutóbbi heves tengeri vihar az olasz partok felé sodródott, és Ancona kikötőjében kellett menedéket keresnie. Az ágyúaszád elvesztette minden kötélzetét és két árbocát. Fedélzetén 200 diák van, akik egy másik hajóval térnek vissza Polába.¹⁵⁹⁷ A hajó a Csendes-óceánon átélt tájfunban nem sérült meg annyira, mint az adriai viharban.

¹⁵⁹⁶ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1903-04-12

¹⁵⁹⁷ Arbeiterwille - Neue Zeit, Mai 1904-05-08

1904.06.08-án a hajósinasokkal kiképzőútra futott ki Gravosából.
1904.06.22-30-án Szmirna-ba érkezett.
1904.07.02-03-án Phalera következett.
1904.07.03-06-án Pireusz-ban vetett horgonyt.
1904.07.10-13-án Korfu-n volt.
1904.07.16-20-án Teodo-ban járt.
1904.07.24-26-án Zára-ban kötött ki.¹⁵⁹⁸
1904.07.29-én megérkezett Polába.
1904.08.08-án leszerelték.

1904-ben a levantei vizeken volt az SMS Albatrosz ágyúnaszáddal egy kötelékben két hónapon át. A két ágyúnaszád magával vitte a szebenikói hajósiskola növendékeit, hogy gyakorlati kiképzésben részesítse őket. Az ágyúnaszádok Korfun, Navarrnón, Szirán, Cipruson át Rhodusba mennek s valószínű, hogy ellátogatnak Szmirnába is, ahonnan aztán ismét visszatérnek a hazai vizekre. Az iskola parancsnoka Bublaj fregatta-kapitány s helyettese, Seidemacher Károly sorhajó-hadnagy. Őket nevezte ki a haditengerészet vezetősége a Levantéra induló két ágyúnaszád parancsnokaivá is.¹⁵⁹⁹ A fentiek alapján, végül az SMS Nautilus számára a kiképző út jóval rövidebbre sikeredett a tervezetnél.

1905.

1905.03.24-én felszerelték.
1905.04.01-én a hajósinasokkal Dalmácia előtti cirkálásra indult.
1905.06.08-án kifutott Gravosából.
1905.06.15-18-án Zante-ban járt.
1905.06.23-27-én Syra következett.
1905.06.28 – 1905.07.04-én Pireusz-ban volt.
1905.07.04-05-én Kalamaki-ban kötött ki.
1905.07.11-15-én Korfu-n volt.
1905.07.20-25-én Gravosa-ban horgonyzott.
1905.07.28-án befutott Polába.
1905.08.14-én leszerelték.

1906.

1906.03.31-én felszerelték, és Dalmácia előtt cirkált a hajósinasokkal.
1906.06.09-én külföldi útra indult Sebenicóból.
1906.06.13-21-én járt Korfu-n.
1906.06.23-28-án Patrasz-ban volt.
1906.06.29 – 1906.07.01-én Zante-ban járt.
1906.07.03-06-án Kefalónia következett.
1906.07.08-13 között Valona-ban horgonyzott.
1906.07.13-án befutott Teodóba.

1907.

1907 áprilisától a hajósinasokkal cirkált az Adrián.
1907.06.12-én kifutott Teodóból egy külföldi útra.
1907.06.13-18-án Korfu-n volt.
1907.06.18-20-án Ithaka-t kereste fel.

¹⁵⁹⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁹⁹ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-16 / 166. szám

1907.06.21-23-án Korinthosz-ban állt meg.
1907.06.24-27-én Zante következett.
1907.06.28 – 1907.07.01-én Kefalónia-ban kötött ki.
1907.07.04-07-én Korfu-n volt.
1908.07.08-án Az SMS Nautilus és Albatros négy napra Korfura érkezett.¹⁶⁰⁰
1907.07.09-én befutott Teodóba.

1908.

1908 áprilisától a hajósinasokkal cirkált az Adrián.
1908.06.11-én a levantei vizekre indult Teodóból.
1908.06.12-14-én Korfu-n volt.
1908.06.16-18-án Argostoli következett.
1908.06.21-26-án Pireusz-ban volt.
1908.06.29 – 1908.07.01-én Patrasz-t kereste fel.
1908.07.01-03-án Zante vizein volt.
1908.07.13-án befutott Teodóba.

1909.04. 24 – 1909.12.08., 1910.04.01. – július, 1911.04.01. – július és 1912.04.01. – július közötti időszakokban a hazai partok előtt cirkált a hajósinasokkal.¹⁶⁰¹

1912-ben már csak az SMS Albatrosz és az SMS Nautilus ágyúaszád volt szolgálatban az ágyúaszádok közül, de ezeket is már csak iskolahajónak használták.¹⁶⁰²

1914.04.03-án Polában az Arzenál munkásainak lett a lakóhajója a háború végéig.

1920-ban az olaszoké lett, akik lőszertárolásra használták.

1921.07.28-án Polában egy tűvészben felrobban és elsüllyedt az SMS Albatros, amelyen 10 tonna robbanóanyagot tároltak. A tűz begyújtotta a közeli lőportornyot, ahol 170 tonna dinamitot tároltak. Ez is felrobbant, majd a tűz átterjedt az SMS Nautilus-ra is, amelyen szintén robbanóanyagot tároltak. A robbanást megelőzendő, az SMS Nautilus-t saját személyzete süllyesztette el.¹⁶⁰³ Roncsát 1924-ben szétbontották.

Parancsnokai:

Scheuermann korvettkapitány 1874

Czedik korvettkapitány 1875

Biringer Herman korvettkapitány 1876-1877¹⁶⁰⁴

Franz Tschernatsch korvettkapitány 1878-1880¹⁶⁰⁵

Hermann Czeike korvettkapitány 1881-1882¹⁶⁰⁶

Friedrich Freiherr von Haan korvettkapitány 1882-1883¹⁶⁰⁷

Josef Natti korvettkapitány 1883-1884¹⁶⁰⁸

Spetzler (Spegler) Károly korvettkapitány 1884-1887

Thewalt Gusztáv korvettkapitány 1888

Camillo (?) Henriquez 1889

¹⁶⁰⁰ Grazer Tagblatt, Juli 1908-07-09

¹⁶⁰¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁶⁰² Tolnai Világlexikona 1. A-tól Angol nyelvtan-ig (Budapest, 1912) ágyúaszád

¹⁶⁰³ Salzburger Wacht, Juli 1921-07-29

¹⁶⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-02-29

Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-05-10 / 129. szám

¹⁶⁰⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-02-13

¹⁶⁰⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-10-28

¹⁶⁰⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-09-17

¹⁶⁰⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1883-01-31

Adamovics Károly korvettkapitány 1890-1891¹⁶⁰⁹
malatai Rottauscher Miksa (von Rottauscher) korvettkapitány 1891¹⁶¹⁰
Hnotek 1892
Köppel Károly korvettkapitány 1893-1894¹⁶¹¹
Nemling József korvettkapitány 1897
Johann Fortis korvettkapitány 1897¹⁶¹²
Ludwig-Knight korvettkapitány 1898¹⁶¹³
Karl Freisz korvettkapitány 1898 (utóbb ellentengernagy)¹⁶¹⁴
Njegovan Miksa 1901
Baumann Alajos korvettkapitány 1902
Seidemacher Károly sorhajó-hadnagy 1904¹⁶¹⁵
Mendelein Adolf 1904
Risbek Péter korvettkapitány 1908
Ratkovic 1912¹⁶¹⁶

¹⁶⁰⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1890-12-13

Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-05-07 / 104. szám

¹⁶¹⁰ Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-11-04 / 252. szám

¹⁶¹¹ Fővárosi Lapok 1894-01-14 / 14. szám

¹⁶¹² Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1932-08-19

¹⁶¹³ Pester Lloyd - Abendblatt, September Jahrgang 45,1898-09-06 / nr. 204

¹⁶¹⁴ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1938-02-25

¹⁶¹⁵ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-16 / 166. szám

¹⁶¹⁶ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1932-08-19

SMS Donau II. gőzfregatt (korvett)

Vízkesztorítása: 2325 tonna

Teljes terheléssel 2440 tonna

Hossza: legnagyobb hossza az orrnál 76,7 m (234 láb)

Vízvonalon 73,4 m (224 láb)

Szélessége: szélessége a palánknál (21,8 m) 49 láb 2 hüvelyk

átlagos szélessége 12,7 m (39 láb)

Magassága: a főváltól az árbocig 5,2 m (16 láb)

Merülése: merülés elől 5,8 m (16 láb 10 hüvelyk), merülés hátul 6,4 m (18 láb 2 hüvelyk)¹⁶¹⁷

Meghajtása:

1 db kéthengeres, vízszintes gőzgép (az SMS Saida alapján)

kazánok száma talán 5 db, 16 tüztérrel (az SMS Saida alapján)

A Griffith hajócsavar kétlapátos, 5,12 m (16 láb 4 hüvelyk) átmérőjű, 11 600 fontot nyom, és 75 fordulatszámmal fordul percenként.

A vezérműtengely keresztmetszete valamivel több mint 12,4 m (38 láb), magassága a kazánvégtől mérve 13,7 m (42 láb). A motorok súlya 350 tonna (20 gentner).

A fővitorlák területe 47 600 négyzetláb (4422,18 négyzetméter); a felső és alsó árbocok, amelyeket ugyanabban a hajógyárban gyártanak, ahol a hajót is építették, Bessemer acélból készülnek, (8,1 m (32 hüvelyk) átmérőjűek és egyenként 12 000 fontot (5443.11 kg = 5,44 tonna) nyomnak.

Névleges teljesítménye: 400 - 490 lóerő, és a trieszti Stabilimento tecnico triestino rendszere szerint épültek.

Sebessége: 12,5 csomó

(14 csomóra tervezték végül, de ezt nem érte el.)

Személyzete: 335-350 fő

Fegyverzete:

13 db (más forrásban 11 db) 15 hüvelykes Krupp gyűrűs ágyú

(Ezek csőtömege 4000 kilogramm. Az egyik ágyú a taton található üldözőágyúként; a fennmaradó 12 (10) ágyú az orrútegekben található félig nyitott tornyokon.)

1877-ben kapott:

négy harci torpedót és két vontatott torpedót

1877-ben 15 ágyú, 199 karabély, 60 revolver, 71 kard

Épült: Trieszt, Stabilimento navale

trieszti Navale Adriatico részvénytársaság

Tervezte és a kivitelezést vezette:

A "Donau" terveit, amelyekhez a mért mérföldön 12 csomós sebességet határoztak meg, R. L. Kuzmány haditengerészeti mérnök készítette, és benyújtotta a főparancsnokságának. Magát az építkezés közvetlen felügyelete H. Mexgutti, haditengerészeti mérnök látta el.

Építési költsége: A hajótest ára, amely magában foglalja a díszítéseket és számos egyéb szolgáltatást is, körülbelül 520 000 gulden (519 500 ft), a gépek ára 255 060 gulden (280 000 ft. Ebből 25 000 ft-ot a régi Adria fregatt 300 LE-s motorjának cseréjére költöttek.)

¹⁶¹⁷ Die Presse, Oktober 1874-10-20

Építés kezdete: 1873.06.19.

Vízrebocsátás: 1874.10.15.

Hadrendbe állt: 1876 novembere

A hajótest fából épült, de vas fedélzettel.

A hajó 43 hétre elegendő élelmet és vizet, valamint 4 hétre elegendő ivóvizet szállít.

1872.10.14-i hír szerint a bizottság azt javasolta, hogy a C. alcím 3. szakasza alatt a fedett "Donau" korvett építésének megkezdésére ideiglenesen elkülönített 430 000 forintból 65 000 forintot távolítsanak el, így csak 365 000 forint maradna jóváhagyandó. Ezt a régi hajó korszerűsítésére adják, de valójában egy új hajót fognak építeni.¹⁶¹⁸

Feltehetőleg ennek a hajónak ez építésére vonatkoznak ezek a korai tervek:

„A „Donau“ naszád kiépítésének engedélyezése következtében többféle tervek bocsáttatván a haditengerészet mérnökeinek bírálata alá, elfogadtatni határozatokat, mely a hajótest teriméjének lehetőleg kicsinyre szabása mellett aránylag nagy erőt kifejtő gép alkalmazását engedi meg, miáltal egy kitűnő és különösen gyorsaság tekintetében minden igénynek megfelelő hajó előállítására fog elévetni. Nagy részben ezen körülménynek tulajdonítható az, hogy a múlt évi kisebb és nem oly gyorsaságú hajó tervezetéhez mérten előirányzott tételekkel a folyó évek nem mindenben megegyezők. Mi nevezetesen a hajótestet illeti, az erre előirányzott összeg a tényleg építésbe vett hajó tonnatartalmához viszonyítva nagyobb mutatkozik ugyan, de főképp azért, mert ezúttal a felszerelési költségek nagy része is a hajótestre vonatkozó kiadások közé foglaltatott, holott azok eddigelő külön elszámolás tárgyát képezték. Ezen eljárás kettős előnyt eredményezett: megszűnt egyrészt annak szükségessége, hogy a sokféle felszerelési munkálatok külön szerződések által biztosíttassanak, másrészt pedig jutányosabb árak eredményeztetvén, a most már 300 tonnával nagyobb bértartalommal bíró hajó teljes felszerelésére a múlt évben előirányzott összeg, — csekély különbséggel — elégséges teend. A gépek szállítása iránti szerződés szinte jutányos feltételek alatt jön megköthető, minthogy a vállalkozó magát az „Adria“ hajó lerombolt gépének foglaló gyanánt készpénz helyett leendő átvételére kötelezte, minek következtében az eredetileg tervezett 300, és a jelenlegi 400 lóerejű gép iránti árkülönbözet igen jelentéktelen összegre olvad. Habár a múlt évre engedélyezett 365.000 firt a 4. hajótest- és 5. géprészlet, nemkülönben némi feltétlenül szükséges felszerelési tárgyak beszerzésére elegendő, mégis miután nem volna tanácsos a hajó teljes felkészítését 1875-ik év tavaszánál továbbra halasztani, az 1874. évi előirányzatba akkora összeget kellett felvenni, mely a fentebb érintett felszerelési részletek beszerzésén túl megkívánatlik arra, hogy a hajó és a gép a szerződés szerinti kilenczedik részletnek megfelelő építési állapotba juthassanak.”¹⁶¹⁹ „Megszavaztatik a Laudon fregat befejezésére 185,000 firt, a Donau naszád építésére 300,000 firt, a Frundsberg naszád befejezésére 27,000 firt.”¹⁶²⁰ A Frundsberg-et hol ágyúnaszádnak, hol gőzkorvettnak írják. Így a Donau meghatározása is lehet vegyes értelmezésű.

1873.05.04-i hír szerint a Stabilimento navale-ban építendő fedett "Donau" korvett gerincének lefektetésére már megtörténtek az előkészületek, és erre néhány napon belül sor kerül.¹⁶²¹

¹⁶¹⁸ Die Presse, Oktober 1872-10-14

¹⁶¹⁹ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-12 / 85. szám

¹⁶²⁰ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám

¹⁶²¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-05-04

A trieszti hajógyárban jelenleg befejeződő Donau korvett az osztrák iparosok kiállítási áruit szállítja Philadelphiába.¹⁶²² Az áruk Ausztriából Észak-Amerikába történő szállításukat a trieszti hajógyárban befejeződő „Donau” korvett végzi.¹⁶²³

1874.

Trieszt, 1874.10.15. Navale Adriatico-nál Ófelsége "Donau" korvette-jét ma incidens nélkül vízre bocsátották von Pöch (Pöck) altengernagy jelenlétében.¹⁶²⁴

A hajó egy lejtős, tenger felé lejtő platformon pihent, amelyet körülbelül 30-36 tömör gerenda tartott egyfajta szánkón, amely a víz alatt is folytatódott, és olyan hosszú volt, mint maga a hajó. A szánkó szélét jelentős mennyiségű zsírral kenték be, hogy megkönnyítsék a hajó leeresztését és csökkentsék a súrlódást. Ezenkívül a hajó mindkét oldalához egy kötelekkel összekötött, körülbelül 8-10 cölöpökből és gerendákból álló vázat erősítettek. Ebben a vázban a hajó bölcsőként pihent, és ez a bölcső elkísérte a hajót eleméig, a tengerig, ahol az egyes részeire esett szét, majd később kiemelték, de ez még nem minden. Miután a támgerendákat eltávolították, a hajó továbbra is egy egész kötélrendszeren lóg. Ezeket a köteleket a vízrebocsátás előtti este alaposan átázta, hogy összehúzódjanak, és miután mindet aláfüzték, kissé megemeljék a hajót. A döntő pillanatban ezeket a köteleket fejszével elvágják, az utolsó akadályt így eltávolítják, és a hajó a tenger felé száguld. Csak a kormánylapátot szerelik a vízben fel, akárcsak az árbocokat és a motorokat. A hajócsavar már a helyén van. A vízrebocsátás pillanatában a fedélzeten tartózkodnak mindazok a munkások, akik a hajón dolgoztak, valamint számos tengerész egy hadnagy – jelen esetben Stocher hadnagy – parancsnoksága alatt.

Csodálatosan szép nap volt. A fák levelei megremegtek a lágy szellőben; a tenger felett egy könnyű szellő oszlatta el az áttetsző reggeli ködöt. Az ezüstös hullámok együtt játszottak, és a nap legfényesebb sugarait számos gyönyörű és békés teremtményre vetette.

A nagy udvar egyre jobban megtelt bábáskodókkal. Mindenekelőtt nagyszámú civil, jelentős számú tiszt az összes céhből, szinte az egész helyi haditengerészet, amely Pech (Pöck) báró altengernagy érkezésére várt, majd – végül, de nem utolsósorban – a női vendégek sokasága, végül az építés alatt álló különféle hajókon és egyéb létesítményeken tartózkodó élő „személyzet”. A 023-as épület összes ablakában várakozó fejek, a színpad körüli kiemelkedő pontok, amelyeket szintén kíváncsi bábáskodók leptek el, mindez, valamint a füstölgő gőzhajók és, uszályokban ülők tömegei, rendkívül változatos és eredeti látványt nyújtottak.

A „Donau” jobb oldalán egy katonazenekar állt fel. Az oltár előtti kis téren.

Az alsó végén egyfajta emelvény emelkedett, amelyen egy válogatott csoport gyűlt össze. A hajó fenségesen ünnepélyesen és mozdulatlanul feküdt, teste sűrűn meg volt pakolva emberekkel, nyílásait fejek díszítették, furcsa kontrasztot alkotva az alatta lévő nyugtalan tömeggel. Időről időre a mérnökök ide-oda mozogtak, parancsokat adtak ki és hajtottak végre. Eltávolították a tartóoszlopokat, amelyeken a hajó tenger felé néző legkülső tatja nyugodott, és üdvözölték a parancsnokot. Eközben megérkezett Pino báró kormányzó és felesége, Württembergi herceg, Dr. d'Angeli podestà, valamint a helyi társadalom számos más tagja is. A távolban füst szivárgott egy sárgás kéményből. Az EL. gőzjacht, a "Greif" volt az. Nem sokkal később megérkezett, a gumicsónakot leeresztették, és Pech (Pöck) báró tengernagy és Petz báró ellentengernagy partra szálltak. Megérkeztek a jelentések, hamarosan véget értek az üdvözlések és bemutatkozások, és végre lezajlottak a vízrebocsátás előtti utolsó jelenetek.

Megszólt a zene. Munkások egész serege szorgalmasan eltávolítja a tologerendákat. Ez a munka éppoly nehéz, mint amennyire veszélyes. Amikor a gerenda le van eresztve, azonnal

¹⁶²² Die Presse, Mai 1874-05-20

¹⁶²³ Vorarlberger Landes-Zeitung, Mai 1874-05-23

¹⁶²⁴ Das Vaterland, Oktober 1874-10-16

felemeli és elszállítja 40-60 erős emberrel. Először a jobb és bal oldali első 4-6 gerendához nyúlnak, majd a hátsókhoz, és csak azután a maradék gerendákhoz. Végre lehullott az utolsó gerenda is, és várakozásteljes csend ereszkedik le. A nagyra becsült tervező és mérnökei még egy utolsó vizsgáló pillantást vetnek munkájukra, és meggyőződnek annak állapotáról.

Minden részlet, minden pillanat, minden kivitelezés pontos. Elhangzik a jel a kötelek elvágására, és azonnal hallatszik az ütések tompa puffanása. Általános, mély csend közepette a hajó enyhe előre mozgást tesz. Ez jel az ujjongásra. A zenekar megszólaltatja a himnuszt. A magasban lévő legénység mennydörgő hurrában tör ki, amelyre alulról válaszolnak. Kalapokat és sálakat lengetnek. Egyre gyorsabban siklik a hajó a szánon, mígnem dübörgő, széles rohanásban a vízbe zuhan, és végül csendben megpihen a mélykék tengeren, szülőföldjének számtalan töredékével körülvéve. A hajó mögött azonban mindent hatalmas füstoszlop borít, amelyből itt-ott megnyúlt füstfelhők emelkednek ki, amelyeket a hajó és a szánkó talpának szörnyű súrlódása keltett. A füstfelhő fokozatosan eloszlik, a lángok lelohadnak, mindenki a kijárat felé siet, míg néhány kiemelt vendég az épület szalonjába vonul, ahol frissítőket fogyasztanak, és jókívánságaikat fejezik ki a hajó építőjének, a nap hőségének. Ezúttal a hajó építése különösen sikeres volt. A legkisebb oldalra való dőlés nélkül simán úszik a vízen, és tökéletes stabilitást biztosít. Már csak a motor beszerelése és a vitorlák felhúzása van hátra, majd a teljes hajótest felfegyverzése és teljes felszerelése – ez a feladat valószínűleg idén nem fog elkészülni. Mindenesetre Őfelsége Haditengerészete egy gyönyörű új hajót kap. A szakértők nagyon dicsérik, és csak remélni lehet, hogy a „Donau” ugyanolyan könnyedén fogja leküzdeni az útján felmerülő összes akadályt, mint ahogyan első útját az óceánon tette.¹⁶²⁵

1874-ben újabb 294 500 frt-t szavaztak meg a hajó építésére.¹⁶²⁶

1875.

1875.03.31-én még felszerelés alatt állt.¹⁶²⁷

1875.04.03-án Triesztben I. Ferenc József császár és királyt több műhelyen át kísérték, mire Ő Felsége csolnakon a »Navale adriatico« hajógyárába ment a »Donau« korvett felszerelését megtekinteni.¹⁶²⁸

1875.05.19-i hír szerint az új "Donau" korvett, amelyet az Stablissemento Navale Adriatico hajógyárában építettek San Marcóban, Trieszt közelében, annyira előrehaladott a felszerelésében, hogy Polába tartó útja június elején lesz, és a haditengerészet általi hadrendbe állítását már elrendelték.¹⁶²⁹

1875.08.04-i hír szerint az újonnan épített "Donau" korvett már teljesen felszerelt és olyan felszerelt, hogy hamarosan képes lesz tengeri próbautakra.¹⁶³⁰

Polából, 1875.08.03-án a következő jelentést kaptuk: Az újonnan épített fedett "Donau" korvett ma reggel gőzzel kifutott a tengerre, hogy elvégezze az előírt tengeri próbákat, amelyek során a gyárnak át kellett volna vizsgálnia és át kellett volna adnia a motorját a haditengerészetnek. A hajó azonban délben visszatért a kikötőbe a próbák befejezése nélkül, mivel egy kisebb motorhiba történt, ami valószínűtlenné tette a tengeri próbák folytatását. A próbák a javítások elvégzése után folytatódnak. A korvettet Triesztben építették az Actien-Gesellschaft Navale Adriatico hajógyárában, de a motorját a Stabilimento tecnico Triestino szállította.¹⁶³¹

1875.08.09-10-én, a "Donau" korvett tengeri próbákon esett át. A motor kielégítően működött, de a hajó tényleges sebessége némileg elmaradt az építés során számítottól, mivel a mért mérőföldnél az eredmény az erős teljesítmény ellenére sem egészen tizenkét tengeri mérőföld/órát

¹⁶²⁵ Die Presse, Oktober 1874-10-20

¹⁶²⁶ Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-04-30 / 98. szám

¹⁶²⁷ Die Presse, März 1875-03-31

¹⁶²⁸ Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-04-06 / 77. szám

¹⁶²⁹ Neue Freie Presse, Mai 1875-05-19

¹⁶³⁰ Volksblatt für Stadt und Land, August 1875-08-04

¹⁶³¹ Neue Freie Presse, August 1875-08-06

ért el. Normális körülmények között alig több mint tíz mérföld/óra lehet számítani, ami a hajót egy meglehetősen átlagos kategóriába sorolja.¹⁶³²

1875.08.21-i hír szerint az új "Donau" korvettet jelenleg ismét szétszerelik, miután kielégítően teljesítette a próbákat. A hajó kivételesen alkalmas lesz hosszabb küldetésekre távoli vidékekre, és más célokra is felhasználják, mivel jó tengerjáró képességekkel és jól felszerelt üteggel rendelkezik. Ahogy sejthető, első debütála valószínűleg egy jövő évi út lesz Nordkmegeденbe, a philadelphiai világkiállítás miatt.¹⁶³³

1876.

A »Donau« corvett (1876-ban), és a »Zrínyi« corvett (1871-ben) midőn elkészültek, csak 12,1/2 mérföldet tettek meg óránként, az előre tervezett 14 mérföld helyett.¹⁶³⁴

A „Donau” korvett felszerelését egyszer már megvitatták, akkoriban, amikor flottánk háborús küldetése még szóba sem került. Mivel koronahercegünk tengerészeti kiképzését 1877-re halasztották, a „Donau” tervezett felszerelését is törölték.¹⁶³⁵ Ennek ellenére a Magyar Statistikai Évkönyv szerint 1876-ban az SMS Donau korvett hadrendben volt (2 440 t, és 400 LE).¹⁶³⁶

A trieszti Stabilimento tecnico hajógyárában épített és 1874. október 15-én vízre bocsátott „Donau” Corvette idén (1876) júniusban esett át első motorpróbáin, augusztusban pedig hajópróbáin.¹⁶³⁷

1876.09.08-i hír: Parancsot adtak ki az újonnan épített "Donau" csavaros korvett áthelyezésére a második tartalékba, ami azt jelzi, hogy a hajót hamarosan felszereltetik.¹⁶³⁸

1876.10.24-én még felszerelés alatt állt.¹⁶³⁹

Az új "Donau" korvettet a javításra szoruló "Dandolo" korvett helyett fegyverezik fel.¹⁶⁴⁰

Még hadrendbe sem állt a hajó, de már arról írtak, hogy nem a legjobb tervek szerint épült meg. Őfelsége „Donau” korvette terveinek elkészítésekor kivételesen a versenyeljárást követték. A verseny jó ötletét az a tény hátráltatta, hogy egyrészt a verseny kiválasztási folyamata meglehetősen szűklátókörű volt, másrészt a munka értékelését a költségek függvényeként értelmezték, ezért a legjobb „Donau” terveket nem használták fel. Ez a korvett biztonságosabban ül a vízben, mintha a tévedhetetlenség dogmája szerint épült volna. Azonban még mindig túl keskeny, és a stabilitási számítások alapján tanácsosnak ítélték a már felszerelt árbocok eltávolítását és 6 lábbal való lerövidítését. A tapasztalati vitorlázási próbák remélhetőleg kielégítenek minket. Az igényes vitorlázók talán nem találják különösebben szépnek a „Donau”-nak a vonalait, de legalább egy használható hajóval rendelkezünk. Ráadásul, mint páncélozatlan, magas oldalú hajó, azt a típust képviseli, amely egyedülállóan megfelel igényeinknek. Ennek a „Donau”-nak a méretét nem szabad túllépni. A jóváhagyott „Saida” korvettet azonban nem a „Donau” tervei szerint kell megépíteni, hanem ezeket a terveket kell átdolgozni, gondosan figyelembe véve a már azonosított hiányosságokat, valamint azokat, amelyek a „Donau” első útja során válnak nyilvánvalóvá. Szerencse, hogy ez a hajó, akárcsak a „Radetzky”, a felépítmény stabilitása érdekében könnyebb ütegállást kapott, mint eredetileg tervezték. Ehhez a hajóosztályhoz a Krupp 15 centiméteres ágyúinál alkalmasabb nem állt rendelkezésre. A „Donau”, amelyet ugyanannyi ágyú befogadására alakítottak ki, mint a „Radetzky”-t (Laudon), ezer tonnával kisebb, mint az utóbbi.¹⁶⁴¹

¹⁶³² Neue Freie Presse, August 1875-08-13

¹⁶³³ Neue Freie Presse, August 1875-08-21

¹⁶³⁴ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-11-11 / 789. szám

¹⁶³⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-06-25

¹⁶³⁶ Magyar Statistikai Évkönyv, 1876 (6. évfolyam, Budapest, 1879) X. Haderő

¹⁶³⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-08-11

¹⁶³⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-09-08

¹⁶³⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-10-24

¹⁶⁴⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1876-10-25

¹⁶⁴¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

A **magas oldalú hajók** jellemzően nagyobb szabadoldallal rendelkező vízi járművek, melyekre fokozottan hat a szélnyomás, így széles területen nehezebben kezelhetők. Ezek a hajótípusok **biztonságosabbak lehetnek kalóz támadásokkal szemben**, mivel a nagy oldalfelület megnehezíti az illetéktelen behatolók feljutását a fedélzetre. Nem véletlen, hogy az amerikai Alabama portyázó hajó is magas oldalfalú volt.

A szabadoldal hajó főbordájának síkjában a fedélzeti lemezelés, illetve ha van, a fedélzetburkolat felső élétől a hajó maximális merülését jelző vonal felső éléig mérhető függőleges távolság. Mindegyik hajónak a hajózási hatóság által a hajó típusától, főméreteitől és egyéb geometriai adataitól függően meghatározott, minimális szabadoldallal kell rendelkeznie. A nagyobb szabadoldal magasság ugyanolyan körülmények esetén a hajó **nagyobb stabilitását eredményezi**. Ellenben a magas oldalfal **növeli a szélérzékenységet**, ami **befolyásolja a manőverezést és a horgonyzást**. A magas oldalú hajók irányítása nagyobb körülményt igényel erős szélben, mivel a szélterhelés könnyen elmozdíthatja őket a tervezett pályáról. A magas oldalú hajók hajlamosabbak lehetnek a szél lökésére, mint egy alacsony profilú hajók. Tehát a hajó jobban megdőlhethet, billegethet, mint egy alacsony oldalú hajó.

Ellenben a **tengervíz nehezebben csap fel a fedélzetre, így az száraz marad**. Főleg teher és utasszállító hajóknál alkalmazzák. Hadihajók esetén nagyobb célfelületet mutat. Az oldalfal kiszámítási képleteket lásd „A Motor” című újság 9. évfolyam, 1921-08-01 / 29-30. számában. Az „**alacsony oldalú hajó**” (low-profile vessel/ship) olyan vízi jármű, amelynek a fedélzete vagy oldala alig emelkedik ki a vízből.

Ezt a szerkezeti kialakítást jellemzően a jobb rejtőzködés (alacsonyabb radarvisszaverődés, nehezebben észrevehető távrolól), a stabilitás növelése, vagy speciális funkciók (pl. kosszal felszerelt korai páncélosok) miatt alkalmazzák. A stabilitás miatt az alacsony oldalfalat gyakran alkalmazzák viharosabb vizeken, vagy a 19. századi parti páncélosoknál. Hátránya, hogy érzékenyebb a hullámzásra, a fedélzetet könnyebben elárasztja a víz. Ez megnehezíti viharban a fedélzeti munkát, továbbá nedvessé teheti a hajó fedélközeit.

Például a fiumei kikötő partszakaszát külön kellett méretezni a magas és az alacsony oldalfalú hajókhoz.

A fiumei kikötő, tekintettel a szabad kikötőre, két részre oszlik, melyek egyike, U, a Zichy meló közepéig a pályaudvart, a másik pedig a szabad kikötőt képezi. Az első kikötőrész többnyire magas oldalú hajókra számítva 3 méter, a második inkább csak közönséges hajók befogadására számított kikötőrész, valamint a külső védgát is csak 2 méternyire a szabályos árapály felett kimagasló partokkal fog bírni; e szerint a Zichy móló partja kétféle, u. m. a pályaudvar felé 3, a város felé pedig 2 méter magasságú lesz, és létesítendő rácsoszattal (u. v) a szabadkikötő és pályaudvarkikötő közti határt képezi.¹⁶⁴²

1876.11.10-én kész volt már kifutni egy levantei útra.¹⁶⁴³

1876.11.11-én első tartalékba került.¹⁶⁴⁴

1876.11.14-én még Polában volt.¹⁶⁴⁵

Gépészek őrségének szabályai a hajón:

Az 1000 és 800 lóerős motorokon az őrséget öt műszakban, a 400 lóerőig bezárólag négy műszakban kell betölteni, a többi hajó esetében pedig a törvény kifejezetten kimondja, hogy az őrségműszakok száma nem lehet kevesebb háromnál. A gépésztisztet a 400 lóerőig bezárólag a gépésztisztet is fel kell menteni az őrségszolgálat alól; ez a súlyos felelősségének és annak köszönhető, hogy az ilyen teljesítményű motorokkal rendelkező hajókat leggyakrabban

¹⁶⁴² Vasuti és Közlekedési Közlöny, 6. évf. 1875-01-28 / 4. szám

¹⁶⁴³ Die Presse, November 1876-11-10

¹⁶⁴⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-11

¹⁶⁴⁵ Neue Freie Presse, November 1876-11-14

transzatlanti küldetésekre használják. Külön említést érdemel a kifejezetten transzatlanti utakra épített "Donau" korvett (400 lóerő), amelyen minden gépésztiszt a fedélzeten van, ami azt jelenti, hogy a gépésztisztnak is őréséget kell állnia. Ha valamelyikük megbetegszik, a szolgálat két főre korlátozódik, aminek nyilvánvalóan súlyos következményei lehetnek, de a hajó parancsnoka számára nagyon kellemetlennek kell lennie, aki így sokkal kevesebb terhet róhat a gépre.¹⁶⁴⁶

1876.11.18-án kifutott Polából a levantei vizek felé.¹⁶⁴⁷ Ez a hajó első hivatalos nem próbaútja. Az SMS Donau 1876 novemberében elment a Bosporus környékére, a „Salamander“ páncélfregat, a „Frundsberg“ és „Zrínyi“ korvettek az Adriai-tengerbe, a „Maros“ és „Lajta“ dunai monitorok pedig Budapestre rendeltettek.¹⁶⁴⁸ Elvben lehetséges a Boszporusz felkeresése, de erről más általam ismert cikk nem tesz említést.

1877.

1877.01.15-én több napra Máltára érkezett. Az osztrák-magyar korvett a helyi kormányzó és az ott állomásozó Luard brit királyi ellentengernagy legudvariasabb bánásmódjában részesült. A „Donau” parancsnoka, Daufalik fregattkapitány, aki megérkezése és az erőd és a brit zászló előtti ünnepélyes tisztelgés után az osztrák-magyar konzul kíséretében meglátogatta a kormányzót és a brit ellentengernagyot. Luard ellentengernagy meghívására ünnepi vacsorára volt, amelyet az osztrák-magyar korvett tiszteletére rendeztek. Ezen a kikötőben tartózkodó összes hajó parancsnoka, valamint számos tiszt és az osztrák-magyar konzul is jelen volt. A kormányzó meghívását el kellett utasítani, mivel a „Donau” parancsnoka már elfogadta a „Devastation” angol hadihajó parancsnokának, S. W. Richards úrnak a napra szóló meghívását. A korvett ötnapos kikötői tartózkodása alatt Daufalik fregattkapitány a hajó tisztjeivel együtt meglátogatta az ottani fegyverraktárt, valamint a Somerset kikötőjében állomásozó kéttornyú "Devastation" hadihajót és számos más ott állomásozó hadihajót. Az osztrák-magyar tiszteknek lehetőségük nyílt – a császári és királyi konzul kíséretében, aki szintén ünnepi rendezvényt szervezett a tiszteletükre – részt venni Edinburgh hercegeének és hercegnőjének fogadásán. A hajó eredetileg egy napig lett volna Máltán, de az ott tartózkodást meghosszabbították.¹⁶⁴⁹

1877.01.30-án befutott Nápoly kikötőjébe.¹⁶⁵⁰

A „Donau” korvettről nemrég érkezett hírek szerint egy heves északi vihart kellett átvészelnie Canea közelében, amely során a partra vetődés veszélye fenyegette. A hajó tengeri viselkedéséről semmi kedvező nem érkezett; a nagy dülöngélő mozgások miatt stabilitása riasztóan alacsonynak tűnik. A „Frundsberg” korvettnak, amely eredetileg a Levantéba tervezett hajóútra indult volna, most 20 tonna ballasztot kell rakodnia, hogy azt a jelenleg Nápolyban állomásozó „Donau”-ra szállítsa.¹⁶⁵¹

A Császári és Királyi Haditengerészeti Minisztérium elrendelte, hogy mostantól minden szolgálatba álló páncélozott hajót, fregattot és az S.M. "Donau" korvettet négy harci torpedóval és két vontatott torpedóval –az ellenséges hajó alá kellett húzni és ott robbantani-, valamint a szükséges tartozékokkal kell felszerelni.¹⁶⁵² A vontatott torpedó hamar elavult, így nem alkalmazták sokáig.

¹⁶⁴⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-05-20

¹⁶⁴⁷ Die Presse, November 1876-11-18

¹⁶⁴⁸ Politikai Ujdonságok, 22. évfolyam, 1876-11-22 / 47. szám

¹⁶⁴⁹ Neue Freie Presse, Januar 1877-01-24

¹⁶⁵⁰ Die Presse, Januar 1877-01-31

¹⁶⁵¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-02

¹⁶⁵² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-09

1877.03.02-án Krétán volt a Szuda öbölben, ahol találkozott a német Gazella korvettel. A parancsnokok meglátogatták egymást, később a tisztek is, de a legénység nem látogatott át a másik hajóra.¹⁶⁵³

1877.03.30-án még mindig Canea-ban (Kréta szigete) volt. Itt a hajó több hetet töltött. Egy tengerész katonája tifuszból elhunyt. Őt a parton temették el. Az elhunyt, Nicolich orvos és hajótulajdonos úr fia volt Lussin Picelloból, és sajnálatos elvesztése igen élénk együttérzést váltott ki nemcsak bajtársai, hanem a helyi körök minden részén is. A török katonai hatóságok többet tettek, mint amit a nemzetközi küldöttek megköveteltek volna, hogy a temetést viszonylag ünnepélyessé tegyék.” A menetet egy török katonai zenekar vezette, majd két török gyalogos század következett díszsorrendben, egy őrnagy parancsnoksága alatt. Utánuk egy császári és királyi tengerészekből álló különítmény következett, egy alezredes parancsnoksága alatt. A holttestet a török parancsnak utasítására egy belső koporsóba tették, és azt egy második fakoporsóban helyezték el, melyet hat puskával felszerelt tengerész és négy tengerész kadét vitt. Közvetlenül a koporsó mögött a császári és királyi konzul, a "Donau" korvett személyzete, a "Gazelle" velencei korvett teljes legénysége és a svéd "Balber" korvett legénysége követte díszgyengruhában. A menetet a "Donau" tengerészeinek egy különítménye zárta le. Ők a felszentelés után a tengerészt a sírba eresztették, és a távozó csapatok leadták a szokásos sortűzetet, majd a tisztikar előtt leszálltak a lovukról, és fanfárral elvonultak. Ezeket a kitüntetések egy osztrák tengerész kadét kapta, amelyekben Gänse teljes lakossága részt vett, és újabb bizonyítékát szolgáltatott annak a tiszteletnek és együttérzésnek, amelyet az osztrák haditengerészet élvez szerte a Keleten.¹⁶⁵⁴ 1877.04.08-án már majdnem egy hónapja Canea-ban van, de a legénység a temetés kivételével alig szállt partra. A hajó Gibraltár felé készül kihajózni.¹⁶⁵⁵

1877.04.30-án Port Mahon-ra (Baleár-szigetek) érkezett.¹⁶⁵⁶

1877.05.20-án érkezett Gibraltárba.¹⁶⁵⁷

1877.06.02-án Lisszabonba érkezett.¹⁶⁵⁸

1877.06.17 (19)-én Gibraltárba érkezett és onnét a Földközi-tenger felé haladt tovább.¹⁶⁵⁹

1877.06.18-án Tunisz-ban volt.¹⁶⁶⁰ (Itt az újságcikkek időzavarban vannak.)

1877.08.03-án délután Alexandriába érkezett.¹⁶⁶¹

Ulrik William Ritt von Lunde fregattkapitány az új parancsnoka.¹⁶⁶² E szerint 1877 augusztusában visszaérkezhetett Pola-ba.

1877-1878-ban szolgálatba állították továbbá a «Donau» és «Fridrich» korvettek, melyek közül az elsőn 13, a másodikn 14 Kruppféle ágyú van.¹⁶⁶³

1878.

1878.01.09-i hír: A Levante Escadres-hoz tartozó "Donau" korvett javítása már megkezdődött, a hajó várhatóan február elején térhet vissza a tengerre.¹⁶⁶⁴

1878.02.13-án első tartalékban volt.¹⁶⁶⁵

¹⁶⁵³ Die Presse, Februar 1886-02-16

¹⁶⁵⁴ Die Presse, April 1877-04-08

¹⁶⁵⁵ Neue Freie Presse, April 1877-04-08

¹⁶⁵⁶ Die Presse, Mai 1877-05-01

¹⁶⁵⁷ Das Vaterland, Mai 1877-05-22

¹⁶⁵⁸ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1877-06-03

¹⁶⁵⁹ Neue Freie Presse, Juni 1877-06-19

¹⁶⁶⁰ Die Presse, Juli 1877-07-19

¹⁶⁶¹ Die Presse, August 1877-08-04

¹⁶⁶² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1877-08-26

¹⁶⁶³ Hábóru-Krónika, 1877-1878, 1878 / 59. szám

Magyar Statistikai Évkönyv, 1878 (8. évfolyam, Budapest, 1881) X. Haderő

¹⁶⁶⁴ Die Presse, Januar 1878-01-09

¹⁶⁶⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-02-13

1878.03.26-i hír: A "Donau" korvett a napokban indul Triesztből, von Lund fregattkapitány parancsnoksága alatt, hogy csatlakozzon a Levantéban lévő századhoz.¹⁶⁶⁶

A hajó tisztikara: A „Donau” császári és királyi korvettről: Julius Kreuter, Gustav Sembach és Gustav Schindler hadnagy, Karl Heinrich hadnagy, haditengerészeti kadétkok: Hugo Schmidt, Emil Speßler, Richard Kohen, Arthur Baron Bourguignon von. Baumberg, Franz Mirtl, Friedrich Benedikter, Karl Obermüller, Johann Dejak, Eugen Chmelarz, Gustav Michnik, Josef Schwarz és Johann Kuczera; Dr. Anton Prorot haditengerészeti sebész, Dr. Victor Wehr ideiglenes Corvette-sebész, Josef von Prückner 2. osztályú mérnök és Wenzel Weidig 3. osztályú mérnök.¹⁶⁶⁷

Szerencse a szerencsétlenségben. 1878.03.31-én X. sorhajó hadnagy úr bájos nejéből és 7 éves fiából álló kedves családjával a délelőtti órákban vitorlás csónakon szándékozott Fazanáig vitorlázni, de szándéka meghiúsult egy váratlanul közbe jött akadály miatt; alig haladt el a hajógyár mellett, egyszerre erős szél támadt, s a csalnak annyira megdőlt, hogy a bentlevőket a hullámok közé dobta. A közel horgonyzó „Donau“ korvett öre észrevette s 12 matrózzal egy vitorlamester azonnal csónakba száll s a segély azon perczen, érkezett meg, midőn a már kimerült hajóhadnagy — egyik kezében nejét, másikban gyermekét tartva — az utolsó erőfeszítéssel iparkodott még a vízszínen maradni. Ekkor a vitorlamester — két matrózzal, teles önfeláldozással a vízbe ugrott és sikerült, bár önkívüli állapotban kiszabadítani a nevezett családot. A mentők a hadügyminisztérium közvetítésével bizonytal illő kitüntetésben részesülnek. — A csónakot a süllyedéstől később megmenték a többfelől érkezett segélyek s a dráma szerencsés véget ért.¹⁶⁶⁸

1878. áprilisának elején visszatérhetett Polába.

Jelentés Polából: 1878.04.03-án Ófelsége "Frundsberg" korvette, amely már elhagyta a Császári és Királyi Levantei Hajóraj kötelékét, parancsot kapott, hogy induljon a Központi Kikötőbe (Pola) leszerelés céljából. Ezért a következő napokban ideérkezik, és viszonylag fiatal legénységét áthelyezi Ófelsége "Donau" korvettjére, amely addigra teljesen elkészül. A "Donau" ezután azonnal Smyrna felé indul, és csatlakozik a "Frundsberg"-hez a Levantei Hajórajnál, majd május végén vagy június közepén tér vissza, hogy felkészüljön a két hónapos kiképző hajóútra a Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémia kadétjaival. Azt is fontolóra veszik, hogy a kiképző hajóút befejezése után, azaz késő ősszel, ez a hajó egy transzocéáni kiképző hajóútra indul a legfiatalabb haditengerészeti kadétkokkal. A jelenlegi parancsnokot, Ulrik William Ritt von Lunde parancsnokot, az út után egy másik parancsnok fogja felváltani a tervek szerint.¹⁶⁶⁹ Lunde kapitány, 1878.04.06-án már el is került a hajóról.¹⁶⁷⁰

1878.06.14-i hír: A Levant-i hajórajhoz tartozik a jelenleg Meline-ben horgonyzó „Habsburg” és „Don Juan” páncéloshajó, valamint a Polában jelenleg Trodenbachban állomásozó „Kaiser Max”; a Szmirnában és Thessalonikiben állomásozó „Donau” korvett; az „Albatros” ágyúnaszád és a Konstantinápolyban állomásozó „Taurus” aviso hajó.¹⁶⁷¹ Ekkor egyes lapok a flotta rendkívüli mozgósításáról írtak, amit hivatalosan igyekeztek cáfolni.¹⁶⁷² A mozgósítási hírek az orosz-török háborúval lehettek kapcsolatosak.

¹⁶⁶⁶ Neue Freie Presse, März 1878-03-26

¹⁶⁶⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-04-03

¹⁶⁶⁸ Székesfehérvár és Vidéke, 6. évfolyam, 1878-04-06 / 28. szám

¹⁶⁶⁹ Das Vaterland, April 1878-04-06

¹⁶⁷⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1878-04-06

¹⁶⁷¹ Neue Freie Presse, Juni 1878-06-14

¹⁶⁷² Militär-Zeitung, Januar-Juni 1878-06-15

Az SMS Saida az SMS Donau-val egy típusú hajó, de a Donau terveit Nitter von Nomako hajóépítő mérnök teljesen áttervezte és kijavították annak hibáit.¹⁶⁷³

1877-78-ban az orosz-török háború alatt szolgált „Nikolaus Witting hadnagy, aki 1878 novemberében, hirtelenül hunyt el.”¹⁶⁷⁴

1878.12.13-i hír: Vívómesteri oklevelet kapott Dr. Emil Maschka úr. Oklevelét Szmirnába küldték utána, ahol korvettorvosként szolgál a "Donau" korvetten.¹⁶⁷⁵

1879.

1879-ben a haderő része.¹⁶⁷⁶

Ebben az évben az újságok leginkább a személyzetben bekövetkezett változásokról írtak.

1879.09.27-én leszerelték és második tartalékba került.¹⁶⁷⁷

1880.

1880-ban az SMS Donau Pola kikötőjében volt.¹⁶⁷⁸

1880.03.16-án felvetődött, hogy a Fasana korvetten váltsa fel az aktív flottában.¹⁶⁷⁹ A váltás még 1880.06.11-én sem történt meg.¹⁶⁸⁰

1880.06.15-én állítják Ófelsége „Donau” korvettejét szolgálatba. A fent említett hajó, amelyet von Henriquez kapitány vezet, egy rövid kiképző hajóút után Fiume-ba indul, ahová a Haditengerészeti Akadémia kadétjait szállítja. A fiatalabb kadéttal folytatott kiképző hajóút Korfuig tart, míg Alexandria a tervek szerint a tavalyi hallgatókkal folytatott hajóút végső állomása. A kadét-utazások befejezése után a „Donau” korvetten visszahelyezik a második tartalékba.¹⁶⁸¹

1880.08.01-én futott ki Fiuméből. „A „Donau” korvett elhagyta a kikötőt a Haditengerészeti Akadémia kadéttal, és egyenesen Alexandriába hajózik. Mivel ez egy kiképző és oktató út éppen ezeknek az akadémikusoknak, teljes vitorlafigyeléssel kell végrehajtani. Alexandriában a „Donau” nagy pompával ünnepli császáruink ötvenedik születésnapját, és egy ötnapos tartózkodás után, amelyet városnézésre és környékbeli kirándulásokra fordítunk, megkezd a visszautat a Fasana-csatornához, ahová legkésőbb 1880. szeptember 4-én érkezik meg. Ezen az úton az egyik Jón-szigetet, valamint az időtől és az időjárástól függően két dalmát kikötőt is meglátogatunk; Fasanába érkezéskor azonnal lövészetgyakorlatokat tart, amely befejezése után a kadéttal partra szállnak.” Az út során az oktatást Heinrich Fayenz korvettkapitány irányításával Julius Bed hadnagy és Dr. Peter Salcher akadémiai professzor tartják, akik mellé Ferdinand Gerzabe(k) kapitányt osztják be osztálytisztként.¹⁶⁸²

1880.09.08-án érkezett vissza Polába. A hajó 1880. augusztus 20-án indult Alexandriából, és az utat többnyire vitorlával tette meg. Rövid időre megállt Korfun. A fedélzeten tartózkodó akadémiai kadéttal megvizsgálják a haditengerészeti fegyvertárat, majd Fasana csatornában célba lövészetet tartanak nehézlőszerrel. 1880.09.14-én a „Donau” Fiumébe hajózik, hogy partra tegye a kadéttal, majd Polába való visszatérése után leszerelik.¹⁶⁸³

1880.09.24-én leszerelték és második tartalékba került.¹⁶⁸⁴

¹⁶⁷³ Die Presse, Juli 1878-07-04

¹⁶⁷⁴ Neue Freie Presse, November 1878-11-11

¹⁶⁷⁵ Prager Tagblatt, Dezember 1878-12-13

¹⁶⁷⁶ Magyar Statistikai Évkönyv, 1879 (9. évfolyam, Budapest, 1882) XI. Haderő

¹⁶⁷⁷ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1879-09-27

¹⁶⁷⁸ Somogy, 16. évfolyam, 1880-07-13 / 28. szám

¹⁶⁷⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1880-03-21

¹⁶⁸⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

¹⁶⁸¹ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1880-06-19

¹⁶⁸² Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-03

¹⁶⁸³ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-13

¹⁶⁸⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-09-24

1881 decemberében a dalmáciai krivosjei felkelés idején Cattaróból szerzett értesülések szerint a kikötőben több hadihajó horgonyoz. A Donau fregatt Sansego ágyúnaszáddal Megline előtt horgonyoz. A Nautilus Risano előtt van kikötve. Andreas Hoffer és a Ragusa gőzös szintén Cattaro alatt vannak. A Pollux kis gőzös látja el az egész flottillát. A Sultan gőzössel újból 25 zsandár érkezett Cattaróba, kik aztán Castelnovo vár őrségéhez küldettek erősítésül. Perasto és Ledenice magaslatain minden éjjel láthatók a krivoscei és herzegovinai felkelők őrtüzei.¹⁶⁸⁵

1883.

1883.02.27-én első tartalékba helyezték.¹⁶⁸⁶

1883. április óta szolgálatban álló Donau korvett (2440 tonna, 400 lóerő, 11 löveg, sorhajókapitány Biringer), mely szemleútra ment a kiválogatott tengerészeti hadapródokkal.¹⁶⁸⁷

A hajó tisztikara: a hajó hadnagyai: Josef Knesevich von Lersheim, Theodor Kunwald, Max Kutschera, tengerész zászlós Ferdinand Bublaj, a tengerész kadétok: Anton Staschek, Franz Löfler, Carl Prouay von Tot-Prona und Blatuicza, Josef Pfennigberger, Gottfried Freiherr von Meyern-Hohenherz, Georg Greguss és Ludwig Teestl, fregattorvos Dr. Wilhelm Capellmann, Ferdinand Lind másodosztályú mérnök, Ludwig Jensen harmadosztályú mérnök.¹⁶⁸⁸

1883.06.03-án a Fasana csatornába érkezett Triesztből.¹⁶⁸⁹

1883.06.17-én a Muggia öbölben (Trieszt) volt Tegetthoff, a Saida, Ferdinand Max, Lissa és az Albatros társaságában.¹⁶⁹⁰

Fiuméből írják, hogy a „Donau“ korvett 1883.06.27-én ide érkezett, hogy elvigye magával a vizsgálatot tett tengerészakadémiai növendékeket próbagyakorlatra. Az idén Törökországba, Görögországba és Algírba mennek.¹⁶⁹¹

1883.07.30-án Fiumébe szerencsésen visszaérkezett a »Donau« korvett, a haditengerészeti akadémia első és második osztályú növendékeivel, kik a legjobb egészségben tették meg a nagy gyakorló utazást.¹⁶⁹²

1883.08.02-án kifutott Fiuméből, de a jelenlegi állapotok miatt a "Donau" korvett a tervezett hosszabb út helyett csak Cattaróig megy, a Tengerészeti Akadémia másod- és harmadéves gyakornokaival.¹⁶⁹³

1883.08.09-én érkezett Cattaró-ba.¹⁶⁹⁴

Pola, 1883.11.28. (A „Bp. H.“ eredeti távirata.) A „Donau“ korvett a fiumei tengerész-akadémia végzett növendékeivel vasárnap (1883.11.25-én délután 1 órákor) egy évi tanulmányútra indult.¹⁶⁹⁵

A hajó tisztikara: Anton Heinze hadnagy (mint általános tiszt), Rudolf Ritter von Jedina hadnagy, Maximilian Rottauscher von Malata, Josef Herde, Ludwig Vittorelli, Anton Vertovetz

¹⁶⁸⁵ Függetlenség, 2. évfolyam, 1881-12-16 / 346. szám

¹⁶⁸⁶ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-02-27

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1883-02-28

¹⁶⁸⁷ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁶⁸⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-04-10

¹⁶⁸⁹ Die Presse, Juni 1883-06-04

¹⁶⁹⁰ Die Presse, Juni 1883-06-20

¹⁶⁹¹ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-07-02 / 181. szám

¹⁶⁹² Fővárosi Lapok 1883-08-01 / 178. szám

Das Vaterland, Juli 1883-07-31

¹⁶⁹³ Das Vaterland, August 1883-08-03

¹⁶⁹⁴ Neue Freie Presse, August 1883-08-10

¹⁶⁹⁵ Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-11-30 / 330. szám

Prager Tagblatt, November 1883-11-30

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-12-04

(Bertoves) zászlós, Wilhelm Szygiarto, Eugen Ritter von Chmelarz, Johan, Naval Parabochia, Johan, Arthur Drexel, Ludwig Töpfer, Victor Edl. von Vest, Eduard Gröschl, Johann Ritter von Scarpa, Kosmo Graf Horvath-Tholdy, Constantin Raftopoulo, Maximilian Daublebsky, Josef Renner, Alexander Linzer, Maximilian Schmidt, Constantin Freih. von Gerlach, Carl Schreiber, Béla Horváth de Zaraber, Alois Baborszky kadétok; Corvette sebész Dr. Adolf Pistel; 1. osztályú mérnök Leo Mendel; Johann Schiwitz 2. osztályú mérnök; Georg Höck 3. osztályú mérnök.¹⁶⁹⁶

1883.12.13-án érkezett Gibraltárba.¹⁶⁹⁷

A hajót a kínai vizekre küldik az ottani osztrák állampolgárok védelmére.¹⁶⁹⁸ Evvel a probléma, hogy ekkor a hajó Gibraltárban van és nem Szuezen a Földközi-tenger másik végén.

1883.12.30-án hagyta el Gibraltárt.¹⁶⁹⁹

1884.

1884.01.01. Részlet egy publicisztikából: „Az atlanti óceán szeszélyes hullámain ringatózik az osztrák-magyar állam »Donau« nevű korvettje. A hajó vidám fiatal tisztjei igyekeznek a szolgálaton kívüli órákat minél kellemesebben eltölteni, kiki a maga módja szerint. A közös társalgó teremben van zongora, hegedűk, nyolc vegyes lap, díszes könyvtár, sőt a sakkkirályokkal békés egyetértésben látható az ördög bibliája is. — Gondoskodva van mindenről, hogy a nehéz szolgálat után szórakozásban se legyen hiány. Minden van, csak egy nincs, — a föld legszórakoztatóbb, legszebb teremtese le van tiltva a hadihajókról: a nő. Háromszázötven férfi, aki nem udvarolhat, mert nincs kinek. Az étteremben arany vállrojtos tiszt urak habzó pezsgővel köszöntik egymásra a boldog újévet, vidáman élve kacagva, csakúgy mintha otthon, a pólai kaszinó nyugalmas helyiségében volnának, nem pedig azon az ingó talajon, ahonnan csak a mennyek felé, meg a végtelen vizekre nyílik kilátás. Egy ily hadihajón mondó parancsoló szigorral B. admirál: — Az égtől az árboc hegyéig parancsol az isten, onnan lefelé én, azontúl senki! Hála az égnek, a „Donau« parancsnoka nem oly elbizakodott és a fiatal tisztek a köteles tisztelet mellett őszinte vonzalommal is viseltetnek iránta. Tehát a tiszt urak vidáman köszöntik az újévet, szeretettel emlékezve meg mindazokról, kiket a távol otthonban el kellett hagyniuk. Egyiknek ifjú szép neje, másiknak arája, szeretett testvérei, vagy éles anyja van, akik olvassák a napokat, hogy mikor fog letelni a tizenkét hó, és visszatérni a kiért óránként imádkoznak.”¹⁷⁰⁰

1884.02.09-én érkezett Bahia-ba.¹⁷⁰¹

„Az egyenlítő alatt. (Levél a »Donau-ról.) Óceánt és messze földet járó rokonomtól olyan levelet kaptam, melynek egy része bizonyára érdekelné fogja az olvasót is. 1884 február 17-dikén kelt, de én csak március 22-én kaptam meg. Bahia (Mindenszentek kikötője.) Január első hetében előfogott a vihar és két hétig üldözött, erre arra lavíroztunk, míg végre fölkerestük a főszelet, a Passatot, ezzel aztán úgy röpült hajónk előre, mint egy gyorsvonat. A Passatörvények újra bebizonyultak: egyforma erősségű szél, gyönyörű idő, semmi hullámszó, igazi Mare de los damas. Egy héttel, mielőtt az egyenlítőhöz érkeztünk volna, már egészen fehérbe öltözködtünk. Ott ahol az aequatort a szélsend régiója vágja keresztül, iszonyú a hőség; nem talált az ember üdülést sem az árnyékban, sem a hajó mélyében, sem nappal, sem éjszaka, még csak a douche alatt sem. Szigorú intézkedéseket tettek a napszúrás, élelmiszerek megromlása s egyéb eshetőség ellen. Az obszerváció szerint, január 29-én délután 2 óra 30 perckor kellett az

¹⁶⁹⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-11-06

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-11-13

¹⁶⁹⁷ Die Presse, Dezember 1883-12-14

¹⁶⁹⁸ Innsbrucker Nachrichten, Dezember 1883-12-17

¹⁶⁹⁹ Die Presse, Dezember 1883-12-31

¹⁷⁰⁰ Fővárosi Lapok 1884-01-01 / 1. szám

¹⁷⁰¹ Die Presse, Februar 1884-02-10

egyenlítőn áthaladnunk. A legénység itt tartotta meg a szokásos aequator-ünnepélyt. Hajónk csöndesen haladt, alig egy-két mértföldnyi sebességgel. Az összes tiszt személyzet a parancshídon gyűlt össze, várva a történendőket. Egyszerre csak, mintha vízből buknék elő, a hajó oldaláról fölkapaszkodott egy professzor-féle alak. Fején magas, hegyes sisak, szemén szemüveg, feketére mázolt arcán hófehér lengő szakál, kezében egy kolosszális, fából készült sextant. Ez a Neptun csillagásza volt. Utána jött famulusa, tömérdek könyvet, térképet s egy kronométert cipelve. Nagy bohóságok között mérik a nap magasságát, komikusan utánozva a fölebbvalókat; számítgatják a hajó pozícióját, míg végre az órán 2 óra 29, majd 30 percet olvas a famulus. Erre trombita és zeneszó hangzik, húsz emberből álló zenekar jön a fedélzetre, játszva mindenféle ismert és ismeretlen hangszeren. Nyomukban harminc, tátovírozott szerezcsenné változott izmos legény húz egy kagyló alakú kocsit. Nagy méltósággal ül benne a hosszú szakállú Neptun, jobbán istennői díszben — fején korallág-koronával — neje, Amphitrite. Az utóbbit egy fiatal matróz személyesítette, ki oly csábítón földíszíte magát, hogy versenyezhetett volna bármely csinos hölgygel, szinte respektálták benne a nőt. A kocsi után sorrendben a tengeristen udvari személyzete jött: nimfák, tritonok, doktorok, page-ok, dragománok, krokodilok, medvék, majmok, cethalászok helyesen választott costümökben, — és a rendező, maga Neptun (egy altiszt) — teljes dicséretet érdemel, oly jól vitte szerepét. Midőn a kagylókocsi megállt a fedélzeten, Neptun elé járult az asztronom, térdre borul és jelenti, hogy egy idegen hajó akar az ország belsejébe hatolni. Összehúzza bozontos szemöldökeit a vizek istene, erős karjával magasra emeli a jobbában tartott háromágú szigonyt, és erre fordul minden vitorla mintha láthatatlan kezek működnének, és a hajó — mintegy varázsszóra — megáll. Körül hallgatva, mozdulatlan vesztegel a környezet. Ekkor leszáll a kagylókocsiról, s Ampitritével fölmege a parancshídra a tisztetekhez, és borzasztó hangon rámordul a parancsnokra, hogy ki ő, és mi a hajó neve? A feleletre kiderül Neptun haragos arca, és hosszú beszédet tart; elmondja, hogy már többet ismer Ausztria-Magyarország hadihajói közül, »Helgoland«, »Novara«, »Friedrich«, »Dandolo« nevűeket; szereti a hadihajókat, mint a tengeri kereskedelem védőit; ezért megengedi, hogy a »Donau« korvett áthaladjon országán, olyan föltétel alatt, hogy az egyik órányi ideig vendége lesz birodalma közepén. Int, és jönnek a page-ok, ezüst tálcákon bort és liqueureket hordanak körül, megkínálják a tiszteket, — az éppen szolgálattévő tisztnek sajátkezűleg szolgál Neptun liqueur-színűre festett tengervizet, az felhajtotta és formális tengeri betegséget kapott tőle. Ilyenkor minden szabad. Ezután az udvari személyzet tánca kelt, a tenger rémei a nimfákkal, a majmok a page-okkal, a cethalász a krokodillal, az asztronóm a medvékkel. Százharminc álarcos táncolt a fedélzeten, vagy két óra hosszat. Végre megtörtént a nagy keresztelés. Szakadt a mesterséges zápor a nyakunk közé, a hajó összes szivattyúi működtek, sőt még az árboc-kosarokból is zuhogott alá az eső. Tíz perc alatt vizes lett mindenki, nem kimért Neptun senkit sem, s ez elől nem szabad megfutamodni. Újra fölarsant a trombitaszó, sorakozott a tömeg, a tengeristen és neje bókolnak a tisztség előtt, Neptun magasra emeli szigonyát s helyre fordulnak, kifeszülnek a vitorlák, megindul a hajó és eltűnik a tenger népe. Még az este újra rátaláltunk az aequatoron túl a Passatra, és gyorsan haladtunk előre. 1884. február 8-dikán délután végre hangzott a rég óhajtván várt kiáltás: föld! Kedvünk lett volna térdre borulni. Előttünk volt a szilárd talaj, melyet negyvenöt nap óta a rengő tenger helyettesített. Erre az örvendetes hírre az árbocon levő matróznak bort, a szolgálattévő tisztnek pezsgőt utalványoztak. Másnap reggel Bahia (Ostodos Santos) kikötőjében horgonyoztunk. Mintha egy pompás üvegházba léptünk volna, melynek tetőzete maga a tiszta mennybolt, úgy éreztük magunkat, midőn partra szálltunk, előbb ágyüdürgéssel üdvözölve az előttünk elterülő paradicsomot. Buja eleven növényzet, karcsú pálmák, óriás platánok, közöttük pazar fényűzéssel eldorádószerű villák, gyöngye kíséret volna leírni azt a csodás bőkezűséget, melylyel a természet választott gyermekét, Braziliát, elhalmozta. Fölállítottuk fényképező készülékeinket is, és lefotografhoztuk a vidék legszebb pontjait, de a fényképnek nevezett másolat csak haloványan adja vissza a valóság életteljes pompáját. Hatan

fölfegyverkezve, egy darabig vasúton, aztán lóháton mentünk neki az őserdőknek. Az óriás fák lombosára alatt töltöttük az éjét. Milyen éj volt az! Nyitott szemekkel álmodoztunk, tropikus virágok illatoztak körülünk,, szokatlan nesz az ágak között, egy-egy üvöltés, rikoltás a távolban. Örömmel szorítottunk kezét a hajnal első mosolyára, és a Paragvasu folyó partján egy pálma törzsébe belevéstem Carola nevét. Visszatértünk hajónkra, hol már egy csomó meghívó várt, melynek siettünk eleget tenni. Voltunk a kormányzónál, konzulnál, egy dúsgazdag brazilero »aziendá«-jában, egy kávé- és cukornádültetvényes birtokán, sok francia és német családnál. Kézről kézre adtak, mindenki vendégül szerette volna az osztrákmagyar tengerészeket. Egy tüzes fekete szemű francia és brazíliai vérű szép hölgy, De Guay comtesse díszes bált adott tiszteletünkre, s ha az előtte való napokon alkalmunk volt a tropikus ég alj növényzetében gyönyörködni, most a comtesse környezetében csodálhattuk a gyémánttermő föld csábítón szép leányait. Menynyi szépség, mennyi fény, mennyi ékszer! Jaj neked, szegény tengerész, ki negyvenöt napig nem láttál az emberiség szebbik feléből egyetlen példányt sem! Holnap indulunk tovább, Fokváros felé. Fájó szívvel hagyjuk itt ezt a tündérországot, melynek szépségét nem lehet eléggé dicsőíteni. Ennyit a levélből, mely eléggé bizonyítja, hogy a tengerészek is ugyancsak vígan vannak néha. Szatulay Zénó.¹⁷⁰²

Bahiából (Brazília) a hajó Fokvárosba hajózott.¹⁷⁰³ 1884.03.05-én a sajtó szerint még nem érkezett meg Fokvárosba.¹⁷⁰⁴

1884.04.05-én már Fokvárosban volt.¹⁷⁰⁵ Ekkor még Biringer a parancsnoka.¹⁷⁰⁶ 1884.04.26-tól Biringer-t előléptették sorhajókapitánnyá.¹⁷⁰⁷ Fokvárosban mélytengeri pergetős módszerrel fogott a hajóról dr. Emil Holub fűrészhalat, négy fajta cápát, rájákat és naphalat. Fokváros koszos és bűdös hely. Található ott egy botanikus kert. A halpiac teljes kavalkád és mocsok. Viszont számos érdekes halat lehet ott látni. A világ sok tájára szállítják innét tovább a halat.¹⁷⁰⁸

1884.05.13-án Durban-ba (Dél-Afrika) érkezett.¹⁷⁰⁹

1884.07.02-án Zanzibár-ba (Tanzánia) érkezett.¹⁷¹⁰ 1884.07.14-én hagyta el Zanzibárt és a közeli Bogamoyo-ba (Tanzánia) hajózott.¹⁷¹¹ A hajó útjának célja navigációs gyakorlat, továbbá a kereskedelmi lehetőségek felmérése.¹⁷¹²

1884.07.17-én Szuakim (város a Vörös-tenger partján Egyiptomban). A Donau osztrák-magyar korvett ide érkezett.¹⁷¹³

1884. július végén értesülünk egyúttal arról, hogy a „Donau“ korvetthajón kisorozott tengerésznövendékekkel ugyancsak a kereskedelmi tengerészet és hajózás érdekében, az indiai óceánon tartózkodik.¹⁷¹⁴

1884.07.30-án Aden-be érkezett.¹⁷¹⁵

1884.08.17-én Saukin-be (Sawakin, Szudán) érkezett.¹⁷¹⁶

1884.08.22-én érkezett Dijedda-ba (Dzsidda, Szaud-Arábia).¹⁷¹⁷

1884.08.24-én Suakin-be ért. Innét a hajó Szuéz-be ment.¹⁷¹⁸

¹⁷⁰² Fővárosi Lapok 1884-03-27 / 74. szám

¹⁷⁰³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-02-27

¹⁷⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-03-05

¹⁷⁰⁵ Die Presse, April 1884-04-09

Morgen-Post, April 1884-04-10

¹⁷⁰⁶ Die Presse, April 1884-04-10

¹⁷⁰⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, April 1884-04-26

¹⁷⁰⁸ Die Presse, Juli 1884-07-03

¹⁷⁰⁹ Die Presse, Mai 1884-05-14

¹⁷¹⁰ Die Presse, Juli 1884-07-03

¹⁷¹¹ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1884-07-18

¹⁷¹² Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1884-07-19

¹⁷¹³ Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-08-19 / 229. szám

¹⁷¹⁴ Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-08-01 / 177. szám

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-07-30 / 687. szám

¹⁷¹⁵ Das Vaterland, Juli 1884-07-31

¹⁷¹⁶ Das Vaterland, August 1884-08-18

¹⁷¹⁷ Mährisches Tagblatt, August 1884-08-25

¹⁷¹⁸ Die Presse, August 1884-08-28

1884.09.01-én Szezebe ért.¹⁷¹⁹

1884.09.02-i hír: A kiküldetésben levő hajók közül néhány hét múlva visszajön az 1883 április óta szolgálatban álló Donau korvett (2440 tonna, 400 lóerő, 11 löveg, sorhajókapitány Biringer), mely szemleútra ment a kiválogatott tengerészeti hadapródokkal.¹⁷²⁰

1884.09.05-én már Port Said-ban volt.¹⁷²¹

1884.09.27-én érkezett vissza Pola-ba.

Az utazásról Reményi Antal részletes beszámolót írt az útról:

A „Donau”-s korvett utazása. (Egy tengerésztiszt naplójából.) - Közli: REMÉNYI ANTAL. - Amerikát láthatni mindig leghőbb vágyam volt. Talán fölösleges tehát örömet ecsetelni, a mely eltöltött, midőn tudomásomra jutott, hogy a Donaukorvettára, melynek — a kereskedelem politikáin kívül — főfeladata volt a fiumei cs. és kir. akadémiából **1883-ban** kisorolt hadapródokkal tengerentúli tanulmányi utat tenni és Délamerikát is felkeresni, én is lettem berendelve. Tehát láthatni fogom nemcsak Afrikát, hanem Délamerika tropikus világát is, melyet képzeletem oly csodás színekkel varázsolt előmbé. Szerettem volna átaludni azt az időt, míg hajónk Pólából, honnan **1883. november 25-én** indult a nagy tengeri útra, **Gibraltárig** jut. Hiszen a már annyiszor látott Földközi-tenger mi újat sem nyújthatott. Utunk odáig igen viharos volt. A **messinai szoroson** keresztül vitorlázván, a vulkanikus **Stromboli** szigetét balra hagyva, az ellenkező szelek miatt **Szardínia** felé vette útját hajónk, hol **Cagliari kikötőjében szénkészletünket kiegészítvén, Formetera sziget** felé evezünk (haladtunk) és végre **december 13-án Gibraltárban** vetettünk horgonyt élelmi és szénkészletünk kiegészítése és a viharban elveszített három horgonyunknak újakkal való pótlása végett. (1883) December 29-én hagytuk el Gibraltárt és **Madeira szigetét** északról megkerülvén, hajónk dél felé vette irányát és 42 napig szelve az Atlanti-óceánt, végre Dél-Amerika egyik legszebb kikötőjében, **Bahiában vetettünk horgonyt**. Mintegy 10 napot töltöttünk e 200 ezer lakosú városban, melynek kevert színű és nyelvű népe örökké csak nyarat ismer, csak forró nyarat (a kevés esős időt leszámítva), melyet a mindig viruló természet daczára is az európai alig bir hosszabb ideig elviselni. A lakosság egyharmada fehér, másik harmada szerecsen, a többi kreol. Az európaiak között legtöbb a német, kik csak addig maradnak itt, míg meg nem gazdagodnak. Ezek (többnyire kereskedők) és a vagyonosabb osztály a »Vittoria« külvárosban laknak; az alsó város a kikötő közvetlen közelében csupán két hosszú (6 tengeri mfdnyi) utcából áll és örökös vásárnak színhelye. E kettő között van a felső város, mely az előbbivel egy 190 láb magas elevátor által van összekapcsolva és a jobbmódú négerek lakóhelye. Leginkább európaias az élet a »Vittoria« külvárosban, ámbár eltekintve egyes, az éghajlat adta vagy követelte különlegességektől, mindenütt láthatók a civilizáció jótékony nyomai. Az apácák vezetése alatt álló kórház semmi kívánni valót nem hagy hátra. Mind a három városrészt számtalan omnibuszvonala hálózza be s egyáltalában a kényelem ellen semmi kifogás nem tehető. Érdekes specialitás a tejárusítás. Minthogy itt a tej a nagy meleg következtében rögtön összemegy, a tejárusok mindenüvé magukkal viszik tehenüket egyegy borjú kíséretében, így folyton azon friss tej kapható; ha pedig hosszabb ideig vevő nem jelentkezik, annak a tulajdonos ugyan nem, de annál jobban örül a borjúnak. Hogy Bahiában dandy is van (divatosan öltöző férfi), azt talán mondanom is felesleges, de többek között abban térnek el a mieinktől, hogy szűk lakkezipőiket — általános divat szerint — a tramwayban a nagy melegség miatt félig levetik, csak hogy éppen az ujjuk hegye marad benne. Ami a rabszolgaságot illeti, az úgyszólván teljesen megszűnőben van, miután az 1873. óta született gyermekek már a principio szabadok, a többieket pedig az állam és egyes jótékony intézetek pénzbeli áldozata vagy magánosok nagylelkűsége teszi tömegesen szabadokká. Ha mindahhoz, amit egy ismeretlen világrész ismeretlen városa az

¹⁷¹⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-02

¹⁷²⁰ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁷²¹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-05

idegen számára érdekesen nyújtani képes, hozzáteszem, hogy több bahiai előkelő család a legszívesebb vendégszeretettel igyekezett a magam és tisztársaim ott időzését kellemessé tenni, úgy beláthatja a nyájas olvasó, hogy csak a hivatalos meghagyás szabhatta ily rövidre a Bahiában való tartózkodást. Kedves emlékekkel eltelve távoztunk Bahiából és ezzel Amerikából is és keleti irányban szelve át az Atlanti-tenger déli részét, Afrika legdélibb pontján, a **Jóreményfokon vetettünk horgonyt**. Talán mondanom sem kell, hogy a 49 napi szakadatlan tengeri út mindannyiunkat kifárasztotta és mennyire jól esett e helyütt a 10 napi pihenő, mely után bennünket a **Donau Natal-ba (Brazília)** vitt. E szépen rendezett város mintegy 17 ezer lakosa fele részben európai, többnyire angol, akik virágzó kereskedelmet űznek. Bámulatos, milyen nagy raktárak vannak ezen aránylag kis városban, különösen a beviteli kereskedelem számára. Maga a társas élet igen szépen van kifejlődve s nagyon hasonlít az amerikaihoz. Meglátogattuk az itt levő kolostort, a városi klubot, a német kolóniát és mindenütt a legszívesebb fogadtatásban részesültünk. Aki néprajzi ismereteket akar gyűjteni, annak erre bőségben nyílik e helyen alkalma. A bennszülöttek kafferek, akik földmivelésből és vadászatból élnek, azonban sokan jönnek a városba szolgálatot keresni. A szomszédos zuluk pedig már mint tűzoltók, rend- és börtönőrök alkalmaztatnak és sokkal ügyesebbek rokonaiknál, a kaffereknél. De egyaránt ügyesek a harczban, ahol, minthogy az angolok lőfegyvert nem engednek hozzájuk jutni, különös szerkezetű, de kitűnően kezelt nyilaikkal pusztítják az ellenfélt és szükség esetén az elesetteket tartják maguk elé védő pajzsokat. Ámbár az országban minden tíz kafferre egy fehér esik, mégis csak azon fokán állanak a civilizációnak, hogy feleségeiket (a szegény csak egyet) ökrökért veszik. Mindenik négernek annyi sátra van, ahány a felesége. Mellőzöm hajékuk leírását, mert hisz Cettewayo óta, ki népét világhírűvé tette, képeik mindenütt közkezen forognak, s mert ahol nincs, ott ne keress, hát ruházatukról meg éppen nem beszélek. (1884) **Május 15-én elhagytuk Natalt és a Dél-Afrikától éjszakkeletre fekvő Madagaszkár-szigetén Túlkar kikötőben vetettünk horgonyt**, miután a körülötte levő, Scilla és Charybdisként fenyegető korallszigeteket óvatosan kikerültük. E helyütt érintkeztünk legelőször tökéletes vadakkal, akik azonban szebbek és erősebbek natali rokonaiknál, színük pedig már inkább vöröses barna. S míg a nataliak a haltól irtóznak, addig ezeknek éppen a halászat a legfőbb életforrásuk. A tenger állatvilága aligha oly szép, érdekes és változatos bárhol is, mint itt. Vadságuk daczára is Afrika egyéb négereitől eltérőleg nem úgy vásárolják feleségeiket, és ámbár a hajadonok a legnagyobb szabadságot élvezik, sőt a várandós lány legelőbb kap férjet, mégis a házasságtörő halállal bűnhődik. Az ököráldozás lakodalom vagy haláleset alkalmával elmaradhatatlan. Királyuk szívesen fogadott el, sőt kért ajándékokat az idegen hajóktól, de megelégszik holmi »komisz« dohánnal és rummal is. Azelőtt személyesen látogatott el a hajókra, de mióta egy francia hajón lerészegítették, azóta követeire bízta e dolgot. A nép roppant babonás. Zivatarok alkalmával idestova futkosnak és a felhők közé lövöldöznek. Ha valaki közülök beteg, azt egy magas emelvényre fektetik. Naplemente után a nép a faalkotmány köré gyülekezik, ökröt vág le és vérével az állványt befecscsenti; azután nagy tüzet raknak, mely körül a férfiak örjögő tánczot lejtenek, miközben a nők gyászdalokat énekelnek trombita és fuvola kíséret mellett. Mindez éktelen ordítózás között addig tart, míg ki nem merülnek a bálványaikhoz való ilymódú könyörgésben. Ekkor lehozzák a beteget és ha ez jobban érzi magát, egyet velük tánczol, de ha nagy fájdalmai vannak, rendszeren megkéri legidősebb rokonát, hogy lándzsájával ölje meg. Tizenkét napig tartózkodtunk a természet ez eredeti gyermekei között, és öt napi utazás után, **június 8-án, Madagaszkár északnyugati részének legnagyobb kikötőjében, Majungában szállottunk partra**. Örömmel reméltük, hogy e tartomány derék népét, a kava-négereket megismerhetjük, azonban csalódtunk. A francziák ellenségeskedései folytán a kavák az ország belső részeibe vonultak, ahol zavartalanul kovácsolhatják a bosszú fegyverét, míg a partvidékeken a kevésbé vitéz sakalavok lakják a városokat, önként meghódolva a francziáknak. Szomorú látványt nyújtott a város egyik része, melyet a francziák még 1883.

május havában összebombáztak, de amivel céljukat, a kovák leigázását, mégsem érték el. Csak növekedett sajnálkozásunk, midőn értesültünk, mennyire haladott nép a kavanéger az ipar terén. Szöveteik és szőnyegek selyemből, gyapjúból, kenderből és pálmafarostokból készítenek és igen jó ízlésre mutatnak a filigrán-ezüst munkákban, de főleg a szalmafonásban ritka ügyességet árulnak el. A Donau személyzete több látogatást váltván francia kollégájával, a Forfait korvettával, **június 13-án hagyták el Majungát** a nélkül, hogy a sakalava királynőnek férjén kívül a hová fajból csak egyet is láttunk volna. **Majungából Zanzibárba akartunk jutni Helleville és Majotta érintésével.** Utunk Madagaszkár nyugati partja mentében északnak vezetett és a folytonos szélcsend következtében kénytelenek lévén a gőzgépet venni igénybe, két napi hajózás után a **Nossi-Béh (Nosy be) sziget Helleville kikötőjében szállottunk partra.** A pompás tropikus növényzet, a sziget vulkanikus talaja, a változatos domborzat, szemközt pedig Madagaszkár erdős partja, a fellegekbe nyúló hegyekkel, mindez oly elragadóan szép látványt nyújtott, amelyet a joggal dicsért Bahia sem. Nossi-Béh a francziák birtoka. Meghódították, de korántsem teljesítenek oly missziót, mint az angolok az ő gyarmataikon. Míg ezek a bennszülötteket mindenütt tisztaságra, rendre és munkára szoktatják, addig Nossi-Béhben szenny, erkölcstelenség, színlelt jámborság és henyeség uralkodnak, a kereskedelem pedig minden ágában, még a cukorkivitel terén is ijesztő módon hanyatlik. Úgy látszik, hogy az itt székelő jezsuiták is csak annyiban képesek a bennszülött sakalav-négereket a keresztény vallásnak megnyerni, ahol külsőségekről, czeremóniákról van szó, mert egy proccesszióban, melynek szemtanúi voltunk, ugyancsak nagy pompával és tömegesen vettek részt. Hellevilleből **Majottába (Indiai-óceán)** vezetett utunk, mely 7—8 négyzet mértföldnyi rendkívül termékeny szigetnek mintegy 12.000 lakosa van, 1841 óta a francziáké. Talaja különösen cukortermelésre alkalmas, miért is sok gyár van a szigeten, melyek évenként több ezer tonna cukrot szolgáltatnak a kivitelnek. A cukornád termelése igen egyszerű. Mintegy 20 köbcentiméter nagyságú lyukakat ásnak 10—10 cmtrnyi távolságban. Ezekbe beállítják a 15 cm nagyságú nádat és földdel befedik. 8—9 hó múlva már aratni és ennek befejezése után újból ültetni lehet, minthogy ott örökös a nyár. Újabb időben szágópálmákat is ültetnek és a vanília tenyésztést is megkezdték. Ez utóbbi téren szerény ugyan még az eredmény, de idővel sok várható. Az 1883-ik évi vanília-termés összesen csak egy tonna, 50.000 frank értékkel. Miután az egész szigetet az ott levő francziák páratlan vendégszeretete folytán töviről hegyire megismertük, feszült kíváncsisággal indultunk a mesés hírű **Zanzibar** sziget (Tanzánia) felé és mintha csak ismernék vágyainkat, olyan kedvezően dagasztották a szelek a Donau vitorláit. Július elsején horgonyt vetettünk a szigeten. Csodálatos egy föld, ahol a nap mindig a zeniben van és mégis oly ballamos és a monzun erős fúvása folytán olyan frissítő a levegő, hogy ez egymagában is elragadó lehet a fáradt utasra. Hát még a város tarka világa, a gyönyörű növényzet, a fősziget körül levő korallszigetek, s mindez egyesülve kelet világának összes fantasztikus jelenségeivel, azt hinné az ember, hogy az ezer és egy éj meséinek tartománya testesült meg előtte. Zanzibárnak nemcsak az építkezések és a nép, hanem kiválóan az a tény nyújt érdekességet, hogy a szultán székhelye, akinek palotája, lovai, szóval egész udvartartása olyan látnivalókat nyújtanak, amilyenekkel kevés hely dicsekedhetik. Nem kevésbé eredeti a kormányzás módja. Miniszterek nincsenek, hanem kegyenczek, kiknek pünkösdi királysága azonban rendszerint csak egy-egy hónapig tart, kivéve az angol konzult, kinek nagy és állandó befolyása van a kormányügyekben. A szultán személyesen érintkezik mindenféle szinti alattvalóival, járkal a városban és intézi a dolgokat. Sokszor az utcái erkélyen fogadja tisztviselőit és azok jelentéseit, sőt az utcán járókélok közül is odaszólít magához valakit és kérdez tőle egyetmást. Sajnálataunkra épen a ramarán hónap volt ottlétünk alkalmával és így vele személyesen nem érintkezhattunk. Szomorúan érdekes kép az, midőn reggelenként összelánczolt foglyok a főtéren a szultán palotájának óriási szőnyegeit kiporolják. Pedig, amint mondják, nagyobbára nem valami nagy bűnösök. Meg kell még említenünk, hogy az angolok és a szultán fáradozásai daczára is a rabszolgakereskedés még mindig folyik, ámbár nem oly mértékben, mint belső

Afrikában és maguk a rabszolgák korántsem érzik állapotukat oly borzasztónak, mint az ember hihetné, sőt igen sok felszabadult visszatér urához, hogy magának az öregségére való eltartás jogát ez után megszerezze. Csak a tudni vágyás, új és új vidékek láthatásának reménye és a hazafelé vágyódás könnyítheték meg számunkra az annyira megkedvelt Zanzibarból való távozáskor lehangolt kedélyünket. Hajónk északi irányt vett és öt órai evezés (haladás) után **Bagamoto (Bagamoyo, Tanzánia)** partvidéki város kikötőjében, a felfedező utazók eme kelet-afrikai kapujában szállottunk partra. A helység tulajdonképpen csak egy kolostorból és tartozékaiból áll nyolcz testvér és ugyanennyi nővér vezetése alatt, kik mintegy 300 ifjúnak és leánynak adnak állandóan nevelést. Ha 25 fiatal ember már kiképezést nyert, akkor az intézet leánynövendékei közül feleséget választanak és a környéken egyegy falut alapítanak. Ha tekintetbe vesszük, hogy milyen kedvezőtlen az egészségi állapot Bagamójában, meg kell adnunk, hogy e kolostor vezetői valódi önfeláldozást visznek véghez a civilizáció nevében. **(1884) Július 17-én hagytuk el Bagamójót** és ezzel búcsút mondtunk a kelet-afrikai partoknak is, hol oly sok érdekeset láttunk és tanultunk. Hajónk továbbra is északi irányt vett s csak midőn az **adeni öböl** szájához ért, fordult nyugatra, hogy az öböl főkikötő városában, **Adenben** vessen horgonyt. Adent közvetlenül érinti a nagy világot. Indiai, khinai, ausztráliai és európai hajók adnak itt egymásnak találkát, hogy szén készletüket kiegészítsék, és ezért a kikötői élet e helyütt rendkívül élénk. Itt horgonyoz állandóan az indiai hajóhad egy része, minthogy **Aden kormányzati tekintetekben Indiához tartozik**. Nagyon is jól tudták az angolok, hogy miért teszik ezt, hiszen Indiának egy félmillió rúpiájába kerül évenként az a dicsősége, hogy egy gyarmata van. De egyébként mindent az angolok cselekesznek és vidéke is tényleg az övék, mert kormányzójuk, mint valami hűbérúr fogadja az Aden környékén uralkodó tizenkét apró szultánt, akiket egyesegyedül Anglia ment ki Törökországnak már sokszor kiterjesztett és ölelésre kész karjai közül. Magáról a városról nem sokat lehet mondani. Ismerjük hírből magas, kopár sziklát s az égető napot, mely majd minden a szabadban tenyésző növényzetet lehetetlenné tesz. A növényvilág csupán az árnyékos udvarokba szorul, és valódi büszkeséggel mutogatják az ily kis házi kerteket, kivált, ha sikerült a kis pálmák és álóék mellé a kényes természetű érzikét (mimosa) is beültetni. Adennek mintegy 24 ezer lakosa van, kik közt csak kevés az európai, de a kik érdekes kaleidoszkópját nyújtják a legkülönbféle keleti néptörzseknek. Kereskedelme leginkább a kávéra szorítkozik s e tekintetben úgyszólván egész Arábia kávéüzletét magához vonta, és Mokka, mely Aden alapítása óta teljesen elszegényült és elhagyatott, csupán nevét kölcsönzi neki. Az európai kereskedők élete nem valami irigylésre méltó, minthogy nejeik és gyermekeik a nagy hőséget elviselni nem képesek és rövid idő múlva Európába visszatérni kénytelenek. Ezen kívül a kenyéririgység és az a körülmény is rontja őket, hogy csupán Európával kereskedhetnek, amennyiben az arab karavánvezetők csupán az állandóan ott tartózkodó zsidó és hindu kereskedőket szolgálják szívesen. A »Donau« fedélzetén mindennapos volt a vásár és a zsidókon kívül hinduk is jöttek oda déltájban, hogy speciális czikkeiket áruba bocsássák. Bátran elmondhattuk ilyenkor, hogy nem csupán a »Donau« utazza be Keletet, hanem az egész Kelet is eljött a mi hajónkra : annyira érdekesek és jellemzők voltak e jelenetek. Ádenből a **Bab el Maudeb szoroson át a Vörös tengerbe** vitt hajónk, örömmel utaztunk éjszak-nyugati irányban, mert hiszen hazafelé mutatott s alig volt valaki közöttünk, a ki az utazás előrajzát szívesen bővítette volna meg. Augusztus 17-ikén érkezünk Suakinba. Utazásunk éppen azon időbe esett, midőn a máhdi szent harcra tüzelte fanatikus híveit, a kik közt e város 5000 lakosa közül legalább is 4000 volt a felkelő seregben, tehát a várostól távol. Suakin kikötője zsákalakú, e mögött van a sziget a várossal, melyből kötöttség vezet a szárazföldre, ahol az ember 14—15 tengeri mértföldnyire csak sík homoksivatagot talál. Hozzáteve ehhez a kihalt várost, a 38° C. hőséget, melyet nem csak érezni, de látni is lehetett, s amely másnap a számom következtében árnyékos helyen 42'8°-ra emelkedett, könnyű belátni, hogy miután az angolok szívességéből a város erődítményeit megtekintettük örömmel hagytuk el ezt a fűtött kemenczét. Érdekes kalandunk volt a lázadó

szudániakkal, akiknek egyik 18.000 főből álló csapata Osman Digma vezérlete alatt éppen Suakin környékén táborozott. Egyenesen nem merték az angolokat megtámadni, hanem minden este egy csapat négykézláb átlópózkodott az erődítmény közelébe és elsítették (elsütötték) a hátukon magasra emelt fegyvereiket és az ekkor a várba röpitett golyóikkal már nem egy angol katonát terítettek le. Ezt a mi ott időzésünkkel is megtették. Sőt a 18 és 19 ike közti éjjelen két oldalról is támadtak, mely alkalommal a fölkelők golyói részben hajónkon átrepültek, részben annak közelében estek le. Ez okból parancsnokunk másnap reggel kijelenté Suakin kormányzójának, hogy minden előkészületeket megtett támadólag léphetni fel azon esetre, ha az inszurgensek újból alkalmatlankodnának, amit a kormányzó nagyon természetesnek talált. Midőn tehát a következő éjjel a szokásos támadás ismétlődött, sőt néhány golyó már kötélzetünket is érte, riadó fuvatott készenlétre az esetleges támadás visszaverésére, nemkülönben működésbe hoztuk az elektromos fényt, melynek világítása mellett az angolok nem egy fölkelőt némítottak el. Itt ünnepeltük meg ő Felsége születésnapját. Díszlövésünket a vár és az angol hadihajók is viszonozták és a fedélzeten adott diszebédén a meghívott angol főbb tisztek is megjelentek. Ha Suakint süttöt kemenczének nevezzük, nem kevésbé adhatjuk e jelzőt legközelebbi állomásunknak, **Jiddah**-nak, ahova a »Donau« (1884) aug. 21-én futott bñ. Csak számtalan korall-szigetnek hosszas megkerülése után juthattunk Jiddah középső kikötőjébe, mely valamennyire még használható nagyobb hajók számára. Azonban nemsokára ezt is el fogja zárni a rohamos korallképződés és homoklerakódás, hirdelve a török gazdálkodás valódi képét. Pedig Jiddah, ha szűk és piszkos utcáival nem is egyéb ronda keleti részeknél, nagy és nevezetes kikötővel bír. A mohamedán országokból évenként 50—50 ezren sereglenek itt össze a hívők, kik Mekkába zarándokolnak. Ott létünk alatt is már mintegy tízezren utaztak át e városon s ez képezi a lakosság fő keresetforrását. Ez okozza azt is, hogy a merre csak a szélrózsa minden irányában mohamedán létezik, mindennemű és mindenik fajból van e városban néhány példány, úgy hogy e tekintetben Jiddah a legérdekesebb és legfestőibb képet nyújtja. Miután az emberiség ősanjának, Évának, a város falainak közvetlen közelében levő állítólagos nyugvó helyét fölkerestük, sietve hagytuk el a Vöröstenger forró egét és áthaladva a szuezi öblön, aug. 31-én érkezünk **Szueze**. Itt már föltűnően sok az európai és bátran állítható, hogy a konzuloktól eltekintve is, minden nemzet képviselve van. Azonban hiányzik a hindu, a Vöröstengert környező országok e kereskedő népe, az európaiak legnagyobb részének pedig kétes az existenciája, egy nap ezzel, másnap mással foglalkoznak. Az angolok, a bensülöttek minden panaszkodásai dacára is, itt is valódi oszlopai a civilizációnak és bizonyára nem ők az okai, hogy Szuez hanyatlak és helyette a csatorna északi végpontján fekvő **Port-Said** emelkedik, ahová a szuezi csatornának mintegy 36 óráig tartó áthajózása után, 1884 szept. 4-én este érkezett hajónk. Port-Said szép és nagy, európai módon rendezett város, lakosainak legnagyobb része fehér, többnyire görögök, olaszok és francziák. A város csak úgy hemzseg a sok idegentől, akiknek itt éppen nincs okuk unatkozni, annyi a café chantant, a német Sängerei és a sokféle nemzeti zenekar. Port-Said kikötője rendkívül élénk, a világ minden részéből egyre jönnek és mennek a hajók; a kikötő képe minden órában változik. Szept. 9-én búcsúztunk el a várostól és egyúttal a fekete emberek világrészétől és szálltunk a Földközi-tenger síkjaira, ahol már némileg otthon éreztük magunkat. **Zante** volt az utolsó idegen hely, ahol kikötöttünk, ezt elhagyva **Ithaka** érintésével saját honi tengerünkbe jutottunk el. Végre **1884. szept. 27-én 307 napi távollét, ebből 185 napi hajózás után befutott a »Donau« Pola kikötőjébe, kiindulásunk helyére. Az út, melyet tettünk, 21.117 tengeri mértföldet tett. Testben ugyan kifáradva, de tapasztalatokban gazdagon üdvözöltük a haza partjait, hogy testben és lélekben felüdülve a szerzett tapasztalatokat az ő dicsőségére értékesítsük.**¹⁷²²

1884-ben a Laudon, Zrínyi, Donau, Helgoland és Sansegok a tétlenségre vannak kárhóztatva, azokon lehet kirándulásokat rendezni, matrózokat tanítani, de az ellenséggel szembeállani

¹⁷²² Pesti Napló, 36. évfolyam, 1885-12-25 / 354. szám

többé soha.¹⁷²³ A tétlenség a hajókra, mint hadi feladatok vonatkoznak. Tehát, ekkora az SMS Donau katonailag elavult.

1884.11.14-én az SMS Donau és az SMS Kerka ágyúaszád Rodoszra (Rhodos).¹⁷²⁴

1885.

1885.02.18-án a Pireuszba tartó "Donau" korvett jelenleg a Cattarói-öbölben van, hogy a Combur-i szénraktár előtti sérült kikötőhelyeit javítsa. Miután befejezte ezt a nehéz munkát, amely csak bűvárok segítségével végezhető el, és ezért valószínűleg nagyon időigényes, a korvett teljes sebességgel folytatja útját, hogy időben csatlakozzon a többi hajóhoz a császári jacht megérkezésére.¹⁷²⁵ Állítólag 1885.02.25-én indult tovább Pireuszba.¹⁷²⁶

1885.03.12-én a Muggia-öbölben (Trieszt) horgonyzott.¹⁷²⁷

1885.03.19-től rövid ideig az isztriai partvidék előtt hajózott.

1885.03.26-án Fiumében volt, mikor a trónörökös pár felkereste a kikötőt.¹⁷²⁸

Őfelsége „Donau” és „Frunsborg” korvette-inak 1885. augusztus 10-én kell készen állniuk a transzocéáni küldetésekre, az előbbi útja 15-18 hónapig, az utóbbi 9-12 hónapig tart majd.¹⁷²⁹

1885.07.24-én már biztosan Hermann Czeike fregattkapitány a parancsnoka. A transzocéáni útra a hajó a Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémián akkor végzett tengerészkadétjait viszi magával.¹⁷³⁰ A hajó tervezett útja: Haiti és az Egyesült Államok, majd Észak-Amerikából New Yorkba hajózik. Innen Skócia északi partjai mentén halad a Balti-tenger felé, Koppenhágában, Kielben és Kronstadtban érintve. Visszaúton Lisszabon kikötőjében horgonyoz.¹⁷³¹ A hajó legénysége 321 fő.¹⁷³²

A Haditengerészeti Osztály parancsára Őfelsége "Donau" korvettejét 1885. szeptember 12-én kell hadrendbe állítani. Szeptember 14-én a személyzetnek és a legénységnek hajóra kell szállnia.¹⁷³³ E szerint a hajó elindulása minimum egy hónapot késett a tervezetthez képest.

Őfelsége „Donau” korvette 1885.10.03-án 11:30-kor lépett be Gravosa-ba, hogy szemet rakodjon. 1885.10.05-én 7:00-kor a korvett ismét kifutott Málta felé.¹⁷³⁴

1885.10.08-án érkezett még Málta vizeire.¹⁷³⁵ A hajó postája előbb odaért, mint maga a címzett, az SMS Donau.

1885.10.15-e körül lehetett Tanger-ben a posta szerint.¹⁷³⁶ A hajó 1885.10.25-én hagyta el Tangert és Haiti felé vette az irányt.¹⁷³⁷

1885.12.08-án érkezett Haiti-re. Innét 1885.12.09-én hajózik tovább.¹⁷³⁸

¹⁷²³ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-11-18 / 318. szám

¹⁷²⁴ Die Presse, November 1884-11-14

¹⁷²⁵ Neue Freie Presse, Februar 1885-02-18

¹⁷²⁶ Die Presse, März 1885-03-06

¹⁷²⁷ Die Presse, März 1885-03-12

¹⁷²⁸ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-03-31 / 74. szám

Die Presse, März 1885-03-29

¹⁷²⁹ Die Presse, Mai 1885-05-01

¹⁷³⁰ Die Presse, Juli 1885-07-24

¹⁷³¹ Die Presse, August 1885-08-22

¹⁷³² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1885-10-14

¹⁷³³ Die Presse, September 1885-09-02

¹⁷³⁴ Die Presse, Oktober 1885-10-15

¹⁷³⁵ Die Presse, Oktober 1885-10-09

Neue Freie Presse, September 1885-09-21

¹⁷³⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1885-10-05

¹⁷³⁷ Die Presse, Oktober 1885-10-27

¹⁷³⁸ Die Presse, Dezember 1885-12-09

1885.12.25-én a földközi tengeri expedícióra küldött haditengerészeti egységünk a „Donau“ nevű korvett, mint sürgönyileg jelentik, Havannába érkezett.¹⁷³⁹ Ekkor még minden rendben volt a fedélzeten.

1885.12.27-én hétfőn a „Donau“ oszt.-magyar hadi-korvett parancsnoka, Hermann Czeike fregattkapitány szívrohamban elhunyt, a havannai kikötőben.¹⁷⁴⁰

A parancsnok a halála előtti estét, két tisztje társaságában egy német családnál töltötte és éjjel körül, jókedvűen tért vissza a hajóra. Az éjszaka folyamán enyhe szívgörcsrohamra volt, amely gyakran gyötörte, de ez nem akadályozta meg abban, hogy másnap reggel pontosan teljesítse szokásos feladatait. Dél körül rövid időre visszavonult a kabinjába. Nem sokkal később furcsa hangok hallatszottak ki onnan. Többen a kabinba rohantak, és a hajóskapitányt az ágya mellett összeesve találták. A katasztrófa nyilvánvalóan akkor történt, amikor lefeküdni készült. A gyorsan kirendelt hajóorvosok minden újraélesztési kísérlete hiábavalónak bizonyult. Holiczek hadnagy gyülekezésre utasította a legénységet, bejelentette a tragédia hírét, félárbocra eresztette a zászlókat, imádkozott, és tisztelgést adott le. Értesítették a havannai hatóságokat, akik hamarosan részvénytílvánításokat küldtek. Különösen a katonai kormányzó, Don Savas Marin és a kikötő parancsnoka, Don Victoriano Suance versengtek, hogy leróják tiszteletüket az elhunyt előtt. A holttestet először a kabinban helyezték el, majd később a havannai katonai kórház feldíszített kápolnájába szállították, ahol megáldották és felravatalozták. A rendkívül ünnepélyes temetésre 28-án került sor, amelyen az összes polgári és katonai hatóság, valamint nagyszámú közönség vett részt. A hajó legénységének egy fegyvertelen tagja vett részt a temetésen. 29-én megemlékezést tartottak a székesegyházban, amelyen ismét az összes hatóság és a hajó legénységének fele jelen volt. 30-án a "Donau" fedélzetén tartott gyászmise zárta a temetési szertartást.¹⁷⁴¹ Az elhunyt Czeike fregattkapitány, a "Donau" korvett parancsnokának temetésén történt, hogy a katonai vezetésért felelős spanyol Don Fermin Garcia Escalada őrnagy leesett a lováról és azonnal meghalt.¹⁷⁴²

Holeczek János (hadnagy) korvett-kapitány (ideiglenes kapitány¹⁷⁴³) parancsot kapott, hogy hajózzon New York-ba és ott vegye a fedélzetre az új parancsnokot Pogatschnigg Richárd fregattkapitányt.¹⁷⁴⁴ 1886.01.16-án hagyta el Havannát és indult New York-ba.¹⁷⁴⁵

1886.

1886.02.01-én érkezett meg a hajó New York-ba és Hudson folyón horgonyzott le.¹⁷⁴⁶

New Yorkban, 1886.02.03/04-én a »Donau« osztrák-magyar corvette egy nagy csónakja, hózivatar alkalmával, a Northriverben összeütközött egy vontató-gőzössel. A csónak felborult s ez alkalommal Otto Karehr (Karsch) tengerészhadapród és 4 tengerész (Martinovich, Manolescu, Lorenzoni és Antov matrózok) a vízbe borult. Mind az öten elhunytak a balesetben.¹⁷⁴⁷

A vihar elsodorta a Donau egyik csónakját, amit mellé kötöttek ki, és azt akarta visszaszerezni a másik csónak. a kikötött csónak arra szolgált, hogy a hajó és a part között szállítsa az embereket. A mentésére küldött tizenkét fős csónakot a sűrű hóesésben és jégzajlásban, hiába

¹⁷³⁹ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-12-27 / 356. szám

¹⁷⁴⁰ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-12-30 / 358. szám
Die Presse, Dezember 1885-12-27

Fővárosi Lapok 1885-12-30 / 323. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1886-01-06

¹⁷⁴¹ Die Presse, Januar 1886-01-28

¹⁷⁴² Neue Freie Presse, Januar 1886-01-20

¹⁷⁴³ Klagenfurter Zeitung, Februar 1886-02-05

¹⁷⁴⁴ Die Presse, Dezember 1885-12-30

¹⁷⁴⁵ Die Presse, Januar 1886-01-15

¹⁷⁴⁶ Das Vaterland, Februar 1886-02-03

¹⁷⁴⁷ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-02-05 / 1233. szám

Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-02-05 / 36. szám

Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-02-06 / 37. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-04

használt erős hang és fényjelzéseket, legázolta egy gőzhajó. Hat tengerészt ki tudtak menteni. Az eltűnt tengerészek: A hajó legénysége eltűnt: Karsch tengerészeti kadét, valamint Marchesan, Lorenzen, Lanzer, Batinovic és Ciparich matrózok.¹⁷⁴⁸ A két névsor nem azonos. Mást írnak a magyar és az osztrák lapok. Jelenleg nem áll rendelkezésemre olyan forrás, ami alapján el tudnám dönteni, hogy melyik a helyes névsor. Egyes források szerint a Donau és csónakjai nem használtak fény és hangjelzést, de ezt a Donau parancsnoka tagadja.¹⁷⁴⁹ Feltehetőleg a parancsnoknak volt igaza, mert utóbb kitüntetését kapott azért, mert átmenetileg átvette a hajót és azt kiválóan irányította. A hajó csónakját a vasúti kompot vontató "Blanche Kate (Page)" gőzhajó gázolta le. Annak kapitányát őrizetbe vették.¹⁷⁵⁰

1886.02.20-án New-Yorkban, a jégzajlástól olyan léket kapott, hogy a szivattyúk alig tudták a vízfelszínen tartani. Ezért, javítás végett egy dockba kellett vonulnia.¹⁷⁵¹ Az erős jégzajlás a North Riveren betörte a hajó orrát, és vízbetörés keletkezett. A kézi szivattyúk mellett, a gőzszivattyúkat is üzembe helyezték, de a vizet nem tudták eltávolítani. Ez után belülről ponyvával próbálták elzárni a léket és kívülre is próbáltak ponyvát tenni, de nem jártak sikerrel. Ekkor mínusz 20 fok volt a hőmérséklet. A hajóba bejutott víz jéggé fagyott és a jégtömb lezárta a léket. A hajó csak ezért menekülhetett meg. Másnap a hajó rakományának egy részét partra tették, így megemelkedett a hajó orra. Ekkor eltávolították a vizet, és kiderült, hogy egy hajódeszka teljesen kiszakadt és több megrongálódott.¹⁷⁵² Az osztrák haditengerészet engedélyezte a hajónak hogy télire a kikötőben maradjon.¹⁷⁵³

Az osztrák "Donau" korvett sokkal nagyobb károkat szenvedett a Hudson folyóban lévő jégvihar miatt, mint azt eredetileg gondolták. A jobb oldali rézburkolat a hadihajó egyik végétől a másikig teljesen megsemmisült, és a jobb oldal egyik oldalán keresztül víztömegek ömlöttek be, arra kényszerítve a legénységet, hogy folyamatosan működtessék a szivattyúkat. A korvett továbbra is a brooklyni haditengerészeti udvar téli kikötőjében horgonyoz. A léket ideiglenesen betömték. Amint a német "Juniata" (Inniata) hajót, amely jelenleg a haditengerészeti udvar egyetlen szárazdokkjában van, megjavítják, a Donaut szárazdokkba helyezik át. Az osztrák hadihajó tisztjei és legénysége mindenféle figyelmet kap itt. Amberg igazgató ünnepi előadást szervezett a Thalia Színházban a tiszteletükre. Az amerikai "Juniata" hadihajó tisztjei hivatalos fogadást rendeztek a "Donau" tisztjeinek a haditengerészeti udvar felszerelési épületében, de a fogadást egy szerencsétlen esemény este 10 óra körül félbeszakította. Egy kadét berohant a csarnokba azzal a hírral, hogy hat tengerész elhagyta a korvetet. Olyan sűrű ködben, hogy a látótávolság szinte nulla volt, a hat férfi csónakot bocsátott le és evezett a sötétségbe, miután „Búcsú!”-ot kiáltott azoknak, akik hátramaradtak. A dezertőrök hollétéről szóló kutatások eredménytelennek bizonyultak. A korvett csónakját később a folyó túloldalán, a South 11th Street lábánál, Dél-Brooklynban találták meg, több mérföldre a „Donau” kikötőjétől.¹⁷⁵⁴

A Kereskedelmi Minisztérium a következő közleményt küldte a Répacukoripari Központi Szövetségnek: „Őfelsége, a Donau korvett parancsnoka a tangeri kereskedelmi helyzetről jelenti, hogy a cukor kiskereskedelmi ára Tangerben kilogrammonként 65-70 centime (aranyban). Véleménye szerint ez az ár a trieszti kiskereskedelmi árakhoz képest elég jelentős, figyelembe véve a mezőgazdasági különbséget, ahhoz, hogy egy olcsó Lloyd teherfuvarozási

¹⁷⁴⁸ Das Vaterland, Februar 1886-02-06

¹⁷⁴⁹ Neue Freie Presse, Februar 1886-02-06

¹⁷⁵⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1886-02-09

Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-18

¹⁷⁵¹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-02-22 / 53. szám

Prager Tagblatt, Dezember 1885-12-29

Neue Freie Presse, Februar 1886-02-20

¹⁷⁵² Die Presse, Februar 1886-02-27

¹⁷⁵³ Neue Freie Presse, Februar 1886-02-23

¹⁷⁵⁴ Neue Freie Presse, März 1886-03-10

szolgáltatással sikeres verseny lehetségesnek tűnik. Meg kell azonban jegyezni, hogy a cukrot a hagyományos cukorcipók súlyának körülbelül fele akkora cukorcipókban kellene szállítani, mivel a Tangerben vásárló egyes családok csak így szeretnék, mivel a bevásárlókocsikon kényelmesebben tárolhatók. A közelmúltig a cukorimport szinte kizárólag a franciák kezében volt, de a közelmúltban Németország jelentős részét megszerezte.¹⁷⁵⁵

1886.03.22-én a Donau teljesen kijavítva, ismét vízen volt, de a jégzajlás miatt az ellátmányt még nem lehet a hajóra vinni.¹⁷⁵⁶ Egyes cikkek szerint, viszont már ezen a napon kihajózott New York-ból.¹⁷⁵⁷

A „Donau” korvettnak ismét szörnyű vihart kellett átvészelnie New Yorkból Le Havre-ba tartó útján. A szél és a tenger olyan erős volt, hogy a hajó mindkét oldalra 45 fokkal dőlt. A korvette kiváló kezelhetőségének és kiváló felépítésének köszönhetően néhány sérült kivételével sikeresen átvészelte a vihart.¹⁷⁵⁸

A rövidesen jelzett hurrikánról, amellyel Ófelsege "Donau" Corvette-je az óceán közepén találkozott New Yorkból Brestbe tartó útján, egy jelentésből a következőket tudjuk meg. "Míg március végén, New Yorkból való indulásunk első tíz napjában folyamatosan rossz időnk volt, de a Corvette mindig közel 200 mérföldet tett meg naponta teljes vitorlával, az utazás tizenegyedik napján egy közeledő vihar első jeleivel találkoztunk. Addig kedvező nyugati szeleket élveztünk Európába vezető utunkhoz, amikor ezek hirtelen északra fordultak, a barométer emelkedésével együtt. A hőmérséklet jelentős csökkenése azonnal észrevehető volt. Az új, meglehetősen erős szél esőt, jégesőt és havat hozott, és estére minden szükséges óvintézkedést meg kellett tenni. Az éjszaka folyamán a szél nagyon nyugtalan volt, északnyugat és északkelet között ingadozott, és időnként rendkívül viharos szellőkéseket hozott. Több hatalmas vízoszlop, amelyek az éjszaka folyamán óriási kísértetként fenyegettek, áthaladt a területen." Szerencsére elhaladtak mellettünk anélkül, hogy a hajónak ütköztek volna. Sűrű, nagyon sötét felhők, amelyek a széllel együtt mozogtak, eltakarták az eget, és egy elhúzódó vihartól lehetett tartani. Másnap, kedden, utazásunk tizenkettedik napján a szél állandósult, és a barométer emelkedésével ismét közvetlenül északról fúj. Az ég azonban továbbra is erősen borult maradt, és időnként hatalmas mennyiségű vizet zúdított a hajóra, amely a heves tengeren jelentős kanyarokat tett, több mint 25 fokkal mindkét irányba dőlve. A szél most már folyamatosan változtatta az irányát, és minden irányból fúj, miközben a barométer tovább esett, egyértelműen még nem voltunk teljesen a legrosszabb időjárási útvonalon. Ez körülbelül három napig folytatódott. Utazásunk tizenhatodik napján történt a változás. Reggel hatalmas kereszt hullám csapott le ránk, amely minden irányból érkezett, és úgy töltötte meg a tengert, mint egy tomboló üst. A tenger gyorsan megnőtt, és a változó felhőtakaró a háttérben látható furcsa pelyhelyelhőkkel jelezte a vihar teljes erejét. A vihar gyorsan felerősödött, és a Corvette olyan hevesen gurult a hatalmas kereszt hullámban, hogy a klinométer (inga) a maximális értékre lendült. Eddig a pontig a vihar délnyugat felől fúj. Másnap északnyugatra váltott, a barométer lejjebb süllyedt, és a tenger annyira hevesen háborgott, hogy a Corvette csupán szeszélyeinek játékszere lett és rendkívül sebezhetővé vált. Este 9 órakor a barométer elérte a mélypontját, és gyorsan emelkedni kezdett, de az emelkedő barométerrel együtt a vihar teljes dühét szabadjára engedte. Mivel a vihar és a tenger egyre erősödött, a korvettnak közvetlenül a széllel szemben kellett haladnia. Az iránytartás már nem volt lehetséges. A legkisebb oldalirányú mozgás is azt jelentette, hogy a hajót csak erős fedélzeti kormányzással lehetett a szélbe fordítani, ami nemcsak a hajót, hanem a legénységet is veszélyeztette. Este fél 11-kor maga a kapitány vette át a hajó parancsnokságát, minden embert a fedélzetre hívtak, és az összes

¹⁷⁵⁵ Das Vaterland, März 1886-03-21

¹⁷⁵⁶ Die Presse, März 1886-03-22

¹⁷⁵⁷ Neue Freie Presse, März 1886-03-23

¹⁷⁵⁸ Die Presse, Mai 1886-05-10

motorkazánt beindították, ahogy a hajó biztonsága megkívánta. A vihar most orkánszerű kitörésekben tombolt, és a zuhogó hullámok ismételten elöntötték a hajó tatját. A fedélzetre érkező hullámok olyan magasak voltak, hogy még a legmagasabb ponton lévő parancsnoki kabint is elárasztották. A hajót elárasztotta víz, a fedélzeten magasan függő csónakokat összezúzta a tenger, sőt még a nehéz jobb oldali orrhorgonyt is felemelték és az elülső korlátra vetették a hullámok. A hajó most már nem engedelmeskedett a kormányznak, és csak a vitorlák segítségével lehetett kormányozni, amelyeket azonban ezernyi széllekés ismételten megfújt. Hajnali 1 órakor – szörnyű idő volt – a vihar elérte tetőpontját. Hirtelen szörnyű széllekés csapott le a hajóra, hatalmas erővel a szél és a tenger ellen csapva, és a korvettet most már a kormány vagy a vitorlák ellenére sem lehetett a szél hátára fordítani. Az orra egyre közelebb dőlt a szélhez, és mintha vasbilincsek szorították volna és zúzták volna össze, és most úgy tűnt, hogy bekövetkezik a katasztrófa, amely mindannyiunkat vízsírba sodort volna. Csupán egy negyedóraig feküdt a hajó így oldalra dőlve, kormány nélkül és erőtlenül, kiteve a vihar és az óriási tenger tombolásának. Csak egyetlen vitorla tartott szilárdan, és sorsunk egy hajszálon függött, mert ha csak egy hajszállal közelebb kerülnénk a szélhez, túllépnénk a maximális stabilitás határát, az árbocoknak a vízbe kellene esniük, a hajó elveszne. Feszült, negyedóra volt, aztán a motorház bejelentette: "Gőz kész!" Olyan volt, mint maga a megváltás. A hajócsavar mozgásba lendült, a korvett lassan, lassan süllyedt, majd ugyanilyen ütemben visszaállt az egyenesbe – megmenekültünk! Most, hogy ismét hátszélben volt, a hajó kiválóan irányítható lett, és bár a dölések mindkét irányban elérték a 40 fokot, egyetlen hullám sem borította fel. Másnap is nagyon viharos volt az idő, és csak a második napon csillapodott valamelyest a vihar. „A vihar után árbocokat, rönköket, hordókat és egyéb hajófelszereléseket láttunk a tengeren, így a vihar más hajókat is elsodort, és ki tudja, hány áldozatot szedett.”¹⁷⁵⁹

1886. március legvégén, a posta szerint a hajót már Brest-be várták.¹⁷⁶⁰

A hajó végül csak 1886.04.15-én érkezett meg Brest-be.¹⁷⁶¹ 1886.04.23-án hagyta el Brestet.¹⁷⁶² 1886.04.25-én érkezett Cherbourg-ba (Franciaország).¹⁷⁶³ 1886.05.01-én hagyta el Cherbourg-ot.¹⁷⁶⁴

1886.05.02-án érkezett Portsmouth-ba¹⁷⁶⁵ (Anglia), ahonnét 1886.05.06-án hajózott tovább.¹⁷⁶⁶ 1886.05.08-án érkezett Gravesend-be a Temze torkolatához.¹⁷⁶⁷ 1886.05.31-én hagyta el a Temzét.¹⁷⁶⁸

A hajó Anglia vizeiről Koppenhága-ba hajózott, ahol 12 napot töltött el.¹⁷⁶⁹

1886.06.14-én Kielben volt.¹⁷⁷⁰ Kielből 1886.06.26-án hajózott ki.¹⁷⁷¹ Kielben az osztrák-magyar hajót nagy tisztelettel fogadták.¹⁷⁷²

A „Donau“ korvetten Karlskronában, Svédország hadi kikötőjében is rokonszenvesen fogadták 1886.06.28 án. A tisztikar s a kadétek a város katonai és úri köreiben ünneplés tárgyai voltak

¹⁷⁵⁹ Die Presse, Mai 1886-05-16

¹⁷⁶⁰ Das Vaterland, März 1886-03-05

¹⁷⁶¹ Das Vaterland, April 1886-04-16

¹⁷⁶² Das Vaterland, April 1886-04-23

¹⁷⁶³ Das Vaterland, April 1886-04-28

¹⁷⁶⁴ Das Vaterland, Mai 1886-05-03

¹⁷⁶⁵ Wiener Allgemeine Zeitung, Mai 1886-05-03

¹⁷⁶⁶ Das Vaterland, Mai 1886-05-07

¹⁷⁶⁷ Das Vaterland, Mai 1886-05-09

¹⁷⁶⁸ Das Vaterland, Juni 1886-06-01

Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1886-06-01

¹⁷⁶⁹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1886-10-15

¹⁷⁷⁰ Die Presse, Juni 1886-06-15

¹⁷⁷¹ Das Vaterland, Juni 1886-06-26

¹⁷⁷² Die Presse, August 1886-08-05

és egy nap sem múlt el multság, kirándulás stb. nélkül.¹⁷⁷³ Karlskronát 1886.07.05-én hagyta el.¹⁷⁷⁴

1886.07.09-én érkezett Kronstadt-ba.¹⁷⁷⁵

Az osztrák-magyar hadihajó Kronstadtban (Balti-tenger). A »Donau«, hadi tengerészetünk fregattja, közelebb Kronstadt orosz kikötőbe érkezett. A várból 21 üdvlövessel fogadták, az orosz hajók az osztrákmagyar lobogót s különös kitüntetésül diszlobogót vontak fel. A »Donau« mintegy három hétig marad ott s ezalatt a tisztek és növendékek kirándulásokat tesznek Pétervárra, környékére, sőt Moszkvába is. Az orosz tisztek a legelőzékenyebben fogadták tiszteinket, a kikötő-parancsnok meghívta őket az erődítések megtekintésére, a hajókon multságok lesznek tiszteletükre sat. Hírlik, hogy Alexej Alexandrovics Mihajlovics nagyherceg, az orosz hadiflotta főparancsnoka a napokban Kronstadtba érkezik s meg fogja látogatni a »Donau«-t is.¹⁷⁷⁶ Kronstadt-ban a hajó három hétig maradt.¹⁷⁷⁷

1886.07.12-én egy flottaszemlét jelentettek be, a dán, az osztrák-magyar és az orosz hajók részvételével.¹⁷⁷⁸

1886.07.30-i hír szerint a Kronstadtban levő „Donau“ osztrák-magyar korvett kapitánya és 14 akadémiai növendék szintén megjelennek az orosz udvarnál.¹⁷⁷⁹

1886.08.02-án a »Donau« osztrák-magyar fregatté elindulását az udvar és Károly Lajos főherczeg látogatása miatt elhalasztották Kronstadt-ból.¹⁷⁸⁰

A péterhofi nagy cári palotában 1886.08.05-ikén bál volt, melyben részt vettek: a görög királyné legidősb fiával a spártai herceggel, Károly Lajos főherceg nejével, Mária Alexandrovna nagyhercegnő, az edinburghi hercegnő, Mária Maximilianovna badeni hercegnő gyermekeivel, a nagykövetek és követek családjaikkal, a külföldi vendégek kísérete s körülbelül 300 meghívott vendég, kik között voltak a „Donau“ magyar-osztrák fregatté parancsnoka és tisztjei is. A fehér teremben táncoltak, hol az udvari zenekar játszott. Éjfél utáni két óra tájban volt a souper. A bál tartama alatt a Simson-medence villamosán megvilágított szökőkutjai csillogtak s a kikötőcsatorna háttérében egy címer ragyogott az uralkodópár monogrammjával. Másnap Károly Lajos főherceg és neje a „Strjelna“-yachtton Kronstadtba mentek, hol a „Donau“ fregatte-ot látogatták meg. Péterhofba visszatérve, a cári pár nagy dinert rendezett tiszteletükre a Péter-teremben, mely dinernél az uralkodó család tagjain, a főhercegi vendégeken, a magyar-osztrák és angol nagykövetségeken s a görög és dán követségeken kívül körülbelül 140 meghívott vendég jelent meg.¹⁷⁸¹

1886.10.12-én érkezett Gibraltárba.¹⁷⁸²

1886.10.18-án érkezett meg Algír-ba.¹⁷⁸³

A Donau korvett 1885-ben indult hosszú útjára Gravosa, Málta, Tanger, Gibraltár, Haiti, Havanna, New York, Brest, Cherbourg, Portsmouth, Koppenhága, Kiel, Kronstadt és visszafelé Lisszabon érintésével tért haza 1886 novemberében.¹⁷⁸⁴

¹⁷⁷³ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-20 / 199. szám

Das Vaterland, Juni 1886-06-29

Das Vaterland, Juli 1886-07-18

¹⁷⁷⁴ Die Presse, Juli 1886-07-05

¹⁷⁷⁵ Die Presse, Juli 1886-07-10

¹⁷⁷⁶ Fővárosi Lapok 1886-07-16 / 195. szám

¹⁷⁷⁷ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-17 / 196. szám

¹⁷⁷⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1886-07-12

¹⁷⁷⁹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-30 / 209. szám

¹⁷⁸⁰ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-08-03 / 1410. szám

¹⁷⁸¹ Pestí Hírlap, 8. évfolyam, 1886-08-13 / 223. szám

Das Vaterland, Oktober 1886-10-14

¹⁷⁸² Die Presse, Oktober 1886-10-18

¹⁷⁸³ Das Vaterland, Oktober 1886-10-19

¹⁷⁸⁴ Krassó-Szörényi Lapok 1891-11-15

1886.11.21-i hír szerint a »Donau« hadi korvett, mely nagy tanulmányutat tett az atlanti óceánon, több havi távollét után Pólába szerencsésen visszaérkezett.¹⁷⁸⁵

Ezen az úton a hajón szolgált sorhajó zászlósként a magyar Szende Fülöp.¹⁷⁸⁶

Szintén a hajón szolgált Reményi Ferenc, akinek az utazásról írt leveleit édesapja, Reményi Antal közölte le a lapokban.¹⁷⁸⁷

Négy nagy láda zoológiai anyagot küldtek a Császári Múzeumokba a "Donau" korvettről, amely először a Nyugat-Indiákba, majd New Yorkba hajózott, és Anglián, Dánián, Portugálián és Algíron keresztül vissza Polába.¹⁷⁸⁸ Az SMS Donau-t, többek között, ezért is sorolhatom a kutatóhajók közé.

A hajó legénysége a bécsi Radetzky emlékműre jelentős összeget adományozott.¹⁷⁸⁹

Holeczek János korvett-kapitánynak, sok évi, mindig jeles szolgálata és különösen a «Donau» hajónak nehéz körülmények között viselt ideiglenes parancsnoksága elismerésül a kát. érdemkeresztet adományozni.¹⁷⁹⁰

A haditengerészetben előlépnek sorhajó kapitányokká 1886-ban Pogatschnigg Richárd fregattkapitányt, a »Donau« parancsnoka és Heinze Herman fregattkapitányt a »Saida« parancsnoka.¹⁷⁹¹

1886-ban átalakították a flottabesorolásokat. Ettől kezdve szerepel minden hajó előtt az Öfelsége hajója SMS. A hajók korábban használt osztályozását páncélos hajókra, fregattokra, korvettekre, trooperekre (torpedó cirkáló) és torpedónaszádokra elvetették, és azokat csatahajókra, cirkálókra, torpedónaszádokra, bevetéshajókra, avisókra és állomáshajókra osztották. Továbbá a páncélos hajókat, a »Drache«-t, valamint a fa vázú »Proserpina« és »Fermo« hajókat, haditengerészetünk legrégebbi hajóit, törölték a flotta listájáról.¹⁷⁹²

Az SMS Donaut legkésőbb **1887**-ben leszerelték, mert úgy látták, hogy a hajó az előző útján nagyon súlyosan megsérült és nem éri meg már kijavítani.

Állítólag 1891- ben egy nagy tengeri vihar alkalmával pusztult el, úgy hogy romjait is alig lehetett megmenteni.¹⁷⁹³

Polában, 1898.07.10-én elhunyt Joseph von Primavesi ellentengernagy a „Donau” fregatt fedélzetén.¹⁷⁹⁴ Vagy téved az újság a hajó terén, vagy az SMS Donau (II.) nem süllyedt el 1891-ben és valami mód Pola-ban lehetett. Ugyan is ekkor az SMS Donau (III.) az Atlanti-óceánon hajózott.

Parancsnoka:

Stocher sorhajó hadnagy 1874

Julius Daufalik fregattkapitány 1876¹⁷⁹⁵

Ulrik William Ritt von Lunde fregattkapitány 1877-1878. április

¹⁷⁸⁵ Fővárosi Lapok 1886-11-21 / 322. szám

¹⁷⁸⁶ Krassó-Szörényi Lapok 1891-11-15

¹⁷⁸⁷ Földrajzi közlemények 1893. Dr. Márki Sándor: Amerika és a magyarság

¹⁷⁸⁸ Die Presse, März 1887-03-17

¹⁷⁸⁹ Die Presse, September 1886-09-01

¹⁷⁹⁰ Budapesti Közlöny, 20. évfolyam, 1886-12-12 / 284. szám

¹⁷⁹¹ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-26 / 1494. szám

¹⁷⁹² Das Vaterland, Juli 1886-07-05

¹⁷⁹³ Magyarország, 1. évfolyam, 1894-10-02 / 278. szám

¹⁷⁹⁴ Neue Freie Presse, Juli 1898-07-14

¹⁷⁹⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-11-07

Heinrich Buchta fregattkapitány 1878¹⁷⁹⁶
von Henriquez kapitány (Heinrich Fayenz korvettkapitány) 1880
Hermann Biringner fregatt, majd sorhajókapitány 1883-1884¹⁷⁹⁷
Hermann Czeike fregattkapitány 1884-1885 december+
Holeczek János korvett-kapitány (ideiglenes kapitány volt) 1885-1886
Pogatschnigg Richárd fregattkapitány 1886

¹⁷⁹⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1878-11-23

¹⁷⁹⁷ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-03-27

SMS Helgoland gőzkorvett vagy csavaros korvett (csavarkorvette), vagy csavaros szlup, másképp csavargőzös (1866-1897)

A szlup (sloop) vitorlázatos hajónak egyetlen árbóca van, ezen hátul egy nagyvitorlát, elöl pedig egyetlen orrvitorlát visel, hosszanti elrendezésben. Gaffos nagyvitorla esetén csúcsvitorla egészítheti ki.¹⁷⁹⁸ A hajó viszont háromárbocos volt. Testvérhajója nem volt. A kutatást nehezíti, hogy közel egy időben, különböző államok kötelékében, több Helgoland nevű hajó szerepelt.

Vízkeszítési kapacitása: 1798 hosszú tonna (1820¹⁷⁹⁹-1827 tonna) vízkeszítési kapacitása vízreocsátáskor 1718 tonna, más adat szerint 1770 tonna¹⁸⁰⁰ teljesen feltöltve 2019 tonna¹⁸⁰¹

Hossza: teljes hossza 74,26 m (243 láb 8 hüvelyk) angol láb = 30,48 m
vízvonalon a hossza 69,85 m osztrák – német láb = 31,6 m
máshol a hossza 69,20 m (219 osztrák – német láb)

Szélessége: 11,38 m (37 láb 4 hüvelyk)

Merülése: 5,3 m (17 láb 5 hüvelyk)

merülése elöl (4,74 m) 15 láb, hátul 5,37 m (17 láb)

A próbaúton a valós merülése elöl 16 láb 10 hüvelyk, hátul 17 láb 31 hüvelyk.

Faépítésű hajó, rézzel borított hajótesttel a tengeri kártevők, például a hajóférgék ellen.

Meghajtása: 1 db 2 hengeres vízszintes STT Fiume tengeri gőzgép

(Készült a Fiumei Gépgyárban¹⁸⁰²)

Kazánok száma ismeretlen, a füstöt a hajóorr és a főárbóc között lévő kémény vezette el. (Más forrás 4 db kazánról ír.)

1 db két lapátos Griffith hajócsavar 4,27 m átmérővel¹⁸⁰³

háromárbocos vitorlázat, vitorlafelület 1945 m²

Teljesítménye: 1127 LE (840 kW), máshol 400 LE, máshol 1842 LE

Üzemanyaga: 220 tonna szén

Jelentős mennyiségű szenet és élelmiszert szállít a fedélzetén, lehetővé téve számára az önálló hajózást.

Sebessége: 10,5 csomó (19,4 km/h) máshol 10,62 csomó (19,67 km/h)

1873-tól 12 csomó

Személyzete: 235 fő, 262 fő, 274 fő

Páncélzata: több helyen részben vértés hajónak írják, de páncélozottsági adatait nem ismerem.

Fegyverzete 1869-1870-ben:

2 db 178 mm-es (7 hüvelyk) elöltöltős Armstrong ágyú

4 db 8 fontos (80 mm-es) elöltöltős löveg

1 db 3 fontos Armstrong löveg a hajóorrban

1870-ben módosították a fegyverzetén.

¹⁷⁹⁸ <https://hu.wikipedia.org/wiki/Szl%C3%B1p>

¹⁷⁹⁹ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁸⁰⁰ Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám

Magyar Statistikai Évkönyv, 1873 (3. évfolyam, Budapest, 1875) X. A Császári és Királyi Hadsereg és a Magyar Királyi Honvédség

¹⁸⁰¹ [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁰² Die Presse, Januar 1867-01-04

¹⁸⁰³ [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

Fegyverzete 1876-ban:

2 db 150 mm-es Krupp löveg
1 db 70 mm-es Uchatius löveg

Fegyverzete 1877-ben: 6 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 71 kard

Fegyverzete 1884-ben:

5 db lövege volt.

Épült: Polai Haditengerészeti Üzem

Tervezte: Josef von Romako hajóépítő főmérnök

Előképe az amerikai polgárháború konföderációjának (déli) hajója az Alabama portyázó hajó.¹⁸⁰⁴

Építés kezdete: 1866.09.17-én

Vízrebocsátották: 1867.12.23.¹⁸⁰⁵

Elkészült: 1869.04.03.

Hadrendbe állt: 1869.04.12.

Leszerelték 1890-ben.

Sorsa: 1897-ben kiselejtezték

1866.

„Gál Jenő sorhajóhadnagy a tengerészeti osztály képviselője azon biztosítást adja a bizottságnak, hogy a tengerészeti osztály mindig szem előtt tartotta azt, hogy szükséges a konkurrenciát biztosítani, és e végett már nem egyszer áldozatokat is hozott, így 1866-ban két hajó, a Lissa és Helgoland építése adatott ki. Az egyiknél a fiumei gyár 100.000, a másikonál 28.000 forinttal többet kért mint a triesti. Daczára ennek, a második hajó gépének építése a fiumei gyárnak adatott.”¹⁸⁰⁶

A „Helgoland” korvett amerikai szabványok szerint épült és részben páncélozott volt.¹⁸⁰⁷

A korszak USA szlúpjai: USS Brooklyn, Hartford, Lackawanna, Monongahela, Oneida, Ossippe, Richmond, stb.¹⁸⁰⁸ Az USS Lackawanna méretre és építési időben hasonlít az SMS Helgoland-hoz. Fegyverzete viszont sokkal erősebb a monarchia hajójánál. És ez elmondható szinte minden kortárs amerikai szlupra. Sebesség terén viszont a legtöbb esetben az SMS Helgoland gyorsabb az amerikai hajóknál.

1867.

Az új "Helgoland" korvett, amely semmiképpen sem páncélozott korvett, ahogy az újságok írták, hanem éppen ellenkezőleg, egy hosszú utakra szánt fahajó, valószínűleg már 1867. május 9-én vízre bocsátják, azonban még mindig lehetséges, hogy a vízre bocsátásra valamivel később kerül sor.¹⁸⁰⁹

„A hajógyárunkban épülő „Helgoland” korvett egy nagyszerű hajó. Elegáns kialakítású, kivételesen alkalmas transzocéáni utakra. Egy-két hónapon belül vízre kellene bocsátani. A motort a fiumei hajógyárban építik, ahol, mint köztudott, a lissai csatában épített „Ferdinand Max” zászlóshajó kiváló motorját is megépítették.”¹⁸¹⁰

¹⁸⁰⁴ Die Presse, Juni 1869-06-12

¹⁸⁰⁵ Neue Freie Presse, Dezember 1867-12-25

¹⁸⁰⁶ A Hon, 9. évfolyam, 1871-07-01 / 149. szám

¹⁸⁰⁷ Neue Freie Presse, Dezember 1866-12-07

¹⁸⁰⁸ John Helfers: Alpha – Bravo – delta kézikönyv: Az Egyesült Államok haditengerészetéről, Gold Book, ISBN 9634250491

¹⁸⁰⁹ Die Presse, April 1867-04-11

¹⁸¹⁰ Die Presse, November 1867-11-17

1867.12.23-án, 9.30-kor bocsátották vízre a Helgoland propelleres korvetet. A hajó vonalai rendkívül elegánsak és ízlésesek. A hossza 219 láb, a szélessége 36 láb; a merülés 220 tonna szénnel 15 láb elöl és 17 láb hátul; a vízkiszorítása vízrebocsátáskor 1718 tonna. A 400 lóerős motor építés alatt áll a fiumei gépgyárban.¹⁸¹¹

1868.

Felszerelt hajó a flottában: Helgoland vértés korvett - csavarágyúhajó: személyzete 274 fő, vízkiszorítása 1635 tonna, 400 LE, fegyverzete 6 ágyú, kerül any. nélkül: 99 700 frt, értéke 629 420 frt.¹⁸¹²

Ezekben a napokban zajlottak a csavaros "Helgoland" korvett próbái Polában, de nem váltották be a hozzá fűzött reményeket. Az első próbaút során már az első néhány órában nyilvánvalóvá vált, hogy a hajó a kedvezőtlen szél ellenére is egészen jól teljesít. Sajnos a motor túl gyorsan kifogyott a gőzből, mivel a gőztermelés nem tudott lépést tartani a fogyasztással. A probléma oka a kazánokban rejlik, amelyek túl kicsik, és ezért nem képesek a szükséges mennyiségű gőz előállítására. A vitorlák használata során hasonló hibákat fedeztek fel, amelyek alapos beállítást igényeltek. Az egyik vitorla túl rövid, a másik pedig egyáltalán nem használható, mert a be nem hajtható kürtő akadályozza a mozgását. Ezek azonban könnyen orvosolható problémák. A fő probléma a kazánokban rejlik, ezért radikális módosítást kell végrehajtani, hogy a hajó teljes mértékben betölthesse rendeltetését.¹⁸¹³

1869.

1869 februárjában partra emelték javítás végett.¹⁸¹⁴ Az újbóli vízrebocsátást a Radetzky fregatt felrobbanása késleltette.

1869.03.17-én Polában volt I. Ferenc József látogatásának idején. Ekkor a császár jelenlétében vízrebocsátották a hajót.¹⁸¹⁵

Polából áprilisban a következő jelentés érkezett: „A Helgoland nevű csavaros korvett hamarosan felszerelődik egy transzatlanti útra, és New Yorkba indul. Az út célja nem annyira a hajó kipróbálása egy hosszabb úton, hanem inkább az, hogy minél több tengerésztisztnek lehetőséget biztosítson a kívánt transzatlanti úton való részvételre. Amerikából a Helgoland visszatér Polába, legénységet és személyzetet cserél, majd Kelet-Ázsiába hajózik, hogy felváltsa a kelet-ázsiai expedíció „Erzherzog Friedrich” csavaros korvettjét.¹⁸¹⁶ Végül, Amerikába csak 1873-ban jutott el.

1869.04.21-én délután 4 órakor Öfelsége "Helgoland" korvette próbaútra indult, és 22-én érkezett vissza Polába. A motor összességében nagyon jónak bizonyul, leszámítva a rossz tervek alapján eleve meglévő hiányosságokat és a kazánok elégtelen huzatát. A hajócsavar túl kicsinek tűnik. A hajó merülése, 17' 31" hátul és 16' 10" elöl, a tervekben meghatározott 17" és 15" helyett. - Állítólag ez a hajó majdnem egymillió guldenbe (forintba) került, biztosan nem éri meg. A század hamarosan Fasanába indul, hogy lövészeti gyakorlatot végezzen. Ezután a Levantéba tart majd.¹⁸¹⁷

¹⁸¹¹ Die Presse, Dezember 1867-12-25

Das Vaterland, Dezember 1867-12-27

¹⁸¹² Pesti Napló, 19. évfolyam, 1868-03-06 / 5360. szám

¹⁸¹³ Grazer Volksblatt, November 1868-11-28

¹⁸¹⁴ Die Presse, Februar 1869-02-22

¹⁸¹⁵ Das Vaterland, März 1869-03-18

Die Presse, März 1869-03-18

Grazer Volksblatt, März 1869-03-19

¹⁸¹⁶ Neue Freie Presse, April 1869-04-07

¹⁸¹⁷ Das Vaterland, April 1869-04-26

1869.05.10-én 12 csomós sebességet ért el a próbaút során, és kiválóan vizsgázott a hajtóműve, így hamarosan csatlakozhat a flottához.¹⁸¹⁸

Pola, május 15. [Eredeti tudósító] (A haditengerésztől.) A "Helgoland" korvett most tért vissza harmadik tengeri próbájáról. Kétségtelenül ez a legnagyobb szörnyeteg, amelyet valaha a hullámok dobáltak, és körülbelül egymillió guldenbe került. Megfelel-e a "Helgoland" a modern haditengerészeti szabványoknak? Nem! Lényegében csak két ágyút hordoz, amelyek közül az egyiket eleve elavult.¹⁸¹⁹

Helgoland" korvett nem kiemelt hadihajóként szolgál, ahogy azt már említettük, hanem állomás- és hosszújratú hajóként. Köztudott, hogy nagyon könnyű építésű, teljesen felfegyverzett, kötélzet nélküli gőzhajókat használnak hosszútávú utakra, és a flottánk számára történő beszerzésüket Tegetthoff admirális által a Birodalmi Tanácsnak benyújtott memorandum is előíranyozza. A fentiekkel ellentétben a "Helgoland" rendeltetésének megfelelően nehézágúkkal van felfegyverzve és nagy kötélzettel van felszerelve. Ami a sebességét illeti, a megfelelő tengeri próbák során, amennyiben jó minőségű szenet használtak, elérte az óránkénti 12 csomót. Kevésbé kedvező körülmények között, és csak akkor, ha régi, részben mállott szenet használtak, a sebesség 11 mérföld/óra csökkent. Egyébként a motor csak a harmadik próbaúton járt tökéletesen először. Azt, hogy a hajó vitorlázás közben hogyan fog viselkedni, csak akkor lehet megállapítani, ha hosszabb ideig tesztelik a nyílt tengeren, rátermett parancsnoka, Ungewitter kapitány parancsnoksága alatt. A tudósító javaslata, hogy ezt a korvettet szállítóhajóként használják, biztosan nem komoly, hiszen hogyan találhatna menedéket 2000 katona ott, ahol csak 230 embernyi felszerelés fér el? Hasonlóképpen, az az állítás, hogy egymilliót pazaroltak el ennek a hajónak az építésére, senkit sem érdekel, kivéve a haditengerészeti hatóságainkat, élükön Tegetthoff admirálissal.¹⁸²⁰

1869.06.04-én próbaútjáról visszatért Polába. A hajtóművét és a vitorlázási képességét tesztelték. A hajó igen könnyen kormányozható, gyenge szélben is tökéletesen fordul. Óránként négy mérföld feletti sebességnél a fordulás során jelentősen előrelendül, ezáltal sebességet nyer, és kivételesen jól vitorlázik széllel szemben. Ezek a tulajdonságok erősebb szélben még hangsúlyosabbak; azonban az út során nem volt lehetőségem a hajót úgynevezett "friss szellőben" kipróbálni. Az út során átvészelt egy nagyon hirtelen támadt és jelentős vihart, avagy bórát. Ez a bóraszél éjszaka, a Quarnero (Kvarner-öböl, Horvátország) közepén szörnyű hevességgel lepte meg a "Helgoland"-ot. A kapitánynak nem volt ideje felhúzni vagy feltekerni a fővitorlát, és még ha akarta volna is, attól kellett tartania, hogy eltörik a hajótest. Így hát felhúzta ezt a vitorlát a felhúzott felsővitorlával és a teljes gaffvitorlával együtt, és a hajó most a legnagyobb terhelésnek volt kitéve a heves viharban. A viharban a korvett kiválóan teljesített, és néhány fröccsenéstől eltekintve szinte egyáltalán nem esett víz a fedélzetére. Könnyedén és simán dőlt, 13-ról 23 fokra dőlve, ahogy a vihar elérte a tetőpontját. A hajó belsejében semmi sem mozdult, a tengeri munkavégzésből eredő legkisebb kopás sem volt látható. A hajó nagyon merev, és sok vitorlát elbír. Így flottánk új hajója, amelyet idő előtt szörnyetegnek bélyegeztek és ítétek el, mielőtt még tengeri próbára tették volna, valóban kiváló tengerjáró hajónak bizonyult, amellyel építője, Romako főmérnök teljesen elégedett lehet.¹⁸²¹

Mások a hajó viselkedését ugyan ezen az úton, ellenkezőképp jellemezték.

Egy erős szélben, a „Helgoland” olyan módon dőlt meg, ami sajnos azt mutatja, hogy konstrukciója nem felel meg a modern hajóépítés minden követelményének. A dőlésszög nem kevesebb, mint 23 fokot tett ki, és a bal oldali horgony gyakorlatilag a vízbe fúródott a dőlés

¹⁸¹⁸ Die Presse, Mai 1869-05-15

¹⁸¹⁹ Neue Freie Presse, Mai 1869-05-20

¹⁸²⁰ Neue Freie Presse, Mai 1869-05-23

¹⁸²¹ Neue Freie Presse, Juni 1869-06-08

során. Ennek ellenére a dőlés és a hullámozás (bólogatás, himbálózás) rendkívül csekély volt, és ebből a szempontból a korvett felülmúlta a várakozásokat. E kétségtelenül rövid, de nem kevésbé érdekes értékelés tapasztalatai alapján úgy véljük, hogy arra a következtetésre lehet jutni, hogy a „Helgoland” terhelése túl nagy, az árbocok és a felső árbocok pedig túl vékonyak, semmilyen kapcsolatban sincsenek a hajótesttel és a gerendákkal, ezért ki kell cserélni őket. A hajó jelentős időjárás- viszonyosságaira való tekintettel kívánatos lehet a teljes vitorlázatú hajótestet egy barque vitorlázatra cserélni. Sajnos meg kell jegyezni, hogy ez a rövid átkelés lehetőséget adott arra a kellemetlen és a "Helgoland" építője számára kedvezőtlen tapasztalatra, hogy rá kellett jönnie, az elülső Armstrong ágyú használhatatlan a hajó 3 fokos dőlésszöge mellett.¹⁸²² A hajó formája és vitorlázata teljesen elütött a Monarchia többi korvettjétől. Ezért is támadhatja a cikk a hajó vitorlázatát és tehet javaslatot a többi hajó bark vitorlázatának az alkalmazására.

A fenti próbaút nyolc napig tartott.

1869.06.09-én egy hosszabb Földközi-tengeri útra készült, mely keretében felkeresi majd Alexandriát.¹⁸²³

1869.06.10-én biztosan Polóban volt még.

A flotta 1869.06.09-én kifutott a levantei vizekre Friedrich von Pöck ellentengernagy vezetésével. A kötelék tagja az SMS Erzherzog Ferdinand Max és a SMS Salamander páncélosok, a Streiter, Reka és a Hum ágyúnaszádok, valamint a Kerka csavaros szkúner. Az SMS Helgoland a kötelék után indult vitorlázva.

A korvette jellegzetesen amerikai megjelenésű. Sellőt ábrázoló orrdíszre Hähnel, a híres drezdai szobrász modelljén alapul, de egy trieszti szobrász nagyon gyengén kivitelezte. „A figura gyenge kivitelezése és a realizmus teljes hiánya, amelyet egyes kifinomult kadétek szinte túl finomnak találnak, a hajó fő hibájának tekinthető. Ráadásul a tisztek nem elégedettek a hajó tervezőjével, mert a parancsnok kabinját nagyon tágasra tervezte, míg nekik, hatan, egyetlen kabinban kell lakniuk. A „Helgoland” jelenleg a „Bravo” briggszkúner kíséri Alexandriába, ahonnan két obeliszkot hoz vissza, amelyeket Egyiptom alkirálya ajándékba adott Őfelségének, a Császárnak.”¹⁸²⁴



1825

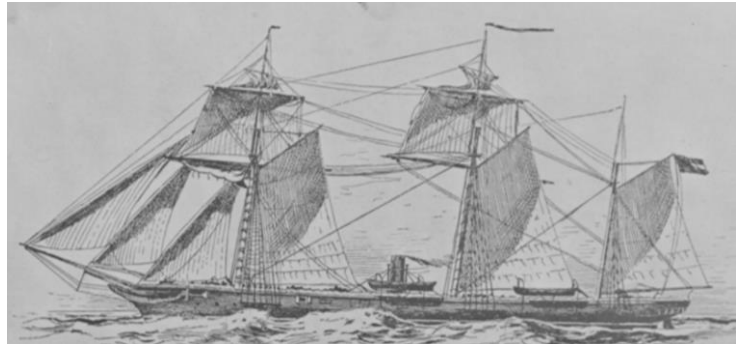
A hajó modelljén jól látszik, hogy míg a többi hajó csak kereszt és orrvitorlákkal rendelkezett, az SMS Helgolandnak voltak hosszanti, szlup vitorlái is.

¹⁸²² Die Presse, Juni 1869-06-10

¹⁸²³ Grazer Volksblatt, Juni 1869-06-09

¹⁸²⁴ Die Presse, Juni 1869-06-12

¹⁸²⁵ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/helgoland-59/>



Az amerikai Alabama, amely hajó az SMS Helgoland mintájául szolgált.¹⁸²⁶

1869.08.07-én Szmirnából Port Said-ba ment.¹⁸²⁷

1869 augusztusában az SMS Helgoland Alexandriába hajózott, ahol találkozott a Bravo szállítóhajóval. Iszmail pasa négy ókori egyiptomi oszlopot ajándékozott I. Ferenc Józsefnek. Ezeket a Bravo szállította Ausztria-Magyarországra. A Bravo-t az út első szakaszán az SMS Helgoland vontatta. Alexandriából 1869.08.27-én indultak el. A heves vihar miatt a Krio-foknál Gavdos szigeténél ki kellett kötniük.

Gavdos után Zakynthos-ba mentek.

1896.09.07-én érkeztek Korfura. Innen a Bravo egyedül ment tovább, míg az SMS Helgoland 8 napig Korfun maradt.

1869. szeptemberében, Korfuról a többi hajó postáját magával véve, Szmirnába ment. Ott találkozott az SMS Erzherzog Ferdinand Max és a SMS Salamander páncélosokkal.

1869.09.28-án az SMS Helgoland és az SMS Erzherzog Ferdinand Max Szmirnából Mytilénébe indult. Oda 1869.10.02-án érkeztek meg. Mytilénéből Urla-ba (Izmír) hajóztak, majd visszatértek Szmirnába.

„Ő fölsége suezi utazásáról a következőket írják: ő fölsége október 24-én elindul Budáról; a dunagőzhajóársaság egy gőzösen Rustshhukig megy, onnan vasúttal Várnáig, hol három hadigőzhajó, a „Greif“, „Erzsébet császárné“ és a „Gorgano“ várni fogják ő fölségét. E hajók Konstantinápolyba szállítják ő fölségét kíséretével, hol három páncéloshajó, a „Ferdinand Max“ és „Habsburg“ fregatok, a „Helgoland“ korvét és egy ágyunaszád hozzácsatlakoznak ő felsége kíséretéhez. A király öt-hat napig tartózkodik Konstantinápolyban s onnan a hét osztrák hajóval, a francia császárnét szállító francia hajóosztály és a szultánt kísérő török hajóhaddal egy időben indul el kelet felé. Jaffában kiszállnak s innen a király, a francia császárné s a sultán elmennek Jeruzsálembe. Onnan visszatérve ő felségeik Port-Saidba, a suezi csatorna északi végéhez hajóznak, hol november 17-én megérkeznek. A király a középtengeren és Triesten át tér vissza. A király hazautaztában meglátogatja Athént. — Lehet, hogy Olaszországot is érinti és akkor lehetséges, hogy ő fölsége Viktor Emanuellel is találkozik, ő fölségét Beust gr. és talán Andrassy gróf is kíséri; nem bizonyos, hogy több miniszterek közül ki lesz ő fölsége kíséretében. A hajóosztályt Tegetthoff altengernagy fogja vezetni.”¹⁸²⁸

1869.10.21-én **Friedrich von Pöck ellentengernagy** és négy révkalauz szállt fel az SMS Helgoland-ra Szmirnában¹⁸²⁹. Az SMS Helgoland Vrána-ba (Horvátország) indult még aznap, hogy találkozzon I. Ferenc József hajóval, a Greif jachttal.

¹⁸²⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/CSS_Alabama

¹⁸²⁷ Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám

Die Presse, August 1869-08-13

¹⁸²⁸ Szegedi Híradó, 11. évfolyam, 1869-10-14 / 82. szám

¹⁸²⁹ Neue Freie Presse, Oktober 1869-10-23

Az SMS Helgoland, a Greif, az SMS Kaiserin Elisabeth és a Gargnano gőzös Konstantinápolyba hajózott. Vránából az oszmán szultáni jacht, a Sultaniye kísérte őket. I. Ferenc József Várnában szállt fel Greif-re. Az SMS Helgoland nem hajózott be a Dardanellákra. 1869. novemberében az SMS Helgoland és az SMS Hum Bejirútba ment. A többi hajó később érkezett oda.

1869.11.15-én az SMS Helgoland a Greif-et Bejirútból Port Said-ba kísérte. A hajók részt vettek a Szuezi-csatorna megnyitó ünnepségén.

1869.11.25-án kihajózott Alexandriából és Greif kíséretében Korfura ment. Korfun szent vételezett.

A „Greif” császári jacht, az „Elisabeth” és „Gargnano” gőzhajók, valamint a „Helgoland” propelleres korvett Alexandriából Korfura tartó útja nagyon nehézre sikerült. A Matapan-foktól ezeknek a hajóknak meg kellett küzdeniük az uralkodó nyugati szellőkéséssel, amelyeket heves esőzések kísérték. A „Helgoland” nem tudta tartani a lépést a többi hajóval, és már Candia (Kréta) szigete közelében látótávolságon kívülre került. A vihar 1869.11.30-án csapott le a hajókra.¹⁸³⁰

1869.12.01-én érkezett Korfura. Innét 40 órai viharban Quarnero-ba (Kvarner-öböl) ment a flottakötéllel. Ez kb. 800 km. Ez kb. 10,7 csomós átlagsebességet jelent.

1869.12.03-án érkezett Trieszt-be.

1869.12.06-án Polába ment javítások végett.¹⁸³¹

Mills (Millesil) sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló század ideiglenesen a következőkből áll: SMS Habsburg páncélos fregatt, a Helgoland csavarkorvett, a Streiter, Reka és Hum ágyúnaszádok, a Kerka csavarszkúner, a Lucia, Gargnano, Vulcan és Taurus gőzhajók, valamint a Henlei lapátkerekes gőzhajó.¹⁸³² A kötelék 1870 elején dél-Dalmáciában tevékenykedett, de a javítások miatt az SMS Helgoland csak később csatlakozott hozzá.¹⁸³³

1870.

1870 elején még javítás alatt állt Polában.

Polától kaptunk egy e hónap (január) 8-án kelt levelet: A haditengerészeti tiszték általános véleménye, miszerint a csavaros "Helgoland" korvett egy elrontott hajó, a hónapokkal ezelőtt kiadott hivatalos cáfolat ellenére, most megerősítést nyert, miután a közelmúltbeli téli viharok során bőven adódott lehetőség a hajó képességének tesztelésére.

Köztudott, hogy a "Helgoland"-ot 13 mérföld/órás utazósebességre építették, és amikor ezt a sebességet a próbák során nem érték el, ismételten kiemelték a partra, és folyamatosan próbáltak rajta javítani. Jelenleg a "Helgoland" még maximális motorteljesítmény mellett is csak 8 mérföldet képes elérni. Mivel ez a hajó a hajózóképességét tekintve is sok kívánnivalót hagy maga után, és a hajóra szállt haditengerészeti tiszték szerint alkalmatlan transzatlanti útra, a Császári Hadügyminisztérium elrendelte a korvett első tartalékba helyezését, és 80 000 forintot hagyott jóvá a meglévő építési hibák javítására. Flottánk jelenleg rossz állapotban van. Szinte egyetlen fahajónk sem maradt, mivel az „Adria”, a „Schwarzenberg” és a „Novara” ágyúnaszádok és fregattok már nem alkalmasak aktív haditengerészeti szolgálatra. A haditengerészetünk birtokában lévő hét páncéloshajó közül a „Salamander” és az „Erzherzog Ferdinand Max” fregattok kiterjedt és hosszadalmas javításra szorulnak.¹⁸³⁴

1870.01.19-én felszerelés alatt állt.¹⁸³⁵

¹⁸³⁰ Neues Fremden-Blatt, Dezember 1869-12-06

¹⁸³¹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

Neue Freie Presse, Dezember 1869-12-28

¹⁸³² Die Presse, Dezember 1869-12-28

¹⁸³³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1870-01-10

¹⁸³⁴ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-12

¹⁸³⁵ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

1870 márciusában még javítás alatt volt.¹⁸³⁶

1870 áprilisában felmerült, hogy szeptemberben Japánba küldik.¹⁸³⁷ A transzatlanti expedíciókra alkalmatlan "Helgoland" korvett helyett a "Fasana" korvett indul Kelet-Ázsiába állomáshajóként Funk fregattkapitány parancsnoksága alatt.¹⁸³⁸

1870.04.04-én kifutásra kész. Feladata, hogy csatlakozzon a flottakötélkéhez.¹⁸³⁹

1870.05.01-én Tegetthoff altengernagy kifutott a kikötőből a "Helgoland" korvettel, hogy sebességteszteket végezzen a mért mérföldön.¹⁸⁴⁰

1870-ben próbautat tett Kumbor-ba (Montenegro).

1870.05.11-én már Dalmáciába indult.¹⁸⁴¹

A tesztlések végeztével 1870.05.20-án –de lehet, hogy már pár nappal korábban- Gravosában (Ragusa) csatlakozott az SMS Habsburg, SMS Hum és az SMS Kerka által alkotott kötelékhez.

Gravosa-ból az SMS Habsburg kíséretében Fasana-ba hajózott, ahol a két hajó lögyakorlatot tartott. Az SMS Helgoland ez után behajózott Polába.

1870.06.09-én a Fasana csatornában horgonyzott. Ekkor Pola és környékén általános riadó volt, talán azért, mert Menotti Garibaldi parancsnoksága alatt álló olasz önkéntes hadtest több gőzhajóra szállt fel, és feltehető volt, hogy Pola a célállomásuk.¹⁸⁴²

1870.06.18-án (máshol 22-én) útnak indult Port Said felé¹⁸⁴³, ahová 1870.07.16-án érkezett meg.

Hatnapi tartózkodás után észak felé hajózott Szíria partjai felé, beleértve egy bejrúti megállót is.

A hajó ezután 1870.08.04-én tért vissza Port Szaid-ba.

1870. szeptember elején a Helgoland elhagyta Port Szaid-ot, és szeptember 9-én visszatért Korfura, ahol csatlakozott az aktív század többi tagjához. A kötelék az SMS Habsburg, SMS Dandolo gőzkorvettekből, az SMS Hum, Reka és Kerka ágyúaszádokból állt. Korfuról feltehetőleg Szmirnába hajózott.¹⁸⁴⁴

1870.09.27-én megérkezett Polába.

1870.10.15-én a hajó úticélja még bizonytalan. A sajtó szerint Szmirnába készül.¹⁸⁴⁵ Kifutás után, viszont teljesen más irányt vett.¹⁸⁴⁶

A „Helgoland“ csavargózós a középtenger nyugati felére megy „küldetésbe.”¹⁸⁴⁷

1870.10.19-i hír szerint a „Helgoland“ corvette Polából Marseille-be megy, hogy az ottani kikötőben jelenlévő, s gabonával megrakott 70 osztrák-magyar hajónak biztonsága tekintetéből.¹⁸⁴⁸

¹⁸³⁶ Innsbrucker Nachrichten, März 1870-03-11

¹⁸³⁷ Die Presse, April 1870-04-02

¹⁸³⁸ Die Presse, April 1870-04-15

¹⁸³⁹ Neue Freie Presse, April 1870-04-04

¹⁸⁴⁰ Neue Freie Presse, Mai 1870-05-01

¹⁸⁴¹ Die Presse, Mai 1870-05-12

¹⁸⁴² Klagenfurter Zeitung, Juni 1870-06-16

¹⁸⁴³ Die Presse, Juni 1870-06-22

¹⁸⁴⁴ Neue Freie Presse, September 1870-09-16

¹⁸⁴⁵ Die Presse, Oktober 1870-10-15

¹⁸⁴⁶ Neue Freie Presse, Oktober 1870-10-23

¹⁸⁴⁷ A Hon, 8. évfolyam, 1870-10-19 / 253. szám

Das Vaterland, Oktober 1870-10-18

¹⁸⁴⁸ A Hon, 8. évfolyam, 1870-10-20 / 254. szám

Die Presse, Oktober 1870-10-20

1870.10.20-án Marseille-be indult.¹⁸⁴⁹

Útközben érintette Lussinon-t, Messinát, Cagliariint (Szardínia). Cagliariin-ba egy heves vihar miatt volt kénytelen betérni. Ekkor megsérült a hajó orrvitolája és a kormánylapátja. Legénysége Cagliariiban javításokat végzett a hajón, így folytathatta útját Marseille-be, ahová végül 1870.11.16-án érkezett meg.

1871.

A Helgoland 1871.április 1-jéig maradt Marseille-ben, amikor hosszú Földközi-tengeri körútjára indult.

Először nyugat felé hajózott a spanyolországi Barcelonába, majd dél felé fordult Mahon-ba (Manorca szigete) Innen kelet felé hajózott, megállva Nápolyban (1871.04.21-én érkezett oda¹⁸⁵⁰) és Palermóban (Olaszország), mielőtt továbbment volna Szmirnába. Ott az osztrák-magyar századparancsnok megvizsgálta a hajót, és megállapította, hogy javításra szorul.

Még Nápolyban, Tegethoff halálának hírére április 21-én reggel 9 órakor 17 ágyúlovést adott le tisztelgés végett és a lobogót félárbocra engedték. A parancsnok meghívta a külföldi hadihajókat az ünnepségen való részvételre, ők is félárbocra eresztve zászlóikat. Az olaszok ragaszkodtak ahhoz, hogy teljes tiszteletüket tegyék volt ellenfelük előtt, és a haditengerészeti miniszter kifejezett parancsára ők is 17 díszlövést adtak le. A nápolyi tengerészeti kiállítás nem sok érdekességet tartalmazott. Az olaszokon kívül csak az osztrákok, angolok, hollandok, spanyolok és belgák állítottak ki, egész Amerika, Franciaország és Németország, végül pedig a számos más tengerjáró hatalom egyetlen tárggyal sem képviseltette magát.¹⁸⁵¹

A Szmirnából, a Helgoland elindult Polába karbantartására. 1871.06.02-án érkezett meg Polába¹⁸⁵², és három nappal később leszerelték.¹⁸⁵³

A polai kikötőben állomásozó hajók közül vétségek és büntetések terén a "Dandolo" korvett mutatta a legkedvezőbb arányt, majd ezt sorrendben követte az "Erzherzog Friedrich" korvett, a "Donau" fregatt és a "Helgoland" korvett követte. A „Habsburg” páncélos fregatt, a „Reka” csavarágyúnaszád és a „Marenta” szkúner rendelkezett a legkedvezőtlenebb aránnyal.¹⁸⁵⁴

1872.

Az alacsony oldalú "Helgoland", "Zrínyi" és "Fasana" korvettekkel végzett teljesen katasztrofális kísérletek, amelyekhez hamarosan csatlakozik a "Frundsberg" is. úgy tűnik, hogy az eredmények arra készítették a haditengerészeti részleget, hogy leállítsa az ilyen hajók építését, és ehelyett hátsó ütegekkel felszerelt korvetteket építtessen, amelyek minden tekintetben előnyösebbek az előbbieknél.¹⁸⁵⁵

Az SMS Helgoland 1872.03.07-én szárazdokkba állt Polában, hogy megkezdjék rajta a kiterjedt javítások sorozatát. Először a réz alját tisztították meg, a hajócsavarját kicserélték, majd visszaengedték a vízre. 1872.03.30-án ismét szárazdokkba állt, hogy további munkálatokat végezzenek el rajta. Ezen munkák magukban foglalták az árbocok javítását, amelyek közül néhányat ki kellett cserélni, a hajótest javítását és újra tömítését, a belső terek s az ágyúk általános javítását, valamint egy új fedélzeti felépítmény felállítását a tatján.

Az év során tevékenységét nagyban gátolta a flotta anyagi helyzete.

¹⁸⁴⁹ Budapesti Közlöny, 4. évfolyam, 1870-10-20 / 239. szám

¹⁸⁵⁰ Neue Freie Presse, April 1871-04-27

¹⁸⁵¹ Neue Freie Presse, April 1871-04-27

¹⁸⁵² Die Presse, Juni 1871-06-04

¹⁸⁵³ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁵⁴ Die Presse, Oktober 1871-10-21

¹⁸⁵⁵ Neue Freie Presse, Januar 1872-01-24

A "Helgoland" korvett 1872.10.04-én kezdi meg a felszerelését, és a tengerészeti kadéttal együtt oktatóútra indul a Nyugat-Indiákra.¹⁸⁵⁶ Parancsnoka William Lund fregattkapitány.¹⁸⁵⁷

1872.10.22-én újra aktiválták. Indulás előtt a legénység egy rövid próbaútra vitte a hajót, és egyéb előkészületeket tett egy hosszabb utazás érdekében. A rossz időjárás több nappal késleltette a hajó indulását.

1872.11.03-án az SMS Helgoland útnak indult, és nyugat felé haladt a Földközi-tengeren, nagyrészt egyedül vitorlával. Ekkor fedélzetén negyedéves tengerészcadéttok tartózkodtak.

Az ellenszél és a rossz időjárás lelassította a haladását, és csak 1872.12.08-án érte el a spanyolországi Cartagena-t. Ott partra tettek egy súlyosan megbetegedett tengerészt. Cartagena-ból 1872.12.10-én hajózott tovább.

1872.12.14-én egy nagy vihar miatt Roquetas de Mar-ban (Spanyolország) kellett kikötnie. Itt közel ötven különböző hajó zsúfolódott össze és talált menedéket.

Az időjárás másnap reggel megnyugodott, így a Helgoland elindulhatott Gibraltár felé, ahová 1872.12.16-án a kora reggeli órákban érkezett meg. A hajót élelemmel és egyéb készletekkel töltötték fel. A tengerészek és tisztek egy része megtekintette a britt erődítményeket. Gibraltárt 1872.12.22-én hagyta maga mögött.¹⁸⁵⁸

1873.

A "Helgoland" korvett, amely, mint ismeretes, jelenleg oktatóúton vesz részt a Haditengerészeti Akadémia tavalyi végzőseivel, február elején érkezett Bahiába (Brazília), az ott kapott hírek szerint. A hajó 45 nap alatt tette meg a Gibraltár-Bahia útvonalat. Ugyanebben a hónapban a korvett ismét vitorlát bontott, és remélhetőleg március közepére eléri következő úti célját – Barbados.¹⁸⁵⁹

A Land fregattkapitány parancsnoksága alatt álló "Helgoland" Császári és Királyi korvett, amely októberben indult Amerikába, 1873. február 4-én biztonságosan befutott Bahiába (Brazília) és Salvadorban vetett horgonyt, miután útja elején számos viharral szembesült a Földközi-tengeren. Feladata, hogy több dél- és észak-amerikai kikötőt is meglátogasson.¹⁸⁶⁰ Bahiában a brazil haditengerészet több hajója köszöntötte. A legénység javításokat végzett a Helgolandon és feltöltötte a készleteit, mielőtt 1873.02.12-én elindult észak felé.¹⁸⁶¹

Közel egy hónapos hajózás után 1873.03.11-én érkezett meg Barbados-ra. Az SMS Helgoland 1873.03.17-ig maradt Barbadoson. Itt ismét javításokat végeztek rajta, mivel a tengeri út kikezdte a hajó tömitéseit. Így a hajót újra tömitették és kijavították a kötélzetét is.

Magán Barbadoson, ahol az osztrák-magyar konzulátus posztja még mindig betöltetlen, míg a német birodalmi konzulátust egy amerikai tölti be, a hajó tisztjei nem találtak hivatalos fogadtatásra, és a hosszú és fáradságos utazás után sem találtak volna pihenésre, ha nem lett volna egy öt fa fregattból álló angol század, amelynek tisztjei szárnyaik alá vették tisztjeinket, és bemutatták őket a helyi klubnak.¹⁸⁶²

¹⁸⁵⁶ Die Presse, September 1872-09-10

¹⁸⁵⁷ Deutsche Zeitung, September 1872-09-28

¹⁸⁵⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁵⁹ Deutsche Zeitung, März 1873-03-05

¹⁸⁶⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-23

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-30

¹⁸⁶¹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁶² Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-20

A kifutás után átlagosan napi 180 tengeri mérföldes sebességgel hajózott Kingstownba (Kingston, Jamaica), ahová 1873.03.23/24-én biztonságban megérkezett.¹⁸⁶³ Barbados és Kingston között nagyon jó időjárási viszonyok között tudtak haladni. Kingstonban a hajó legénységét melegebb fogadtatásban részesítették, mivel számos német lakossal találkoztak, akik mindent megtettek, hogy megismertessék őket az országgal, annak szokásaival és hagyományaival, amennyire a rövid tartózkodás engedte.¹⁸⁶⁴ 1873.03.31-én készletfeltöltés végett Port Royal-ba (Kingston bájárata) érkezett.¹⁸⁶⁵ Azokon a távoli vidékeken semmi jelét nem találták az osztrák kereskedelmi hajózásnak, de a Korvett Kingstonban magyar borokat talált, amelyek kiválóan bizonyultak azokon az éghajlatokon.

Kingston-ból 1873.04.01-én indult tovább Havannába (Kuba). Kezdetben egy friss szellő segítette, amely a Mexikói-öbölben szembeszélbe fordult, majd Havannába 1873.04.09-én érkezett meg.¹⁸⁶⁶ Kubában Don Manuel de la Rigada spanyol ellentengernagy köszöntötte a hajót és legénységét. A Gerona és a Cordova spanyol gőzfregatt tisztelgett az SMS Helgolandnak. Havannát 1873.04.26-án hagyta el.¹⁸⁶⁷

1873.05.08-án érkezett New York-ba.¹⁸⁶⁸ Ott Stephen Clegg Rowan altengernagy várta az USS Frolic fedélzetén. Rowan a New York-i Haditengerészei Üzem parancsnoka volt és meghívta a Helgoland tisztjeit a gyár megtekintésére. New York-ban a hajót felkereste Karl von Lederer osztrák – magyar nagykövet.¹⁸⁶⁹

New York-ban Hugo von Scheda kadét dezertált a hajóról.

New Yorkból érkezett hírek szerint az osztrák "Helgoland" korvett május 8-án kikötött ott, miután április 26-án indult el Havannából. Trieszti tudósítónk ezt írja nekünk erről az útról: "A tizenhárom napos út során a szél, az időjárás és az áramlat többnyire kedvező volt a hajónak, és csak két napon, nevezetesen április 30-án és május 2-án voltak viharos körülmények. A "Helgoland", amely haditengerészetünkben rossz stabilitásáról hírhedt, ezen az úton is bebizonyította, milyen rendkívüli teljesítményre képes a bólogatás és a dőlés tekintetében. Más tekintetben haditengerészeti tisztikarunk legfiatalabb tagjainak, akik, mint köztudott, ezen a hajón végzik kiképző útjukat, szintén volt lehetőségük tapasztalatot szerezni." Április 30-án a hőmérséklet hirtelen 25 Celsius-fokról 12 fokra csökkent, ami észrevehetően befolyásolta a hajó legénységének egészségi állapotát, bár egészségi állapotuk New Yorkba érkezésükkor normalizálódott. 120 tengeri mérföldre volt New Yorktól és a hajó motorral befutott a kikötőbe, és üdvözölte a várost és a külföldi parancsnoki zászlókat. A "Helgoland" a hónap végéig ott marad, majd a Boston közelében lévő Newport-on, az észak-amerikai haditengerészet torpedóállomásának otthont adó helyen keresztül megkezdte visszaútját, amely valószínűleg augusztus elején érkezik Gibraltárra. Ami a New York-i tartózkodásukat illeti, mindenki nagyon kellemesnek írja le. Ami a hajó személyzete közötti harmóniát illeti, úgy tűnik, még sok minden hiányzik, mivel ahol csak lehetséges, teljesen indokolatlan különbséget tesznek a tisztek és a köztisztviselők között, és az utóbbiakat, akiket nem tekintenek egyenlő rangúaknak, kizárják a hajó személyzetének küldött meghívásokból, ami a szó legszorosabb értelmében a nézeteltérésre való felbujtás. A haditengerészetünkben, akárcsak a világ összes haditengerészetében, létező normák szerint azok, akik hadihajóra szálltak, egyenrangúak.¹⁸⁷⁰

¹⁸⁶³ Deutsche Zeitung, April 1873-04-20

¹⁸⁶⁴ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-20

¹⁸⁶⁵ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-18

[https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁶⁶ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-20

¹⁸⁶⁷ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁶⁸ Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Báró Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar

¹⁸⁶⁹ Neue Freie Presse, Juni 1873-06-04

¹⁸⁷⁰ Deutsche Zeitung, Juni 1873-06-19

A "Helgoland" korvett észak-amerikai tartózkodásával kapcsolatban arról értesültünk, hogy az osztrák főkonzul, Theodor Hanemayer úr, nem kímélt sem energiát, sem pénzt, hogy a hajó személyzetének New York-i tartózkodását a lehető legkellemesebbé tegye. Valójában a hajóról kapott összes levél tele van dicsérettel a konzul iránt, aki a legnagyobb vendégszeretettel nyitotta meg otthonát a személyzet tagjai előtt, és lehetőséget adott nekik a nevezetességek megtekintésére is. Többek között kirándulást szervezett a Hudson folyón West Pointig, ahol Észak-Amerika egyetlen katonai akadémiája található, és saját gőzhajót biztosított az uraknak ásáshoz. Természetesen ezt hálásan elfogadták; az akadémia parancsnoka olyan segítőkész volt, hogy nemcsak a létesítmények és a tananyag megtekintését engedélyezte, hanem felajánlotta, hogy a diákok kivonulhatnak és néhány gyakorlatot végezhetnek. Ez utóbbi ajánlatot a hajó parancsnoka elutasította. Mielőtt a „Helgoland” elhagyta New Yorkot, Lederer báró osztrák követ érkezett a fedélzetre, hogy visszatérjen látogatásra, amely alkalommal a főkonzul pompás búcsúvacsorát adott a „Helgoland” legénységének.¹⁸⁷¹
New York-ot 1873.06.03-án hagyta maga mögött a Helgoland.¹⁸⁷²

1873.06.05-én Newport-ban (Rhode Island) állt meg a hajó.

A Boston alatt, a Providence-öbölben található Booth-szigeten található Newport a tehető amerikaiak legnépszerűbb tengerparti üdülőhelye; ennek ellenére az amerikai kormány ide helyezte át torpedóhadosztályát, így a kikötőt haditengerészeti bázissá alakította. A „Helgoland” megérkezése után nem sokkal torpedókísérleteket hajtottak végre, amelyek megtekintésére a német haditengerészet képviselője és az osztrák követ kérésére engedélyt adtak. A tesztek eredményei azonban messze elmaradtak a várakozásoktól, ami gyanút keltett, hogy az amerikaiak nem mutatták meg teljes képességeiket. A parancsnok által a hajó személyzetének adott bál, majd a bostoni és a Niagara-vízeséshez tett kirándulások lerövidítették a Newport-ban töltött időt, amely június 21-ig tartott.¹⁸⁷³

A hajó 1873.06. 21-én hagyta el Newport-ot, és megkezdte útját vissza az Atlanti-óceánon. 1873.07.21-én megkerülte a portugáliai St. Vincent fokot.

1873.07.23/24-én érkezett Gibraltárba.¹⁸⁷⁴ Ott szemet és egyéb készleteket vett fel. Kijavították a hajó kötélzetét és átfestették a hajót. 1873.07.28-án a hajót utasították arra, hogy Cadiz-ba hajózzon, mivel ott zavargások fenyegették a külföldi állampolgárokat. Cadiz-ban 1873.07.30-án kötött ki. Addigra ott a "Ville de Madrid" spanyol fregatt és három másik spanyol hadihajó a lázadók oldalára állt, és felvonta a vörös lobogót. Cadiz-ban csatlakozott az SMS Helgolandhoz az SMS Velebich ágyúnaszád, a brit HMS Triumph, az amerikai USS Shenandoah, valamint a német SMS Elisabeth korvett. A tisztek az SMS Helgolandon tartottak haditanácsot és felkészültek a "Ville de Madrid" megtámadására, noha a hajók nem kapott egyértelmű utasítást arra, hogy miképp járjanak el. Később nyolc hajó is érkezett a lázadók ellen. Ezek angol, francia, portugál és brazil hajók voltak. A hajók addig blokkolták a lázadó hajók kifutását, amíg a spanyol haditengerészet azokat át nem vette.¹⁸⁷⁵

Az endingi osztrák főkonzul, Duncan Shaw úr, akitől az áprilisi első riadó is származott, családját a "Helgoland" korvett fedélzetére küldte, amely a "kritikus pillanatokban" érkezett Cadiz-ba, ahol Lund kapitány részéről a vendégszeretetre találtak. Nem tudni, hogy ekkor a hajó más osztrák állampolgárt is a fedélzetére vett.¹⁸⁷⁶

Cadiz-t 1873.08.04-én hagyta el.

1873.08.05-én Gibraltárban volt négy óra erejéig.

¹⁸⁷¹ Deutsche Zeitung, August 1873-08-15

¹⁸⁷² Neue Freie Presse, Juni 1873-06-04

¹⁸⁷³ Deutsche Zeitung, August 1873-08-15

¹⁸⁷⁴ Deutsche Zeitung, August 1873-08-15

¹⁸⁷⁵ Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

¹⁸⁷⁶ Neue Freie Presse, April 1874-04-27

1873.08.23-án járt Messina-ban.¹⁸⁷⁷

1873.08.29-én érkezett meg Polába. Ekkor kicserélték a hajócsavarját, így a sebessége elérte a 12 csomót.¹⁸⁷⁸

1873.09.03-án leszerelték.

Polába érkezve a "Helgoland"-ot áthelyezik az első tartalékba a szükséges javítások elvégzésére. A javítások befejezése után megkezdí szokásos tíz hónapos kiképző hajóútját a Haditengerészeti Akadémia idén végzett kadétjaival.¹⁸⁷⁹

A Helgolandot 1873.11.03-án ismét szolgálatba állították egy újabb tengerentúli kiképzőútra. Ekkor ismét tengerészcadétokat vett a fedélzetére.

A hajó tisztikara: hadnagyok Binicki, gróf Montecuccoli, von Jedina, zászlósok Seebad, Golkowsky, Cattarinich, von Urbanitzky, Vukovich, Kwaszay, báró von Weber, gróf Attems, báró von Hammer, von Moczarsky, Fischer, Francovich, Burgstaller, Winter, Dabrofsky, Fuchs, sebész Dr. Panlay, korvettorvos Dr. Neugebaue, főgépész Bodhanetzky.¹⁸⁸⁰

Őfelsége "Helgoland" korvette e hónap (november) 8-án, szombaton indul Polából, hogy megkezdje transzocéáni útját a Haditengerészeti Akadémia tavalý bevonult kadétjaival. A hajó először a Szezei-csatornán áthalad a Kelet-Indiákba, meglátogatva ott a legfontosabb tengeri kereskedelmi városokat, majd az afrikai partok felé veszi az irányt, megállva Zanzibáron, Mozambikban, Madagaszkár és Mauritius szigetén, végül pedig Fokvárosba utazik, ahonnan az óceáni út Szent Ilonán, Ascension-on, a Kanári-szigeteken és Madeirán keresztül folytatódik, majd Gibraltáron keresztül visszatér hazai vizeire. A teljes út becslések szerint tíz-tizenkét hónapig tart.¹⁸⁸¹

1873.11.11-én indult útnak végül Pola-ból, és miután megállt Fasana-ban (ahová a rendkívül viharos tenger miatt kellett behúzódnia¹⁸⁸²) és Lissa-ban, 1873.11.23-án elérte Port Szaid-ot.

Miután áthaladt a Szezei-csatornán 1873.12.02-án¹⁸⁸³, 1873.12.03-án elindult Szezeből.

1873.12.16/19-én érkezett Aden-be¹⁸⁸⁴. Ott kisebb javítást végeztek a kazánjain. A javítások 1873.12.25-ig elhúzódtak.¹⁸⁸⁵

1873 decemberében felmerült, hogy a spanyol forradalom miatt oda küldik a »Velibichen« kívül, »Fasana« fregat, »Helgoland« corvette és »Lissa« gőzös küldettek oda Sternek báró ellentengernagy parancsnoksága alatt.¹⁸⁸⁶

1874.

1874.01.13-án érkezett Zanzibar-ba¹⁸⁸⁷. Ott a parti erőd tisztelgése fogadta. 1874.01.15-én a parancsnokát és tisztikarát meghívta Barghash ibn Said szultán egy fogadásra. A szultántól a parancsnok ajándékba kapott egy régi török kardot.

A hajó legénysége több napot töltött Zanzibáron krokodilokra és vízilovakra vadászva, amihez a szultán a legszívesebben minden szükséges eszközt biztosított, így ez a tevékenység egyszerre volt szórakoztató és érdekes. Általánosságban elmondható, hogy hajónk kivételes

¹⁸⁷⁷ Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

¹⁸⁷⁸ [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁷⁹ Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

¹⁸⁸⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-11-05

¹⁸⁸¹ Die Presse, November 1873-11-07

¹⁸⁸² Deutsche Zeitung, November 1873-11-21

¹⁸⁸³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-01-18

¹⁸⁸⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-01-18

¹⁸⁸⁵ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁸⁸⁶ A Hon, 12. évfolyam, 1874-04-28 / 97. szám

¹⁸⁸⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-11-14

¹⁸⁸⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-03-29

vendégszeretben részesült, és a szultán jelezte, hogy meglátogatja a hajót, amikor valószínűleg díjátadó ünnepségre is sor kerül. A ceyloni utat valószínűleg elhalasztják, mivel a délnyugati monszon csak áprilisban érkezik meg, és az évnél ebben az időszakában egy vitorlásút az Indiai-óceánon jelentős időt venne igénybe. Ezen okok miatt a madagaszkári francia birtokokat jelölik meg a hajó következő horgonyzóhelyeként, ahol a "Helgoland" korvettnél már meg kellett volna érkeznie. Zanzibár ekkor még élénk rabszolgakereskedő központ volt, noha ezt az angolok igyekeztek megakadályozni.¹⁸⁸⁸

1874.01.17-én értesült arról, hogy a francia Benecia barakk zátonyra futott a kikötő előtt. Az SMS Helgoland 35 tengerésszel, csónakot küldött a mentésére. Ők sikeresen levontatták a zátonyról a barakk-ot. Zanzibar-z 1874.01.31-én hagyta el.

Bagamoyo-ban a Kingani folyó torkolatánál három napig horgonyzott.

Onnét, rövid időre visszatért Zanzibar-ba.

1874.02.10-én érkezett Comoro-szigethez, majd 1874.02.14-én kikötött Madagaszkár-ban.

Horgonyt vetett Nosy Be közelében. Onnét 1874.02.22-én hajózott tovább.

1874. február végén, március elején felkereste Sulara-t, Mahajanga-t és Tullear-t (Toliara, Madagaszkár). 1874.03.26-án hagyta el Tullear-t.

1874.05.16-án érkezett Mauritius-ra (Port Louis). Ott javításra szorultak a kazánjai, a vízleparlója és ki kellett cserélni az előárbocot. Mauritius-ról 1874.06.17-én kifutott¹⁸⁸⁹.

1874.06.22-én úton volt Port Natal-ba, Afrika déli partján, a 26° déli szélesség és 50,9° keleti hosszúság alatt. Ekkor a leparlót be kellett volna helyezni a vízellátás feltöltésére, de nyilvánvalóvá vált, hogy ez a berendezés – a fedélzeten már többször elvégzett javítások ellenére – meghibásodott. Hamarosan arra a következtetésre jutottak, hogy a korvettnél a küldetése hátralévő részében le kell mondania az ivóvízkészlet desztillátumokkal történő feltöltéséről. Ekkor a "Helgoland" 1100 mérföldre volt Port Natal-tól, 560 mérföldre a Mozambiki-szorosban található Tullear kikötőtől, 220 mérföldre a Madagaszkár déli csücskében található Fort Dauphin-tól és 750 mérföldre Port Louistól. A Tullear kikötő és a Fort Dauphin nem tűnt életképes lehetőségnek a hajó vízellátásának feltöltésére, mivel ezekben a kikötőkben semmilyen vízforrás nem volt. Az út folytatása Fort Natal-ba azonban az évszak miatt nem tűnt praktikusnak, mivel nem volt garancia arra, hogy a fedélzeten maradt vízkészlet elegendő lesz a kikötő eléréséhez. A kapitány ezért úgy döntött, hogy kihasználja az uralkodó délkeleti passzátszelet, és Port Louisba hajózik, ahová 1873.06.28-án a "Helgoland" megérkezett. Miután 27 víztartály megvásárlásával az ivóvízkapacitás 70 napra nőtt, a "Helgoland" 1873.07.05-én ismét elhagyta Port Louis-t, hogy közvetlenül a Simons-öbölbe (Jóreménység-foka) hajózzon.¹⁸⁹⁰ Végül Mauritius-t csak 1874.07.18-án hagyta végleg el.

1874.08.18-án érkezett a Simon's öbölbe (Jóreménység-fok, Fokföld). Eredetileg augusztus végéig akart ott maradni, de végül onnét csak 1874.09.12-én¹⁸⁹¹ hajózott tovább észak felé az Atlanti-óceánon, felkeresve közben Szent Ilona szigetét.¹⁸⁹²

Az SMS Helgoland korvett, parancsnoka, Carl Schaffer fregattkapitány 1874.09.29-én érkezett St. James (St. Helena) kikötőjébe, és 1874.10.06-án folytatta útját Gibraltár felé. Minden biztonságban volt a fedélzeten.¹⁸⁹³ Szent Ilonán október 3-án a tisztikar egy fogadáson vett

¹⁸⁸⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-03-29

¹⁸⁸⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-08-02

¹⁸⁹⁰ Die Presse, September 1874-09-17

¹⁸⁹¹ Neue Freie Presse, Oktober 1874-10-16

¹⁸⁹² Das Vaterland, September 1874-09-24

Die Presse, September 1874-09-27

¹⁸⁹³ Das Vaterland, November 1874-11-05

részt, majd felkeresték a legénységi színházat. I. Ferenc József névnapján a hajó teljes zászlódíszbe öltözött és 21 ágyúlövést adott le. Az angol erőd bevonta lobogóját és a császár előtti tisztelgésépp, felvonta átmenetileg a Monarchia lobogóját.¹⁸⁹⁴

1874.11.17-18-án virradóra egy ciklon farka érte el az Azori-szigetek közelébe az északi szélesség 34. és a nyugati hosszúság 41. fokán. A ciklon tönkretette a kormánylapátját, így kormányozhatatlanná vált. Elveszítette az egyik fővitorláját is. Az időjárás csillapodása után a kormánylapátot fedélzeti berendezésekkel rögzítették, és a hajó változó irányú széllel helyi útvonalon haladt november 28-ig. November 28-án reggel, az északi szélesség 359°27' és a nyugati hosszúság 309°227' pontján a Glasgow Anchor Line kötelékéhez tartozó, Gibraltárról New Yorkba tartó angol "Trinacria" gőzhajóval találkoztak. Tekintettel a kormánylapát meglehetősen megbízhatatlan állapotára, amely a jelenlegi viharos évszakban könnyen veszélyeztetheti a hajó és a legénység biztonságát, a kapitány úgy döntött, hogy a korvetet a gőzhajóval Ponta Delgada-ba vontatják, hogy a kormánylapátot eltávolíthassák és alaposan megjavíthassák. Természetesen az angol kapitánnyal kötött szerződésben kifejezetten kikötötték, hogy nem viharról van szó, hanem egyszerűen az orrkötélzetről. Ponta Delgada-t (Sao Miguel-sziget az Azori-szigeteken) 1874.11.30-án érkezett meg. A javítások befejezése után a korvett megkezdte hazafelé tartó útját.¹⁸⁹⁵ Ott közel négy hónapig javították a hajót. A személyzet és a legénység jól van, a hatóságok és magánszemélyek versengenek, hogy segítséget nyújtsanak nekik. A kormánylapát és a kötélzet sérülései továbbra sem tudták kijavítani, és a "Helgoland" várhatóan nem hagyja el Ponta Delgadát 1875.02.20 előtt.¹⁸⁹⁶

1875.

Ponta Delgada-n a tisztek és az általuk vezetett kadétek, térképészeti felméréseket végeztek a helyi révkalauzok segítségével.¹⁸⁹⁷

Az Azori-szigeteket (Ponta Delgada-t) 1875.03.14-én hagyta el.

Megállt Tangerben 1875.03.30-án¹⁸⁹⁸, majd Gibraltárban. Gibraltárt 1875.04.14-én hajózott tovább, szép időben.¹⁸⁹⁹

Mivel a hajó motorja megsérült ezért csak vitorlával tudott tovább haladni. Biztosítására az "Alnoc" gőzhajót küldték ki.

1875.05.07-én érkezett Polába.¹⁹⁰⁰

A „Helgoland” azonban túlzottan sok balesetet szenvedett, amelyek javítása jelentős időt és pénzt igényelt, így a haditengerészeti út szokásos időtartamát fél évvel túllépték, ami kisebb terhet rótt a haditengerészeti költségvetésre. A haditengerészetnek most a „Helgoland”-dal kapcsolatos többletköltségeket más forrásaiból kell megtérítenie, mivel azok nem szerepeltek az eredeti költségvetésben.¹⁹⁰¹ Az út során megtett 24 699 tengeri mérföldet (45 743 km, 28 423 mérföld)¹⁹⁰²

¹⁸⁹⁴ Die Presse, November 1874-11-13

¹⁸⁹⁵ Das Vaterland, Dezember 1874-12-19

Die Presse, Januar 1875-01-04

¹⁸⁹⁶ Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-02-18 / 39. szám

Die Presse, Februar 1875-02-17

Neue Freie Presse, Februar 1875-02-16

¹⁸⁹⁷ Die Presse, Februar 1875-02-24

¹⁸⁹⁸ Neue Freie Presse, März 1875-03-31

¹⁸⁹⁹ Die Presse, April 1875-04-15

Das Vaterland, April 1875-04-16

¹⁹⁰⁰ Das Vaterland, Mai 1875-05-09

¹⁹⁰¹ Neue Freie Presse, Mai 1875-05-11

¹⁹⁰² [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

Öfelsége, a Császár, ingyenesen adományozta Karl Schaffer fregattkapitánynak a "Helgoland" korvett parancsnokaként a nehéz körülmények között végzett sikeres szolgálatai elismeréseként a Vaskorona Rend harmadosztályú kitüntetését.¹⁹⁰³

1876-ban átalakították a fő fegyverzetét.

A „Helgoland” lefegyverzése után új kazánokat kapott, és helyreállították az árbocokat és a kormány sérüléseit.¹⁹⁰⁴

1877-ben átalakításokat végeztek a hajón.

A hajót második tartalékba helyezték.¹⁹⁰⁵

1878

A hajó első tartalékba került.¹⁹⁰⁶

1878 októberében Helgoland elindult, hogy új kiképzési küldetést hajtson végre a haditengerészeti kadétek számára a Földközi tengeren, érintve Málta, Korzika, Cagliari, Toulon és Cádiz kikötőit, ahová amint megérkezett, parancsot kapott, hogy térjen vissza Polába, hogy felkészüljön egy új, hosszú távú küldetésre.¹⁹⁰⁷ Ezen az útján, Messina-nál a hajó viharba került.¹⁹⁰⁸

1879.

1879.01.17-én Cartagena-ban volt.¹⁹⁰⁹

1879.02.05-én érkezett Gibraltárba.¹⁹¹⁰

1879.02.16-án Gabir-ban (Cadiz) volt.¹⁹¹¹ Innét 1879.03.08-án indult el Pola-ba.¹⁹¹²

A „Helgoland“ corvette, az uralkodó rendeletére, áprilisban Triesztből Sidney-be indul, három világtárlati biztossal, hogy monarchiánk is képviselve legyen az ottani világtárlaton.¹⁹¹³

„Ausztia Magyarország a sidney-i világkiállításon hivatalosan lesz képviselve. Király ő Felsége, mint a „P. St.“ ot tudósítják, elrendelte, hogy „Helgoland“ korvett induljon Sydneybe az osztrák magyar lobogó képviselőjére. A korvett áprilisban indul el Triesztből, a kiállítási bizottság három tagjával. Az iparos körökben e legfelsőbb elhatározás örömmel fogadtatott. A kiállítási tárgyakat Lloyd gőzösök fogják szállítani.”¹⁹¹⁴

1879-ben Ausztráliába hajózott, ahol Ausztia-Magyarországot képviselte a Sydney-i Nemzetközi Kiállításon, amely 1880-ig tartott. A Helgoland ezt követően visszatért Polába.¹⁹¹⁵

A tervezett útvonal: Trieszt, Suez, Ceylon, Szingapúr, Batavia majd Sidney-ig körülbelül 80 napig tart az út, míg a visszaút, amelyet a Horn-fok környékén terveznek, várhatóan 120 napot vesz igénybe.¹⁹¹⁶

¹⁹⁰³ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-11

¹⁹⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-08-11

¹⁹⁰⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-02

¹⁹⁰⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1878-09-21

¹⁹⁰⁷ [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁹⁰⁸ Prager Tagblatt, Januar 1879-01-02

¹⁹⁰⁹ Neue Freie Presse, Januar 1879-01-18

Das Vaterland, Januar 1879-01-19

¹⁹¹⁰ Die Presse, Februar 1879-02-06

¹⁹¹¹ Das Vaterland, Februar 1879-02-17

¹⁹¹² Das Vaterland, März 1879-03-10

¹⁹¹³ Fővárosi Lapok 1879-03-15 / 62. szám

¹⁹¹⁴ Magyar Polgár, 13. évfolyam, 1879-03-18 / 64. szám

¹⁹¹⁵ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

Pesti Hírlap, 1. évfolyam, 1879-03-15 / 73. szám

Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Bárány Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar

¹⁹¹⁶ Neue Freie Presse, April 1879-04-02

1879.04.28-án érkezett Triesztbe.¹⁹¹⁷

A „Helgoland“ korvetten most vasárnap 1879.05.04-én fognak az osztrák kiállítási bizottság tagjai Ausztráliába indulni. Az utazás körülbelül 80 napig tart.¹⁹¹⁸

1879.05.14-én volt Port Said-ban.¹⁹¹⁹

1879.05.17-én érkezett Szuezből 1879.05.19-én indult tovább.¹⁹²⁰

1879.05.27-29-én járt Aden-ben.¹⁹²²

A Helgoland corvette 1879.06.20-án Szingapúrba érkezett. A hajón nincs semmi baj.¹⁹²³

Szingapúrból Batavia-ba (Jakarta) ment. Ekkor egy heves viharba keveredett és a viharban az egyik tengerésze a tengerbe esett.

1879.08.21-én érkezett Sydney-be, Port Jackson-ba.¹⁹²⁴ Port Jackson-ban a hajó kilenc hetet töltött. A sidney-i világkiállítás nagyon jól sikerült. A Monarchia kiállítási pavilonjának elkészültéhez a Helgoland legénysége nagyban hozzájárult. Az út során több kiállítási tárgyat tartalmazó láda megsérült az azokat szállító Lloyd gőzhajókon.¹⁹²⁵ A hajó 1879.10.29-én¹⁹²⁶

Új-Zéland felé indul és először Wellingtont, majd Ruland (?) -ot látogatja meg, mielőtt széles ívben Új-Guinea-t körülhajózza. Esetleg érinti Manila-t is.¹⁹²⁷ A hazaút 78 napos volt és Ausztrálián és Új-Zélandon keresztül, Új-Guinea megkerülésével, Szingapúrba, Pointe de Galle-ba, Ceylonba, Ádenbe, Szuezbé és Triesztbe vezetett.¹⁹²⁸

1879.11.15-én Auckland-ba (Új-Zéland) érkezett.¹⁹²⁹

Thomas Hinterbichler harmadosztályú mérnök, az S. M. Corvette „Helgoland” fedélzetén hunyt el 1879. december 31-én.¹⁹³⁰

1880.

1880.01.20-án érkezett hat napra Szingapúrba.¹⁹³¹

A visszaút közvetlenül Ceylonon és Szuezbé keresztül vezet.¹⁹³²

1880.02.06-án érkezett Pointe de Galle-ba (Sri Lanka, Ceylon). Minden rendben van a fedélzetén.¹⁹³³

1880.03.02-án érkezett Aden-be.¹⁹³⁴

1880.03.13-án érkezett Alexandriába.¹⁹³⁵

1880.03.20-án érkezett Port Said-ba.¹⁹³⁶

¹⁹¹⁷ Neue Freie Presse, April 1879-04-29

¹⁹¹⁸ Ellenőr, 11. évfolyam, 1879-05-01 / 217. szám

¹⁹¹⁹ Die Presse, Mai 1879-05-28

¹⁹²⁰ Neue Freie Presse, Mai 1879-05-19

¹⁹²¹ Das Vaterland, Mai 1879-05-20

¹⁹²² Die Presse, Mai 1879-05-28

¹⁹²³ Ellenőr, 11. évfolyam, 1879-06-23 / 303. szám

Pesti Napló, 30. évfolyam, 1879-06-23 / 151. szám

Das Vaterland, Juni 1879-06-23

¹⁹²⁴ Das Vaterland, August 1879-08-23

Neue Freie Presse, Oktober 1879-10-18

¹⁹²⁵ Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-20

Photographische Correspondenz, 1879 Hauptteil

¹⁹²⁶ Neue Freie Presse, Februar 1880-02-10

¹⁹²⁷ Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-15

¹⁹²⁸ Neue Freie Presse, Juni 1880-06-10

¹⁹²⁹ Das Vaterland, November 1879-11-17

¹⁹³⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-02-13

¹⁹³¹ Neue Freie Presse, Januar 1880-01-22

Klagenfurter Zeitung, Januar 1880-01-24

¹⁹³² Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-15

¹⁹³³ Das Vaterland, Februar 1880-02-09

¹⁹³⁴ Das Vaterland, März 1880-03-03

¹⁹³⁵ Das Vaterland, März 1880-03-15

¹⁹³⁶ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1880-03-21

1880.04.02-án érkezett meg Polába.¹⁹³⁷

Az út során kétszer kelt át az egyenlítőn és a hajó a trópusi vizeken kiváló szolgálatot tett.¹⁹³⁸

1884.04.23-án kivonták a szolgálatból és második tartalékba helyezték.¹⁹³⁹

1880 – 1884 között Polában volt leszerelve.

1884.

1884 nyarán ismét felszerelték.

Újabbán a következő fahajók rendeltettek szolgálattételre: »Minerva« corvette, »Aurora« korvette, »Hum« ágyunaszád, »Frundsberg« corvette és »Helgoland« corvette.¹⁹⁴⁰

1884.08.07-én tengeri próbaúton volt.¹⁹⁴¹

„Polából a Helgoland gőzös e hó (augusztus) 16-án indult el Triestbe, hogy ott magát kellőleg felszerelje, Polába visszatérjen s itt élelem és köszéncsületét kiegészítve, nyolcz hónapi expedícióra menjen a Kongó vidékére.,,¹⁹⁴²

„A »Helgoland« korvett, Almstein Ágost fregattkapitány parancsnoksága alatt Afrika nyugati partjára megy s a Kongó-torkolaton túl egészen St. Paul de Loandoig terjeszti ki útját, érintve az afrikai partok főbb helyeit.”¹⁹⁴³ Afrika nyugati partjait keresi föl Gibraltár, Tanger, Rabat (Nabat), Mogador (St. Vincent sziget), Gorée (Dakar), Bathurst, Sierra Leone (Freetown), Monrovia, Cap Coast Castle, Whydah, Lagos, Fernando Po, Kongo torkolat és S. Paul de Loando.¹⁹⁴⁴

„A hajók 8 —14 hónapig maradnak távol. A „Helgoland“ korvett Almstein Ágost kapitány vezetése alatt a nyugat afrikai vizekre megy s 262 főnyi legénységet visz magával öt darab 15 cm-es ágyúval.”¹⁹⁴⁵ A Helgoland korvett 1820 tonna, 400 lóerő.¹⁹⁴⁶ Van rajta még 3-4 db kisebb rakétavető (röppentyű) is.¹⁹⁴⁷

A „Helgoland” korvett utasítást kapott, hogy potenciálisan megtámadjon megfelelő haditengerészeti állomásokat, és amennyire csak lehetséges, előre nyomuljon Kongóban. Ez az első alkalom, hogy Ausztria ilyen gyakorlatias expedíciót hajt végre előre meghatározott céllal. Természetesen az expedíció célját hivatalosan nem lehetett közzétenni vagy más módon bejelenteni, mivel a sikere ismeretlen volt. Az a tény, hogy az expedíciót nem magánszemélyek, hanem közvetlenül az állam indítja el, jó ómen, mintegy az osztrák gyarmatpolitika egy új szakaszának előfutára. Ez a tény, más előnyökkel együtt, bevezeti Ausztriát a tengeri hatalmak Areopáguszába. Ez egyben jelenti az angol monopólium megtörését, és minden bizonnyal biztosítja Ausztria számára a jogos pozíciót az új, nagy Kongói Szabadállam létrehozásában.¹⁹⁴⁸

¹⁹³⁷ [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁹³⁸ Die Presse, August 1880-08-08

¹⁹³⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-04-23

¹⁹⁴⁰ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

¹⁹⁴¹ Die Presse, August 1884-08-07

¹⁹⁴² Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-08-23 / 233. szám

¹⁹⁴³ Fővárosi Lapok 1884-08-24 / 198. szám

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-23 / 711. szám

¹⁹⁴⁴ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-08-24 / 234. szám

Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-08-24 / 234. szám

Klagenfurter Zeitung, August 1884-08-26

Wiener Allgemeine Zeitung, August 1884-08-29

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1884-08-22

¹⁹⁴⁵ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-08-31 / 241. szám

¹⁹⁴⁶ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁹⁴⁷ Die Presse, September 1884-09-01

¹⁹⁴⁸ Die Presse, August 1884-08-30

A posta szerint 1884.10.04-e körül Mogador-ban lehetett, tehát a fenti kongói bevetésre sor került.¹⁹⁴⁹

1884.10.08-án Gibraltárból Tanger-be ment.¹⁹⁵⁰

1884.10.21-én érkezett Teneriffe-re.¹⁹⁵¹

A posta szerint 1884.10.24-én Gorée (Dakar)-ban lehetett.¹⁹⁵²

A posta szerint 1884.11.14-e körül Bathurst-ban lehetett.¹⁹⁵³

A posta szerint 1884.11.23-30-a körül Sierra Leone-ben (Freetown) lehetett.¹⁹⁵⁴

A Helgoland korvette 1884.11.22-én indult Freetownból Monroviába.¹⁹⁵⁵

A posta szerint 1884.12.19-e körül járhatott Monrovia-ban.¹⁹⁵⁶

1885.

A posta szerint 1885.01.11 körül lehetett Lagos-ban.¹⁹⁵⁷

1885.01.15-én érkezett Banana Creek-be (Kongó).¹⁹⁵⁸

A posta szerint 1885.02.20-a körül járhatott St. Vincent-ben (Cape Berdean-szigetek).¹⁹⁵⁹

1885.03.05-én érkezett Dakar-ba.¹⁹⁶⁰

Gibraltárba végül 1885.04.10-e körül futott be.¹⁹⁶¹

Gibraltárból feltehetőleg Tanger-be ment.

1885.04.26-án érkezett meg Polába.¹⁹⁶²

A „Frundsberg“, „Aurora“, és „Helgoland“ korvett érkezett vissza nemrég tanulmányairól a pólai kikötőbe.¹⁹⁶³

Az SMS Helgoland Nyugat-Afrikai útja során nagy örömmel fogadták a német kereskedők. Viszont a térségben nem találkozott osztrák-magyar hajóval, illetve a Monarchia alattvalóival. Ez pedig szinte lehetetlenné tette a kereskedelmi kapcsolatok kiépítését a térségben. A Monarchia silányabb termékeire bukkant csak a piacokon. Ahhoz, hogy térségben megfelelő kereskedelmet lehessen kialakítani, oda képzett kereskedőket kellene kiküldeni.¹⁹⁶⁴

A hajó az Orientalista Múzeum számára hozott olajokat, viaszt, mézgat, gyantát, kávé, kakaót és élelmiszereket tartalmaz Marokkóból, Senegambiából, Sierra Leonéból, Libériából, Felső-Guineából, Lagosból és Fernando de Póbból.¹⁹⁶⁵

Schmidt úr, a korábbi osztrák-magyar tiszteletbeli konzul a Helgoland Császári és Királyi Korvett parancsnokával egyetértésben a Dzsubi-fokot (Djubi) különösen alkalmasnak ajánlotta egy osztrák-magyar kereskedelmi állomás létesítésére.¹⁹⁶⁶

Polában megállapították, hogy a hajótest javíthatatlanul eldeformálódott.

A Helgolandot **1890**-ben leszerelték, kazánjait és gőzgépét kiserelték. Kezdetben lakóhajó, majd a Torpedóflottilla irodahajója lett.

¹⁹⁴⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-18

¹⁹⁵⁰ Die Presse, Oktober 1884-10-08

¹⁹⁵¹ Die Presse, Oktober 1884-10-21

¹⁹⁵² Das Vaterland, September 1884-09-29

¹⁹⁵³ Die Presse, Oktober 1884-10-08

¹⁹⁵⁴ Das Vaterland, Oktober 1884-10-22

¹⁹⁵⁵ Die Presse, Dezember 1884-12-03

Neue Freie Presse, Dezember 1884-12-03

¹⁹⁵⁶ Das Vaterland, November 1884-11-24

¹⁹⁵⁷ Das Vaterland, Dezember 1884-12-09

¹⁹⁵⁸ Die Presse, März 1885-03-06

¹⁹⁵⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1885-01-22

¹⁹⁶⁰ Die Presse, März 1885-03-05

¹⁹⁶¹ Das Vaterland, April 1885-04-10

¹⁹⁶² Die Presse, April 1885-04-27

¹⁹⁶³ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-05-03 / 121. szám

¹⁹⁶⁴ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1885-09-25

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Januar-Juni 1886-02-19

¹⁹⁶⁵ Die Presse, November 1885-11-27

¹⁹⁶⁶ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Januar-Juni 1886-06-04

1895-ben végleg leszerelték, majd lebontásra partra vontatták. A bontás 1897-ben ért véget.
¹⁹⁶⁷

Szende Fülöp m. kir. tengeri hajózási főfelügyelő, cs. és kir. sorhajózáslós az SMS Helgoland fedélzetén az Adria és a Földközi tengert járta be.¹⁹⁶⁸

„Az 1867-ben elkészült Helgoland korvett egyáltalában nem felelt meg a várakozásoknak, az 1872-ben épült Radetzky-fregatt oly használhatatlannak bizonyult, hogy nyomban rá nagy költségekkel át kellett építeni. Ugyanez történt a Laudon-fregattal 1873-ban. A Duna fedett korvett (1876) és a Zrínyi korvett (1874) csak 12 1/2 csomót értek el óránként a jelzett 14 helyett. Szintúgy a Zara és Spalato torpedóhajók (1879) nem bizonyultak oly gyorsaknak, mint remélték, 16 csomó helyett csak 13-at tesznek meg óránként.”¹⁹⁶⁹

Parancsnokai:

Rudolph Ungewitter fregattkapitány 1869¹⁹⁷⁰

Lindner 1870

William Lund fregattkapitány 1872

Carl Schaffer fregattkapitány 1873-1875

Josef Pichler fregattkapitány, majd sorhajókapitány 1878-1880¹⁹⁷¹

Almstein (Olmstein) Ágost (August von Almstein) fregattkapitány 1884

Admirálisok:

Friedrich von Pöck ellentengernagy

Tegetthoff altengernagy

¹⁹⁶⁷ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

[https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

¹⁹⁶⁸ Krassó-Szörényi Lapok, 1891-11-15

¹⁹⁶⁹ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-11-11 / 311. szám

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-11-11 / 789. szám

¹⁹⁷⁰ Neues Fremden-Blatt, Februar 1869-02-24

¹⁹⁷¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1878-10-02

SMS Frundsberg gőzkorvett, ágyúaszád (1873-1905-1920)

Utóbb átnevezték **ZLARIN**-ra, majd **KRIVOSIJE**-re. A Monarchia hajójának jelzése az SMS előtt a H.M. volt. (Testvérhajója az SMS Zrínyi és az.)

Vízkesztorítás: 1340,00 t¹⁹⁷² (máshol 1353 hosszú tonna, 1375 tonna¹⁹⁷³, vagy 1200 - 1290 tonna¹⁹⁷⁴)
1446,18 t teljes felszereléssel

Hossza: legnagyobb hossza 69,08 m (lh) (226 láb 8 hüvelyk)
egyenesek között 59,11 m (pp) (187 láb)
vízvonalon 57,13 m (vv)

Szélesség: 10,46 m (máshol 10,45 m, 33 - 34 láb 3 hüvelyk)

Merülés: 5,00 m teljes felszereléssel (16 láb 5 hüvelyk)
(Máshol a merülése elől 14 láb, merülése hátul 96 láb 3 hüvelyk.)¹⁹⁷⁵
Merülés változás: 1 cm = 5,14 t

Oldalmagasság: 18 láb 3 hüvelyk

Meghajtása: 1 db vízszintes, 2 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép
4 db kazán

Összsúly a kazánvívvel együtt: 210 t

1 db Griffith 2, szárnyú fix hajócsavar, 4,11 m átmérővel

3 árboc, barkvitorlázat. Erwin Sieche és Ferdinand Bilzer történészek sloop-nak írja határozza meg a vitorlázatát. Vitorlafelület: 1638,9 m², később 1543,5 m².

Ez a korvett egy korábban a Kriegsmarine-ben nem használt kötélzetrendszert hordoz (Banks-kötélzet), nevezetesen az alsó és a másodlagos árbocok Bessemer acélból készültek.¹⁹⁷⁶

Teljesítménye: 1261 LE (máshol 1000 LE, 750 kW, a sajtóban 230 LE szerepel¹⁹⁷⁷)

Hatótávolság: 1200 tmf teljes erővel

Sebesség: 11,20 csomó (20 km/h), 86-os fordulatszámnál teljes erővel
8,64 cs félerővel
1891-ben: 9,8 csomó
Vitorlával: 11 csomó

Személyzete: 1873-ban: 203 - 208 fő.

1877-ben: 210 fő.

1896-ban: 23 (köztük 11 tengerészcadét) + 193 fő.

Fegyverzet 1873-tól:

4 db 15 cm-es (24 fontos, 5,9 hüvelyk) Wahrendorf öntöttacél hátultöltős löveg

2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) Uchatius löveg

2 db 2,5 cm-es (1 hüvelyk) szórólöveg

¹⁹⁷² Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

Neue Freie Presse, Juli 1871-07-01

¹⁹⁷³ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Frundsberg

¹⁹⁷⁴ Die Presse, November 1873-11-06

¹⁹⁷⁵ Neue Freie Presse, Februar 1874-02-08

¹⁹⁷⁶ Neue Freie Presse, Februar 1874-02-08

¹⁹⁷⁷ Neue Freie Presse, Juli 1871-07-01

Fegyverzete 1877-ben: 6 ágyú , 89 karabély, 50 revolver, 57 kard

Fegyverzete 1892-től:

2 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) löveg

4 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) löveg

1 db 7 cm-es csónaklöveg

2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) Hotchkiss gyorstüzelő löveg, percenként 200 lövést tud leadni.¹⁹⁷⁸

Csónakok: 1 db III. oszt. gőzbárka, 1 db IV. oszt. bárka, 1 db III. oszt. kutter, 1 db III. oszt. mentőkutter, 1 db III. oszt. gigg, 1 db jollboot, 1 db jolle. 1 db kiscsónak.

Horgonyok: 6 db Admirális típusú horgony:

2216 kg, 2211 kg, 2011 kg, 478 kg, 290 kg, 161 kg.

Épült: Navale Adriatico, Stabilimento Technico Triestino – Trieste – San Marco

1870.08.01-én I. Ferenc József császár jóváhagyta az építését és a nevét is.

1871 áprilisában már a tervek elkészülhettek. A hajó alacsony oldalfalú.¹⁹⁷⁹

Építés költsége: Az építés költségeit 1 647 000 forintra becsülik; 1871-re 180 000 forintot különítettek el; 1872-re ideiglenesen 338 200 forintot különítettek el, ezzel az összeggel az építés hozzávetőlegesen befejezhető.¹⁹⁸⁰ A hajótest 518 000 forint, míg a hajó gépei és felszerelése 1 129 000 forint.

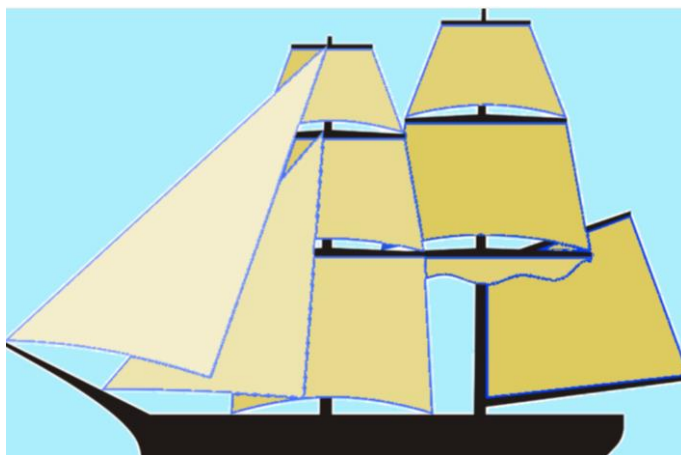
Építés kezdete: 1871.06.19.

Hajógerinc lefektetése: 1871.08.22.

Vízrebocsátás: 1873.02.11-én kedden reggel 9 órakkor.¹⁹⁸¹ (1873.02.08-án a rossz időjárás miatt a vízrebocsátás elmaradt.)¹⁹⁸²

Hadrendbe állt: 1873.10.10.¹⁹⁸³

Vegyes építésű hajó, vasbordázat, kétrétegű teakfa palánkozat és az árboctörzs acélból készült. Jó tengerállóság gőz és vitorlák alatt egyaránt.



Sloop vitorlázat.¹⁹⁸⁴ A hajót sík fedélzettel és minimális felépítménnyel építették. Az egyetlen kormánylapát a tatba került.¹⁹⁸⁵

¹⁹⁷⁸ Gáspár Ferenc: A föld körül 4. Vitorlával Ázsia körül (Budapest, 1907) I. rész. A tenger és haditengerészet / Hadihajók vitorla-manőverei

¹⁹⁷⁹ Die Presse, April 1871-04-02

¹⁹⁸⁰ Neue Freie Presse, Juli 1871-07-01

Deutsche Zeitung, Oktober 1872-10-25

Die Presse, April 1873-04-30

¹⁹⁸¹ Deutsche Zeitung, Februar 1873-02-11

Die Presse, Februar 1873-02-13

¹⁹⁸² Deutsche Zeitung, Februar 1873-02-08

¹⁹⁸³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁹⁸⁴ <https://en.wikipedia.org/wiki/Sloop-of-war#/media/File:Brig3.png>

¹⁹⁸⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Aurora-class_corvette

Az Aurora, Frundsberg és a Zrínyi korvett nem gyorsjáratú hajónak lett tervezve. Ezeket a hajókat kifejezetten ágyúaszádok pótlására építették, és különösen alkalmasak a Levante-i járőrszolgálatra.¹⁹⁸⁶

1871.

„Rövid idővel ezelőtt a Laudon fregatté és a Frundsberg naszád építése adatott ki. Az elsőnél 30.000, a másodiknál 32.600 írttal többet kért a fiumei gyár, mint a triesti. Ezen összegekért azonban a tengerészeti osztály nem akarta a felelőséget elvállalni. A tengerészeti osztálynak tudomására jutott, hogy Fiumében a hajótest építésére szükséges műhelyek is fel fognak állíttatni. A tengerészeti osztály ezt örömmel üdvözli és kötelességének fogja tartani a fiumei hajógyár felvirágzását a lehetőség szerint előmozdítani.”¹⁹⁸⁷

1872.

A „Frundsberg” és az „Aurora” ikerkorvettek is építés alatt állnak. Az egyik (módosított) csupasz bordákat mutat, míg a másik már részben előrehaladottabb az építésben.¹⁹⁸⁸

(Új hadihajó.) A trieszti hajógyárban épített „Erzherzog Albrecht” páncélozott csatahajót e hónap 14-én sikeresen vízre bocsátották. Ez az első a kontinensen, amelyet a legújabb angol hajótest-rendszer szerint építettek, így ha a hajótest szivárog, csak az egyik hajórekeszt kell vízzel feltölteni. Jelenleg építés alatt áll a „Custozza” kazamatát, a „Radetzy” és „Laudon” fregattok, valamint az alacsony oldalú „Frundsberg” és „Aurora” korvettek.¹⁹⁸⁹ Nem tudom, hogy a fent nevezett hajóknál, alkalmazták-e a rekeszes megoldást.

1873.

1873 áprilisában még építés alatt állt.¹⁹⁹⁰

A "Frundsberg" korvett, amely jelenleg a "Navale Adriatico" társaság S. Marco hajógyárában van, néhány napon belül vitorlát bont, és a már elindult "Radetzky" fregattal Polába, a felszerelését befejezzék.¹⁹⁹¹

1873.10.16-án hajózott be Polába Triesztből.

A Császári és Királyi Vízrajzi Hivatal, a Polai Haditengerészeti Könyvtár által kiadott „Közlemények a Tengerészeti Ügyek Területéről” („Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens”) című folyóirat 9. és 10. száma. Ez a folyóirat, az egyetlen németül megjelenő műszaki-tengerészeti folyóirat, mindent bemutat, amit tudni érdemes a tengerészeti tudományágak és segédtudományok fejlődéséről, eredeti cikkeket és jelentéseket közöl a Császári és Királyi Haditengerészet tudományos osztályaitól. Ebben a kötetben a Frundsberg és az Aurora árbocáról írnak.¹⁹⁹²

1874.

1874.01.15-én felszerelték és beosztották a Hajórajhoz.

Az alacsony oldalú „Frundsberg” korvett, amelyet tavaly (1873) októberben érkezett Triesztből Polába, várhatóan még ma tengerre szállhat, és spanyol vizekre indul, mivel felszerelése már befejeződött.¹⁹⁹³

1874.02.04-én Polából Spanyolországba indult az ott kitört zavargások miatt.

¹⁹⁸⁶ Deutsche Zeitung, Mai 1874-05-19

¹⁹⁸⁷ A Hon, 9. évfolyam, 1871-07-01 / 149. szám

¹⁹⁸⁸ Die Presse, April 1872-04-28

¹⁹⁸⁹ Innsbrucker Nachrichten, April 1872-04-30

¹⁹⁹⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

¹⁹⁹¹ Neue Freie Presse, August 1873-08-12

¹⁹⁹² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-11-02

¹⁹⁹³ Deutsche Zeitung, Januar 1874-01-27

1874.02.06-10-e között Gravosa következett.

1874.02.16-19.-én Palermo-ban járt.

1874.03.04 – 1874.04.07-ig Barcelonában volt.

Jelenleg spanyol vizeken tartózkodik a „Fasana” korvett és a „Velebich” ágyúaszád, valamint a „Frunndsberg” korvett és a „Kaiser” kazamatahajó.¹⁹⁹⁴

Barcelona előtt 1874.03.28-29-én az SMS Kaiser-rel együtt lögyakorlatot tartott.¹⁹⁹⁵

1874.04.07-én a Frunndsberg, a Kaiser és a Fasana együtt futott ki egy kétnapos taktikai manőverezésre.

1874.04.10-16-án Cartagena-t kereste fel.

1874.04.16-19-én Porman-nál állt meg.

1874.04.22-25-én Alicante-ban horgonyzott.

1874.04.27 – 1874.05.09/13-között Valencia-ban (Grao) kötött ki. Ott a csőcselék május 3-én éjszaka, 4-én hajnalban megtámadta az osztrák-magyar követséget.¹⁹⁹⁶

A támadás hallatán Eduard Germonig parancsnok, aki a „Frunndsberg” korvetttel éppen elhagyta volna a Valenciától fél órányira fekvő Grao kikötőjét, és Barcelona felé tartott volna, leállította az indulási előkészületeket, és az első tisztjével, Paul Frankl hadnaggyal együtt a valenciai konzulhoz, majd vele együtt a tartomány főkapitányához ment.¹⁹⁹⁷ A támadás után a hajó Grao di Valencia-ban volt.

A sajtó szerint 1874.05.05-én Cadix-ban volt.¹⁹⁹⁸ A sajtó itt tévedett.

1874.05.15-18-án Tarragona-nál (Spanyolország) vetett horgonyt.

1874.05.19 – 1874.07.10-között ismét Barcelona-ban állomásozott.¹⁹⁹⁹

1874.07.11-14-én Grao di Valencia-ban volt, ahol tüzérségi lögyakorlatot tartott.

1874.07.17-21. között visszatért Barcelonába. Az SMS Frunndsberg az SMS Kaiser-rel együtt hajózott ki.²⁰⁰⁰ Az SMS Frunndsberg végül egyedül vitorlázott Szardínia déli vizeihez, majd áthaladt a Messinai-szoroson.

1874.07.29 – 1874.08.03-án Messina-t kereste fel.

1874.08.11-15-én Gravosa következett.

1874.08.19-én érkezett vissza Polába.

1874.09.05-én Polában volt.

1874 szeptemberében áthajózott a Muggia-öbölbe (Trieszt), majd 1874.09.07-én ismét elhagyta Triesztet és Fasanába indult, ahol, mint ismeretes, a szokásos tüzérségi gyakorlatra.²⁰⁰¹ Ott az SMS Kaiser is jelen volt.

1874.09.18-án a hajórajjal együtt a Muggia-öbölben (Trieszt) volt.²⁰⁰²

A Radetzky, Dandolo, Frunndsberg és a Dalmat alkotta kötelék Triesztből Raguzába hajózott. Taktikai szállítási műveleteket végeznek ott, és ezekhez a műveletekhez a Möve propelleres szkúnert is bevetik.²⁰⁰³

1874 októberében az aktív flottakötelék tagja.²⁰⁰⁴

¹⁹⁹⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-03-01

¹⁹⁹⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Frunndsberg

¹⁹⁹⁶ Die Presse, Mai 1874-05-21

¹⁹⁹⁷ Deutsche Zeitung, Juni 1874-06-13

¹⁹⁹⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-05-17

¹⁹⁹⁹ Neue Freie Presse, Juni 1874-06-13

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-06-21

²⁰⁰⁰ Die Presse, Juli 1874-07-15

²⁰⁰¹ Die Presse, September 1874-09-10

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-09-13

²⁰⁰² Die Presse, September 1874-09-22

²⁰⁰³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-09-27

²⁰⁰⁴ Die Presse, Oktober 1874-10-31

1874.11.23-án kifutott Muggiából a Messina-csatorna felé, hogy segítsen a partra sodródott Saida hadibrigg (nem tévesztendő össze a Saida korvettel) legénységének. A Muggia – Messina távot 88 óra alatt tették meg a mentőhajók.²⁰⁰⁵

1874.11.27 – 1874.12.06-án Messina-ban (Szicília) volt a Triest lapátkerekes gőzössel, hogy elszállítsák a Saida legénységét és mind azt, ami menthető a hajóról.²⁰⁰⁶ Az olaszok sokat segítettek a bajba jutott legénységnek. A Saida brigg helyszínen maradt roncsait a Monarchia megbízottai értékesítették.²⁰⁰⁷ A kormánykereket 5120 frankkért adták el.²⁰⁰⁸

1874.12.14-én befutott Polába. A legénység mellett megmentették az ágyúkat és több felszerelési tárgyat.²⁰⁰⁹

„»Ő felsége brigjét »Sajdá«-t tegnap, midőn jó északnyugati széllel a lipari szigetek felől a messinai szoros irányában vitorlázott, a szoros előtt nagy nyugati vihar érte utol. A hajónak nem sikerült a tengerparttól távol tartani magát. Este 7 órakor a legalkalmasabb ponton horgonyt vetettek ; mialatt azonban a vitorlákat leszedték, hogy a hajónak az ellenállást a vihar ereje ellen megkönnyítsék, a hajó a part felé tartott, és tizedfél órakor megfeneklett. A legénység kénytelen volt a hajót elhagyni és Schmirchich matróz kivételével teljes számmal megmentetett.« Triesztből »Frundsberg« corvette indult el Scyliába, hogy a legénységet befogadja és a hajó megmentését lehetőleg támogassa.»²⁰¹⁰

„A „Frundsberg” ruhát, pénzt és élelmiszereket visz a megmenekülteknek.»²⁰¹¹

1875.

1875.01.08-án kifutott Muggiából a Szamotraki (Szamothraké) szigetére induló régészeti expedíció segítségére. A levantei vizekre indult kötelék az SMS Radetzky fregattból, az SMS Kaiser kazamatahajóból és az SMS Frundsberg korvetből áll.²⁰¹²

Jelentés a Szamothraké melletti expedícióról. Egy magánlevélből a következőket tudjuk meg: Jelenleg Szamothraké szigetének híres régiségeinek részletes felmérése folyik, melyet osztrák tudósok végeznek a Levante századunkhoz tartozó "Frundsberg" korvett segítségével. A korvett még nem érkezett meg Szalonikibe az Égei-tengeren tavaly júliusban végzett járőrözése során, amikor távirati utasítást kapott, hogy Szamotrakéba hajózzon. Ott találta a Szamothraké felmérésére vonatkozó utasításokat. Ezen utasítások szerint a hajó körülbelül négy hétig vesz részt a munkában. A hajó egyik tisztjét, Ritter von Becker hadnagyot jelölték ki a topográfiai felmérésre. A szakértő régészek a Dardanellákban voltak, és ott vették fel őket. Szamothraké (a trák Szamosz, török Semenderek), egy 3 négyzetmérföldes sziget, amely Trákia partjainál fekszik, egy magas hegységből áll, néhány termékeny völgyel. A sziget jelenleg nagyon romos állapotban van. Az ókorban azonban már az ókortól híres volt a misztériumokról, amelyeket ott ünnepeltek, valószínűleg orgiasztikus módon, a Cabiri nevű titokzatos istenségek tiszteletére.²⁰¹³

1875.01.14-16-án Lissa-t kereste fel.²⁰¹⁴

1875.01.19-23-án Korfun járt.

1875.02.22-25-én a Suda-öbölben horgonyzott.

²⁰⁰⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-12-06

²⁰⁰⁶ Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-11-26 / 271. szám

Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-12-01 / 275. szám

Deutsche Zeitung, November 1874-11-30

²⁰⁰⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-12-20

²⁰⁰⁸ Neue Freie Presse, Dezember 1874-12-14

²⁰⁰⁹ Neue Freie Presse, Dezember 1874-12-14

²⁰¹⁰ Pesti Napló, 25. évfolyam, 1874-11-26 / 272. szám

Das Vaterland, November 1874-11-24

²⁰¹¹ Reform, 6. évfolyam, 1874-11-28 / 327. szám

²⁰¹² Neue Freie Presse, Januar 1875-01-09

²⁰¹³ Grazer Volksblatt, September 1875-09-04

²⁰¹⁴ Neue Freie Presse, September 1875-09-01

1875.02.28 – 1875.03.14-én Szmirnában állt meg. Ott volt az SMS Radetzky és az SMS Kaiser is. A hajók a viharos időjárás miatt kisebb javításokra szorultak.²⁰¹⁵

1875.03.19-23-én ismét Korfun volt.

1875.03.27-én megérkezett Polába.²⁰¹⁶

1875.04.08-án²⁰¹⁷ és 09-én a császári flottaszemle alkalmából²⁰¹⁸ a Fasana-csatornában tartózkodott. A császár kísérehajójaként Dalmáciába hajózott.²⁰¹⁹ I. Ferenc József 1875.04.10-én indult Polából Zarába.²⁰²⁰

1875.05.07-én az aktív hajóraj tagja Fiumében.²⁰²¹

1875.06.17-én kifutott Polából a Hajóraj kötelékébe. A sajtó szerint a Radetzky, Frundsberg és Nautilus alkotta kötelék már 1875.06.12-én elhagyta Polát.²⁰²² Más újság szerint 1875.06.13-án indultak Triesztből.²⁰²³

1875.06.24-27-én Zante-n állt meg.

1875.07.02-án Milosz következett.

1875.07.04-06-án Nauplia-ban járt.

1875.17.08-17-én Pireuszt kereste fel.

1875.07.23-26-án Volosz-ban volt.

1875.17.31 – 1875.08.03-én Szalonikiben állomásozott.

1875.08.08-15-én Szmirnában állt meg.

1875.08.18-19-én Tenedos következett.

1875.08.20 – 1875.09.24-én Csanak Kaleh-ban vetett horgonyt.

1875.09.25-30-án Pireuszban járt.

1875.10.02 – 1875.12.01-én Szmirma vizein volt.

1875.12.04-06-án Korfun állt meg.

1875.12.08-án megérkezett Polába²⁰²⁴, ahol leszerelték.

1876.

1876 februárjában kifutott Polából a Hajóraj kötelékébe.

1876.02.23-án a Frundsberg, Custoza, Radetzky és a Nautilus Triesztbe érkezett.²⁰²⁵

1876.03.17-én a fenti kötelék Triesztből Polába érkezett. 1876.03.22-én délelőtt taktikai gyakorlatot tartottak, majd visszatértek Polába. A hajók ideiglenes feladata az Adriai-öböl északi részén végzett kiképző gyakorlatok. Tagadhatatlan, hogy ez a terület túl kicsi a modern hadihajók számára, de a dalmáciai hátországba uralkodó zűrzavar miatt a századnak nem szánnak más feladatot, nehogy azt a benyomást keltsék, hogy fegyveres erőt vonultatnak fel a csatater közelében. A jövő hét elején a "Custoza" kazamatahajó meghosszabbítja átkelését Zaráig, de azonnal megfordul és a helyi vizek felé veszi az irányt, ahol a század egy ideig a Fasana-csatornát választja tartózkodási helyéül.²⁰²⁶

1876.04.02-án a flottakötelék Triesztbe érkezett.²⁰²⁷

²⁰¹⁵ Neue Freie Presse, März 1875-03-27

²⁰¹⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Die Presse, April 1875-04-01

²⁰¹⁷ Die Presse, April 1875-04-09

²⁰¹⁸ A Hon, 13. évfolyam, 1875-04-13 / 83. szám

²⁰¹⁹ Morgen-Post, März 1875-03-23

²⁰²⁰ Die Presse, März 1875-03-24

²⁰²¹ Pester Lloyd - Abendblatt, Mai, Jahrgang 22, 1875-05-07 / nr. 103

²⁰²² Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1875-06-13

²⁰²³ Klagenfurter Zeitung, Juni 1875-06-16

²⁰²⁴ Neue Freie Presse, Dezember 1875-12-12

²⁰²⁵ Die Presse, Februar 1876-02-26

²⁰²⁶ Neue Freie Presse, März 1876-03-22

²⁰²⁷ Das Vaterland, April 1876-04-04

1876.04.08-án a hajórajjal Fiuméba érkezett.²⁰²⁸

1876.05.03/04-én ismét Triesztben volt, majd áthajózott Polába.²⁰²⁹

1876.05.10-én Polából a Levantéra indult.²⁰³⁰ Az istriai partok előtt cirkált.²⁰³¹

1876.05.15/16-án Szmirnába érkezett, ahol szemet vételezett, majd még aznap továbbhajózott.²⁰³²

1876.05.17²⁰³³ – 1876.11.29. között Konstantinápolyban volt állomáshajó. ²⁰³⁴

1876 szeptemberében iktatták be az új szultánt, II. Abdul Hamid-ot. Az Aranyszarv öbölben a tisztelgő hajók között volt az SMS Frundsberg is.²⁰³⁵ A sajtó szerint, lehet, hogy csak 1876.12.05-én futott ki Konstantinápolyból. ²⁰³⁶ A hajó már novemberben visszatérési utasítást kapott az Adriára.²⁰³⁷

1876.12.07-08.án Paros-t (Párosz szigete) érintette.

1876.12.24-én megérkezett Polába.

Ebben az évben a sajtó szerint a legénysége 220 fő és a hajón 12 ágyú van.²⁰³⁸ A többi forrásból kiindulva, ezek túlzó számoknak tűnnek.

1877.

1877.01.29-én kifutott Polából a Hajóraj kötelékébe. ²⁰³⁹

A „Donau” korvettről szóló friss jelentések szerint a hajónak egy heves északi viharral kellett megküzdenie Canea közelében, amely során fennállt a veszélye annak, hogy partra vetődik. A hajó tengeri viselkedéséről semmi kedvező nem érkezett, az erős dülöngélő mozgások arra utalnak, hogy stabilitása riasztóan alacsony. A „Frundsberg” korvett, amely eredetileg a Levantéba tervezett hajóútra indulni, most 1877.02.02-án 20 tonna ballasztot vett fel, hogy azt a „Donau”-ra szállítsa.²⁰⁴⁰

1877.02.10-én befutott Caneába (Kréta).

1877.03.17-én Syrába érkezett.

1877.03.23-án megérkezett Pireuszba.

1877.04.24-én befutott Cavallába.

1877.05.04-én Mytilenébe érkezett.

1877.05.07 – 1877.07.24-én Szalonikben állomásozott.

1877.07.29 – 1877.08.06-án és 1877.08.07-24-én Szmirna. ²⁰⁴¹

1877.08.27 – 1877.12.22.-e között Szalonikiben állomásozott.

1877.12.24 – 1878.01.02-én Szmirnat kereste fel.

Die Presse, April 1876-04-05

²⁰²⁸ Pester Lloyd - Abendblatt, April Jahrgang 23, 1876-04-08 / nr. 81

²⁰²⁹ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-06

Das Vaterland, Mai 1876-05-07

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1876-05-10

²⁰³⁰ Die Presse, Juni 1876-06-04

²⁰³¹ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-10

²⁰³² Ellenőr, 8. évfolyam, 1876-05-17 / 135. szám

Die Presse, Mai 1876-05-17

Neue Freie Presse, Mai 1876-05-17

²⁰³³ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-18

Die Presse, Mai 1876-05-18

²⁰³⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-07-21

Nordböhmisches Volksblatt, Januar-Juni 1876-06-09

²⁰³⁵ Neue Freie Presse, September 1876-09-06

²⁰³⁶ Die Presse, Dezember 1876-12-06

²⁰³⁷ Neue Freie Presse, November 1876-11-18

²⁰³⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, Juni 1876-06-03

Grazer Volksblatt, Juni 1876-06-04

²⁰³⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-01-23

²⁰⁴⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-02

²⁰⁴¹ Die Presse, September 1877-09-01

Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1877-05-03

1878.

1878.01.03-án befutott Syrába.

1878.01.08-14-én Szmirnában volt.

1878.01.15-23-án Szalonikiben állt meg.

1878.01.25 – 1878.02.07-én ismét Szmirnában járt.²⁰⁴²

1878.02.08 – 1878.03.24-én visszatért Szalonikibe.

1878.03.27-28-án érintette Syra-t.

1878.03.30 – 1878.04.01-én Zante-ben állt meg.

1878.04.05-én visszaérkezett Polába.²⁰⁴³

1878.04.09-én leszerelték és javítási munkáknak vetették alá.²⁰⁴⁴

1879 augusztusában a fa tatárboját vasárbohra cserélték, emellett kicserélték a kazánjait is.

1879 júliusában áthelyezték a második tartalékba.²⁰⁴⁵

1880-ban egy 7 cm-es löveget szereltek fel a hajóra.

1884.

Ha összehasonlítjuk az alacsony oldalú „Zrinyi”, „Fruntsberg” és „Aurora” korvettet a hasonló, majdnem azonos méretű brit „Satellite” típusal, azt tapasztaljuk, hogy az utóbbi nyolc 15 centiméteres ágyút hordoz, 12,5 csomós sebességgel halad, és 60 emberrel kevesebb embert igényel, mint a „Zrinyi”, amelynek csak négy 15 centiméteres ágyúja van.²⁰⁴⁶

Az Aurora korvettet (korvettkapitány Bousquet) brazíliai útra szerelik fel, körülbelül 13 kikötőt fog érinteni. Mind e vizekben ez ideig ritkán fordultak meg osztrák-magyar hajók.²⁰⁴⁷

1884.08.05-én felszerelték.²⁰⁴⁸

„Újabbán a következő fahajók rendeltettek szolgálattételre: »Minerva« corvette, »Aurora« korvette, »Hum« ágyunaszád, »Fruntsberg« corvette és »Helgoland« corvette.”²⁰⁴⁹

A tervek szerint »Fruntsberg« korvett, Bousquet Viktor korvett-kapitány parancsnoksága mellett, a Vörös tengeren végig Afrika keleti partjait járja be, érintve Adent, Zanzibart, Mozambiquet és Madagaszkár több kikötőjét s talán a Delagoa-öblöt is.²⁰⁵⁰

A Fruntsberg korvett Stecher Frigyes fregattkapitány parancsnoksága alatt Kelet-Afrika partjaira megy, érintve Port Szaidot, Suezet, Dzsiddát, Szuafint, Masawah-t, Hodeidát, Ádent, Magadorót, Mombazát, Zanzibárt, Madagaszkárt és a Seychelle-szigeteket – esetleg Delagoa-öblöt.²⁰⁵¹ A hajó 1340 tonna, 230 LE és 4 löveget hordoz.²⁰⁵²

Kereskedelmi kapcsolatok a Vörös-tenger térségével és Afrika keleti partvidékével. A három hadihajó közül, amelyik nem európai kikötőkbe indultak, az S.M. "Fruntsberg" Corvette a Vörös-tengerre és Afrika partvidékére hajózott. Feladatának célja elsősorban kereskedelmi volt.

²⁰⁴² Neugkeits-Welt-Blatt, März 1878-03-01

²⁰⁴³ Das Vaterland, April 1878-04-06

²⁰⁴⁴ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1878-04-13

²⁰⁴⁵ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1879-07-09

²⁰⁴⁶ Neugkeits-Welt-Blatt, Juli 1884-07-04

²⁰⁴⁷ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

²⁰⁴⁸ Neue Freie Presse, Juni 1884-06-23

²⁰⁴⁹ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

²⁰⁵⁰ Fővárosi Lapok 1884-08-24 / 198. szám

Neue Freie Presse, August 1884-08-24

²⁰⁵¹ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-08-24 / 234. szám

Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-08-24 / 234. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, August 1884-08-29

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1884-08-22

²⁰⁵² Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

Ennek érdekében a hajót általános kereskedelmi és kereskedelempolitikai megfigyelési utasításokkal, valamint a hajót ezenkívül konkrét irányelvekkel látták el az egyes kikötőkben kereskedelmi szempontból lefolytatandó vizsgálatokra vonatkozóan. A kereskedelempolitikai és kereskedelmi jelentést ezen utasítások alapján kellett elkészíteni.²⁰⁵³ A tetemes listát és szempontsort, a hivatkozott cikk tartalmazza.

1884.08.15-én Triesztből, Polába érkezett.²⁰⁵⁴

1884.08.20-én kelet-afrikai expedícióra indult Polából.²⁰⁵⁵ Az utazás célja a kiképzés, valamint kereskedelmi és kereskedelempolitikai információk gyűjtése volt.

1884.09.09-1884.09.13-án járt Port Saidban.²⁰⁵⁶

1884.09.14-16-én Szuezbén volt.²⁰⁵⁷

1884.09.20/21-25-én Dzsidda következett.²⁰⁵⁸

1884.09.26-30-án Suakim-ot kereste fel.²⁰⁵⁹

1884.10.02-06-án Massawa következett.

1884.10.06-09-én Hodeidah-ban vetett horgonyt.

1884.10.11/12-20-án Ádenben járt.²⁰⁶⁰

1884.11.10-15-én Mombasa-ban kötött ki.

1884.11.16/17-29-én Zanzibár (Tanzánia) volt a megállóhelye.²⁰⁶¹

Úgy tűnik, hogy a korvett november és december hónapokban Zanzibáron és a Maroni-öbölben járt, és mindenhol meleg fogadtatásban részesült. Zanzibárban a korvett parancsnoka és legénysége udvari audienciát kapott a szultántól. Az egész helyőrség ezután dízsorsützet adott a szultáni palota előtt, és katonai tisztelgést adtak az osztrák-magyar vendégek érkezésekor. A korvett zanzibári tartózkodásának idejére a szultán a parancsnok rendelkezésére bocsátotta hintóit és hátslovait. Zanzibár püspöke, aki az összes francia missziót felügyeli a kelet-afrikai partvidéken, november 25-én, vasárnap szentmisére hívta meg a parancsnokot és a legénységet, amelyen a parancsnok és a legénység egy különítménye részt is vett. Oswald német konzul vacsorát adott a korvett tiszteletére, amit a parancsnok a fedélzeten rendezett bankettel viszonzott. November 29-én a korvett elhagyta Zanzibárt, és december 7-én a Comore-szigeti Maroni-öbölben kötött ki. A korvett megérkezését követően azonnal megjelent az uralkodó szultán, Szaíd Ali küldötte, hogy üdvözlje a parancsnokot és felajánlja szolgálatait. Ugyanezen a napon a parancsnok audiencián vett részt a szultánnál, aki örömét fejezte ki egy osztrák-magyar hajó megérkezése miatt. A beszélgetés során a szultán megemlítette, hogy Ófelsége "Frundsberg" korvettje volt az első hajó – néhány francia és angol hajó mellett –, amely meglátogatta a szigeteket. Másnap a korvett elhagyta Maroni-t, és megérkezett Mozambik kikötőjébe, ahol hosszabb tartózkodást terveztek.²⁰⁶²

1884.11.29 – 1884.12.01-én Bogamayo-ban (Tanzánia) volt.

1884.12.07-én érintette Maroni-t (Comorin-szigetek a Mozambiki csatornában).

1884.12.10/11-17-én Mozambik következett.²⁰⁶³

²⁰⁵³ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1885-12-11

²⁰⁵⁴ Neue Freie Presse, August 1884-08-16

²⁰⁵⁵ Neue Freie Presse, August 1884-08-05

²⁰⁵⁶ Das Vaterland, September 1884-09-11

²⁰⁵⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-15

Das Vaterland, September 1884-09-16

²⁰⁵⁸ Das Vaterland, September 1884-09-22

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1884-09-23

²⁰⁵⁹ Neue Freie Presse, September 1884-09-27

Das Vaterland, September 1884-09-28

²⁰⁶⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-18

Neue Freie Presse, Oktober 1884-10-13

²⁰⁶¹ Das Vaterland, September 1884-09-29

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1884-11-17

²⁰⁶² Pester Lloyd - Abendblatt, Februar Jahrgang 32, 1885-02-17 / nr. 38

²⁰⁶³ Neue Freie Presse, Dezember 1884-12-12

„Haditengerészetünk „Fruntsberg“ korvettje nov. 16-dikán a zanzibari kikötőbe érkezett s ott igen szíves fogadtatásban részesült. A zanzibari szultán a hajó parancsnokát Stecher Frigyes fregattkapitányt és az egész tisztkart kihallgatáson fogadta és kitüntetésekkel halmozta el. Nov. 29-ikén hagyta el a korvett Zanzibart és dec. 7-ikén a Maroni öbölben Comoro szigetével szemben vetett horgonyt. Itt is megjelent a szultánnak egy küldöttje és annak a nevében a legnagyobb tisztességgel üdvözölte a hajót. Innen a korvett Mozambique felé indult, ahová dec. 10-dikén érkezett meg.”²⁰⁶⁴

1884.12.21-30-én Majunga-ban (Madagaszkár) járt.

1885.

1885.01.03-12-én a Mayotte-sziget vizein volt Madagaszkárnál.

1885.01.13-14-én Pomony (Johanna-sziget) következett.

1885.01.18-29-között Hellville-n (Nossi Bé, Madagaszkár) tartózkodott.

1885.02.09-19-én Mahe (Seychell-szigetek) vizein vetett horgonyt.

1885.03.13-23-án Ádenben járt.

1885.03.28 – 1885.04.02-án Dzsidda következett.²⁰⁶⁵

1885.04.06-13-án Szuezbent tartózkodott.²⁰⁶⁶

1885.04.09-én rövid ideig megállhatott Port Saidban.²⁰⁶⁷

E hónap 13-án kaptunk egy levelet Szuezből: Néhány nappal ezelőtt a Stecher fregattkapitány által vezetett „Fruntsberg” korvett befutott Port Szaid-ba, miután Kelet-Afrika és a Vörös-tenger partjairól visszatérőben volt. A nagy nehézségek és a rendkívüli hőség ellenére a 207 fős legénység egészségnek örvendett. Egyetlen jelentős betegség sem történt. Ez azt bizonyítja, hogy a legénységet kiválóan táplálták és felügyelték. A tisztek is kiváló egészségnek örvendenek, és leégett arcukkal egyáltalán nem keltenek rossz benyomást. Az expedíció minden résztvevőjének személyes tapasztalatain kívül, és azon kívül, hogy az osztrák zászlót ismét külföldön lobogtatták, a küldetés nagyon jelentős és semmiképpen sem alábecsült eredményeket ért el. A felfedezőkké vált tengerésztisztek mindent megtettek a tudomány különböző ágainak gazdagítása érdekében. Az egyik természettudományi gyűjtemények létrehozásával, köztük néhány élő állatpéldánnyal, a másik tengerészeti kutatásokkal, a harmadik pedig információk gyűjtésével a meglátogatott part menti régiók kereskedelméről járult hozzá a tudományhoz. A tisztek által a forró éghajlaton való hajófelszereléssel, valamint a legénység ruházatával és ellátásával kapcsolatban szerzett tapasztalatok is felbecsülhetetlen értékűek lesznek. Aligha kell megemlíteni, hogy a parancsnok első kézből tanulmányozta a kelet-afrikai és a Vörös-tengeri helyzetet. A küldetést mindenhol a legszívélyesebben fogadták, és Stecher parancsnok, aki maga is rendkívül kedves tengerész, nem tud eleget beszélni az expedíció minden kalandjáról és élményéről. Az összes tisztről az a határozott benyomásunk támad, hogy olyan emberekkel van dolgunk, akik nagyon jól megfigyelték és megértették a meglátogatott országok körülményeit. Még néhány hasonló küldetés, és elmondhatjuk az osztrák haditengerészetéről, amely eddig úgy tűnt, hogy befagyott az Adrián, hogy képes eligazodni a világban, és ez úgy tűnik, hogy fontos tényező, ha bármit is vállalunk külföldön. A korvett tisztkara Port Szaid-ban volt. Ott, nem hiányzott az ünnepi vacsora sem. Az út eredményeiről a korvett visszatérése után azonnal beszámolnak. Sajnálatos azonban, hogy a tisztek nem kapnak elegendő időt arra, hogy világos képet kapjanak tevékenységükről. Még hazaérkezésük előtt egy másik feladatot is kaptak, amelyet Polába érkezésük után azonnal el

²⁰⁶⁴ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-02-19 / 49. szám

Neue Freie Presse, Februar 1885-02-18

²⁰⁶⁵ Das Vaterland, März 1885-03-30

²⁰⁶⁶ Das Vaterland, April 1885-04-08

²⁰⁶⁷ Neue Freie Presse, März 1885-03-20

Die Presse, April 1885-04-10

kell kezdeniük. Ez különösen sajnálatos a rengeteg kereskedelmi információ tekintetében, amelynek áttekintése minden bizonnal időt igényelne.²⁰⁶⁸

1885.04.22-én megérkezett Polába.²⁰⁶⁹

Összesen megtett 12 588 tmf-et.

1885.04.23-án leszerelték.

Júniusban kapott 2 db rövidcsövű 2,5 cm-es revolverágyút, és egy löveget.

„A budapesti kereskedelmi és iparkamara hivatalból értesítettett, hogy a „Zrínyi“ és „Frundsberg“ hadihajók, valamint az „Albatros“ ágyúaszád e évi augusztus havában tengeren túli útra, mégpedig Nyugat-Indiába, illetőleg Dél-Amerika keleti partvidékére és a bengáli tengeröbölbe indulnak, s hogy a hajók parancsnokainak az is lesz feladatuk, hogy a monarchia kereskedelmi érdekeit lehetőség szerint előmozdítsák. A kamara ennél fogva felhívja mindazon kereskedői és iparos cégeket, amelyek az érintett vidékekről megbízható üzleti értesítéseket óhajtanak nyerni, hogy ez iránti kívánalmaikat legkésőbb f. évi augusztus hó 8-áig a kamarához.”²⁰⁷⁰

A Frundsberg (Semsey fregattkapitány) Kelet-Indiákba készül.²⁰⁷¹

1885.08.12-én felszerelték.

1885.08.14/15-én kifutott Polából,²⁰⁷² és szénfelvétel céljából Gravosa-ba (Raguza) ment.²⁰⁷³

1885.08.16-18-án Polában volt. Felkészült a kelet-indiai útra, melynek célja a kereskedelem elősegítése volt.

1885.08.19-20-án Valle Dukati-ban (Albánia) járt.

1885.08.27-29-én Port Said-ban volt.²⁰⁷⁴

1885.08.31 – 1885.09.03. között Szuezen horgonyzott.²⁰⁷⁵

1885.09.10-14-én Massawa (Eritrea) következett. A kikötőben ekkor egy olasz megszálló hajóraj tartózkodott, míg a szárazföldök közel 2400 olasz katona volt. A Frundsberget az olaszok kiemelt figyelemmel fogadták. A Monarchia hajója és az olasz kötelék, valamint a helyi tisztségviselők között, kölcsönös vendégeskedés alakult ki. Az olaszok egyik legnagyobb problémája volt, hogy az angoloktól megrendelt fagyaltnak csak a tizede érkezett meg hajón, mert a többi útközben elolvadt.²⁰⁷⁶

1885.09.17-22/29-én Ádenben kötött ki.²⁰⁷⁷

1885.10.14-én érintette Ceylon szigetén Pointe de Galle-t.

1885.11.05-22-én Kalkuttát kereste fel. A tervek szerint 14 napig akart ott megállni.²⁰⁷⁸

1885.11.29 – 1885.12.09-én Madrasban vetett horgonyt.²⁰⁷⁹

²⁰⁶⁸ Neue Freie Presse, April 1885-04-30

²⁰⁶⁹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1884 Hauptteil

Das Vaterland, April 1885-04-23

²⁰⁷⁰ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-07-29 / 206. szám

²⁰⁷¹ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 32, 1885-07-24 / nr. 201

²⁰⁷² Die Presse, August 1885-08-20

²⁰⁷³ Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1885-08-21

²⁰⁷⁴ Neue Freie Presse, August 1885-08-13

Das Vaterland, August 1885-08-28

²⁰⁷⁵ Die Presse, September 1885-09-01

²⁰⁷⁶ Pester Lloyd, August Jahrgang 35, 1888-08-30 / nr. 240

²⁰⁷⁷ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-08-26 / 233. szám

Das Vaterland, August 1885-08-26

Die Presse, September 1885-09-19

Das Vaterland, September 1885-09-22

²⁰⁷⁸ Neue Freie Presse, November 1885-11-06

Neue Freie Presse, November 1885-11-06

Linzer Tages-Post, November 1885-11-19

²⁰⁷⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1885-10-05

Das Vaterland, November 1885-11-30

„Haditengerészetünk „Frunndsberg“ korvetje, Semsey fregattkapitány vezérlete alatt a napokban körútjában Madraszba érkezett. Az ottani maharadzsa Sourindro Mohun Tagore nagy ünnepségekkel fogadta tengerészeinket. Sourindro, aki különben a Ferenc József-rend lovagja, a lakomára egy ünnepi ódát szerzett Ferenc József király dicsőítésére, s azt a lakomán el is énekelték. Azután Semsey kapitánynak átadta uralkodónk számára ajándékkul az ódának egy pompásan bekötött példányát, továbbá egy művészi faragású szekrénykét, mely rózsaoalajat, filigrán faragott tárgyakat és csecsebecséket tartalmazott. Másnap a maharadzsa látogatást tett a „Frunndsberg“ fedélzetén, s ez alkalommal száz indiai arany rúpiát akart a legénység közt ajándékképpen kiosztatni. Semsey kapitány nem fogadta el a nagylelkű ajándékot, mire a maharadzsa azt kívánta, hogy fordítsák az összeget valami jótékony célra. A száz arany rúpia így a pólai gyermekkerté lett.”²⁰⁸⁰

A "Frunndsberg" feladatai között szerepelt a Madras-i kikötő kereskedelmi helyzetéről szóló jelentés elkészítése, valamint javaslatok a kikötővel folytatott kereskedelem javítását célzó intézkedésekre.²⁰⁸¹

1885.12.10-19-én Pondicherry-ben (India) kötött ki. A tervek szerint 8 napig maradt ott.²⁰⁸²

1885.12.24-30-án Pointe de Galle-t kereste fel, ahol kikötőbe vontatott egy amerikai hajót. Ott 8 napig maradt volna az eredeti tervek szerint.²⁰⁸³

1885.12.31 – 1886.01.13-án Colomboban járt.²⁰⁸⁴

1886.

1886.01.20-21-én Kalikut-ban (Calicut, India) kihajózott egy beteg tengerészt.²⁰⁸⁵

1886.02.06-18 között Bombayban volt, 12 napon keresztül.²⁰⁸⁶

1886.03.02-05-én visszaérkezett Ádenbe, ahol 3 napig maradt.²⁰⁸⁷

1886.03.07-én rövid időre befutott Assab-ba (Eritrea), majd hamarosan tovább indult.²⁰⁸⁸

„Miután a »Frunndsberg« korvett az Assabi révparton horgonyt vetett, Semsey Gusztáv fregatt kapitány valamint a »Frunndsberg« több tisztje partra szállottak és a legelőzékenyebb fogadtatásba« részesültek a királyi biztos Luigi di Simone fregatt- kapitány, valamint De Cauda őrnagy és katonai parancsnok részéről, kiknek vezetése alatt megtekintették a fiatal gyarmat látnivalóit, melyek ez idő szerint azonban még csupán az olasz őrség elhelyezésére, élelmezésére és egészségügyi gondozására vonatkozó berendezésekre szorítkoztak, meg egy szerény emlékszoborra, mely Giulietti, Biglieri és többi meggyilkolt társaiknak itt emeltetett. Az őrség azon időben, különböző fegyvernemekhez tartozó 500 emberből állott, a Massovában parancsnokoló tábornok alá rendelve. Valóságos gyarmatosok még nem telepedtek le, és amint Semsey sorhajókapitány megjegyzi, csak három, nem a katonasághoz tartozó olaszt talált ott, t. i. a csapat markotányosait. Ezen szám azonban csak is az Assabi katonai telepre vonatkozik a terület lakosságát 2000 lélekre becsülte Semsey, arabok, danakilek, abessyniaiak, somalik, indiaiak, köztük vagy 60 európai, de a lakosság folyton növekedik. A víz sekélyessége folytán az egész part mentében, a nagy hajók csak kanná révén vethetnek horgonyt és csak csolnakok segítségével közlekedhetnek a parttal. A helység két részre oszlik, és pedig a bennszülöttek által

²⁰⁸⁰ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-01-16 / 16. szám

Die Presse, Januar 1886-01-15

²⁰⁸¹ Pester Lloyd, September Jahrgang 34, 1887-09-04 / nr. 242

²⁰⁸² Das Vaterland, Oktober 1885-10-21

Neue Freie Presse, Dezember 1885-12-11

Wiener Allgemeine Zeitung, Dezember 1885-12-11

²⁰⁸³ Neue Freie Presse, November 1885-11-02

Die Presse, Dezember 1885-12-25

²⁰⁸⁴ Das Vaterland, November 1885-11-11

Das Vaterland, Januar 1886-01-02

²⁰⁸⁵ Die Presse, Januar 1886-01-22

²⁰⁸⁶ Die Presse, Dezember 1885-12-14

Die Presse, Februar 1886-02-07

²⁰⁸⁷ Neue Freie Presse, März 1886-03-03

²⁰⁸⁸ Die Presse, März 1886-03-14

lakott falura és azon részre, amely az őrség lakházait foglalja magában. A falu mintegy 150 alacsony, hosszú, félig bedőlt, bambusznád és szalmagyékényből összeállított viskóból áll, amelyeknek eleje bolti helyiségül, hátsó része pedig lakásul szolgál, és két utcát képeznek, melyekben látnyi magas ugyan a homok, de aránylag mégis eléggé élénk forgalom uralkodik. Itt egyesítik a külön tevéket karavánokká, vagy pedig lerakják az érkezett árukat a tevékről; a közlekedést kizárólag ezen állatok segélyével eszközözik. A telep európai része már barátságosabb külsővel bír. Az őrség, közte 50 főnyi lovasság, fából és kőből épült barakkokban van elhelyezve, kettő ezekből kórháznak szolgál. Itt található az állomási parancsnokság számára egészen kőből épült, szellős, egyemeletes épület is, némi ékítményekkel díszítve. Egy vízszűrő gép, egy jeget termelő készülék, valamint egy sütőkemencze ellátja a csapatokat eledeli szükségleteikkel. Itt található továbbá a kikötői hivatal, a posta, több raktár, meg egy vendéglő, mely »Albergo della Colonia« büszke czimét vette fel. A várostól északnyugatra eső dombon, láva-kőből egy obelisk emeltetett, emlékül, az itt, távol hazájuktól, a bennszülöttekkel való csatában dicsőn elesett katonáknak, kiknek nevei az obelisknek a tenger felé eső részén vannak bevésve. Assab vidékét Semsey fregatt-kapitány a képzelhető legkopárabbnak nevezi; mértföldekre egyebet nem láthatni, mint lávamezőket, vagy pedig homokterületeket, amelyek a növényzetnek legkisebb nyoma sem fedezhető fel. A királyi biztos, Simone fregatt-kapitány ösztönzése folytán azonban, utóbb kísérletet tettek egy kert ültetésével. De az itt uralkodó száraz forróságnál fogva, nagyon nehéz csak némileg kielégítő eredményt is elérni és csak kevés növényt sikerült eddig megfogantatni. Úgy az éghajlat, mint a növényzet és termények gyérsége igen megnehezítik az életviszonyokat Assabban. Az éghajlat tropicus-forró; a vulcanicus, köves és homokos talaj kegyetlenül visszaveri a nap izzó sugarait; a visszaverődött sugarak által képezett melegségréteg egyesül a 12 órán át sütő nappal és az ez által előidézett bőrkiütésektől elkínzott test, csakis a majdnem folyton lengő szellőkben talál némi könnyebbülést. Licata, aki lelkesedésében mindent megragad, ami a terhes életviszonyokat Assabban enyhébb színben tüntetheti fel, főleg az assabi öbölben folyton uralkodó ezen szellőkre alapítja érveléseit, amelyekkel az éghajlat elviselhetőségét védi, miután Djeddah, Mocca, Hodeidah és Maszovában is ugyanazon hőmérséklet állandóan uralkodik, a szellők előidézte enyhülés nélkül. De Licata elég őszinte, hogy azon leírásból, melyet Assabban folytatott életéről könyvében ad, és még inkább meteorologicus feljegyzéseiből, ezen általa úgynevezett afrikai Riviérának éghajlati viszonyait megismerhessük. Elmondja, hogy nappal még a legkönnyebb ruházat is elviselhetlenné válik; hogy éjjel a ház minden irányban nyitott helyiségeiben lehetetlen volt aludni, úgy, hogy daczára a számos kutya, sakál és hiéna szakadatlan vonyításának és ugatásának, inkább a kertben, a szabadban ütöttek fel egy úgynevezett arabs ágyat, stb. stb. Licata ugyan saját egyéniségéről vonva mértéket, mindamellert nem oly túrhetetlennek tartja az ottani életet, mint amilyenek mások is írták. De még ő is, kinek lelkét a természettudós és hazafi lelkesedése, a legnagyobb szenvedéseket is eltűrni képes vértanúi megadással vértette fel, nem mellőzheti hallgatással a gyakori túlforró napok hatását, amelyek halálos bágyadtságot s egyúttal túrhetetlen idegességet és izgatottságot idéznek elő. — Ily leírás után önkéntelenül merül fel bennünk azon kérdés, mikép té tessék lehetővé, hogy itt a jövőben, a megfeszített és szakadatlan munkának oly terepe fejlődjen ki, mint ahogyan azt egy nagyszerű kereskedelmi forgalom közvetítésére szolgáló kikötőhely múlhatatlanul megköveteli. Kielégítő választ csak azon szemlélődésben nyerünk, hogy a civilizált ember elvégre is mindenütt megtudja lábát vetni és képes a kigondolható legkedvezőtlenebb éghajlati, egészségi s egyéb természeti viszonyok között magát fentartani, ott ahol kemény és veszélyes munkáját az anyagi eredmény eléggé megjutalmazza: példa erre többi között Aden.”²⁰⁸⁹

1886.02.12-15-én Suakint érintette.²⁰⁹⁰

²⁰⁸⁹ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-11-10 / 2228. szám

²⁰⁹⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1886-03-13

1886.03.16-19-én Dzsidda-ban járt.²⁰⁹¹

1886.03.24 – 1886.04.01-én Szuezi következett.²⁰⁹²

1886.04.02-04-én Port Saidba érkezett.²⁰⁹³

1886.04.12-13-én befutott Gravosába.²⁰⁹⁴

1886.04.15-én megérkezett Polába.²⁰⁹⁵ 137 napot töltött a tengeren, ezalatt megtett 7535 tmf-et vitorlával és 7664 tmf-et gőzzel.

1887.04.17-én a 2-es kategóriájú tartalékállományba helyezték. Ekkor a hajó számára feltehetőleg új kazánokat vásároltak, legalább is a flotta költségvetésében erre külön összeget különítettek el.²⁰⁹⁶

1888.08.04-én felszerelték és beosztották a Hajórajba.²⁰⁹⁷

1889.

„1889 január elején, — mint Triesztből írják — a báró Spaun ellentengernagy parancsnoksága alatt álló téli hajóraj nagyobb taktikai gyakorlatokat tart. Ez alkalomra a „Laudon“ fregatta, „Zrínyi“ és „Frundsberg“ korvettek, valamint a „Nautilus“ és „Hum“ ágyúnaszádokból álló hajórajt megerősítik „Zara“ torpedóhajóval, a „Pola“ személygőzzel s a „Hippos“ és „Buffel“ szerhajókkal. Az utóbbi hajók képezik a taktikai feladatokban a második hadosztályt. A költségvetés „tengeri szolgálat“ című rovatának aránylag csekély voltára való tekintettel a gyakorlatok csak egy hétig tartanak s a második divíziót a gyakorlat után rögtön leszerelik.”²⁰⁹⁸

1889.03.30-án leszerelték.

1889.07.20-án felszerelték.

1889.10.21-én az SMS Minerva a lissai kikötőbe való befutása közben zátonyra futott, az SMS Frundsberget a segítségére küldték, és eközben a vontatókötél feltekeredett a hajócsavarjára. Megsérült a kormánylapátja és a fartökéje. Szorongatott helyzetből az SMS Albatros mentette meg, és mindkét hajót egy biztonságos horgonyzóhelyre vontatta.

1889.10.29-én az SMS Laudon Polába vontatta dokkolásra.

1889.11.23-án kifutott Polából Gravosa felé, hogy üdvözlje a német Hajórajt, amely 1889.12.06-án érkezett meg.

1889.12.07-én kifutott Trieszt felé.

1889.12.23-án a császári látogatás alkalmából a Muggia-öbölben tartózkodott.

1889. december 15-én délután 4:40-kor Hinke ellentengernagy parancsnoksága alatt az osztrák-magyar haditengerészeti kötelék horgonyt vetett a Muggia-öbölben. A kötelék áll a "Laudon" páncélos fregattból, mint zászlóshajóból, a "Frundsberg" korvettből, az "Albatros" és "Nautilus" ágyúnaszádokból, valamint a "Möve" vitorlás korvettből.²⁰⁹⁹

Az ausztriai politikai zűrzavar közepette politikai és gazdasági tőkét keresnek. Ennek ellenére egyre nagyobb teret hódít az elképzelés, hogy Ausztria-Magyarország részt vegyen a világhatalmak gyarmati törekvéseiben. Nemrégiben arról számoltunk be, hogy az eredetileg dél-amerikai kikötőkbe irányított "Saida" korvettet kínai vizekre vezényelték, ahol haditengerészetünket már a "Frundsberg" és a "Donau" korvettek, valamint a "Kaiserin Elisabeth" csatahajó képviseli. A körülbelül 26 millió lakosú, Japán által régóta kívánatosnak

²⁰⁹¹ Das Vaterland, März 1886-03-18

²⁰⁹² Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-18

Das Vaterland, März 1886-03-26

²⁰⁹³ Neue Freie Presse, April 1886-04-03

²⁰⁹⁴ Neue Freie Presse, April 1886-04-13

²⁰⁹⁵ Das Vaterland, April 1886-04-16

²⁰⁹⁶ Neue Freie Presse, Oktober 1887-10-28

²⁰⁹⁷ Die Presse, Juli 1888-07-16

²⁰⁹⁸ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-12-30 / 359. szám

²⁰⁹⁹ Deutsches Volksblatt, Dezember 1889-12-16

tartott Fukin (Fukun) tartományt (Fukin szorosnál, Formoza –Tajvan-on) monarchiánk lehetséges tengerparti régiójaként jelölik ki. Úgy tűnik, hogy ennek megvalósítása az utóbbi időben Magyarországon is megerősödött.²¹⁰⁰

1890.

1890 januárjában a Hajórajban kitört influenza járvány idején Isztria előtt cirkált, majd befutott Triesztbe.

A Lussinpiccolo (Horvátország) hírügynökségtől a következőket jelentik. 1891. január 31-én egy század érkezését várták, amely a "Laudon" fregattból, a "Frundsberg" korvettből, valamint az "Albatros", "Nautilus" és "Möve" ágyúaszádokból áll. A század a Val d'Augusta mély öbölben fog horgonyozni. A Rovinj kikötőjéből érkező század egy hétig ott marad, és különleges hajógyakorlatokat és partraszállási gyakorlatokat végez a partot védő kijelölt ellenség ellen.²¹⁰¹

1890.03.10-én futott be Cattaro-ba a "Frundsberg" korvett, valamint a "Nautilus" és az "Albatros" ágyúaszád.²¹⁰²

1890.05.17-én a hajórajjal együtt a Muggia-öbölben horgonyzott.²¹⁰³

1890.06.14-én Polában leszerelték.

1890.12.23-án felszerelték és beosztották a Téli Hajórajba. Parancsnoka Thewalt fregattkapitány.²¹⁰⁴

1891.

A múlt hónap (február) 28-án egy kis század, amely a "Radetzky" és a "Frundsberg" fregattokból, a "Friedrich" korvettből, valamint a "Nautilus" és az "Albatros" ágyúaszádokból állt, Fiume kikötőjében horgonyzott le. Sterner admirális a "Greif" jachton lobogtatta parancsnoki zászlaját; vele jött Wohlgemuth fregattkapitány és Bejjo báró. A század parancsnoksága Hinke ellentengernagy. A hajók Spalatóból érkeztek, ahol több napot töltöttek együtt a Schröder admirális parancsnoksága alatt álló német császári hajórajjal, majd miután különféle ünnepeket rendeztek a "tengeren és szárazföldön" érkező vendégek tiszteletére, elváltak útjaik. A német hajóraj Nápolyba hajózott, míg az osztrák-magyar, mint említettük, Fiumében horgonyzott le. Abbáziából a vendégek tömegesen mentek Fiumébe, hogy meglátogassák a hadihajókat, ahol szokásunkhoz híven a legbarátságosabb fogadtatásban részesültek a fedélzeten, a kedves Sterner báró admirálissal mindig fényes példát mutatva."²¹⁰⁵

„Lipót főherceg, ki a »Frundsberg« korvetten volt, skarlátba esett, de ma már jobban van. A »Frundsberg«-et ma Polába küldték.”²¹⁰⁶

„Lipót Ferdinánd főherceg, ki vörheny következtében egy ideig beteg volt, e napokban visszatért a »Frundsberg« hadihajóval folytatja szolgálatát.”²¹⁰⁷ A hajón több skarlátos megbetegedés is történt.²¹⁰⁸ Lipót Ferdinánd az SMS Frundsberget Lussinpiccolo-ban érte utol, feltehetőleg 1891.03.22-én.²¹⁰⁹

A fedélzetre látogatott Leopold Ferdinand, Görögország királya.
Az év elején a Hajórajjal gyakorlatozott.

²¹⁰⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, April 1899-04-09

Agramer Zeitung, April 1899-04-08

²¹⁰¹ Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1890-02-01

Neue Freie Presse, Januar 1890-01-31

²¹⁰² Das Vaterland, März 1890-03-11

²¹⁰³ Deutsches Volksblatt, Mai 1890-05-18

²¹⁰⁴ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1890-12-13

²¹⁰⁵ Wiener Salonblatt, Januar-Juni 1891-03-08

²¹⁰⁶ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-03-02 / 3055. szám

²¹⁰⁷ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-03-22 / 80. szám

²¹⁰⁸ Wiener Salonblatt, Januar-Juni 1891-03-08

²¹⁰⁹ Die Presse, März 1891-03-21

Egy bóra során Rogoznica előtt segítséget nyújtott a Buon Padre olasz vitorlás teherhajónak, és a Brazza-szigeten (Brac) lévő Milna kikötőjébe vontatta. Az olasz hajó eredetileg lovakat szállított, Arsából Molfetta-ba, amikor a dalmát parton fekvő Bogohnizza közelében egy heves bóra vihar csapta le rá, és mindenét elvesztette, mert tönkrement és orrvitorla, a főárboc megrepedt, és az árbócok leszakadtak és a vitorlázatot széttépte a szél. Segítségükre az SMS Frundsberg érkezett Thewalt fregattkapitány parancsnoksága alatt. A bajbajutott hajót Henkel sorhajóhadnagy vette észre. A rangidős tiszt, Conarde hadnagy és a navigációs tiszt, Leopold főherceg zászlós segítségével a viharos tengeren sikerült vontatókötéltre venniük az olasz hajót. Ez akkor igen nehéz manőver volt. A kikötőbe vontatás 18 órát vett igénybe. Ez alatt két vontatókötélt is elszakadt. A vontatást szél ellenében kellett végezniük, ami hatalmas teljesítményt jelentetett. Az ilyen tettek haditengerészetünk tengerészeti tudását bizonyítják, amely a flotta készenlétének szerves részét képezi. A haditengerészeti parancsnok utasítására a megmentett hajótól nem követeltek kártérítést.²¹¹⁰
1891.04.19-én leszerelték.

1891.08.30-án futópróbát hajtott végre a polai hitelesített mérföld előtt, melynek során 73-as fordulatszámmal maximálisan 9, 836 csomó sebességet ért el.
1891.09.01-én felszerelték, és Polából kifutva csatlakozott a Hajórajhoz.

1891.09.25-én érintette Lagostat.

1891.09.30 – 1891.10.04-én Curzola-ban állt meg.

1891.10.10-25. között Castelnovo következett.

1891.10.30-31-én Korfun járt.

1891.11.05-08-án Milosz-ban volt.

1891.11.08-13-án a Suda-öböl következett. A sajtó Pireuszba várta, de úgy tűnik, hogy ott nem kötött ki. Ugyan ekkor a hajórajjal együtt Athén-ba is várták, de feltehetőleg ott sem kötöttek ki.²¹¹¹

1891.11.17-30. Syra.²¹¹²

1891.12.16– 1892.01.18-án Szmirnában kötött ki.²¹¹³

1892.

Rövid kihajózás után 1892.01.22–26-án Szmirnába tért vissza.

1892.01.29 – 1892.02.02-án Cesme-be érkezett.

1892.02.07-08-án Mytilene-ben volt.

1892.02.15-én érintette Canea-t.

1892.02.26-28-án Fasanában járt.

1892.02.28-án megérkezett Polába.

A hátsó 15 cm-es lövegei helyett 4 db 9 cm-es löveget, és 2 db 4,7 cm-es gyorstüzelő löveget kapott. Ekkor kicserélték a kazánjait.

1892.09.15-én felszerelték.²¹¹⁴

1892.09.20-án tengerészkadéttal kifutott Polából Kelet-Afrika, és Észak-Amerika felé.

A másodosztályú "Frundsberg" korvett, amely e hónap 15-e óta teljes felszerelésben volt jelen, 200 fős legénységgel Nousseau fregattkapitány parancsnoksága alatt, tegnap reggel elhagyta a

²¹¹⁰ Die Presse, März 1891-03-24

²¹¹¹ Neuigkeits-Welt-Blatt, November 1891-11-20

²¹¹² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²¹¹³ Das Vaterland, November 1891-11-19

²¹¹⁴ Neue Freie Presse, August 1892-08-11

központi kikötőt... Küldetési útra indul, amely körülbelül tizennégy hónapig tart, és Kína és Japán vizeire, valamint a Csendes-óceán szigetcsoportjaira is kiterjed.²¹¹⁵

1892.10.12-14-én járt Port Saidban.

1892.10.16-20-án Szuezből volt.

1892.11.03-07-én Ádenben járt.

1892.11.27-28-án Mogadishu következett.

1892.12.07-10-én Mombasa-ban vetett horgonyt.

1892.12.12-18-án Zanzibárban állt meg.²¹¹⁶

1892.12.20-24-én Dar es Salam vizein ringatózott.²¹¹⁷

1893.

1893.01.07-10-én Majunga (Madagaszkár) következett.

1893.01.22-24-én Lorencó Marquês-ben (Delagoa öböl) volt.²¹¹⁸

1893.01.28-31-én Natal-ban kötött ki. Az alacsony vízmélységek miatt a teljesen nyitott horgonyzóhelyen horgonyzott le, és a horgonyfelszedésnél az egyik horgonyát elveszítették.

1893.02.06-11-én Port Elisabeth-ben állt meg.

1893.02.18 – 1893.03.06-án Fokvárosban volt.

1893.03.27-30-án Lagost kereste fel.²¹¹⁹

1893.03.31-én befutott Cotonou-ba (Benin, Nyugat-Afrika), majd tovább indult.

1893.05.19-20-án Bermuda következett.²¹²⁰

1893.05.24 – 1893.06.01-én Philadelphia következett. Ott, részt vettek a Filozófiai Társaság ünnepségén.

1893.06.04-29-e között New Yorkban állomásozott. A személyzetének egy része meglátogatta chicagói Világkiállítást és a Niagara vízesést és felkeresték az Arzenált. A hajó eredetileg 10 napig akart ottmaradni.²¹²¹

1893.07.27 - 1893.08.08-én Portsmouth látogatta meg.²¹²² A hajóparancsnokot fogadta Viktória királynő és a német császár.

1893.08.27 – 1893.09.05-én Lisszabonban járt.²¹²³

1893.09.11-16-án Gibraltár kereste fel.²¹²⁴

1893.09.20-25-én Cartagena-ban kötött ki. A hajó parancsnoka Carl von Rousseau sorhajókapitány.²¹²⁵

1893.10.18-19-én Castelnuovo következett.²¹²⁶

1893.10.19-24-én befutott Gravosába.

1893.10.25-én megérkezett Polába. A parancsnoka, Karl Chevalier Rousseau d'Happoncourt fregattkapitány (sorhajókapitány) a visszaérkezés napján elhunyt.²¹²⁷

A hajó megtett összesen 25 545 tmf-et, ebből 19 688 tmf-et vitorlával. Elfogyasztott 794 t szenet.

1893.10. 28-án leszerelték és tartalékba került.²¹²⁸

²¹¹⁵ Neue Freie Presse, September 1892-09-23

²¹¹⁶ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1892-12-15

²¹¹⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²¹¹⁸ Prager Abendblatt, Januar 1893-01-24

²¹¹⁹ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-01-28 / 3743. szám

²¹²⁰ Neue Freie Presse, Mai 1893-05-20

²¹²¹ Deutsches Volksblatt, Juli 1893-07-28

²¹²² Neugkeits-Welt-Blatt, August 1893-08-12

²¹²³ Die Presse, August 1893-08-29

²¹²⁴ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-08-15 / 3939. szám

Prager Abendblatt, September 1893-09-20

²¹²⁵ Das Vaterland, September 1893-09-26

²¹²⁶ Neue Freie Presse, Oktober 1893-10-19

²¹²⁷ Das Vaterland, Oktober 1893-10-28

²¹²⁸ Die Presse, September 1893-09-27

1895.05.09-én az SMS Monarch vízrebocsátása alkalmából Polában volt.

1896.

A "Frundsberg" korvett, August Sweisgut (Schweisgut) fregattkapitány parancsnoksága alatt, május első napjaiban külföldi missziós útra indul, amely egy évig tart. Legénysége 220 főből áll, akik közül 20 a hajó személyzete, a többiek pedig a legénység. Utolsó, 13 hónapig tartó útja 1893 októberében fejeződött be. A "Frundsberg" korvett küldetése ezúttal Kelet-Afrikára és Dél-Amerikára vizeire fog kiterjedni.²¹²⁹ Fokvárosból északnyugati irányban átkel az Atlanti-óceánon, és Brazília egyik északi tartományában köt ki. Ezt követően ellátogatnak az Antillákra és Kubába, majd egy éves utazási program után az Azori-szigeteken és a Gibraltári-szoroson keresztül indulnak haza.²¹³⁰

1896.04.29-én újra szolgálatba állt, és a felszerelése alatt, meglátogatta Stephanie koronahercegnő.

1896.05.01-én August Schweisgut sorhajókapitány parancsnoksága alatt missziós útra futott ki Polából Afrika, India és Dél-Amerika felé. Egy matróz leesett a kötélzetről és belehalt a sérüléseibe.

1896.05.04-én Lissában partra tették a halottat.

1896.05.15-18-án Port Saidban volt.²¹³¹

1896.05. 19-21-én Szuezbén járt. Az úton egy ember meghalt a hőgutától.

1896.06.02-05-én Áden következett.²¹³² Az elhunytat Anton Maschl tengerész altisztet eltemették. A további utat nagyon viharos időjárásban, heves zivatarok közepette tették meg, a hajó kilengése elérte a 40°-ot. A bukácsolástól pedig letörött az orrsudár csúcsa.

1896.06.19 – 1896.07.01-én Bombayban állomásozott.²¹³³ A kikötőbójához való súrlódás során megsérült a hajó külső oldala, ezért kidokkolták.

1896.07.24-28-án Victoria Mahe (Seychell-szigetek) következett. Többen megbetegedtek maláriában, és kinint adagoltak ki az embereknek. Zanzibár hivatalos képviselője, aki a hajón tartózkodott, azt kérte, hogy vigyék őt Zanzibárba.

1896.08.05-1-én járt a hajó Zanzibárban.

1896.08.27-én érintette a Bembabooka-öblöt.

1896.08.28-30-án Majunga-ban (Madagaszkár) kötött ki.

1896.09.11-én rövid időre befutott a Delalgo-öbölbe.

1896.09.11-13-án Lorenzo Marques-ben járt.

1896.09.15-18-án Port Natal-ban kötött ki.

1896.09.18-21-én Durbanban volt.

1896.09.28 - 1896.10.09-e között Fokvárost kereste fel, ahol karbantartást hajtottak végre a hajón.

1896.11.07-1-én. Pernambuco következett.

1896.12.01-06-án Port of Spain-ban járt (Trinidad), ahol két ember dezertált a hajóról. A hajó egészségügyi papírjaiban a helyi hatóság hibát talált, ezért saját emberüket rendelték ki a hajóra. A hajó közel egy hétig maradt a kikötőben. Bált rendeztek a tengerészek tiszteletére, amit a hajón tartott fogadással viszonoztak.²¹³⁴

1896.12.21-27-én Havannába érkezett.

²¹²⁹ Neue Freie Presse, März 1896-03-26

²¹³⁰ Neue Freie Presse, April 1896-04-18

²¹³¹ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-05-15 / 134. szám

²¹³² Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-05-23 / 142. szám

Neue Freie Presse, Juni 1896-06-05

²¹³³ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-06-13 / 163. szám

Neue Freie Presse, Juni 1896-06-07

²¹³⁴ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1897-01-28

„Frundsberg“ 1897 korvette-hajó is, amely Kuba előtt állomásozott.²¹³⁵

1897.

1897.01.11-17-én a Grassy-öbölben (Bermuda-szigetek) kötött ki. Útközben 7 db úszó roncsot láttak.

1897.02.02-09-én Ponta Delgada (St. Miguel) vizein volt. Az átkelés során heves viharban volt részük. A hajó a kikötőben eredetileg csak négy napot maradt volna.²¹³⁶

1897.02.22-27-én befutott Cadizba.

1897.03.09-én érintették Palermót.

1897.03.13-án visszaérkeztek Polába. 322 napot voltak úton, ebből 97 napot töltöttek kikötőben. Megtettek 24 379 tmf-et, ebből 20 483 tmf-et vitorlával.²¹³⁷

1897.03.17-én leszerelték és első tartalékba került.²¹³⁸



2139

1897.10.05-én felszerelték és a matrózok iskolahajója lett.

1897.10.15-én kifutott Polából és egyúttal löszert szállított a Kréta előtti flottakötélék részére.

1897.10.25 – 1897.11.08-án a Suda-öbölben járt.²¹⁴⁰

1897.11.13-22-én Polában²¹⁴¹ volt, majd a Földközi-tengerre indult egy matrózkiképző útra.

1897.12.03-08-án Messinában kötött ki.²¹⁴²

„Messinából táviratozzák. Egy heves orkán következtében a messzinai kikötőben horgonyozó «Frundsberg» korvett horgonykötele elszakadt. A hajó azonban biztonságban van és a harmadik horgonnyal van rögzítve.”²¹⁴³

1897.12.12-20-án Nápolyban volt.

1897.12.21-23-án Gaeta következett.

1897.12.26 – 1898.01.02-én Civitavecchia-ban horgonyozott.

1898.

1898.01.04-05-én San Stefano-ban volt.

1898.01.05-07-én Porto Ferrajo következett.

1898.01.08-17-én Genovába érkezett.²¹⁴⁴

²¹³⁵ Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-01-29 / 29. szám

²¹³⁶ Alkotmány, 2. évfolyam, 1897-02-09 / 34. szám

²¹³⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²¹³⁸ Neugigkeits-Welt-Blatt, März 1897-03-21

²¹³⁹ [https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Frundsberg_\(ship,_1873\)](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Frundsberg_(ship,_1873))

²¹⁴⁰ Das Vaterland, Oktober 1897-10-26

²¹⁴¹ Das Vaterland, November 1897-11-09

²¹⁴² Das Vaterland, Dezember 1897-12-06

²¹⁴³ Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-12-06 / 338. szám

Prager Abendblatt, Dezember 1897-12-06

²¹⁴⁴ Das Vaterland, Januar 1898-01-09

1898.01.19-én érintették Vadot.
1898.01.20-24-én Villafranca-ban kötött ki.²¹⁴⁵
1898.01.27 – 1898.02.03-án Marseille-ben volt.
1898.02.04-07-án Ajaccio volt a kikötőhelye.²¹⁴⁶
1898.02.08-12-én Maddalena (Szardínia) következett ki.²¹⁴⁷
1898.02.16-22-én Bizertában járt.
1898.02.23-án érintették Golettát (Tunézia).
1898.02.23 – 1898.03.01-én Tuniszt kereste fel.
1898.03.03-09-én Palermóban volt.
1898.03.23-án megérkeztek Polába.

1898.05.01-én Lucian von Ziegler fregattkapitány parancsnoksága alatt kifutott egy kelet-ázsiai útra.

A "Frundsberg" korvetten jelenleg egy nagyszabású kelet-ázsiai küldetésre szerelik fel. Ez az expedíció nemcsak a tengeri vonatkozásokra, hanem különösen nagy mértékben a gazdasági megfontolásokra is összpontosít. A Lloyd-tanács beleegyezésével és kifejezett kérésére a korvett a Lloyd-útvonal mentén található összes fontosabb kikötőben, valamint India és Kelet-Ázsia összes olyan kikötőjében kiköt, amely az osztrák-magyar export szempontjából fontos, egy ideig ott horgonyoz, és teljes mértékben kihasználja a lehetőséget, hogy részletes információkat gyűjtsön az osztrák kereskedelmi érdekeket érintő összes kérdéstről.²¹⁴⁸ Mint megtudtuk, a Vörös-tengeren át Szingapúrba, onnan Jokohamába, majd a Japán beltengeren át Port Hamiltonba hajózik. A hajó ellátogat Koreába, és néhány napot tölt Port Arthur és Kiar Tshau kikötőiben, amelyeket Oroszország, illetve Németország szerzett meg és foglalt el. Nyolcnapos tartózkodást terveznek Sanghajban, és Hongkong is hosszabb megálló lesz a korvett számára, amelynek feladata, hogy részletes információkat gyűjtsön a politikai és kereskedelempolitikai helyzetről, különösen az osztrák-magyar kereskedelem kelet-ázsiai lehetőségeiről.²¹⁴⁹

1898.05.12-15-én járt Port Saidban.
1898.05.05-én érintette Izmailia-t.
1898.05.16-án Szuezbén volt.
1898.05.27-30-án Áden vizein járt.

A Frundsberg Kelet-Ázsia felé tartva, 1898.május 15-én és 16-án áthaladt a Szuezi-csatornán, majd változékony időjárás köszöntött rá a Vörös-tengeren, ami miatt Ádenbe érkezése május 27-ig késett. A ceyloni Paint de Galle-ba tartó útja során, egy szomorú esemény történt, mivel Gustav Töpfer tengerészcadét agyon lőtte önmagát és így öngyilkosságot követett el 1898.06.03-án. Holttestét a szokásos katonai és tengerészeti tiszteletadással kellett a tengerbe süllyeszteni.²¹⁵⁰

1898.06.11-15-én Pointe de Galle (Ceylon) következett.
1898.06.25-29-én Szingapúrban kötött ki.²¹⁵¹
1898.07.07-én érintette Manilát.²¹⁵²

Az osztrák tengerésztiszteket meglepte az amerikaiak közönye, akik teljesen észrevétlenül hagyták közeledni az osztrák hadihajót, pedig az ugyanúgy egy spanyol hajó is lehetett volna, mivel a zászlót a sötétség miatt lehetetlen volt kivenni. Ráadásul az osztrák hadizászló (piros-

²¹⁴⁵ Das Vaterland, Januar 1898-01-18

²¹⁴⁶ Das Vaterland, Februar 1898-02-05

²¹⁴⁷ Neue Freie Presse, Februar 1898-02-12

²¹⁴⁸ Grazer Tagblatt, April 1898-04-05

²¹⁴⁹ Prager Tagblatt, April 1898-04-21

²¹⁵⁰ Agramer Zeitung, Juni 1898-06-20

Agramer Zeitung, Juni 1898-06-15

Neuigkeits-Welt-Blatt, Juni 1898-06-16

²¹⁵¹ Linzer Volksblatt, Juni 1898-06-28

²¹⁵² Grazer Tagblatt, Juni 1898-06-27

fehér-piros) nagyon hasonlít a spanyolhoz (piros-sárga-piros), különösen távolról. Az öböl bejáratánál nem volt kikötve aviso gőzhajó, így az osztrákok a különféle hadihajók között érkeztek a kikötőbe anélkül, hogy bárki megállította volna őket. Néhány külföldi hadihajó valóban gyanútlan spanyoloknak nézte őket, amely egyenesen az amerikaiak szájába sétál be. Az amerikaiak, bízva a spanyolok teljes kezdeményezőkézség hiányában, saját dicsőségükben sütkéreztek.²¹⁵³ Ekkor zajlott a spanyol – USA háború a karibi térségért.

1898.07.07-13-án Cavite-ben vetett horgonyt.

1898.07.31 – 1898.08.22-én Yokohamában járt.²¹⁵⁴

Az osztrák-magyar "Fruntsberg" korvett, amely jelenleg kelet-ázsiai vizeken tartózkodik, július 31-én érkezett Jokohamába egy háromhetes tartózkodásra. A hajó indulása óta eltelt három hónapból mindössze tizenhat napot töltött kikötőben, ezért a hosszabb jokohamai tartózkodás jótékony pihenést kínált a legénységnek. Két júliusi tájfun, amelyek jelentős károkat okoztak Formosán és a Yu-Kin-szigeteken, átszelte a korvett útvonalát, de szerencsére nem érte el a hajót. Őfelsége, a császár legmagasztosabb születésnapjának ünnepe augusztus 18-án rendkívül nagy hatást keltett, amin jelen voltak a japán helyi hatóságok, a jelenlegi angol-kelet-ázsiai század és az olasz "Marco Polo" páncéloscirkáló. Számos osztrák-magyar és német alattvaló küldött szívből jövő gratulációs leveleket és táviratokat a hajónak. A tisztek és a tengerészcadétek ellátogattak a császári fővárosba, Tokióba, Nikkó természeti szépségű környezetébe és a Hakone kerületbe. Néhányan még a Fuji-hegyre is felmásztak. Japán eme felmagasodó nevezetességére. Honfitársaink mindenhol a legmelegebb fogadtatásban részesültek; a tokiói Nektárátus és a Császári Egyetem professzorai különösen segítőkészek voltak. Ott a "Fruntsberg" tisztjei geomágneses és geodéziai felméréseket végeztek. Augusztus 22-én a hajó elindult Kobe felé. Meg kellett küzdenie a Kii-csatornában egy ciklon végével, amely nagyon zord időjárást hozott, és augusztus 26-án érte el célkikötőjét.²¹⁵⁵

1898.08.25-26-án Kobe következett.

Valamilyen ok miatt, 1898.09.03-án ismét Kobéban volt.

1898.09.04-én rövid időre befutott Ino Ura kikötőjébe, majd tovább indult.

1898.09.05-én érintette Kurét.

1898.09.08-09-én Isuku-Shima vizein járt.

1898.09.09-10-én Tokuyama következett.

1898.09.10-13-án Shimonoseki-t (Moji) kereste fel.

1898.09.13-14-én Kariya-ban állt meg.

1898.09.14-17-án Sasebo-ban vesztegelt.

1898.09.18 – 1898.10.01-én Nagaszaki-ban állomásozott.

Az osztrák-magyar „Fruntsberg” korvett, amely japán tartózkodása alatt megállt Jokohma, Kobe, Kure, Simonoseki és Szaszebo kikötőiben, nemrégiben elhagyta kikötőnket és vele együtt Japánt, Korea felé tartva. Az osztrák-magyar tengerésztisztek a legmelegebb elismerésüket fejezték ki a vendégszerető, sőt szívélyes fogadtatásért, amelyet minden meglátogatott városban, de különösen Kure és Szaszebo tengeri kikötőiben kaptak. Kuréban találtak egy régi ismerősükkel, Yamano Outi kapitánnyal, akit néhány évvel ezelőtt zászlósként osztottak be az Osztrák-Magyar Haditengerészethez kiképzése során, és még mindig szeretettel emlékszik vissza polai idejére.²¹⁵⁶

1898.10.02-03-án Taka-Shima következett.

1898.10.03-06-án Pusan-ban kötött ki.

1898.10.07-08-án Port Hamiltont látogatta meg.²¹⁵⁷

²¹⁵³ Linzer Tages-Post, September 1898-09-01

²¹⁵⁴ Neugkeits-Welt-Blatt, Juli 1898-07-03

²¹⁵⁵ Das Vaterland, Oktober 1898-10-26

Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 45, 1898-10-25 / nr. 257

²¹⁵⁶ Neue Freie Presse, November 1898-11-07

Neugkeits-Welt-Blatt, November 1898-11-08

²¹⁵⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1898.10.11-17-én Csemulpo (Korea) vizein ringatózott.²¹⁵⁸

1898.10.22-25-én Talien-Kwain (Dalny) következett.²¹⁵⁹

1898.10.25-28-án Port Arthurban volt.²¹⁶⁰

1898.10.30-31-én érintette Csifut.

1898.11.02-07-én járt Takuban. A Pekingbe bevonuló különítménye a hajónak nagyon jó benyomást keltett.²¹⁶¹ A partra tett különítmény miatt kicsit módosult a hajó programja.²¹⁶²

1898.11.08-09-én ismét Csifuban volt.

1898.11.10-11-én Wei-hai-wei következett.

1898.11.12-15-én Kiacsou-ban (Kino-Tschau) állt meg. Ott a hajó parancsnoka találkozott Henrik porosz herceggel.²¹⁶³

1898.11.17 – 1899.01.10-én Sanghajban volt.²¹⁶⁴ Sanghajban két monarchiabéli kőművest vett a fedélzetére, akiket hazahozott mint utasokat. A hajón az útért matrózként szolgáltak. Más cikk szerint Nagaszakiban vette fel őket.²¹⁶⁵ Sanghajban az Iltis német ágyúnaszádnak állított emlékműnél az SMS Frundsberg legénysége és parancsnoka is leróta a tiszteletét.²¹⁶⁶



2167

1899.

1899.01.14-én Swatowtól délre 15-20 mérföldre a kínai partok előtt vitorlázva az erős északkeleti szélben, két felborult kínai dzsunkát pillantottak meg. Beindították a gőzgépet, a vitorlák segítségével és megközelítették őket. Két embert kimentettek.

1899.01.15-19-én volt Hongkongban. A hajótörötteket átadták a hatóságoknak, és pénzajándékot adtak nekik.

1899.01.28 – 1899.03.02-án Szingapúrban állt meg.²¹⁶⁸ „A hajó tisztjei kirándulást tettek innét Jahoreba, Nasone szultánság fővárosába. Nasone uralkodója Bécsben és Karlsbadban is járt már. A társaság a Jahore Klub elegáns házaiban reggelizett, azután fölkereste a szultán palotáját. Az első emeleten, ahová a vendégeket több mezítlábas szolga vezette, khinai és európai pompával berendezett szalon van, egy csomó nagyszerű gázcsillárral. A ceremóniás termet több

²¹⁵⁸ Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1898-10-13

Prager Abendblatt, Oktober 1898-10-13

²¹⁵⁹ Prager Tagblatt, November 1898-11-04

²¹⁶⁰ Deutsches Volksblatt, November 1898-11-03

²¹⁶¹ Agrar Zeitung, November 1898-11-05

Prager Tagblatt, Januar 1899-01-19

²¹⁶² Pester Lloyd, Januar Jahrgang 47, 1900-01-13 / nr. 11

²¹⁶³ Neue Freie Presse, November 1898-11-14

²¹⁶⁴ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-09-29 / 269. szám

Linzer Volksblatt, November 1898-11-17

²¹⁶⁵ Neue Freie Presse, Dezember 1898-12-13

Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1899-01-01

²¹⁶⁶ Neue Freie Presse, Januar 1899-01-03

²¹⁶⁷ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/frundsberg-63/>

²¹⁶⁸ Neue Freie Presse, Januar 1899-01-29

márványszobor díszíti, amelyek, fájdalom, nagyjából meg vannak sérülve, azonkívül látható benne több angol kormányzó az arcképe és egy fehér-lakkos zongora. A szárnyépületben vannak a nappali, a háló- és a vendégszobák, a földszinten az ebédlő. Nagyon kellemesen lepte meg a vendégeket Ferenc Ferdinánd trónörökösnek az arcképe. A trónörökös világgörül való útjában vendége volt a szultánnak is és emlékül arcképet adott neki. Télen a szultán újabban épített palotájában lakik, úgy hogy nyári palotáját a Frundsberg tisztjei kényelmesen megtekinthették. A modern intézmények sorában ott van Jahoreban a játékbank is. Épp úgy mint Monacóban festői vidéken fekszik. A szultánnak jó mellékjövedelmet hoz. A tisztok Singaporeban a hajó fedélzetén végső búcsúzóul lakomát rendeztek, amelyre Singapore előkelő hölgyei még sokáig vissza fognak emlékezni. A fedélzet tele volt virággal, amikor a Frundsberg fölszedte horgonyait és útra kelt haza felé.”²¹⁶⁹

1899.02.17-23-án Colombo következett.²¹⁷⁰

1899.03.17-20-án Ádenben volt.²¹⁷¹

1899.03.31 – 1899.04.03-án Szuezen kötött ki.

1899.04.04-08-án Port Saidot kereste fel.

1899.04.23-án megérkeztek Polába. Az út során 21 646 tmf-et tettek meg, ebből 10 994 tmf-et vitorlával, és 41 kikötőt látogattak meg.

1899.04.28-án leszerelték.²¹⁷²

Minden bevetéshajónak, nem csak a „Frundsberg” korvettnek, az a feladata, hogy releváns adatokat gyűjtsön és jelentéseket nyújtson be.” A hajók kereskedelem-politikai jelentéseit, amelyek értéke természetesen az egyes kikötőkben való tartózkodásuk hosszától függően változott, mindig megosztották mindkét kereskedelmi minisztériummal. Amikor tavaly a kelet-ázsiai politikai események következtében minden kormány különítményeket küldött Pekingbe a követségeik támogatására, a "Frundsberg" korvett is küldte legénységének egy részét Pekingbe, ami azonban némileg akadályozta a hadműveleti képességét.²¹⁷³

1900-tól tartalék állományban volt.

1902.

1902.10.15-én felszerelték.

1902.10.16-án kifutott Polából, mint a matrózok kiképzőhajója.

1902.10.16-22-én érkezett Fasanába.

1902.10.23-26-án járt Lussinban.

1902.11.02-án befutott Valonába.²¹⁷⁴

1902.11.11-én Patraszba érkezett.

1902.11.15-24-én Pireuszban volt.

1902.11.28-án befutott Szalonikibe.

1902.12.08-án Szmirnába érkezett.

1902.12.15-19-én Syra következett.²¹⁷⁵

1902.12.24-28-án Kefalóniában vetett horgonyt.

1902.12.31 – 1903.01.06-án Gravosa-ban volt.

²¹⁶⁹ Budapesti Napló, 4. évfolyam, 1899-03-31 / 89. szám

Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-01 / 91. szám

²¹⁷⁰ Neue Freie Presse, Januar 1899-01-12

²¹⁷¹ Prager Abendblatt, März 1899-03-21

²¹⁷² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²¹⁷³ Arbeiter-Zeitung, Januar 1900-01-13

²¹⁷⁴ Neue Freie Presse, Oktober 1902-10-28

²¹⁷⁵ Neugigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1902-12-19

1903.

1903.01.12-13-án Rovigno-ban járt.
1903.01.13-án megérkezett Polába.
1903.01.20-án kifutott Polából a legénység kiképzése céljából.
1903.01.22-én érintette Lissát.
1903.01.26-28-án Brindisiben volt.
1903.02.03-07-én Messinába érkezett.
1903.02.12-20-án Nápolyt kereste fel.
1903.02.27-én érintette Porto Ferreiot (Elba szigetén).
1903.03.01-08-án Genovában járt.²¹⁷⁶
1903.03.09-17-én Villafranca-ban kötött ki.
1903.03.28 – 1903.04.04-én Messinában járt.
1903.04.08-09-én Korfun volt.
1903.04.11-16-án Gravosa következett.
1903.04.17-19-én Rogoznica-t kereste fel.
1903.04.19-20-én megállt Katena-ban (Porto Tajer).
1903.04.20-23-án Lussinpiccolo-ban vesztegelt.
1903.04.23-án megérkezett Polába.
1903.04.30-án leszerelték.

1903.12.31-én felszerelték.

A tengerész kiképző hajóként üzembe helyezett „Fruntsberg” korvett a napokban több hónapos útra indul a kisázsiai Levantéba, és május végéig az osztrák-magyar hadi zászlót fogja viselni a Földközi-tenger keleti részén. Ez a régi, elsősorban vitorlás hajó kétségtelenül csak mérsékelten előkelő képviselője haditengerészetünknek, de a fent említett célra még mindig kellően alkalmas, ezért gazdaságossági okokból kerüljük a nagyobb korvett használatát. A „Fruntsberg” Korfu, Zakynthosz és Pireusz, Szira, Szmirna, Rodosz és Bejrút szigetén fog megállni, és ezekben a kikötőkben több hétig marad. A küldetés két célja a legújabb korosztályok fiatal legénységének kiképzése a tengerészetben, a tiszthelyettesek számára további szakmai képzési lehetőségek biztosítása, valamint a személyzet számára a part menti ismeretek bővítésének lehetősége, amelyek egy vitorlás hajóval könnyebben elvégezhetők, mint a modern cirkálókkal. Vészhelyzetek, rossz időjárás és segélyszolgálatok esetén egy 800 lóerős segédmotor áll rendelkezésre, amely képes óránként 7-8 mérföldes sebesség elérésére.²¹⁷⁷

1904.

1904.01.02-án kifutott Polából mint a Matróz Iskola kiképzőhajója.
Öt és fél hónapos hajóútra indulva a Jón- és Égei-tengeren. Ez idő alatt minden fontosabb görög, török és kisázsiai kikötőt meglátogatnak, hosszabb tartózkodással Pireuszban, Szmirnában és Szira-ban.²¹⁷⁸
1904.01.02-09-én Fasanában járt.
1904.01.17-én befutott Teodóba.
1904.01.31-én Miloszba érkezett.
1904.02.06-án befutott Számoszra.
1904.02.09-én Mytilenébe érkezett.
1904.02.14 – 1904.03.03-án Szmirna következett.

²¹⁷⁶ Neue Freie Presse, März 1903-03-02

²¹⁷⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1903-12-05

²¹⁷⁸ Prager Abendblatt, Januar 1904-01-04

1904.03.06-án érintette Zea-t.
1904.03.08-án Pireuszban járt.
1904.03.16-án Szmirnában volt.
1904.03.31-én Korfut látogatta meg.²¹⁷⁹
1904.04.06-án Valona következett.
1904.04.15-én érintette Lussinpiccolo-t.
1904.04.24-én megérkezett Polába.
1904.04.30-án leszerelték.²¹⁸⁰

1904.12.01-én császári rendeletre törölték a Flotta jegyzékéből és átminősítették a leszerelt hajótestek kategóriájába.²¹⁸¹

1905.01.27-én meghirdették eladásra, de kicsi volt iránta az érdeklődés. Kiszerték a főgépét és a kazánjait, átalakították és Sebenicoban szolgált a háború végéig, mint aknarakta.

1914-től Šibenikben volt kikötve.

1919-ben a Cattaroi-öbölbe vontatták és ez után Kumbor előtt horgonyzott.

1920-ban a jugoszlávoké lett.

1921-ben a jugoszláv Haditengerészet átvette és ZLARIN névre keresztelte át, és átalakították lakóhajóvá. Splitben a Kikötő Parancsnokság helyezkedett el rajta. Azután átvontatták Šibenikbe (Sebenico).

1941-ben olasz kézbe került. Ekkor lett a neve KRIVOSIJE.²¹⁸²

1943.11.16-án Šibenikben, Kulina félsziget előtt egy szövetséges légitámadásban bombatalálat következtében elsüllyedt.

1945-ben részben, majd később teljesen kiemelték és szétbontották.



2183

²¹⁷⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, April 1904-04-02

²¹⁸⁰ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²¹⁸¹ Die Zeit, Dezember 1904-12-22

²¹⁸² https://gropedia.com/page/sms_frundsberg

²¹⁸³ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1903-04-12

Parancsnoka:

Eduard Germonig fregattkapitány 1874 (1874 októberében betegség miatt leváltották)²¹⁸⁴

Kropp sorhajóhadnagy 1874²¹⁸⁵

Julius Steyskal fregattkapitány 1876²¹⁸⁶

Alfred Henriquez 1878

Bousquet Viktor korvett-kapitány 1884 (Egy ideig úgy néz ki, hogy az SMS Aurora parancsnoka lesz, de aztán a jelek szerint felcserélhették a két hajó kapitányát. Vagy útközben cseréltek hajót.)

Semsey (Gustan Semsey de Semse) fregattkapitány 1885-1886²¹⁸⁷

Berin 1888

Arthur Mildner fregattkapitány 1889-1890²¹⁸⁸

Thewalt fregattkapitány 1890-1891

Adamovic Károly fregattkapitány 1891

Nousseau fregattkapitány 1892

Karl Chevalier Rousseau d'Happoncourt sorhajókapitány 1892-1893

August Schweisgut (Sweisgut) fregatt, majd sorhajókapitány 1896-1897

Alexander Toppo kapitány 1897²¹⁸⁹

Lucian von Ziegler fregattkapitány 1898-1899

1900-1904 között parancsnokolta:

Iovag Golkowski Wladimir

Burgstaller Henrik

Preradovic Dusán

²¹⁸⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-01-04

²¹⁸⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-10-25

²¹⁸⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-01-01

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1876-01-08

²¹⁸⁷ Pester Lloyd - Abendblatt, April Jahrgang 33, 1886-04-24 / nr. 94

²¹⁸⁸ Deutsches Volksblatt, Dezember 1889-12-24

²¹⁸⁹ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1897-10-06

SMS Aurora gőzkorvett, ágyúaszád (1873-1920)

1920-tól Skradin a neve.

(Testvérhajói: SMS Frundsberg, SMS Zrínyi)

(Aurora nevű hajó több flottában is volt, pl. Anglia, Oroszország, de Magyarországon is ismert volt Lloyd-társaság Aurora folyami gőzöse²¹⁹⁰, illetve egy tengeri személy-teher gőzös.)

Vízkeszítési kapacitása: 1340,00 t, (1374,80 t építési), 1430,00 t teljes felszereléssel
1350 hosszú tonna, 1375 tonna, máshol 1495 tonna²¹⁹¹

Hossza: 59,11 m (pp) hossza az egyenesek között
57,13 m (vv) hossza a vízvonalon
69,08 m (lh) legnagyobb hossza (226 láb 8 hüvelyk)²¹⁹²

Szélessége: 10,45 m (34 láb 3 hüvelyk)

Merülése: 5,15 m építéskor (16 láb 5 hüvelyk), 5,20 m teljes felszereléssel
Merülés változás: 1 cm = 5,14 t

Meghajtása: 1 db vízszintes, 2 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép
4 db kazán
1 db Griffith 2, illetve utóbb 4 szárnyú fix hajócsavar, 4,12 m átmérővel
3 árboc, bark vitorlázattal, vitorlafelület: 1638,9 m².

Teljesítménye: 1172 LE (Máshol 236 LE szerepel.)

Hatótávolsága: 1200 tmf teljes erővel

Sebessége: 11,18 cs, 84-es fordulatszámnál teljes erővel, 1165 lóerős (869 kW) teljesítmény mellett.
9,24 cs félerővel

Személyzete:

Az SMS Aurora személyzetének összetétele 1873-ban: 1 fregattkapitány – hajóparancsnok, 2 sorhajóhadnagy, 2 sorhajóászlós, 4 tengerészcadét, 1 fregattorvos, 1 korvetorvos, 1 segédszámvivő (II. oszt.), 1 gépész (II. oszt.), 2 gépész (III. oszt.), 11 tisztszolga, 1 hajómester altiszt, 3 segéd-hajómester, 5 negyedmester (negyedes), 8 rajos (árbocos), 21 matróz (I. oszt.), 21 matróz (II. oszt.), 31 matróz (III. oszt.), 31 matróz (IV. oszt.), 3 kürtös, 1 segéd-kormányosmester, 1 kormányos-negyedes, 2 kormányos-rajos, 8 kormányos-matróz, 1 segéd-fegyvermester, hajóporkoláb, 1 fegyveres-negyedes, 2 fegyveres-rajos, 1 főgépmester, 2 segédgépmester, 3 gépésznegyedes, 4 gépészrajos, 3 főfűtő, 6 fűtő (I. oszt.), 6 fűtő (II. oszt.), 1 betegápoló (I. oszt.), 1 betegápoló (III. oszt.), 2 hajóács, 2 fedélzet dugarozó, 2 vitorlaszabó, 2 puskaműves, 1 segéd-élelmezőmester, 1 szakács mester, 1 segéd-szakácsmester, 2 tüzérokutató (kiképző), 5 lövegirányzó (I. oszt.), 8 lövegirányzó (II. oszt.), 12 tüzérmatróz, 9 szénlapátoló, 2 cipész, 2 szabó, 1 festő, 1 írnök.²¹⁹³

1875-ben: 203 fő.

1877-ben: 210 fő.

1891-ben 18 + 193 fő.

1895-ben: 24 + 199 fő.

1907-ben 8 fő.

²¹⁹⁰ Fővárosi Lapok 1876-11-28 / 273. szám

²¹⁹¹ Prager Abendblatt, August 1892-08-05

²¹⁹² https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aurora

²¹⁹³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Fegyverzete:

4 db 15 cm-es (24 fontos) Wahrendorf öntöttacél hátultöltős löveg (A sajtó szerint Krupp lövegek.) Két ágyút közvetlenül a főárboc mögött helyeztek el, a másik kettőt pedig a tatra került.

2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) Uchatius löveg

2 db 2,5 cm-es (0,98 hüvelyk) szórólöveg

1877-ben: 6 ágyú, 89 karabély, 50 revolver, 57 kard

1891-től:

2 db 15 cm-es löveg

4 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) löveg

2 db 7 cm-es löveg

2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) Hotchkiss löveg

Csónakok: 1 db II. oszt. gőzbárka, 1 db IV. oszt. bárka, 1 db III. oszt. kutter, 1 db III. oszt. mentőkutter, 1 db III. oszt. gigg, 1 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak.

Horgonyok: 6 db Admirális típusú horgony: 2216 kg, 2211 kg, 2011 kg, 478 kg, 290 kg, 161, kg.

Épült: Navale Adriatico, Trieste – San Marco - Stabilimento Tecnico Triestino

Építési költsége: A teljes hajó ára a befejezés után, a tüzérséget nem számítva, 469 000 forint. Ebből az összegből 268 000 forint a ma vízre bocsátott, vegyes szerkezetű (vas és fa) hajótest, miután levonták a leszerelt „Venus”, „Henlei” és „Messaggiere” hajótestek értékét, amelyeket hozzájárulásként utaltak át a hajó megépítéséhez. A Stabilimento tecnico Triestino-ban épülő motor becsült költsége 70 000 forintra csökkent a leszerelt „Donau” és „Pylades” hajótestek értékének az átutalása által. Így a hajó felszerelésének a teljes becsült költség 131 000 forintot teszi ki. A hajó építése a jövő év első felében várhatóan befejeződik.²¹⁹⁴

Építési szerződés megkötése: 1871. november

Építés kezdete: 1871.12.11.

Nevének jóváhagyása: 1872.01.13-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét.

Vízrebocsátás: 1873.11.20, reggel 9 órakkor.

Hadrendbe állt: 1874.07.01.

Vegyes anyaghasználatú hajó, vasbordázat, kétrétegű teakfa palánkozat. Jó tengerállóság gőz és vitorlák alatt. A hajó alacsony oldalú.



2195

²¹⁹⁴ Deutsche Zeitung, November 1873-11-23

²¹⁹⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aurora

1872.

A Kereskedelmi és Iparkamara a trieszti Tengerészeti Kerületi Parancsnokságtól értesült, hogy 1872. július 5-én, déli 12 órakor a trieszti Tengerészeti Kerületi Parancsnokságon lezáró ajánlatok alapján nyilvános pályáztatásra kerül sor, amelynek keretében a jelenleg építés alatt álló alacsony oldalú "Fruntsberg" és "Aurora" korvettekhez szükséges bútorokat és egyéb berendezési tárgyakat a legalacsonyabb árú ajánlattevőnek ítélik oda. A juharból vagy fenyőből készült bútorok és berendezési tárgyak mintái rendelkezésre állnak, és megtekinthetők a trieszti Tengerészeti Szállítási Raktárban munkaidőben, reggel 8 és délután 3 óra között. A műszaki leírásban részletesen leírt, a rendelkezésre álló minták alapján cseresznyefából és fenyőfából gyártandó bútorok ára 3410 florin, azaz mindkét hajó esetében háromezer-négyszáztíz gulden, tehát a becslések szerint 6820 florint és 96 fillért kell fizetni. Mindenki részt vehet ezen a pályázati eljárásán, aki a szerződés feltételei szerint megfelel a feltételeknek és képes a meghatározott biztosítékot nyújtani. Aki más nevében licitál, annak csatolnia kell az ajánlathoz megbízója hivatalosan hitelesített meghatalmazását. Az ajánlathoz csatolni kell a fenti teljes becsült érték 5 százaléka megfelelő összegű befizetést, amely készpénzben vagy napi árfolyamon számított, nyilvánosan forgalmazott államkötvényekben is biztosítható..... Az ajánlatokat nem korlátozhatják olyan záradékok, amelyek nem felelnek meg a feltételeknek, vagy mások ajánlataira hivatkoznak. A távirati ajánlatokat nem vesszük figyelembe. Az ajánlattevőt az írásbeli ajánlata a benyújtás napjától köti, de az ajánlattevőt csak az ajánlat elfogadásának napjától köti az ajánlat, amelyről az ajánlattevőt haladéktalanul írásban értesítik.²¹⁹⁶

Nem tudom, hogy a fenti építési költség miképp alakult, de 1872-ben gépek és kazánok számára a hajó részére 834 000 forintot különítettek el.²¹⁹⁷ Esetleg a beszámított hajótestek igen nagy értékűek voltak?

1873.

1873 márciusában már épült az Aurora vázszerkezete.²¹⁹⁸

1873 áprilisában építés alatt állt.²¹⁹⁹ Épül még ugyan ott a Donau, Albatros és a Nautilus és az Erzherzog Albrecht.²²⁰⁰ Építés alatt volt még a Laudon fregatt is.²²⁰¹

1874.

1874.03.30-án áthajózott Polába.

1874.07.01-én a Haditengerészet átvette.

1874.08.01-én próbaúton volt. Az első tengeri próbaútján az Aurora 11,2 csomós (20,7 km/h; 12,9 mph) végsebességet ért el 1165 lóerős (869 kW) teljesítménnyel.²²⁰²

A Fruntsberg és az Aurora a fém árbocokat fa árbocra cserélte le. A fém árbocok a Nautilusra kerültek.²²⁰³

1875-től tartalékállományba került.

Ebben az évben készült el az SMS Laudon és az SMS Aurora gőzbárkái.²²⁰⁴

²¹⁹⁶ Pester Lloyd, Juni Jahrgang 19, 1872-06-27 / nr. 148

²¹⁹⁷ Deutsche Zeitung, Oktober 1872-10-25

²¹⁹⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-02

²¹⁹⁹ Die Presse, April 1873-04-26

²²⁰⁰ Die Presse, Februar 1873-02-08

²²⁰¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

²²⁰² https://en.wikipedia.org/wiki/Aurora-class_corvette

²²⁰³ Die Presse, Juni 1874-06-05

²²⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-08-11

1876.05.19-én az SMS Salamander, SMS Zrínyi és az SMS Aurora felszerelési utasítást kapott.²²⁰⁵ A mozgósítás oka, hogy a Monarchiának erősítenie kell a jelenlétét a török vizeken.²²⁰⁶

1879.

1879 februárjában első tartalékban volt.²²⁰⁷

1879.03.16-án felszerelték, és a Hajóraj kötelékében hajózott a dalmát és levantei vizeken.

1879.04.25-én a Ritter von Pokorny ellentengernagy parancsnoksága alatt álló század, amely a „Habsburg” páncélos fregattból, mint zászlóshajóból, valamint a „Donau”, „Fasana”, „Aurora” és „Zrínyi” korvettekből áll, jelenleg Spalatóban van, és egyelőre várhatóan nem hagyja el a hazai partokat.²²⁰⁸

1879.11.20-án Az Eberhardt ellentengernagy parancsnoksága alatt álló osztrák század megérkezett Pireuszba Szira-ból. A század tagjai a Habsburg páncélozott zászlóshajó, valamint a Fasana, Zrínyi és Aurora korvettek.²²⁰⁹

1879 decemberében Kréta előtt egy erős északi viharban a bukdácsolás közben letört az orrsudár csúcsa.

1880.

1880-ban a Hajórajban szolgált

1880.07.29-én leszerelték.

1883.

Legközelebb felszerelés alá kerülnek még Polában, az „Aurora“ korvett és a „Hum“ és „Narenta“ ágyúaszádok. Ellenben a „London“ fregat és a „Póla“ szállító gőzös leszerelés alá kerül.²²¹⁰ A hajó első tartalékba került.²²¹¹

1883.03.06-án az aktív hajóraj tagja.²²¹²

1884.

1884 januárjában második tartalékba került.²²¹³

1884.08.02-án felszerelték, és beosztották a Hajórajba.

1884 augusztusában az Adrián járőrözött az SMS Frundsberg és az SMS Aurora, majd befutottak Polába.²²¹⁴

1884.08.27-én Polából Dél-Amerikába indult egy kiképző útra. Az út célja a tengerészeti és hadi kiképzés, valamint kereskedelmi és kereskedelempolitikai adatok gyűjtése egy Lloyd hajójárat beindítása érdekében. Van olyan újságcikk, amely szerint már 1884-08.23-án vitorlát bontott.²²¹⁵

Az Aurora korvett Bonsquet Viktor kapitánnyal Délamerikába megy s az Argentin köztársaság és La Plata nevezetes kikötőit érinti.²²¹⁶

²²⁰⁵ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-20

²²⁰⁶ Neugigkeits-Welt-Blatt, Mai 1876-05-21

²²⁰⁷ Pesti Hírlap, 1. évfolyam, 1879-02-08 / 38. szám

Die Vedette - Militár-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-02-09

²²⁰⁸ Die Epoche, April 1879-04-25

²²⁰⁹ Die Epoche, November 1879-11-20

²²¹⁰ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-01-12 / 12. szám

²²¹¹ Militár-Zeitung, Januar-Juni 1883-01-09

²²¹² Neue Freie Presse, März 1883-03-09

²²¹³ Militár-Zeitung, Januar-Juni 1884-01-15

²²¹⁴ Die Presse, August 1884-08-28

²²¹⁵ Die Presse, August 1884-08-23

²²¹⁶ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-08-24 / 234. szám

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-23 / 711. szám

Az Aurora korvett, Stecher Frigyes fregattkapitány vezénylete mellett, déli Amerikába megy, érintve ennek minden nagyobb kikötőjét.²²¹⁷

Az Aurora útja Dél-Amerikába irányul, és a következő megállóhelyeket tervezi: Gibraltár, St. Cruz, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Paranagira Bay (Paranagua), Destero, Mimdung, Riogrande do Sul, Montevideo, Buenos Aires, Ponta Delgada az Azori-szigeteken.²²¹⁸

1884.08.29-30-án járt a Santa Maria di Leuca (Olaszország) foknál.

1884.08.30-31-én volt Messinában, majd elhajózott Szardínia mellett. A hajó kénytelen volt vitorlával haladni, mert a motorja elromlott.

1884.09.11-17-én Gibraltárban volt. Itt a készleteit alaposan feltöltötte. Közben kijavították a motorját.²²¹⁹

1884.09.24-27-én S. Cruz de Teneriffe következett.²²²⁰

1884.10.25 – 1884.11.02 között Bahia-ban kötött ki.²²²¹

A kikötőbe érkezve az ott állomásozó német "Nymphe" kiképzőhajó fogadta az osztrák himnusz kíséretében, és hamarosan kikötött a szövetséges nemzet kiképzőhajója mellett. A "Nymphe" altisztjei barátságos meghívást intéztek az "Aurorán" tartózkodó bajtársaikhoz, amelyet parancsnokuk engedélyével elfogadtak. A következő vasárnap egy kis pikniket tartottak a "Nymphén" egy rögtönzött sátor alatt az orrfedélzeten. Természetesen hamarosan fogadást rendeztek az "Aurorán" is, és a tisztek közbenjárásának köszönhetően Kék Jádéink még Schwechter Lager sörrel is megvendégelhették német bajtársaikat, egy ritka, otthonra emlékeztető csemegével, amely egy Lloyd gőzhajó sörpincéiből származik. Rio de Janeiróban, ahová az "Aurora" hamarosan ellátogatott, megtisztelte látogatásával 1884.11.10-én Dom II. Pedro, Brazília császára is. Az uralkodó a szokásos tiszteletadás közepette nemcsak alapos vizsgálatnak vetette alá a korvettet, hanem többször is megragadta az alkalmat, hogy a legelismertebb módon kifejezze különleges elégedettségét. Így brazíliai tartózkodása alatt korvettnek a legjobb benyomást tette mind a helyi uralkodóra, mind német bajtársaikra.²²²²

1884.11.06-19-én Rio de Janeirot kereste fel.²²²³

1884.11.21-26-án Santos vizein járt.²²²⁴ Santos közelében elvontatta a parttól a kisodródott Morning Star brit sónert.

1884.11.28-29-én S. Catarina-ban áll meg.²²²⁵

1884.12.07-22 között Buenos Aires-ben vetett horgonyt.²²²⁶ Látogatást tett a hajón az Argentin Köztársaság elnöke, mely nagy feltűnést keltett, hiszen egyedülálló eset volt, hogy egy általa ismeretlen hadihajóra látogatott.

1884.12.22 – 1885.01.01-én Montevideót kereste fel.²²²⁷

²²¹⁷ Fővárosi Lapok 1884-08-24 / 198. szám

²²¹⁸ Pester Lloyd - Abendblatt, August Jahrgang 31, 1884-08-23 / nr. 194

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1884-08-22

Die Presse, September 1884-09-18

²²¹⁹ <https://dbooks.bodleian.ox.ac.uk/books/PDFs/600019017.pdf>

Das Vaterland, September 1884-09-14

²²²⁰ Neue Freie Presse, September 1884-09-26

²²²¹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-18

Neue Freie Presse, Oktober 1884-10-25

Das Vaterland, November 1884-11-03

²²²² Die Presse, Dezember 1884-12-28

²²²³ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-12-29 / 835. szám

Prager Abendblatt, September 1884-09-30

Das Vaterland, November 1884-11-09

Die Presse, November 1884-11-19

²²²⁴ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1884-10-23

Prager Abendblatt, November 1884-11-25

Neue Freie Presse, Oktober 1884-10-07

Die Presse, November 1884-11-22

²²²⁵ Das Vaterland, Dezember 1884-12-01

²²²⁶ Prager Abendblatt, November 1884-11-26

Das Vaterland, November 1884-11-24

Neue Freie Presse, Dezember 1884-12-09

²²²⁷ Prager Abendblatt, Dezember 1884-12-11

Das Vaterland, Oktober 1884-10-30

1885.

1885.01.27- 1885.02.08-án Pernambuco-ban kötött ki.²²²⁸

A Frundsberg, Aurora, és Helgoland korvett érkezett vissza nemrég tanulmányairól a pólai kikötőbe. Az Aurorán egy linzi születésű fiatalember is jött Pernambucóból. Mikor ugyanis a korvett tisztjei Pernambuco utcáin sétáltak, egy fiatal ember csatlakozott hozzájuk és tiszta német nyelven kérdezte tőlük, hogy hova megy a hajójuk. Mikor a tisztek azt felelték, hogy legközelebb Pólába hajóznak, a fiatal ember könyörögni kezdett, hogy vigyék el őt magukkal. Ő — mint mondá — tizenhat éves korában megszökött Linzből s azóta folyton hányta-vetette a sors. Végre Pernambucóba került s ott igen sok nyomorúságon ment keresztül. Szeretett volna hazájába visszatérni, de a pénze teljesen kifogyott, úgy hogy a hajó vitelbérét nem tudta megfizetni. Az „Auróra“ tisztjei engedtek a fiatalember könyörgéseinek és fölvtették őt hajójukra.²²²⁹

1885.03.18-27-én Ponta Delgada-ban volt az Azori-szigeteken.²²³⁰

1885.04.04-11-én járt Gibraltárban.²²³¹

1885.04.25-én megérkezett Polába.²²³² A megtett út összesen: 17353 tmf. Vele közel egyidőben érkezett Polába az SMS Helgoland is.

1885.04.26-án leszerelték, majd kicserélték a kazánjait.

Az Aurora parancsnoka, Victor Bousquet fregattkapitány által nemrégiben benyújtott jelentés a Brazíliával és a Río de la Platával fenntartott kereskedelmi kapcsolatainkról számos javaslatot tartalmazott a Monarchia és ezen országok közötti további kereskedelmi kapcsolatok fejlesztésére vonatkozóan.²²³³

Előttünk fekszik az Aurora hadihajó 1884—85-iki úti jelentése. Kiküldetésének egyik célja az volt, hogy Délamerika keleti karjának forgalmáról minél részletesebb adatokat szerezzen és tapasztalatai alapján egyúttal véleményt is adjon a tekintetben, hogy kivitelünk ama partok kikötőibe mi módon lenne kifejleszhető. A mondott célból tehát meglátogatta Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Desterro és Pernambuco kikötőit. Az írás részletesen elemzi a felkeresett kikötők pl. Buenos Aires, Rosario, Montevideo kereskedelmi lehetőségeit.²²³⁴

Az utazásról a „Az osztrák-magyar 'Aurora' korvett útja Brazíliába és a La Plata államokba 1884-1885-ben (Die Reise S.M. Corvette "Aurora" nach Brasilien und den La Plata-Staaten in den Jahren 1884-1885) című kiadvány számol be. Ez egy német nyelvű, ismeretterjesztő haditengerészeti jelentés, amelyet 1885-ben adtak ki, 56 oldal terjedelemben, V. Bousquet és az Osztrák-Magyar Vízrajzi Hivatal közreműködésével. A teljes anyag PDF-ben az interneten elérhető és igen érdekes olvasmány.²²³⁵

Das Vaterland, Januar 1885-01-03

²²²⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1885-01-09

Die Presse, Januar 1885-01-28

Die Presse, März 1885-03-06

²²²⁹ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-05-03 / 121. szám

²²³⁰ Die Presse, Dezember 1884-12-22

Das Vaterland, Februar 1885-02-10

Die Presse, März 1885-03-24

Neue Freie Presse, März 1885-03-24

²²³¹ Neuigkeits-Welt-Blatt, März 1885-03-03

Die Presse, April 1885-04-07

²²³² Das Vaterland, April 1885-04-27

Die Presse, April 1885-04-27

²²³³ Die Presse, Mai 1885-05-30

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Januar-Juni 1886-02-26

²²³⁴ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-06-22 / 1368. szám

²²³⁵ <https://dbooks.bodleian.ox.ac.uk/books/PDFs/600019017.pdf>



Egy térképlap a hajó útjáról.²²³⁶

1886.

Az Aurora Kelet-Ázsiába megy és Kelet-Indiát, Kínát és Japánt fogja meglátogatni. A hajóparancsnokok utasítva vannak specifikusan az osztrák-magyar kereskedelmi érdekeket tanulmányozni az illető vidékeken s arról beható jelentést tenni.²²³⁷

1886.07.25-én felszerelték.

1886.08.01-én, reggel 9 órakor kifutott Polából Kelet-Ázsia felé.²²³⁸ Az utazás célja, a kiképzés, a kereskedelempolitikai érdekek védelme, továbbá zoológiai, néprajzi és botanikai dolgok gyűjtése.²²³⁹ A suezai csatornán áthaladva érinti Adent, Ceylont, Sumatrát, Ponangot, Malakát, Jáva, Floressee, Manila, Singaporét, Sarawakot (Borneo szigetén), Bataviát, Surabayat, Auk Hongongt, Akonyt, azután átvitorlázva Japánba, Jokohamát és Hiogo Kobét, Makaot, Amoint, Tochanát és Kalungát. E hajónak kiküldése, mely a Kelet-Ázsiában járt "Nautilus" ágyúnaszádot váltotta föl, 1888 tavaszán fogja véget érni.²²⁴⁰ A tervek szerint a kamcsatkai Petropavlovskot és Korea vizeit is felkereste volna, de végül ez elmaradt.²²⁴¹

1886.08.12-15-én Port Saidot kereste fel.

1886.08.16-án Izmailia-t kereste fel.

1886.08.17-én Suezet érintette.

1886.08.27-31-én Ádenben járt.

1886.09.17-26-án Pointe de Galle-ben állt meg, Ceylonban.

1886.10.01-04-én Nancowry sziget következett, Nicobar-szigeteknél. Egykor a szigetcsoporthoz tartozó Comorra szigetét 1778-ban Ausztria gyarmatosítani szeretete volna. A szigetcsoport 12 lakott és több lakatlan szigetből áll. Ezeket körülbelül 6000 fő lakja.²²⁴²

²²³⁶ https://www.biblio.com/book/die-reise-sm-corvette-aurora-brasilienien/d/1494955067?srsltid=AfmBOooGswkw-i3x15lkJP2pds3vPtehAvg4QGw0oYtR5mTdHfrY7LS&__cf_chl_tk=wHGGBjLZutduL8C4LWZ0eFwE_5PAXwApfCt8jKNXH9A-1771441261-1.0.1.1-DvOjtgWVYmP2dpzF9oFl8HXRQoc01Ipn3FS.ZWDWhA

²²³⁷ Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-06-19 / 168. szám

²²³⁸ Die Presse, August 1886-08-01

²²³⁹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-06 / 185. szám

²²⁴⁰ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-11-09 / 1866. szám

Nemzet, 5. évfolyam, 1886-07-11 / 1387. szám

Das Vaterland, Juli 1886-07-28

²²⁴¹ Grazer Volksblatt, Juli 1886-07-29

²²⁴² Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1888 Hauptteil

1886.10.08-11 között Atchi, Atjeh (Aceh) következett Szumátrán.

1886.10.16-28-án Penang-ban állt meg. Kihajózták a megbetegedett Edmund Hermann sorhajóhadnagyot, aki 1886.11.04-én meghalt, és a penangi temetőben temették el.

„Az „Aurora“-korvettünk érintette Pulo-Penangot azon okból, hogy a hajó súlyos betegét, H . . . Ö... sorhajóhadnagyot partra szállítsák. Ez a tiszt már a Nicobari szigeteken szerezte súlyos betegségének csiráját. — Ámbár az „Aurora“ orvosa már a Nicobari szigeteken szükségesnek tartotta, hogy a beteget partra szállítsák és a legelső Európa felé induló postahajóval, mely a Nicobari szigeteket érinteni fogja, hazaküldjék vagy legalább Elő-Indiának valamely kikötőjébe szállítsák, a beteg tiszt nem engedelmeskedett. Ő ott akart maradni, ahova kötelessége kötötte, és ha meg kell halnia, akkor is honfi- és bajtársai között akart meghalni. A malakkai szorosban állapota rohamosan rosszabbodott. Tiltakozása ellenére Pulo-Penangban partra szállították és egy vendégszerető német házában helyezték el, ahol rövid szenvedés után meghalt. Indulásunk előtt vittük ki koszorúnkat az elhalt bajtárs sírjára. A sírra lehajló pálmagallyak árnyában, sok ezer mértföldre a drága hazától, aludta örök álmát az, ki a viszontlátás boldog reményében búcsúzott el azoktól, akiket ezen a világon legjobban szeretett és akiket két évi küzdelemteljes távollét után remélt magához ölelhetni. És most az Egyenlítő örök kék ege alatt nyugszik, pálmák árnyában. Azokat azonban, akiket életében szeretett, látni fogja az Égben.”²²⁴³

1886.10.30 – 1886.11.03-án Pancore (Pangkor-sziget, Pulau Pangkor a Maláj-félsziget nyugati partjánál) vizein horgonyzott.

1886.11.05-08-án Malakka-ban volt.

1886.11.09 - 1886.12.04-én Szingapúrban kötött ki.

1886.12.05-06-én Johore-ben (Johor, Malajzia) járt

1886.12.11-13 között Tambelen-ben állt meg a Dél-kínai-tengeren, Borneó és Belitung között.

1886.12.15-18-án a Muntok-öbölben (Indonézia) ringatózott.

1886.12.19 – 1887.01.04-án Batavia-t (Jakarta, Indonézia) kereste fel.

1887.

1887.01.13-21-én Szurabaja következett.

1887.01.24-26-án Boebleng-on (Boebling) járt, Balin.

1887.01.30 – 1887.02.01-én Bima-t (Beina) látogatta meg. Ott Bima szultánja és tejes udvartartása felkereste a hajót.²²⁴⁴

1887.02.03-10-én Makassar-ban (Macassax) volt.

1887.02.18-20-án Batjan-ban állt meg.

1887.02.21-24-én Ternate vizein járt Észak-Maluku-ban.

1887.03.06-07-én Zamboanga kikötőjében horgonyzott.

1887.03.07-08-án Isabella következett Basilian-szigetén, amely a Fülöp szigetekhez tartozik.

1887.03.17-29-e között Manila látta vendégül.

1887.04.05-08-án Cham-Colao-ban (Csam szigetek Vietnámban) kötött ki.

1887.04.09-11-én Hue (Vietnám) vizein vetett horgonyt.

Felkereste Anam és Dél-Kína vizeit. Annam, akárcsak Japán, és még inkább Kína, a mai napig annyira elzárva maradt a kereskedelem és az utazók elől, hogy a legmesésebb és legellentmondásosabb beszámolók keringtek róla. Azonban kétségtelennek tűnt, hogy ott nem találni kincseket, és mivel nagyon kedvezőtlen, kikötő nélküli partvidékkel is rendelkezik,

²²⁴³ Gáspár Ferenc: A föld körül 4. Vitorlával Ázsia körül (Budapest, 1907) II. rész. Vitorlával Ázsia körül / Pulo-Penang
Das Vaterland, November 1886-11-03

Die Presse, November 1886-11-11

²²⁴⁴ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

ritkán látogatták a tengerészek. A térség egyik kiemelt települése Hue. Sokáig Annam birodalma birtokolta Tonkint is. A terület Laosz (Vietnám) határában van.²²⁴⁵

1887.04.21-22-én Macao következett.²²⁴⁶

1887.04.22 – 1887.05.07-én Thuan An-ban állt meg, Hongkongban.

Manilától Hongkongig 845 tengeri mérföldet tettek meg többnyire viharos időben, és 20 napot töltöttek a tengeren. Maga Hongkong szigete 11 mérföld hosszú, körülbelül 25 mérföld széles, és 27 mérföld kerületű. Victoria városa szinte teljes északi oldalát elfoglalja; Közte és a szárazföld között húzódik a Victoria kikötő, amely körülbelül 6 mérföld hosszú és 2-4 mérföld széles.²²⁴⁷

1887.05.09-10-én Swatow-ban horgonyzott.

1887.05.13-21-e között Amoy-ban volt.

1887.05.26-27-én Tamsui-t (Tajvan) érintette.

1887.06.11 – 1887.07.19-e között Yokohama vendége volt.²²⁴⁸

Az Aurora korvetta, mely még 1886-ban indult volt el Pólából a keletázsiai partokra, 1887. elején Bataviában volt. További útjában Sourabaját, Boeblinget és Beinát érintette, ahol az ottani szultán látogatást tett a korvettán. Június 11-kén Japánban a yokohamai kikötőben vetett horgonyt. Ottani tartózkodása alatt összesen 23 angol, amerikai, francia, orosz és japáni hadihajó volt jelen és az angol királynőnek akkoron megtartott 50 éves jubileumát, valamint az Egyesült Államok függetlenségi évfordulóját nagy ünnepélyek közt ülték meg, amelyekben az Aurora is részt vett. Az év végével, hazatérő útjában Macaót érte volt el.²²⁴⁹ Az Aurora természetrajzi és néprajzi gyűjteményei nagy értéket képviselnek az osztrák Császári Múzeum számára.

1887.07.28 – 1887.08.01-én Hokotate-t (Hakodate, Hokkaido szigetén) kereste fel.

1887.08.02-05-én Miyako-t (Japán) látogatta meg.

1887.08.07-21-e között ismét Yokohama-ban volt.

1887.08.27 – 1887.09.06-án Hiego (Hyogo) következett (Kobe).

1887.09.08-18 között Nagaszakit kereste fel.

1887.10.01-12-én Csifuban (Chefoo) volt. Nagaszakiból 16 nap alatt jutott ide el, erős szembeszélben. Nagaszaki elhagyása után Müller kapitány megbetegedett, és tizenegy napig ágyban feküdt. Csifuban az angol flotta hajói köszöntötték az SMS Aurorát. Eredetileg 5-6 napot akart ott maradni, de a jó levegő miatt, ami segítette a kapitány felgyógyulását, tovább maradtak. A parancsnok képviseletében von Sattler hadnagy felkereste Taotai-t, a helyi kormányzót. Taotai két nappal később viszonzta a látogatást az "Aurora" fedélzetén. Sajnos Taotai ez alkalommal nem kapta meg a neki járó ágyútisztelgést. Mivel a kormányzó hajóján nem voltak ágyúk, nem tudott tisztelni, ezért az Aurora is elhagyta díszlövéseket. Ezért a kínaiak által oly gyakran követelt három lövéses érkezési és három lövéses távozási tisztelgés elmaradt. Ez némileg bosszantotta a mandarint, és ahogy később hallottam (mondta a tudósító), megjegyezte, hogy hiányoztak neki az ágyúk a szokásos tisztelgése. Minél nagyobb kaliberű lövedékeket lőttek ki, annál hízelgőbbnek érezték magukat a kínaiak. Az osztrák-magyar hadihajókat, amelyek Kínába hajóznak, utasítani kellett arra, hogy minden ilyen esetben hajtsák végre a fent említett tisztelgést. Ez egy könnyen és olcsón végrehajtható etikettkötelezettség. Egy kiváló partszakasz arra készítette a hajó parancsnokságát, hogy éleslövészetet végezzen szárazföldi célok elleni lőszerrel. A lövészet olyan pontos volt, hogy mindenki csodálatot keltett. Ez minden bizonnyal a képzett tüzértisztnak, Steinböc korvettkapitánynak köszönhető. A rövid tartózkodást vadászatokkal, játékokkal és parti és fedélzeti összejövetellekkel töltötték ki. Október 9-én, vasárnap a parancsnok, aki már némileg felépült, ebédet adott a fedélzetén.

²²⁴⁵ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1888 Hauptteil

²²⁴⁶ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1889 Hauptteil

²²⁴⁷ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1889 Hauptteil

²²⁴⁸ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

²²⁴⁹ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

Az asztalt az ízlésesen berendezett, zászlókkal díszített hátsó felépítményben terítették meg, és a parancsnok a legnagyobb kegyességgel szórakoztatta vendégeit. Sajnos az étkezés után vissza kellett vonulnia. Az osztrák tengerésztisztek közismert kedvessége és társaságkedvelése ismét teljes mértékben megmutatkozott, és mindent megtettek, amit csak lehetett, hogy felvidítsák vendégeiket. Florian hadnagy és Dr. Swoboda duettekét játszottak két citerán, míg a legénység osztrák népdalokat énekelt. Az igazi osztrák jókedv és vidámság üdvözlendő látvány, különösen a Távol-Keleten, ahol nem gyakran látni ilyet. A fedélzeten töltött vidám és kellemes esték sokáig emlékezetesek maradnak. Október 12-én a kora reggeli órákban hatalmas fekete füstfelhők szálltak fel a korvett kéményéből, és reggel 9 órakor felhúzták a horgonyt. A hajó lassan kihajózott a kikötőből, és a fedélzeten tartózkodók alakja hamarosan eltűnt a szem elől. A német "Wolf" ágyúnaszád némi távolságra húzódott, és ahogy az "Aurora" elhaladt mellette, a "Biztonságos utat" és a "Viszlát" zászlójeleket küldték egymás felé.²²⁵⁰

1887.10.21 – 1887.11.04-én Sanghaj partjainál volt.

Sanghajban az osztrák és német közösség a helyi kínai előljárókkal együtt, nagy ünnepséget tartott a konzulátuson. Az osztrák női zenekar szüneteiben az „Aurora” tengerészeiből alakult férfikórus nemzeti dalokat adott elő.” Sanghajban először, vagy talán soha ezelőtt nem énekeltek tisztán osztrák dalokat osztrákok előadásában. Az első pohárköszöntőt Hang konzul mondta Kína császáranak egészségére, amire a tautai tolmácsa megfelelően válaszolt Ferenc József császárra mondott pohárköszöntővel. A német főkonzul, Dr. Foe, ezután lelkesítő szavakkal beszélt az osztrák haditengerészetről. A lissai csatára utalva elmondta, hogy itt, Sanghajban az „Aurora” újabb győzelmet aratott. Majd lelkes pohárköszöntőt mondtak az osztrák haditengerészetre. Ezután az „Aurora” korvett parancsnoka szólalt meg. Hajójával Polából indulása óta 37 kikötőben járt, de sehol sem részesült olyan meleg fogadtatásban mint itt, Sanghajban. A parancsnok ezután Haas osztrák konzulra mondott pohárköszöntővel zárta szavait. Az osztrák „Flottadal”, amelyet a tengerészek énekeltek, különösen nagy hatással volt a tautaiakra, és Haas konzulnak még a dalszöveget is el kellett szavalnia neki. Érkezéskor a tautait a bengáli fények fellobbanásával fogadták. Az étkezés után egy kellemes, késő esti összejövetelre került sor a „Barna Szarvas” fogadóban, ahol éjfélig tökéletes harmóniában ünnepelték az osztrák sört. Az ünnepség megtervezésekor még a legapróbb részletekre is gondosan ügyeltek, hogy Ausztria emlékeit idézzék fel, biztosítva, hogy még ebben a távoli országban is elérhetőek legyenek kedvenc nemzeti ételei, és ne hiányozzon semmi.²²⁵¹

1887.11.06-09-én Csingkiang-ban (talán Csungking, Kína) volt a Jangcén. Ez több mint 1200 km-es hajóutat jelent a Jangce folyón oda, majd vissza. Ez 5,5 nap hajóút sodrással szemben, majd közel ugyan ennyi visszafelé.. Így Csingkiang nem lehet azonos Csungking-al.

1887.11.11-16-án Ningpo (Kína) következett. Innét lehajóztak a Yung folyón, majd elhaladtunk Csinhaj mellett, és hamarosan visszatértek a nyílt tengerre. Ragyogó időben dél felé hajóztunk a Csuszan-szigetcsoporthoz mentén, és hamarosan eloltottuk a tüzünket, mivel keleti szél támadt. Azonban gyenge volt, és csak másnap jött az igazi északkeleti monszun, amely óránként nyolc csomós sebességet biztosított számunkra. Két teljes napon át ugyanolyan erősen folytatódott, majd hogy 18-án sötétedés előtt elérjük a Min folyó torkolatát, újra beindítottuk a motort, így már körülbelül 10 mérfölddel utaztunk. Egy révkalauz szállt fel a fedélzetre Matsusziget alatt, és délután 4 óra után megérkeztünk a Min folyó megerősített bejáratához. Nincs olyan domb, nincs olyan nagyobb sziget a torkolatnál, ahol ne létezne vagy épülne erőd: egy tucat megerősített állás van, amelyek ágyúit gyakran keresztüzükkel pásztázzák a bejárat előtti nyílt csatornát. A folyótorkolattól a Pagoda Anchorage horgonyzóhely 24 mérföldre volt, amit három óra alatt elértek.²²⁵²

1887.11.19-28-án Fucsou-t (Fucsou, Kína) kereste fel.

²²⁵⁰ Neue Freie Presse, November 1887-11-28

²²⁵¹ Die Presse, Dezember 1887-12-29

²²⁵² Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1888 Hauptteil

1887.11.30 – 1887.12.21 között Hongkongban volt,²²⁵³ ahol a hajón karbantartási munkákat végeztek.

1887.12.22-23-án Whampoa horgonyzóhely következett Makaó és Kanton között.

1887.12.27 – 1888.01.02-án Macao-ban járt.²²⁵⁴

1888.

1888.01.07-21-én Saigon következett.

1888.01.27 – 1887.02.01-én Szingapúrban járt.

1888.02.20-23-án Pointe de Galle következett Ceylonban.

1888.03.24-28-án volt Ádenben.

1888.04.10-16-án Szuezbén állt meg.²²⁵⁵

1888.04.17-18-án Port Saidot érintette.

1888.04.24-25-én Korfun volt.

1888.04.28-án megérkezett Polába. Az út során megtett 26 788 tmf-et.

1888.05.01-én leszerelték.

Ez után nagyjavítást hajtottak végre a gépi berendezésin.

Az Aurora küldetése segítette a hajózási társaságoknak eldönteni, hogy 1891-ben meghosszabbítsák útvonalukat Japánba. Az Aurora és a Nautilus ágyúnaszád ebben az időszakban kiterjedt felméréseket és tudományos kutatásokat végzett a távolkeleti régióban, építve a Novara expedíció során szerzett ismeretekre.²²⁵⁶

1889.

1889.08.05-én felszerelték.

1889.08.08-án gróf Rudolf Montecuccoli fregattkapitány parancsnoksága alatt kifutott Polából Kelet-Afrika és India felé.²²⁵⁷ Feladatát fényképfelvételek készítése, vízrajzi, térképészeti, meteorológiai és természettudományos megfigyelések végrehajtása képezte. A szélcsend miatt gőzgéppel hajózott végig az Adrián.

1889.08.12-én érintette Zante-t.

1889.08.18-21-én Port Saidban volt.

1889.08.22-én érintette Szuezt.

1889.08.31 – 1889.09.04-én volt Ádenben.

1889.10.05-én behajózott a Lindi folyóra Kongóban, majd a bennszülöttek ellenséges magatartása miatt kifutott onnan.

1889.10.10-16-án Mombasa-ban volt.

1889.10.18 - 1889.11.02-án Zanzibárban állt meg.²²⁵⁸

1889.11.18- 23-án Mahe-ban volt a Seychell-szigeteken.

1890.

1890.01.05-14-én Kalkutta-ban volt.²²⁵⁹ Eredetileg 10-12 napot szándékozott ott maradni.²²⁶⁰

1890.01.26 – 1890.02.03-án Madras-ban kötött ki.

1890.02.07-08-án Trincomalee következett.

1890.02.12-27-én Colombo-ban állt meg. Tárgyalásokat folytattak az ott visszatartott osztrák-magyar bark, a Samsone érdekében. Az átkelés alatt 107 fő betegedett meg influenzában.

²²⁵³ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-09-01 / 1797. szám

²²⁵⁴ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

²²⁵⁵ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-03-09 / 1986. szám

²²⁵⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Aurora

²²⁵⁷ Pester Lloyd, August Jahrgang 36, 1889-08-08 / nr. 216
Die Presse, August 1889-08-08

²²⁵⁸ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-09-04 / 2520. szám

²²⁵⁹ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-10-02 / 2548. szám

²²⁶⁰ Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1890-01-08

A Colombóból Ádenbe tartó út során 32 tengerészgyalogos kapott influenzát. A betegeket függőágyakba helyezték, és a hajó egy részét kórházzá alakították át. Szerencsére a betegek gyorsan felépültek, és a fedélzeten tartózkodók hamarosan újra jól lettek. Március 17-én egy cápát fogtak, amelyben kilenc élő kis cápa volt. A tartalmát alkoholban hozták haza. Végül a levél jelzi, hogy a parancsnok, Montecuccoli gróf, rendkívül aggódik beosztottjai jólétéért, és hogy legmélyebb hálájukat fejezik ki a gondoskodásáért.²²⁶¹

1890.03.24-27-én Ádenben járt.²²⁶²

1890.04.02-05-én Suakim-ban volt.

1890.04.10-13-án Szuezbent állt meg.²²⁶³

1890.04.14-19-én Port Said. Kihajóztak egy beteget, és miután meghalt, eltemették. Útközben Hermann von Lorenz-Liburnau sorhajózáslós meghalt vérmérgezésben.²²⁶⁴

1890.04.27-28-án a Suda-öbölben vetett horgonyt. A sorhajózáslózt eltemették Canea katolikus temetőjében.²²⁶⁵

1890.05.01-02-án Korfumban kötött ki.

1890.05.04-én megérkezett Polába.²²⁶⁶ Az út során összesen megtett 18 884 tmf-et, ebből 11 505 tmf-et vitorlával, 6429 tmf-et gőzzel, a többit vitorlával és gőzzel. 820 t szenet fogyasztott el. 1890.05.07-én leszerelték.²²⁶⁷

1891.

Az "Aurora" kiköt a Nyugat-Indiákban és Észak-Amerika keleti partján, és körülbelül két hétig lesz majd távol. Végül ez az útvonal megváltozott.²²⁶⁸

1891.08.20-án új útra szerelték fel.

Az Auróra fregát pedig tíz hónapig tartó útra indul Nyugat- Indiába.²²⁶⁹ A hajó felkeresi Észak-Amerikát.²²⁷⁰

1891.09.01-én besorozott tengerészcadéttal kiképzőútra futott ki Polából Nyugat-India és Észak-Amerika felé.

1891.09.18-22-án Algier-ben kötött ki.

Hivatalos vacsora a tisztikar és vendégeik számára. Osztrák hadihajók Algírban. Szeptember 18-án megérkeztek Algírba az osztrák korvett kiképzőhajók, a "Fasana" és az "Aurora". A két hajó hamarosan Föld körüli útra indul, amely becslések szerint körülbelül másfél évig tart, és amelyet az elmúlt év kadéttjai számára gyakorlati tanfolyamnak kell tekinteni. A Schweisgut és Thewald fregattkapitányok által vezetett tiszteket és legénységet örömteli fogadtatásban részesítette az osztrák-magyar közösség. Szeptember 21-én Wimpffen gróf osztrák-magyar konzul tiszteletére bált rendezett az érkezők tiszteletére, amely nagy sikert aratott. Az angol hajó parancsnoka, Battenbergi Ludwig herceg is részt vett az eseményen, amely akkoriban a kikötőben horgonyzott. Szeptember 22-én reggel mindkét hajó kifutott, hogy folytassa útját Gibraltár felé.²²⁷¹

1891.09.27 – 1891.10.03-án járt Gibraltárban.²²⁷²

1891.10.13-14-én Funchal-ban állt meg.

1891.10.16-22-én S. Cruz de Teneriffe-ben vetett horgonyt.

1891.11.17-24-én Point a Pitre következett Guadeloupen.

²²⁶¹ Pester Lloyd, April Jahrgang 37, 1890-04-13 / nr. 101

²²⁶² Pester Lloyd - Abendblatt, Februar Jahrgang 37, 1890-02-07 / nr. 31

²²⁶³ Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-03-19 / 77.

²²⁶⁴ Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1890-05-03

²²⁶⁵ Prager Abendblatt, Mai 1890-05-02

²²⁶⁶ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 37, 1890-05-09 / nr. 127

²²⁶⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²²⁶⁸ Neue Freie Presse, Juni 1891-06-19

²²⁶⁹ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-07-07 / 184. szám

²²⁷⁰ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-09-02 / 240. szám

²²⁷¹ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1891-10-03

²²⁷² Nemzet, 10. évfolyam, 1891-09-23 / 3256. szám

1891.11.25-27-én Roseau-ban állt meg, St. Dominiquen.
1891.11.28 – 1891.12.06-án Fort de France következett, Martiniquen.²²⁷³
1891.12.07-09-én Castries-t kereste fel, St Lucian.
1891.12.11-13-án Kingstown-ban horgonyzott, St. Vincenten.
1891.12.13-15-én St. George vizein járt, Grenada-ban.
1891.12.16-24-én Port of Spain következett, Trinidadon.
1891.12.31 – 1892.01.05-én La Guayra-ban állt meg, Venezuela-ban.

1892.

1892.01.09-12-én Portocabello (Puerto Cabello, Venezuela) következett.
1892.01.13-19-én Curacao-t kereste fel.
1892.01.28 – 1892.02.03-a között Kingston látta vendégül, Jamaikán.
1892.02.18-28-án New Orleans-ban állt meg.
1892.03.07-18-án Pensacola-ban vetett horgonyt.
1892.03.25 – 1892.04.07-én Havanna-ban kötött ki.
1892.04.22-30-a között érintette Annapolist.
1892.05.03-13-án Philadelphia-ban járt.
1892.05.16-1892.06.03-án New Yorkban volt.
1892.06.03-11-e között Newport-ban állt meg. Az USA-ban több hadköteles személy jelentkezett a hajón szolgálatra.
1892.06.30 – 1892.07.06-án Ponta Delgada (a posta szerint Saint Miguel) következett az Azori-szigeteken.²²⁷⁴
1892.07.15-22-e között volt Lisszabonban. A portugál király fogadta a hajó tisztjeit.²²⁷⁵
1892.07.24 - 1892.08.08-án Huelva vizein (Spanyolország) járt.²²⁷⁶ Részt vett a Kolumbusz ünnepségeken és tisztelgett a Santa Maria működőképes másolata előtt. A hajó fedélzetén bankettet rendeztek a német konzul és a huelvai előkelőségek tiszteletére. A bankett után a hajó legénységének díszmenete szórakoztatta a nézőket.²²⁷⁷
1892.08.09-14-én járt Cadizban.²²⁷⁸
A Mare szigetnél (Spanyolország) az Aurora egy újfajta amerikai füstmentes lőport tesztelt. A lőpor igen hatékonynak minősült és a víz sem árt neki.²²⁷⁹
1892.09.05-09-én érkezett Palermoba.
1892.09.20-án megérkezett Polába.
Az Aurora korvettet, amely egy év afrikai tartózkodás után éppen e hónap 20-án tért vissza, délután 5 órakor kötött ki Polába. Tisztelgett, és a kikötő hadihajói ágyútisztelgással fogadták. Este koncertet rendeztek a haditengerészeti étkezdében a hajó legénységének tiszteletére.²²⁸⁰
1892.09.23-án leszerelték, és tartalékállományba helyezték.

Létezett ekkor már egy Aurora nevű tengeri kereskedelmi hajó is a Monarchiában. Ez a hajó az 1890-es évektől kezdve gyakran járt a levantei vizeken, akár turista hajóként is. 1904-ben Triesztből jelentik, hogy az Aurora gőzösön, amelynek ma kellett volna a levantei vizekre elindulnia, éjjel tűz ütött ki. A tűz a hajó rakodó helyiségében ütött ki és az ott elhelyezett kávérakomány nagy része a lángok martalékává lett. A tűz lokalizálása csak több órai nehéz

²²⁷³ Neugkeits-Welt-Blatt, Oktober 1891-10-29

²²⁷⁴ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-06-09 / 3513. szám

²²⁷⁵ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 39, 1892-07-22 / nr. 175

Pester Lloyd - Abendblatt, Juli Jahrgang 39, 1892-07-21 / nr. 165

²²⁷⁶ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1892-08-13

²²⁷⁷ Prager Abendblatt, August 1892-08-05

²²⁷⁸ Pesti Hírlap, 14. évfolyam, 1892-08-03 / 214. szám

²²⁷⁹ Prager Tagblatt, August 1892-08-26

²²⁸⁰ Pesti Napló, 43. évfolyam, 1892-09-21 / 261. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, September 1892-09-24

*munka után sikerült. A kár rendkívül nagy.*²²⁸¹ *Ez a Lloyd Aurora többször is szerepel a sajtóban az évek során, például 1898-ban, mint csapatszállító hajó, de nem azonos az SMS Aurora gőzkorvettel.*

1895.

1895.04. 30-án felszerelték.

1895.05.10-én Konstantin Edler von Pott fregattkapitány²²⁸² parancsnoksága alatt kifutott Polából Kelet-Ázsia felé.

1895.05.18-20-án Port Saidban volt. Kihajóztak egy beteget.

1895.05.21-22-én Szuezt követte. ²²⁸³

1895.06.01-05-én Ádenben járt.

1895.06.22-26-án volt Colombóban. Ott egy ember dezertált a hajóról.

1895.07.07-12-én volt Szingapúrban. A koleraveszély miatt senki sem léphetett partra.

1895.07.30 – 1895.08.07 között Hongkongban kötött ki. Karbantartották a kötélzetét és a vitorlázatát.

1895.08.11-13-án Amoy-ban volt. ²²⁸⁴

1895.08.22 – 1895.09.19-én Sanghajban horgonyzott. ²²⁸⁵

1895.09.30 – 1895.10.09-én Nagaszakit kereste fel.

1895.10.12-20-án Hiogo-ban horgonyzott.

1895.10.24 – 1895.11.05-én Yokohama látta vendégül.

1895.11.12-16-án Nagaszakiban kötött ki.

1895.11.25 – 1895.12.02 között járt Hongkongban. Ott kihajóztak egy beteget.

1895.12.17-26-án Bangkok vizein ringatózott.

1896.

1896.01.06-09 között Szingapúrban volt. ²²⁸⁶

1896.01.09-10-én Johore követte.

1896.01.13-15-én Penangot kereste fel.

1896.01.29 – 1895.02.06-án Rangoon-ban (Yangon, Burma) járt.

1896.02.17-23-án volt Madrasban (Csennai, India). Ott ismét kihajóztak egy beteget. A beteg a hajó tovább indulása után meghalt, és a brit katonai helyőrség temette el katonai tiszteletadással.

1896.03.04-09-én Colombo-ban állt meg.

1896.04.06-09-én volt Ádenben.

1896.04.14-17-én Dzsidda-ban kötött ki.

1896.04.22-24-én volt Szueztben.

1896.04.26-28-án járt Port Saidban.

1896.05.15-én megérkezett Polába. 228 napot töltött a tengeren, 143 napot kikötőben. Az út során összesen megtett 23 858 tmf-et, ebből 15 531 tmf-et vitorlával.

1896.05.18-án leszerelték.

1897-ben kicserélték a kazánjait.

A missziós hajóként szolgáló Aurora korvett kazánjára vonatkozó kezdeti 20 000 guldenes megrendelésen, valamint a szintén missziós hajóként használt Zrínyi korvett kazánjára vonatkozó későbbi 12 000 guldenes megrendelésen kívül különféle vízcsöves kazánokra

²²⁸¹ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-10-18 / 249. szám

²²⁸² Linzer Tages-Post, Február 1895-02-22

²²⁸³ Prager Abendblatt, Máj 1895-05-24

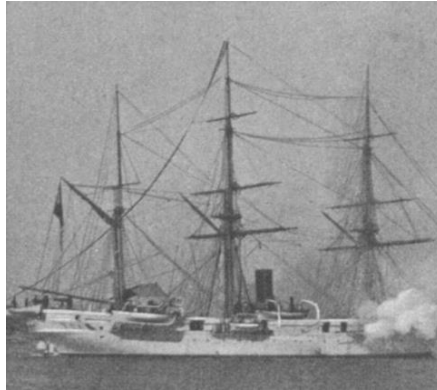
²²⁸⁴ Reichspost, Február 1911-02-10

²²⁸⁵ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-07-10 / 185. szám

²²⁸⁶ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-11-21 / 319. szám

vonatkozó igényeket is találunk. Torpedónaszádok esetében két ilyen kazán építését igénylik 1896-ra, ami összesen 23 000 guldenbe fog kerülni, továbbá a további 25 000 guldenes megrendelést a Luffin hajó kazánjára igénylik, amelyet eredetileg torpedónaszádnak terveztek, de most vízcsöves típusú lesz, így 10 000 gulddal növelve a költségeket.²²⁸⁷

1899-ban olyan fakorvetteket kellett külföldi missziós utakra vezényelni, mint a „Zrinyi”, a „Frundsberg” és az „Aurora” – olyan hajókat, amelyeket más államokban már nem tekintettek hadihajónak –, és csak alkalmanként lehetett e kettő mellett olyan modern acélhajókat is bevetni, mint az Elisabeth vagy a „Zenta” torpedócirkáló.²²⁸⁸



Az SMS Aurora éleslövészeti gyakorlaton.²²⁸⁹

1902-ben átépítették és a Torpedóigazgatóság legénységének lett a lakóhajója.
1904-1905-ben átalakították, és az Aknásziskola kiképző- és aknaraktár hajója lett.
1905.09.16-án Sebenicoba vontatták.
1914-től a háború végéig Sebenicoban maradt, mint az Aknász Parancsnokság hajója.
1919-ben a Cattarói-öbölbe vontatták, Kumborba.
1920-ban a jugoszlávoknak ítélték.
1921. 03. 4-én a jugoszláv Haditengerészet átvette és a Skradin nevet adta neki.
1920-1927 között Skradin-ként lőszerraktár és lakóhajó Jugoszláviában, majd 1924-1927-ben Teodoban lebontották.

Parancsnoka:

Eugen Chmelarz hajóskapitány 1880²²⁹⁰

Carl Beck fregattkapitány 1880²²⁹¹

Bonsquet Viktor kapitány 1884-1885 (Ő az SMS Frundsberg kapitánya, de a sajtóban rendre az SMS Auroránál tűnik fel. Lehet, hogy a két hajó útközben kapitányt cserélt?)

Stecher Frigyes fregattkapitány 1884

Franz Müller fregattkapitány 1886-1888²²⁹²

gróf Rudolf Montecuccoli fregattkapitány 1889-1890²²⁹³

Konstantin Edler von Pott fregattkapitány 1895

²²⁸⁷ Pester Lloyd, Juni Jahrgang 42, 1895-06-15 / nr. 144

²²⁸⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1900-01-14

²²⁸⁹ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1903-04-12

²²⁹⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1880-04-11

²²⁹¹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

²²⁹² Pester Lloyd, Mai Jahrgang 39, 1892-05-29 / nr. 129

²²⁹³ Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-10-08 / 241. szám

SMS Zrínyi gőzkorvett (1870-1908)

Későbbi neve SMS Delta (1908-1920)

(Testvérhajói az SMS Aurora és az SMS Frundsberg)

(Ekkor van Zrínyi folyami gőzös a Dunán, és az Adria Társaságnak van egy tengerjáró kereskedelmi Zrínyi gőzöse a világtengereken.)

Vízkeszítési kapacitása: 1198,00 t, teljes terheléssel 1340,00 t
(Máshol 1353 hosszú tonna, 1375 tonna.)

Hossza: 59,11 m az egyenesek között (pp)
57,13 m a vízvonalon (vv)
69,08 m (226 láb 8 hüvelyk) a hajó legnagyobb hossza (lh)

Szélessége: 10,88 m (Máshol 10,45 m, 34 láb 3 hüvelyk.)

Merülése: 5,40 m (16 láb 5 hüvelyk)

Meghajtása:

1 db fekvő, 2 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép

4 db kazán

Összsúly a kazánvívvel együtt: 210 t

1 db Griffith kétszárnyú hajócsavar, 4,11 m átmérővel (csavarment emelkedés 5,03 m)

3 árboc, barkvitorlázat, vitorlafelület: 1550 m². (Eredetileg más vitorlázata volt.)

Teljesítménye: 1057 LE (Máshol 230 LE²²⁹⁴)

Hatótávolsága: 1200 tmf teljes erővel

Sebessége: 11,32 cs, 84-os fordulatszámánál teljes erővel
8,85 cs félerővel
1891-ben: 9,8 cs
Vitorlával: 11 cs

Fordulási kör: Átmérő teljes erőnél: 670 m, fordulási idő: 6 perc 20 mp.

Átmérője félerőnél: 368 m, fordulási idő: 5 perc 29 mp.

Személyzete: 1870-ben: 208 fő.

1875-ben: 211 fő.

1877-ben-ban: 210 fő.²²⁹⁵

1880-ban 210 fő²²⁹⁶

Fegyverzete:

4 db 15 cm-es (24 fontos, 5,9 hüvelyk) forgatható Wahrendorf²²⁹⁷ öntöttacél hátultöltős löveg.
(Van olyan újság, amelyik 12 cm-es lövegről írt.) A lövegek a hajó fedélzetén, a szabadban voltak elhelyezve.

2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) Uchatius löveg (Van, ahol ebből a típusból kettőt jelölnek a hajóra.)

3 db 2,5 cm-es (1 hüvelyk) szórólöveg²²⁹⁸

Fegyverzete 1877-ben: 6 ágyú, 97 karabély, 50 revolver, 57 kard

Fegyverzete 1891-től:

2 db 15 cm-es löveg

4 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) löveg

1 db 7 cm-es csónaklöveg

2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) gyorstüzelő löveg

²²⁹⁴ Neue Freie Presse, Dezember 1870-12-20

²²⁹⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

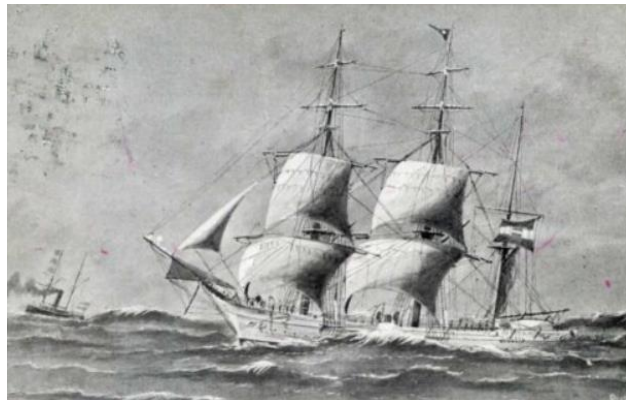
²²⁹⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-05

²²⁹⁷ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám

²²⁹⁸ Linzer Tages-Post, Mai 1897-05-27

Csónakok: 1 db III. oszt. gőzbárka, 1 db IV. oszt. bárka, 1 db III. oszt. kutter, 1 db III. oszt. mentőkutter, 1 db III. oszt. gigg, 1 db jollboot, 1 db jolle. 1 db kiscsónak

Horgonyok: 6 db Admirális típusú horgony: 2216 kg, 2211 kg, 2011 kg, 478 kg, 290 kg, 161, kg.²²⁹⁹



Testvérhajóival annyire hasonlítottak egymásra, hogy ha nem tudjuk, hogy konkrétan melyik hajó van a képen, akkor utólag már nem lehet a fényképet azonosítani.

Épült: San Rocco Trieste

Építésének a kezdete: 1869.10.26.

A sólyafákat 1869.11.24-én fektették le.

1870.01.17-én kezdték meg a hajón fémmunkákat.

1870.03.04-én felállították az orrtökét.

Vízrebocsátása: 1870.12.10.

1871.02.01-én a Lloyd Arzenál daruja elkezdte a gépi berendezések felszerelését.

1871.04.20-án volt az első állópróba, gépjáratás Triesztben.²³⁰²

1871.06.20-án volt az első futópróba a hitelesített mérőföldön.

1871.08.09-én áthajózott Polába.

Az építés során 90 741 munkás-műszakra került sor, (34 030 hajókovács, 13 746 durva- és finom kovács, 9049 hajóács, 6647 asztalos, és 19 218 teherhordó segédmunkás műszakra).

A Zrínyi" korvett esetében a jóváhagyott költségvetés 160 000 forint volt, a túllépés pedig 140 000 forint.²³⁰³

Hadrendbe állt: 1871.08.26.

Vegyes építésű hajó, amely vasbordázatot és kétrétegű teakfa palánkozatot kapott. Az árboctörzs vasból készült. Alacsony oldalú hajó.

1871.09.01-én papíron az aktív flotta tagja az SMS Habsburg, SMS Velebic, SMS Hum és az SMS Dandolo társaságában. Az SMS Zrínyi egyes források szerint csak 1871.10.03-án

²²⁹⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²³⁰⁰ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1903-04-12

²³⁰¹ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/zrinyi-61/>

²³⁰² Neues Fremden-Blatt, April 1871-04-02

²³⁰³ Das Vaterland, Mai 1873-05-05

Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-05

csatlakozott a kötelékhez,²³⁰⁴ bár a sajtó alapján, a tényleges hadrendbe állása még ez után is késett.

1871.10.30-án hétfőn hajtotta végre a harmadik tengeri próbaútját. Az első próba eredményeit a haditengerészeti szakaszemberek a körülmények miatt nem fogadta el, a második próba nem hozott eredményt, mivel egy kisebb motorhiba miatt a hajónak álló helyzetben kellett maradnia, és a javítások után visszatérnie a kikötőbe.²³⁰⁵

1871.10.31-én a „Zrinyi” korvett végre átment a tengeri próbákra. Napkeltekor kifutott a kikötőből a mért tengeri mérőföldre, és csak este tért vissza. A próbák eredménye kielégítő. Állítólag azonban módosítani kell az iránytűk elrendezését, mivel jelenlegi konfigurációjukban túl érzékenyek a gőzhajtás alatt a rugalmas hajótest rezgése által okozott lökésekre. Állítólag ez a hajó rendellenes mágneses tulajdonságokat is mutatott, ami a fedélzeten lévő nagy tömegnek tudható be. A hajótest szinte teljes egészében acélszerkezetű, csak a deszkázat készült fából.²³⁰⁶

A hajó csak 12,3 csomót ért el, annak ellenére, hogy a tervezett sebessége 14 csomó volt.²³⁰⁷

1871.11.15-én Alois von Pokorny ellentengernagy a hajó fedélzetén utazott Fiuméből Triesztbe.²³⁰⁸

1872.

1872.01.02-án a hajórajjal együtt a Muggia öbölben volt.²³⁰⁹

1872.01.15-én Polából az SMS Lissa, SMS Zrínyi, SMS Novara, SMS Dandolo és az SMS Hum a dalmát vizekre hajózott, gyakorlatozás végett.

1872.02.09-én kifutott Gravosából Pola felé. Ott változtatásokat hajtottak végre a hajón.

Meghosszabbították a parancsnoki hidat, felállítottak egy tájolóállványt (iránytűt²³¹⁰), kisebb változtatást végeztek az árboczatán. Ennek célja, hogy alkalmassá tegyék Habsburg József főherceg fogadására Pireuszban.²³¹¹

1872.03.03-án kifutott Polából a Hajóraj kötelékébe.

1872.03.14-22-én Pireuszban volt, ahol Johann Salvator főherceg rendelkezésére állt.

1872.03.26- 1872.04.07-e között Szmirnában járt²³¹², majd csatlakozott a Hajóraj kötelékéhez, és a szigettengeren cirkált.

Számos részvénytársasági szálloda segít enyhíteni a fogadóihiányunkat! Jelenleg három hajó horgonyoz az osztrák hajórajból a partoknál: a „Lissa” kazamatahajó, a „Novara” csavaros fregatt és a „Zrinyi” korvett, legénységüknek megérdemelt pihenést biztosítva a húsvéti ünnepek alatt.²³¹³

1872.04.14-17-én Syra-t kereste fel.

1872.04.23-26-án Munichia vizein vetett horgonyt.

1872.04.29 – 1872.05.01-én a Marathóni-öböl vizein ringott.

Az Osztrák-Magyar Földközi-tengeri Hajórajhoz tartozó hajók közül a "Zrinyi" korvett kapta a görög szigetcsoport járőrözésének feladatát. Az őrzőeleve nagyon fárasztó, de elviselhetővé válik, amikor – mint Görögországban – történelmileg vagy régészeti jelentős helyszíneket látogathatunk meg, vagy amikor lehetőség nyílik néprajzi vagy geológiai tanulmányok elvégzésére. Miután korvettünk ellátogatott Pireuszba, Syra-ba és Szantorinibe, petíciót nyújtottunk be a görög hadügyminisztériumhoz, hogy engedélyt kapjunk lövészeti gyakorlatok, partraszállások és partraszállási gyakorlatok lebonyolítására valamelyik félreeső kikötőben. Az

²³⁰⁴ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrinyi_\(1870\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrinyi_(1870))

²³⁰⁵ Neue Freie Presse, Oktober 1871-10-24

²³⁰⁶ Neue Freie Presse, November 1871-11-01

²³⁰⁷ Neue Freie Presse, November 1884-11-11

²³⁰⁸ Neue Freie Presse, November 1871-11-16

²³⁰⁹ Morgen-Post, Januar 1872-01-08

²³¹⁰ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-24

²³¹¹ Neue Freie Presse, März 1872-03-02

²³¹² Neues Fremden-Blatt, April 1872-04-16

²³¹³ Neue Freie Presse, April 1872-04-07

engedélyt készségesen megadták, és Marathónt választottuk e katonai gyakorlatok helyszínéül. Kedvező szellő sodorta korvettünket a Colonna-fok körül – amely nevét a hegyfok élén található, Athénének szentelt templom figyelemre méltóan jó állapotban megőrzött és messze ragyogó márványoszlopairól kapta –, és lehetővé tette számunkra, hogy április 29-én este elérjük a Marathóni-öblöt. Már leszállt az éj, amikor lehorgonyoztunk, és alighogy leengedtük a horgonyt, megszólalt a harcra kész jelzés! Mindenki sietve elfoglalta kijelölt helyét; öt perc múlva a hajó harcra kész volt – ágyúk dörögtek, Werndl-karabélyok ropogtak, jelzőfáklyák világították meg a sötétséget, és ujjongó „Hurrá!” kiáltások hirdették az ellenség felett aratott győzelmet! Egy teljes órán át gyakorlatoztunk, győztünk és örvendtünk, a lárma, amit keltettünk, biztosan mérföldekre elhallatszott a csendes éjszakában. Ez után mély álomba merültünk, amikor hajnalban megszólalt a vízikürt vidám hullámszáma, és kiűzte a matrózokat függőágyaikból. Embereink pillanatok alatt felöltöztek, megreggeliztek, megragadták fegyvereiket, berakták a két partraszálló ágyút a csónakokba, és követték őket. Fél óra múlva, száz fős erővel, elértük a partot, és kiértünk a híres földre. Lobogó zászlókkal és zenével meneteltünk a nádas Inoi folyó mentén Bei felé, egy kis falu felé, körülbelül húsz percre Seven Marathóntól. Körülbelül egy órán át meneteltünk, egy részben jól megművelt síkságon manőverezve, amikor az út egy kanyarulatában tíz jól felfegyverzett, görög egyenruhás lovas, akik mögött körülbelül ötven egyformán felfegyverzett, de lovak nélküli görög állt, megállított minket. Két hozzánk küldött követ érdeklődött katonai bemutatónk célja felől. Már hallották a lövéseinket az előző este, és ennek megfelelően tették meg előkészületeiket. – „Mit akartok tőlünk? Nem rablók vagyunk?” – felelték naivan, „qui sexcuse Taccuze” –, „hanem hazánk függetlenségének védelmezői, és ha ellenséges szándékaitok vannak, az utolsó emberig megvédjük magunkat!” Ezeket a herkulesi férfiakat, akik nagy pátozzsal léptek fel, tájékoztattuk expedíciónk céljáról, megemlítettük a kapott királyi engedélyt, és a legünnepélyesebben elutasítottunk minden hódító ambíciót. Szavaink mintha mély benyomást tettek volna a követekre, visszatértek honfitársaikhoz, akik lélegzetvisszafojtva vártak. Rövid megbeszélés után kijelentették, hogy nem gördítenek akadályt az utunkba, és megparancsolták lovasságuk egy részének, hogy induljon el a környékre. A többiek csatlakoztak hozzánk, és 399-en velünk vonultak Beibe. Itt nők és lányok rohantak felénk, és baráti érzelmeik jeléül kenyeret, sajtot, babot és virágot kínáltak. Érkezésünkkor fehér zászlót vontak fel a templomtornyra a barátság és a hűség jeléül. A férfiak a levegőbe lötték puskáikat, majd odaadták azokat a körülöttük ólálkodó kisfiúknak. Miután sortüzet adtunk le a gyönyörű nők tiszteletére, és könyörögtünk a vendégszeretetükért, a nyomorúságos falu terén táboroztunk. Fegyvereink voltak a legélénkebb kíváncsiság tárgyai, főként a kis hegyi ágyúink iránti csodálatukat fejezték ki. Egy rövid pihenő után Marathón felé folytattuk utunkat. Itt ugyanaz a fogadtatás várt ránk. Ismét a fehér zászló a templomtornyon, a nők és lányok pedig hihetetlenül szépek és egyáltalán nem félénkek voltak. Pope polgármestere, a milícia parancsnoka – mindössze öt embert vezetett, és kapitányi rangot töltött be – nagy show-t rendezett nekünk. Tengerészeink a fennsík közepén táboroztak, viccelődtek és flörtöltek a lányokkal, egyfajta guzla hangjaira táncoltak velük, egy táncra, amely egészen hasonlított a dalmát kolo-hoz (kör, kerek tánc). A tüzes görög bor oldotta a nyelveket, és az ismerős hangok idegen földön visszhangoztak. Melankolikus szláv dalok váltakoztak vidám olasz dallamokkal. A polgármester a következő szavakkal mutatott be minket a helyi méltóságoknak, köztük Herr Agesilausnak, egy jóképű, méltóságteljes ősz hajú férfinak: „Megtiszteltetés számomra bemutatni Herr Agesilaust, az angolok egyik gyilkosát, akit a királyi kormány amnesztiában részesített.” A férfinak, akit ilyen hízelgő módon mutattak be nekünk, kifejeztük nagy örömünket, hogy egy ilyen tiszteletreméltó úriemberrel találkozhattunk. Mosolyogva visszautasította érdemeinek némileg túlságosan is barátságos elismerését, amit szavaink sugalltak, hozzátéve: „Mit akarnak, tisztelt uraim?” – és itt megérintette aranyóra-zsírunkat –, „a csapatok kiűzték önöket közülünk, ahogyan sokan börtönbe kerültek, végül a kormányzat is

megunta az üldözésünket, és visszavitt minket hivatásunkhoz és szabadságunkhoz.” Megkínáltuk új barátunkat egy pohár jó borral, amit azonnal elfogadott. Áldomását Ausztria jólétére mondta. Remek ember volt az a gyilkos és rabló, Agefilaus! A barátságos fogadtatásért járó hálájának bizonyítékeként különítményparancsnokunk néhány osztrák húszfrancist adott a papnak a helyi szegények számára. Tiszteletreméltósága láthatóan nagyon aggódott az aranypénzek biztonsága miatt, zsebkendőjébe dugta őket, kezét szorosan összeszorított öklében tartotta, és halkán biztosította, hogy a pénzt a neki jelzett jótékonyági célra kívánja felhasználni. A világ ügyeiben meglehetősen tapasztalatlan pap meglehetősen meglepődött, amikor császárunk portréját látta az érméken – ő csak franciául ismert húszfrancistokat. Felhangzott a gyülekező hangja, általános búcsúzkodás, majd tisztelegtünk a görög zászló előtt, a görögök éljenzése Ausztria császáráért visszhangzott, és mi a „Croviva Basileus Georgios!” kiáltással válaszoltunk. Szép rendben elindultunk Marathónból, a nők kíséretében, akik – mint mindenhol a világon – úgy tűnik, különösen kedvelik a vidám harcos népet. Virágokkal és babérkoszorúkkal díszítették fel táskáinkat, ruháinkat és gomblyukainkat, és könnyes szemmel integetve vettek búcsút tőlünk! Zene szólt, miközben felmáztunk a síkság közepén magasodó halomra, és a marathóni győztes tiszteletére elsütöttük karabélyainkat. Erről a negyvenöt láb magas sírhalmról, amelyet görög hálából emeltek a marathóni győzteseknek, a legjobb lehetőségünk nyílt arra, hogy áttekintsük az egész síkságot. A síkság, mint már említettük, nagyon termékeny, de részben mocsaras, számos juh- és szarvasmarha-nyáj legelész ott, ahol görög írók szerint egykor 200 000 ember nézett szembe egymással ellenséges harcban. A síkságot egyik oldalról a tenger, a másiktól a Stavrokoraki, Kotroni és Argalifi hegyek határolják. Egy rövid menetelés után elértük a tengert, felszálltunk a várakozó hajókra, és énekelve és éljenezve a "Zrinyi" fedélzetére szálltunk. Kedvező északkeleti szél támadt, felhúztuk a horgonyt, és teljes vitorlákkal kifutottunk a tengerre.²³¹⁴

1872.05.02-06-án ismét Syra következett.

1872.05.15-24-én Alexandriát látogatta meg.²³¹⁵

1872.06.11-17-én Zante vizein kötött ki.

1872.06.21 – 1872.07.16 között Korfu következett.

1872.07.15-én az SMS Zrínyi és az SMS Lissa Korfunál, a Morlera melletti zátonyra futott olasz Alessandro Volta gőzhajót a sziklapadról levontatta.²³¹⁶ A korvett parancsnoka, Daufalik parancsnok, Amtsteints különítményszttel és Heinze és Arlety hajótisztekkel együtt órákig tartó, legnagyobb erőfeszítés és munka után elvégezte a nehéz feladatot, a gőzhajót kiemelték, és az Olasz Gőzhajózási Társaság 600 000 frank tőkét takarított meg.²³¹⁷

1872.07.21-29-én Messina látta vendégül.

1872.08.03-12-én Palermoban időzött, a flottakötéllel együtt, mert az SMS Lissa motorját csak ekkora tudták kijavítani.

1872.08.15-23-án Goletta következett Tuniszban. Ferenc József király és császár születésnapját flottakötélék ott ünnepelte meg.

1872.08.28 – 1872.09.10-én Korfun horgonyzott a Lissa, Novara, Hum és Zrínyi alkotta flottakötélék. Ekkor a hajók szemet is vételeztek.²³¹⁸ A Zrínyi szeptember 10-én hajózott innét el.²³¹⁹

1872.09.19-21-én Larnaca (Ciprus) volt a kikötőhelye.

1872.09.28 – 1872.10.11 között Szmirnában járt. (Más forrás szerint ekkor Agria-ban (Thesszália) lehetett egy ideig, majd visszatért Szmirnába.) A köteléket eredetileg Syriába

²³¹⁴ Neue Freie Presse, Mai 1872-05-30

²³¹⁵ Morgen-Post, Mai 1872-05-11

Das Vaterland, Mai 1872-05-10

²³¹⁶ Ellenőr, 1872. 4. évfolyam, 1872-07-18 / 165. szám

Neues Fremden-Blatt, Juli 1872-07-17

²³¹⁷ Neue Freie Presse, Juli 1872-07-22

²³¹⁸ Deutsche Zeitung, August 1872-08-30

²³¹⁹ Deutsche Zeitung, September 1872-09-11

küldték, de oda nem jutott el.²³²⁰ 1872.10.11-én a 'Zrinyi' korvett reggel ismét elhagyta ezt a kikötőt, miután tegnap este hirtelen parancsot kapott, hogy reggel 9 órakor készüljön fel a gőzfejlesztésre.²³²¹ Ekkor a hajórajt visszarendelték Triesztbe.²³²²

1872.10.23-án megérkezett a Muggia-öbölbe.

1872.10.26-án a Muggia-öbölből kifutott Pola felé.

1872.11.23-án Triesztből Polába hajózott, és hétfő, 25-én délután érkezett meg a kikötőbe. A század néhány napig a kikötőben marad, hogy feltöltse készleteit és ellátmányát, majd céllövészetre indul a Fasana csatornába.²³²³

1872.12.15-én befutott Polába.²³²⁴

1872 decemberében a Fasana csatornában kötött ki, ahol tartalékba helyezték.

1872.12.31-én a Muggia-öbölben volt.²³²⁵

1873.

1873.01.02-án elindult Triesztből.

1873.01.06-12-én Lissában állt meg.

1873.01.19-20-án Miloszt kereste fel.

1873.01.21-én rövid időre befutott Szmirnába, majd Foggia-ba (Olaszország) hajózott, hogy segítséget nyújtson a Livornótól 60 tengeri mérföldre, a tomboló viharban zátonyra futott és a közepén kettétört 600 tonnás Ortodossia osztrák barknak. Megmentették a legénységét és a rakományát, ami márványból és vasból állt. A bark tulajdonosa Eder Boscovich volt.²³²⁶

1873.01.22/26 – 1873.02.03-án Szmirna látta vendégül.²³²⁷

1873.02.06-09-én Vathi következett Számoszon. Közben földrengést éltek át.

1873.02.10-15-én Vathit, majd Amorgost kereste fel.

1873.02. 20 – 1873.03.08-án Alexandriában járt.

1873.03.18-20-án Makri-ban kötött ki. Érintette Koszt és Bodrum-ot is.

1873.03.22.-26-án Vathit (Számosz) látogatta meg.

1873.03.28-29-én Fourchie (Fethy) látta vendégül.

1873.03.29 – 1873.04.21-én Szmirnában volt. Innen a Dardanellák felé indult.

A Szmirnában állomásozó „Zrinyi” korvett (parancsnok: Bregatten-Septiän Lang) rövid utat tesz a szigetcsoport vizein, kitérve Mytiléné és Chiosz kikötőibe, de a húsvéti ünnepekre visszatér Szmirnába, mivel az ottani főkonzul sürgősen kéri a korvett jelenlétét a görögök és zsidók közötti ellenségeskedés kiújulásától tartva. A török kormány már bebörtönzött több főkolompot. A „Zrinyi” korvett esetében remény van arra is, hogy a hajót a bécsi tudósok rendelkezésére bocsátják, akik jelenleg Szmirnában és más görög szigeteken végeznek különféle megfigyeléseket és vizsgálatokat.²³²⁸

Hädel professzor Jénából, aki, nyolc napja van Smyrnában, mint tudjuk, tengeri gémekeket és kagylókat gyűjt, és alapvető kísérleteket végez. Ezekhez a kísérletekhez a gőzhajót az ott állomásozó osztrák "Zrinyi" korvett parancsnoksága bocsátotta rendelkezésére. A főkonzullal és a fent említett korvett parancsnokával együtt kirándulást tett Ephesusba, és a legnagyobb dicséretet és elismerést fejezte ki a levantei konzuloknak, mivel mindig a legjobb fogadtatásban és tudományos törekvéseinek legélénkebb támogatásában részesült tőlük.²³²⁹ Szmirnában, ahol Hädel gazdag, érdekes és tanulságos szivacs- és medúzaállományra bukkant a tengerfenéken. „A szmirnai kikötői medence középső részén végzett kotrás során szereztem be őket, ahol nagy

²³²⁰ Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-09-12 / 208. szám

²³²¹ Deutsche Zeitung, Oktober 1872-10-20

²³²² Die Presse, Oktober 1872-10-23

²³²³ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1872-12-14

²³²⁴ Deutsche Zeitung, Dezember 1872-12-16

²³²⁵ Neue Freie Presse, Januar 1873-01-02

²³²⁶ Neue Freie Presse, Februar 1873-02-08

²³²⁷ Neue Freie Presse, Februar 1873-02-09

²³²⁸ Deutsche Zeitung, April 1873-04-16

²³²⁹ Deutsche Zeitung, April 1873-04-20

sikerrel tudtam használni a császári és királyi osztrák „Zrinyi” korvett gőzhajóját.” Ezúton szeretném kifejezni őszinte köszönetemet a hajó parancsnokának, Lang korvettkapitánynak, azért a nagylelkűségért, amellyel engedélyezte számomra a gőzhajó használatát a szmirnai öbölben történő vonóhálós halászathoz.²³³⁰

1873.04.23 – 1873.04.29-én Csanak Kaleh (Çanakkale, Dardanellák) vizein állt meg.²³³¹

1873.04.25-én behajózta Alexander Conze professzor régészeti expedícióját.

1873.04.29-30-án Enos-ban (talán Ainos, Kefaloniában) járt.

1873.04.30-án rövid időre befutott Szamotrakiba, mely akkoriban még török sziget volt, és kihajózták a régészeti expedíciót. Felállították a sátortábor, és az odalátogató korvett segítségével tartották a kapcsolatot a külvilággal. Az ásatás építészeti helyszínét Alois Hauser és George Niemann mérték fel, és J. Riha tengerészcadét rajzolta meg a helyszínrajzot.²³³²

1873.05.02-04-án Enos-ban volt.

1873.05.04-én ismét Szamotrakiban járt.

1873.05.05-07-én Csanak Kaleh-ot (Dardanellák) érintette.

1873.05.07-08-én visszatért Szamotrakiba.²³³³

1873.05.08-10-én Tassos-ban vetett horgonyt.

1873.05.11-én Szamotrakiban járt.

1873.05.11-15-én Csanak Kaleh-ban állt meg.

1873.05.16-20-én Szamotrakiban volt.

1873.05.20-24-én Csanak Kalehban járt.²³³⁴ Ekkor egy kisebb csapat felkereste Trója romjait.

1873.05.24-26-án visszatért Szamotrakiba.

1873.05.27-30-án visszahajózott Csanak Kalehbe. A hajó rövid kitérőt tett Enosz szigetére, ahol egy napig maradtak, megvizsgálták a régiségeket, és néhányukról vázlatokat készítettek. Másnap az út Szamothrakéba folytatódott, ahol a tudósok felszerelésükkel és egy négyfős kísérettel partra szálltak, hogy megkezdjék a régiségek kutatását. A tudósokkal jelzések útján kapcsolatot tartó „Zrinyi” korvetthajó, Szamothraké és Enosz között közlekedett, ellátva postát és szükséges ellátmányt. Az expedíció tagjai ott is a legbarátságosabb fogadtatásban és érdeklődésben részesültek a helyi hatóságok részéről.²³³⁵

1873.05.31 – 1873.06.04-én Szamotrakiban kötött ki.

1873.06.04-08-án megint Csanak Kalehben járt.

1873.06.11-12-én elhajózott Szamotrakiba, majd ott behajózták a régészeti expedíció tagjait a régészeti leletekkel együtt. A feltárást 64 tengerész segítette a helyszínen. Feltártak egy régi templomot.²³³⁶

A »Zrinyi« korvett még mindig Szamothraké közelében van, és már néhány érdekes régészeti leletet is partra vitt, amelyekkel júliusban vagy augusztusban fog kifutni, amely alkalommal a hajó legénységének engedélyt kell adnia Bécsbe való utazásra.²³³⁷ Szamothrakéban a hajó szívet vételezett.

1873.06.14-27-én Pireuszban (Athén kikötője) állt meg.²³³⁸

1873.06.30 – 1873.07.02-án Lisszabonba kereste fel.²³³⁹

²³³⁰ Neue Freie Presse, Februar 1877-02-15

²³³¹ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-18

²³³² Neues Fremden-Blatt, März 1874-03-10

Deutsche Zeitung, April 1873-04-19

²³³³ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-06

²³³⁴ Neues Fremden-Blatt, Mai 1873-05-07

²³³⁵ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-18

²³³⁶ Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-12

Die Presse, November 1874-11-11

²³³⁷ Deutsche Zeitung, Juni 1873-06-04

²³³⁸ Deutsche Zeitung, Juni 1873-06-23

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1874 Hauptteil

²³³⁹ Pesti Napló, 24. évfolyam, 1873-07-02 / 150. szám

Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-02

1873.07.02-05-én Spalatoban volt.²³⁴⁰

1873.07.06-án megérkeztek Triesztbe és kihajózta az expedíciót.²³⁴¹

1873.08.23-án kifutott Triesztből Levante felé az SMS Lissa-t kísérve.

A „Zrinyi” korvett, amely nemrégiben Triesztből – ahol régészeti leleteit kirakodta és legénységének egy részét lecserélte – Castelnouvoba hajózott.²³⁴²

1873.08.26-án érintette Polát, ahol a két hajó szenet és lőszert, valamint ellátmányt és élelmizert vett fel. 1873.08.31-én futott innét ki a két hajó.

1873.09.12-14-én volt Miloszbán.

1873.09.16-20-án járt Munichia-ban, Pireusz közelében.

1873.09.20-28-án Pireuszban kötött ki.

1873.10.04-08-án Syra következett.

1873.10.16-21-én Suda-öböl vizein járt.

1873.10.25-29-én Poros-ban volt.

1873.11.05-16-án Syraban állt meg.

1873.11.17-20-án Milosz látta vendégül.

1873.11.24-26. Navarin.

1873.11.28 – 1873.12.01. Zante, Argostoli.

1873.12.09-12-én Korfun volt.

1873.12.18-19-én Lissat érintette.

1873.12.20-án befutott Polába.

1873.12.23-án leszerelték.

1876.

1876 májusában első tartalékba került.²³⁴³

1876.06.05-én Polában szárazdokkban volt.²³⁴⁴

1876.06.19-én felszerelték és beosztották a Hajórajhoz, majd áthajózott Polába.²³⁴⁵

Parancsnoka Teschenberg fregattkapitány.²³⁴⁶

1876.06.19-én egy egymérföldes sikeres próbautat tett, majd befutott Polába.²³⁴⁷

1876.06.21-én kifutott Polából.²³⁴⁸

1876.06.23-24-én Korfun járt.

1876.06.26-28-án Syra vizein volt.²³⁴⁹

1876.06.29 – 1876.07.22-én Szalonikiben kötött ki.²³⁵⁰

1876.07.23-26-án ismét Syrat kereste fel. Ott szenet vételezett és bevárta a hajó a postáját.²³⁵¹

1876.08.01-07-én Jaffa-ban járt.

1876.08.08-20-án Bejirútban vetett horgonyt.

1876.09.03-06-án Rodoszbán volt.

1876.09.11-23-án Szmirna (Smyrna) következett.²³⁵²

1876.09.27 – 1876.11.29-én Szalonikiben (Theszaloniki) állomásozott.

1876.12.03-05-én Syrat érintette.

²³⁴⁰ Neue Freie Presse, Juli 1873-07-05

²³⁴¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-07-13

²³⁴² Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

²³⁴³ Grazer Volksblatt, Mai 1876-05-25

²³⁴⁴ Pester Lloyd, Juni Jahrgang 23, 1876-06-09 / nr. 132

²³⁴⁵ A Hon, 14. évfolyam, 1876-06-13 / 135. szám

²³⁴⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-06-05

²³⁴⁷ Neue Freie Presse, Juni 1876-06-20

²³⁴⁸ Morgen-Post, Juni 1876-06-22

Das Vaterland, Juni 1876-06-22

²³⁴⁹ Das Vaterland, Juni 1876-06-27

²³⁵⁰ Die Presse, Juni 1876-06-27

²³⁵¹ Neue Freie Presse, Juli 1876-07-25

²³⁵² A Hon, 14. évfolyam, 1876-06-22 / 142. szám

1876.12.06-08 és 1876.12.09-11-én Skala (Milosz) vizei ringatták.

1876.12.12-13-án Monemavasia (Görögország) látta vendégül.

1876.12.21-24-án Gravosában volt.²³⁵³

Az osztrák „Zrinyi” korvett (parancsnoka Teschenberg fregattkapitány), Szmirnából érkezett és belépett Gravosába.²³⁵⁴

1876.12.25-26-án Lissa következett.

1876.12.28-29-én Bergulio-ban állt meg.

1876.12.30-án megérkezett Polába.

1877.

1877.01.04-én leszerelték és második tartalékba került.²³⁵⁵

Kicserélték a kazánjait.

1877.11.20-án a Zrínyi korvetten nyilvános árverésre bocsátották, az SMS Erzherzog Ferdinand Max, SMS Lisa és az SMS Fasana társaságában, 433 000 Ft-ért, de nem keltek el.²³⁵⁶

1878-ban megváltoztatták a vitorlarendszerét, bark vitorlázatra.

Ebben az évben aktív szolgálatban áll az amerikai partokon czirkáló «Dandolo» fregatt 14 ágyúval, továbbá a «Frundsberg» és «Zrínyi» korvettek, melyek Szaloniki és Smyrna előtt horgonyoznak, s összesen 8 ágyút hordoznak.²³⁵⁷ Az SMS Zrínyi a lap további írásai alapján 1878 májusában lehetett Smyrnában.

1879.

1879 februárjában került első tartalékba.²³⁵⁸

1879.03.03-án felszerelték és beosztották a Hajórajhoz.

Parancsnoka Camillo Ritter von Henriquez fregattkapitány.²³⁵⁹

1879.04.25-én Pokorny tengernagy százada, amely a "Habsburg" páncélos fregattból, mint zászlóshajóból, valamint a "Donau", "Fasana", "Aurora" és "Zrinyi" korvettekből áll, Spalatóban tartózkodik, és egyelőre nem várható, hogy elhagyja az osztrák partokat.²³⁶⁰

1879.10.24-én kifutott Gravosából.

1879.10.25-28-án Korfun járt.

1879.10.30- 1879.11.04-én Syrában volt.

1879.11.05-15-én Pireuszt kereste fel.

1879.11.16-18-án Sigri látta vendégül.

1879.11.19 – 1879.12.09-én Szmirna vizein járt. Még a horgonydobás előtt egy kifelé tartó francia postagőzös letörte az orrsudár végét.

1879.12.10-12-én Vathi (Számosz) következett.

1879.12.12-13-án Tigani-t kereste fel.

1879.12.15-17-én Marmarizza-ban állt meg.

1879.12.17-én befutott Rodoszra, majd hamarosan távozott onnét. Az erős északi viharban letörött az újonnan megtoldott orrsudár vége.

1879.12.19-26-án járt a Suda-öbölben.

1879.12.28 – 1880.01.03-án volt Korfun.

²³⁵³ Das Vaterland, Dezember 1876-12-22

²³⁵⁴ Pester Lloyd - Abendblatt, Dezember Jahrgang 23, 1876-12-22 / nr. 293

²³⁵⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-01-03

²³⁵⁶ Klagenfurter Zeitung, Oktober 1877-10-31

²³⁵⁷ Háború-Krónika, 1877-1878, 1878 / 59. szám

²³⁵⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-02-09

²³⁵⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1879-03-22

²³⁶⁰ Die Epoche, April 1879-04-25

1880.

1880.01.05-07-én Lissa történelmi vizein horgonyzott.

1880.01.08-án megérkezett Polába.

Ezután a Hajóraj kötelékébe került. Az Adrián cirkált, közben érintette Gravosát, Triesztet és Polát.

1880 júniusában új parancsnokot kapott Ernst Freiherr von Weissenbach fregattkapitány személyében.²³⁶¹

1880 szeptemberében a flottakötélék Lissa vizein gyakorlatozott, majd Gravosába hajóztak.²³⁶²

1880.09.11-én a haditengerészeti bemutatón részt vevő osztrák század már teljesen felszerelt a gravosai rakodótéren, ahol a többi európai hadihajó (például francia és angol hajók) többsége már összegyűlt. A század a „Custozza” és a „Prinz Eugen” páncéloshajókból, valamint a „Zrinyi” korvettből áll, és Eheran von Eberhorst ellentengernagy parancsnoksága alatt áll. A kötelék Dulcignio (Ulcinj, Montenegró) helyzetének nemzetközi rendezése végett tartózkodott a térségben.²³⁶³ A hadgyakorlaton 16 hajó vett részt, de az SMS Laudon fregatt, az SMS "Zrinyi" korvett és az SMS "Sansego" ágyúszázad, valamint az angol HMS "Iris" aviso hajó nem vett részt a bemutatón, mert más feladatot kaptak 1880.09.18-án.²³⁶⁴

Támadás egy hadihajó ellen. Egy Polából származó jelentés szerint: Egy korábbi hajósinas, Suindl nevű matróz-lövész állítólag a „Custozza” kazamatahajó felrobbantását tervezte, de egy altiszt beavatkozása megakadályozta szörnyű tervének végrehajtásában. Karl Stefan főherceget, aki a „Custozza” fedélzetén tartózkodott, a tervezett bűncselekmény felfedezése után azonnal áthelyezték a „Zrinyi” korvettre. A szóban forgó matróz-lövészt állítólag már átadták a tengerészeti börtönnek.²³⁶⁵ Ez az esemény Gravozában történhetett meg.

1880 novemberében az Adriai-tengeren állt szolgálatban.²³⁶⁶

1880.12.21/22-én a Custoza és a Prinz Eugen páncéloshajókból, a Laudon fregattból, a Zrínyi korvettből és a Sansego ágyúszázadból álló kötelék Fasanánál, Pola közelében vetett horgonyt. A lögyakorlat elvégzése után a hajók Triesztbe hajóznak, és ott horgonyoznak a karácsonyi ünnepek alatt. A jövő hónap elején a személyzet és a legénység cseréje miatt várhatóan visszatérnek Polába.²³⁶⁷

1881.

1881.01.10-én Polában részleges javítás alatt állt.²³⁶⁸

1881-ben a Hajóraj kötelékében szolgált márciusig.

Parancsnoka Ernst Freiherr von Weissenbach fregattkapitány.

1881.01.26-án Polából egy rövid út erejéig Smirnába indult.²³⁶⁹

1881 februárjától új parancsnoka Fridolin Ritter von Jägermayr fregattkapitány.²³⁷⁰

1881.07.20-án kifutott Polából Levante felé. A kötelék parancsnoka Anton Ritter von Wiplinger ellentengernagy, a kötelék tagjai: SMS Laudon zászlóshajó, SMS Erzherzog Albrecht, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Zrínyi, az SMS Narenta és az SMS Taurus.²³⁷¹

²³⁶¹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

²³⁶² Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-13

²³⁶³ Prager Abendblatt, September 1880-09-11

Die Presse, September 1880-09-09

²³⁶⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-18

²³⁶⁵ Neugigkeits-Welt-Blatt, September 1880-09-15

²³⁶⁶ Pester Lloyd - Abendblatt, November Jahrgang 27, 1880-11-08 / nr. 256

²³⁶⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Dezember 1880-12-22

²³⁶⁸ Neue Freie Presse, Januar 1881-01-10

Das Vaterland, Januar 1881-01-12

²³⁶⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-18

Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-26

²³⁷⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-02-11

²³⁷¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1881-07-17

1881.08.02-07-én Syraban volt.
1881.08.07-11-én Phalera következett.
1881.08.12-17-én Szalonikiben volt.
1881.08.19-28-án Szmírnát kereste fel.
1881.09.02 – 1881.11.01-én Alexandriában tartózkodott,²³⁷² a Kairóban kirobbant zavargások miatt. A hajó az osztrák-magyar főkonzul rendelkezésére állt, készen a bármikori kifutásra.²³⁷³
1881.11.12. Navarin.
1881.11.17-18. Korfu.
1881.11.25-én befutott Gravosába. Azután áthajózott a Cattarói-öbölbe, ahol Zelenikánál őrizte a lőporraktárt.
1881.12.15-én Polába indult, ahová 1881.12.18-án érkezett meg.²³⁷⁴
1881.12.29-én ismét visszatért a Cattarói-öbölbe.

1882.

1882 januárjától részt vett a „Crivoscie“ (Krivosije) megszállásában.²³⁷⁵ 1881-1882-ben a helyi lakosság besorozása miatt, lázadás tört ki a Herczegovina, Montenegro és a Cattaroi öböl (Bocche di Cattaro) által határolt, karcos, hegyvidéki terepen. A Monarchia csapatai leverték a felkelést és megszállták a területet. A harcokban az SMS Zrínyi mellett részt vett az SMS Laudon, az SMS Nautilus és az SMS Sanségo ágyúnaszád.²³⁷⁶ Végül a flotta tovább bővült az Erzherzog Albrecht kazamatahajóval, Fasana-korvettel és Grille gőzhajóval.²³⁷⁷
1882.01.15-én a Rizanoi-öbölben volt Boccában.²³⁷⁸

1882-ben a Hajóraj kötelékében szolgált és felkereste Meljinjét (Montenegro), Neumot (Bosznia-Hercegovina).

1882.02.06-án visszahívták Polába.

1882.02.12-én leszerelték és áthelyezték második tartalékba.²³⁷⁹

1882 augusztusában az aktív flottakötélék tagja volt az SMS Laudon, SMS Erzherzog Albrecht, SMS Fasana, SMS Nautilus és az SMS Grille társaságában.²³⁸⁰

1884-ben egy pénzügyi vita keretében panaszolták, hogy a Duna (Donau) fedett korvett (1876) és a Zrínyi korvett (1874) csak 12 1/2 csomót értek el óránként a jelzett 14 helyett. Szintúgy a Zala és Spalato torpedóhajók (1879) nem bizonyultak oly gyorsaknak, mint remélték, 16 csomó helyett csak 13-at tesznek meg óránként.²³⁸¹

1885.

1885-ben kicserélték a kazánjait.

A hajónak eredetileg 1885.06.10 bevethetőnek kellett volna lennie.²³⁸²

1885.08.15-én felszerelték.

1885.08.31-én kifutott Polából egy nyugat-indiai útra.²³⁸³ Az út célja, a legénység kiképzése, a kereskedelmi és konzuláris kapcsolatok élénkítése, a kereskedelmi politikával kapcsolatos

²³⁷² Neigkeits-Welt-Blatt, September 1881-09-22

²³⁷³ A Hon, 19. évfolyam, 1881-10-17 / 285. szám

²³⁷⁴ Militár-Zeitung, Juli-Dezember 1881-12-23

²³⁷⁵ Gazdasági Mérnök, 35. évfolyam, 1910-04-17 / 16. szám

²³⁷⁶ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

Militár-Zeitung, Januar-Juni 1882-01-13

²³⁷⁷ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-08 / 217. szám

²³⁷⁸ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-01-15 / 15. szám

²³⁷⁹ Militár-Zeitung, Januar-Juni 1882-02-21

²³⁸⁰ Neigkeits-Welt-Blatt, August 1882-08-09

²³⁸¹ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-11-11 / 311. szám

²³⁸² Die Presse, Mai 1885-05-01

²³⁸³ Neigkeits-Welt-Blatt, August 1885-08-06

kívánságok, valamint különféle tárgyak gyűjtése a tengerészeti arzenál és az Udvari Múzeum részére. A hajó parancsnoka Vinzenz von Rosenzweig fregattkapitány volt.²³⁸⁴

A hajó tervezett útvonala: Nagy-Antillák, beleértve Portoricót, Haitit, Jantacát és Kubát, valamint Trinidadra, Barbadosra, Martinique-ra és a Kis-Antillákon található St. Thomasra.²³⁸⁵

1885.09.02-06-án járt Gravosán.

1885.09.09-12-én kötött ki Máltán az SMS Albatros társaságában.²³⁸⁶

1885.09.22-én Gibraltárban volt az SMS Albatrosszal együtt.²³⁸⁷

1885.09.23-25-én horgonyzott Tangerben.

1885.10.04-08-án Santa Cruz de Teneriffe látta vendégül.²³⁸⁸

1885.11.13-18-án Port of Spain (Trinidad) következett. Ez volt az első alkalom, hogy egy 80 méteres hadihajó lehorgonyzott Port of Spain kikötőjében. Rosenzweig parancsnok ünnepséget rendezett a „Zrinyi” fedélzetén a Német Klub számára, amelynek 30 tagja két hajóval érkezett a fedélzetre, és akiket a parancsnok és a hajó tisztjei a legszívélyesebben fogadtak és kiválóan szórakoztattak. Abban a pillanatban, hogy a vendégek elhagyták a hajót, azt bengáli fények világították meg, és számtalan rakétát indítottak az ég felé.²³⁸⁹ Trinidad legérdekesebb természeti jelensége az aszfalttó.²³⁹⁰

Trinidad brit szigetén például lehetőség nyílik betekintést nyerni a rabszolgaság eltörlése óta a nyugat-indiai szigetcsoporthoz kialakult új munkakörülményekbe. Régebben a néger rabszolga szorgalmasan és sikeresen művelte a termékeny földet – a szabad néger gyűlölte a munkát, vagy csak jó bérért végezte, ami elkerülhetetlenül a munkaerőköltségek hatalmas növekedéséhez vezetett, és más munkások toborzását tette szükségessé. Ennek érdekében évente körülbelül 2500 "kulit" – azaz olyan szabad munkást, akiket többéves szerződések révén egyfajta jobbagységba sodortak – importálnak Kelet-Indiából állami költségen. A kulikat ötéves szolgálati igazolvánnyal osztják be az ültetvényesekhez, fejenként 5 font sterling fizetése ellenében. Az ültetvényes, aki öt évig szolgál, lakhatást, orvosi ellátást és napi 10 penny és 1 shilling közötti bért kap az ültetvényestől. Szolgálatának befejezése után az ültetvényes szabadon választhat, hogy hazatér a kormány költségén, vagy elfogad öt hold földet és 5 font sterlinget, hogy Trinidadon letelepedjen. Eddig úgy tűnik, hogy ez a munkarendszer hosszú távon bizonyítja majd az értékét. A „Zrinyi” korvett hajóorvosának a hajó spanyolországi kikötői tartózkodása alatt lehetősége nyílt ellátogatni egy Cookie településre a város közelében, és így írta le benyomásait: „Egy kis kókuszpálma-ligeten keresztül jutunk el az angol nyugalom helyéről egy idegen nép településére, amelynek láttán úgy érezzük, mintha a világ egy másik részébe csöppennénk. A bambuszból épült tiszta kunyhók kellemes ellentétben állnak a négerek meglehetősen szerény nádfedeles kunyhóival. Ugyanilyen idegen és különös a lakberendezési tárgyak is. A finom bronzszínű és nemes termetű lakosok élénk színű ruhákban járnak, kezüket, lábukat és nyakukat nehéz, gyakran díszes ezüstgyűrűk díszítik. Végtagjaik szimmetriája, nemes vonásaik, különösen a nők és lányok esetében, semmivel sem maradnak el a kaukázusi fajétól. Ezek az emberek indiaiak, akik a Gangesz partjáról vándoroltak ide.” A rabszolgák felszabadításával a Nyugat-Indiák jóléte gyorsan hanyatlott. A négerek, a civilizáció e méltatlan tanulói, újonnan talált szabadságukat a semmittevés teljes szabadságának tekintették. Mindenki a saját urának tekintette magát, ami hatalmas munkaerőhiányhoz vezetett. Az egykor jól

²³⁸⁴ Die Presse, Juli 1885-07-24

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1887-11-03

²³⁸⁵ Neue Freie Presse, August 1885-08-18

²³⁸⁶ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám

Die Presse, September 1885-09-10

²³⁸⁷ Die Presse, September 1885-09-23

Wiener Allgemeine Zeitung, September 1885-09-24

²³⁸⁸ Pesti Napló, 36. évfolyam, 1885-10-07 / 275. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1885-10-06

²³⁸⁹ Die Presse, November 1885-11-14

Die Presse, November 1885-11-17

Die Presse, Januar 1886-01-02

²³⁹⁰ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1887 Hauptteil

megművelt földterület több mint fele kopár és sivár volt. A hiány enyhítésére az angol kormány több ezer kelet-indiai kulit importált. Feleséggel és gyermekkel vándorolva sokan itt találtak meg második otthonukat. Szigorúan tartózkodtak a négerekkel való keveredéstől, csak egymás között házasodtak, és megőrizték buzgó, patkányszerű szellemüket, őshonos szokásaikat, söreiket és hamisítatlan fajukat. Annak ellenére, hogy az elmúlt évtizedekben 140 000 kulit telepítettek be, Trinidadnak csak a délkeleti részét, Port of Spain és San Fernando környékét gyarmatosították nagyobb mértékben.²³⁹¹

1885.11.19-20-án Bridgetown (Barbados, Karib-tenger) vizein járt.²³⁹²

1885.11.22-23-án Kingston (St. Lucia) következett.

A sajtó szerint 1885.11.23-án St. Vincent (Antillák) vizein járt.²³⁹³

1885.11.24-26-án a közeli Port Castries (St. Lucia) állt meg.

1885.11.26-30-án Fort de France (Martinique, Karib-tenger) volt a horgonyzóhelye.²³⁹⁴

1885.11.30 – 1885.12.01-én St Pierre (Martinique) vendége volt.

1885.12.02-án Port Roseau (Domenica) vizein vetett horgonyt.

1885.12.03-06-án Point a Pitre (Guadeloupe) volt a kikötőhelye.²³⁹⁵

1885.12.07-08-án St. John (Antigua) következett.

„Hercegfalváról lapunk egy barátja beküldi hozzánk Kállay Nagy Béla magyar tengerész Nyugat-Indiában december 8-án kelt levelét, mely érdekesen írja le, mint vadászott a „Zrínyi“ osztrák-magyar korvett legénysége cápára. A „Zrínyi“ korvett, december 6-án Antigua kikötőben vetett horgonyt mesze a várostól és pedig a célból, hogy a hajó legénysége magát a céllövésben gyakorolhassa. Szép verőfényes nap lévén, miután a lövés már egy jó ideig folyt, a hajóról egy csolnakot küldöttek ki, néhány legénnyel a lövések eredményét megvizsgálni. A matrózok nem sokára visszatérvén, jelentést tettek, hogy csónakjukat egy cápa kerülgette. A korvetten erre azonnal megtették a cápafogáshoz szükséges intézkedéseket. A cápahorogra egy darab húst tűztek és a tengerbe vetették a horgot kötélt által erősen a hajó oldalához erősítve. Ezalatt Kállay Nagy Béla a hajó farán állva egy pár tiszt társaságában a céllövésre ügyeltek föl. Egyszer csak észreveszik, hogy a hajóhoz közel alig egy arasznyi mélyen a víz alatt úszik a cápa. Az egyik tiszt azonnal fegyvert ragadva a cápára lőtt, de nem találta a fejét, ezért a szörnyeteg azonnal a víz mélyébe merült. Estefelé rendelet adatott ki, hogy a horgot be kell húzni, s midőn a horgot már közel a víz színéig fölhúzták, csak akkor vették észre, hogy valami nagyon nehézkedik rajta, s nem sokára lehetett látni, hogy a horog egy cápa pofájába van beléakadva. Persze jön erre nagy riadalom a hajón, az összes hajó népsége kíváncsi volt farkasszemet nézni a vízi ellenséggel. Midőn az emberfaló hal észrevette, hogy többé nem a maga ura elkezdte a vizet fújni mint egy tenger alatti vulkán, majd farkával korbácsolta a habokat s a midőn vagy ötven ember kezdte fölfelé húzva a vízből kiemelni, bőszerű dühében böngött, mint a vágóhídra vonszolt ökör. Nagy nehézségekkel sikerült a farkára egy hurkot vetni, s így azután a hajó fedélzetére felvonszolni. Útközben egy dorongot elkapott és ezt csak akkor lehetett tőle elvenni, midőn a fejére mért 20 fejszecsapással kivégezték. Hossza négy és fél méter volt, a feje átmérője egy méter. A szörnyeteg gyomrában találtak egy egész ló combot patkóstul együtt. A patkó a gyomorsavtól szép fényes volt mint az ezüst. Azonfölül letek a bendőjében különféle tengeri kagylókat és kisebb nagyobb állatok maradványait. Szép fehér, alul, felül hét sor fogát a hajósnép kiszedte emlékének. A cápa testét visszadobták a tengerbe. Jelenleg a Zrínyi korvett Havanna város kikötőjében van, Cuba szigetén. Onnan mennek New Providenceba és onnét a Csendes óceánon át, hazafelé Pólóba térnek. Mint Kállay Nagy Béla

²³⁹¹ Klagenfurter Zeitung, April 1888-04-06

²³⁹² Das Vaterland, September 1885-09-22

Neue Freie Presse, November 1885-11-21

²³⁹³ Die Presse, November 1885-11-24

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1885-11-24

²³⁹⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1885-10-05

Die Presse, November 1885-11-27

²³⁹⁵ Die Presse, Dezember 1885-12-04

írja, a hajó népsége kitűnő kondícióban van, s igen mulatságos az utazásuk. Több magyar fiú is van a hajón. — Idősb Kállay Nagy Boldizsár községi orvos úr, ki szíves volt fia, a magyar tengerész levelét rendelkezésünkre bocsátani, egyszersmind a következő sorok közlésére kér föl: Kötelezve érzem magamat, mint atya, a külügyminisztérium tengerészeti osztályának a leghálább köszönetemet nyilvánítani abbéli pontosságáért, hogy fiam leveleit mindenkor a lehető legrövidebb idő alatt kezemhez küldötték; valóban csodával határos, hogy fiam által ez év február 3-án keltezett levelét már 23-án megkaptam Havannából. Sőt az Antillákra megérkezésük után, Trinidad kikötőből a postaindulás sürgőssége miatt fiam csak egy levelező lapon tudatta szerencsés megérkezésüket, s az is kezemhez jött.”²³⁹⁶

1885.12.09-11-én Basse Terre-ben (St. Kitts) járt. ²³⁹⁷

A sajtó szerint érintették Saint Christopher-t is.

1885.12.12-15-én Charlotte Amalia-ban (St. Thomas) kötött ki. ²³⁹⁸

1885.12.16-21-én San Juan (Puerto Rico, Porto Rico) vizein ringatózott. ²³⁹⁹

1885.12.23-25-én járt Santo Domingon.

1885.12.31 – 1886.01.08-án Port au Prince (Haiti) vendégszeretetét élvezte. ²⁴⁰⁰

1886.

1886.01.10-18-án Kingston (Jamaika) következett. ²⁴⁰¹

1886.01.25 - 1886.02.10-én Havannában állt meg. ²⁴⁰²

Sajnos a Panama-földszorosra tett látogatást le kellett mondani az ottani sárgaláz-járvány miatt. ²⁴⁰³

1886.02.13-15-én Nassau (Providence-sziget, Bahamák) vizein vetett horgonyt. ²⁴⁰⁴

1886.03.22-27-e között Cadizban volt, sérült állapotban. ²⁴⁰⁵ A sérülés körülményeiről egy tengerész így számolt be: „A hajó 37 napos vihart élt át, s a csavarja annyira megromlott, hogy hasznát nem vehette, s vontatni kellett. A személyzet, nagyon sokat szenvedett, a viharok mindenkit megviseltek, igazi beteg azonban egy sem lett közülök. A hajó kijavításán nagy sietéssel dolgoznak, és kiknek hozzátartozójuk van a legénység vagy tisztek között, azokat kétségkívül érdekelni fogja, hogy hűsvétra valószínűleg Pólában lesznek. A hajó több ízben forgott a legnagyobb veszedelemben. A farsang utolsó napjaiban oly vihar érte őket az Atlanti óceánon, hogy mindnyájan veszve hitték magukat. S ez az irtózatosságot öt napig tartott. Öt napig minden pillanatban várták a halált.”²⁴⁰⁶

1886.03.28-án visszatért Cadizba a rossz időjárás miatt.

1886.04.09-13-án Messinát kereste fel. ²⁴⁰⁷

1886.04.16-án visszaérkezett Polába. ²⁴⁰⁸

Az út során gőzzel megtett 4454 tmf-et, vitorlával 8896 tmf-et. Összesen 140 napot töltött a tengeren menetben.

1886.04.19-én leszerelték.

²³⁹⁶ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-03-04 / 63. szám

Mährisches Tagblatt, März 1886-03-13

²³⁹⁷ Das Vaterland, Dezember 1885-12-14

²³⁹⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, November 1885-11-02

²³⁹⁹ Neue Freie Presse, Dezember 1885-12-17

²⁴⁰⁰ Die Presse, Januar 1886-01-12

²⁴⁰¹ Das Vaterland, November 1885-11-11

²⁴⁰² Das Vaterland, November 1885-11-26

Neue Freie Presse, Januar 1886-01-27

²⁴⁰³ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1887-11-03

²⁴⁰⁴ Földrajzi közlemények 1888. Könyvészet / II. Külföldi művek / Freiherr von Benko Jerolim: Reise S. M. Schiffes „Zrinyi”

²⁴⁰⁵ Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-03-25 / 84. szám

Die Presse, März 1886-03-23

²⁴⁰⁶ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-04-06 / 96. szám

Pester Lloyd, April Jahrgang 33, 1886-04-10 / nr. 100

²⁴⁰⁷ Die Presse, April 1886-04-10

²⁴⁰⁸ Neue Freie Presse, April 1886-04-17

„A »Zrínyi« hajó expedíciójának adja leírását. Rosenzweig Vincze fregattkapitány parancsnoksága alatt tette meg a corvette 1885—86-iki útját Málta, Tanger és Teneriffe érintésével Nyugat-Indiába. Itt érintette az Antillák összes szigeteit s a Bahamák közül New Providence-t. Az egész kirándulásra nyolczadfél hónap volt kitűzve, mialatt az út nagy részét lehetőleg a szelek felhasználásával vitorlaerővel kell vala megtennie. Feladatává tétetett a transatlanti kikötők kereskedelmi és netalán egyéb viszonyait is tanulmányozni, hogy kereskedelmi érdekeinkre hasznosíthatók legyenek. Ezen kívül föl kelle használni a hajó tisztjeinek minden alkalmat, hogy a hadi tengerészet, a hajózás és a tudomány céljai előmozdíttassanak. Gyűjteniök kellett adatokat a tengerpartok térképészeti, vízrajzi és időjárás viszonyairól s a netalán észlelt hibákat ki kelle igazítaniok saját felvételeikkel és észleleteikkel. Végül ethnographiai és tengerészeti tárgyakat kellett gyűjteniök, úgy a pólai hadi arsenal múzeuma, mint az udvari múzeum részére. A Panama földszorossághoz tervezett kirándulás az Antilláktól elmaradt, mert ott akkor éppen a sárga láz pusztított járványszerűleg. A corvette 1885. szeptember 1-én hagyta el Polát, érintette Gravosát, hol szénkészletét egészítette ki, s onnan elindulva szeptember 9-én kötött ki Máltában, melynek leírására a jelentés néhány tanulságos, de új adatok nélküli lapot szentel. Sokkal érdekesebben van ismertetve Tanger, Marokkó főkikötője, hol öt napig időzött a hajó. Innen elindulva kilencz napi hajózás után, a Kanári szigetcsoport legnagyobb szigetén, Teneriffén vetettek horgonyt. A rossz időjárás nem engedte meg nekik, hogy a szigetnek 3716 méter magas hegyét, a Pick de Teydét megmászsák. Az expedíció október 8-án hagyta el az érdekes szigetet és november 13-án érkezett meg Trinidadba. Az Antillák egyes szigeteit külön fejezetekben találjuk ismertetve, s a mű végén függelékekben vannak közölve a megfelelő kereskedelmi adatok. Trinidad különálló angol telepet képez, de azért a francia elem rajta túlnyomó. A sziget 1802-ben került angol hatóság alá s azóta folyton emelkedik. 1881-ben volt 153.128 lakosa Barbados népessége csökken; a kivándorlás járványszerű jelleget öltött. A harmadik sziget, melyet érintettek St.-Vincent volt, mely után a szép Sta.-Luciát, aztán a francia Martinique szigetét látogatták meg. A szerző behatóan foglalkozik ezen érdekes szigetnek leírásával. Majd Dominicat, azután (Jua deloupe-ot, Antiguat, St.-Christoph, St.-Thomas, Porto-Kico, Hay ti, Jamaica és Cuba szigeteket keresték föl. A Bahama szigetcsoportból New-Providence szigetet érintették, melyről szerző azt mondja, hogy az a forró égövi Amerika legcsodálatosabb alkotása, s azt felette érdekesen írja le. A »Zrínyi« corvette február 15-én szedte föl horgonyát a Nassau kikötőből és elhagyta Nyugat-India felette érdekes vidékét, hol három hónapig és két napig időzött. Angol, francia, spanyol, dán gyarmatok, a mulatt-állam, mely a spanyol, és a néger köztársaság, mely francia örökségbe lépett, vonult el tarka képekben a hajó utasainak szemei előtt. Gazdag ismeretekkel megrakva jöttek vissza, melyeket részben e könyvben, részben folyóiratokban és külön jelentésekben tettek közzé. Az utazás egészben szerencsés körülmények között folyt le. Márczius 14-én elérték St. Mariat, az Azori szigetek legkeletibb tagját, honnan 8 nap alatt Cadizba értek. A hazautazás innen Gibraltáron át, érintve még Szardíniát, 22 napot vett igénybe. Az utazás célját illetőleg az expedíció feladatát teljesen megoldotta. A hajó parancsnoka, Rosenzweig fregattkapitány jelentésében hangsúlyozza, hogy Nyugat-Indiában jelentősebb konzuláris képvisellel kellene bírnunk. Így aztán módunkban volna ezen gazdag államok és gyarmatokkal sikeres kereskedelmi összeköttetésbe lépniük. Külön konzulokra volna szükségünk, mert csak ezek révén lehetne kereskedelmünknek ott tért hódítani. Ha volnának ott konzuljaink, akkor vállalkozó szellemű kereskedőknek kellene oda letelepedniük, kiknek érdekeit minden áron támogatni és megvédeni kellene. Eddigél sem lobogónkat, sem államunkat nem ismerik a nyugat-indiai vizekben. Pedig igen-igen érdemes volna ott tért foglalnunk. A munkához egy Nyugat-India szigeteit feltűntető térkép van mellékelve. E. B.»²⁴⁰⁹

²⁴⁰⁹ Földrajzi közlemények 1888. Könyvészet / II. Külföldi művek / Dr. Schober Karl: Schulwandkarte des Königreiches Böhmen

1887.

A Laudon fregatt, a Zrínyi korvett s a Narenta és Hum ágyúaszád alkotta a téli hajóköteléket.

1888.

Hírek a haditengerészet köréből, Pólából jelentik lapunknak. A „Zrínyi“ korvett e napokban hagyja el a pólai kikötőt, hogy 1-1 és fél évig tartó útját (melynek terve még nincs véglegesen eldöntve) megkezdje. Egyelőre a következő program mutatkozik a legvalószínűbbnek: a tavaszig csatlakozunk a Laudon, Hum, Narenta (Zrínyi) hajókból álló rajhoz, melyek közös manőverek gyakorlatára az Adriai- és Jóni tengeren cirkálnak. Ezután a Zrínyi — elválva a többtől — a délfancia és spanyol partokon fog cirkálni, míg a barcellonai kiállítás megnyitását, melynek tartama alatt a „Zrínyi“ az osztrák-magyar monarchiát fogja képviselni. A kiállítás bezárásával lekerül vagy Nyugat- vagy Kelet-Afrikába, de legvalószínűbb, hogy egyesülve a Vörös-tengeren az olasz flottával, Massauah körül fog néhány hónapig tartózkodni. Innen 1889. végén a melbournei kiállításához megy, miután előbb az Indiákon néhány kikötőt már meglátogatott. Ezután vagy egy keletázsiai, vagy egy délafrikai úttal fejeztetik be az expedíció.²⁴¹⁰ Végül az SMS Zrínyi fentebb tervezett hosszabb útja elmaradt.

Az úgynevezett téli hajórajt, mely a Laudon fregattból, Zrínyi korvettből s a Narenta és Hum ágyúaszádokból áll, még a hét folytán (1888. április) leszerelik a hadi állomáson (Polában).²⁴¹¹

A hajó parancsnoka Joseph Ritter, Dr. Lehnert.²⁴¹²

1888.02.20 – 1888.04.12-e között a Hajóraj kötelékéhez tartozott.

1888.07.02-től az új Hajórajhoz vezényelték.²⁴¹³

1888.10.25-én Lago Grande kikötőjében segítséget nyújtott egy kritikus helyzetben az SMS Möve (1859) ágyúaszádnak.

1888.10.28-án egy gőzbárkával és csónakkal segített a Mezzo kikötőjében a zátonyra futott Skutari Lloyd gőzösnek.

1889-ben a Hajóraj kötelékéhez tartozott 1889.03.31-ig.

Taktikai századgyakorlatok. Január elején, amint azt a trieszti "NR. Wr. Abdbl." is jelenti, báró von Spaun ellentengernagy parancsnoksága alatt álló téli század széleskörű taktikai gyakorlatokat fog végezni. Ennek érdekében a századot, amely jelenleg a "Laudon" fregattból, a "Zrínyi" és "Frundsberg" korvettekből, valamint a "Nautilus" és "Hum" ágyúaszádokból áll, a "Zara" torpedónaszáddal, a "Pola" szállító gőzhajóval, valamint a "Hippus" és "Büffel" szállítóhajókkal erősítik meg. Ezek a hajók alkotják majd a második hadosztályt a taktikai kötelékben. A "tengeri szolgálatra" szánt viszonylag kis költségvetési előirányzat miatt a gyakorlatok csak egy hétig tartanak. Befejezésük után a második hadosztályt leszerelik.²⁴¹⁴

A gyakorlatok célja az ujjonnan bevezetett taktikai elemek gyakorlása.²⁴¹⁵

1890.

1890.04.28-án felszerelték.

Útja 1890—91-ben Keletázsiba vezetett, amikor a Jangcekiangon (Jangce folyó) egész Hangkauig felhatolt, fölkereste Csifut, Port-Arthurt, Csemulpót és Seult is.²⁴¹⁶

„Hosszú útra indul május hó 1-én a »Zrínyi« korvett és pedig Indiába és Chinába. Az út 10 hónapig fog tartani. Végczélja Shangai, később majd a Yancse- Kiangon is fölevez, ameddig

²⁴¹⁰ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-01-27 / 27. szám

²⁴¹¹ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-13 / 103. szám

²⁴¹² Neue Freie Presse, Januar 1888-01-24

²⁴¹³ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 35, 1888-07-16 / nr. 196

²⁴¹⁴ Prager Abendblatt, Dezember 1888-12-29

²⁴¹⁵ Klagenfurter Zeitung, Januar 1889-01-06

²⁴¹⁶ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám

csak a folyó mélysége engedi. A korvett odamenet és visszajövet hosszasan fog állomásozni Port-Saidban, Adenben, Kolombo-ban, Singaporéban és Hongkongban.”²⁴¹⁷

1890.05.03-án Wladimir Khittel fregattkapitány parancsnoksága alatt elindult Polából Kelet-Ázsiába.²⁴¹⁸ Az út célját a kiképzés, a kereskedelem politikai érdekek, néprajzi, antropológiai továbbá természettudományos tárgyak gyűjtése alkották. Ezenfelül a hajózási műszerek kipróbálást vették tervbe, és tengeri kutatásokat szándékoztak végrehajtani. A kedvezőtlen szelek miatt gőzzel haladt. A küldetés tíz hónapig tart előre láthatóan. A végső úti célja Sanghaj és a Jangce folyó menti városokat is meglátogatja, amennyiben a folyó hajózható. Az oda- és visszaúton a kikötők között szerepel Port Szaid, Áden, Kolombo, Szingapúr és Hongkong.²⁴¹⁹

1890.05.06-07-én Korfun járt ahol kiegészítette a szénkészleteit.²⁴²⁰

1890.05.13-14-én volt Port Saidban.

1890.05.15-17-én Szuezbent volt.

1890.05.28 – 1890.06.01-én járt Adenben.²⁴²¹ Az Indiai-óceánon való átkelés közben az erős hullámzás 15 m hosszban benyomta a hajó mellvédjét és letörte a csónakkikötő oldal rudat.

1890.06.15-21-én Colombot kereste fel. Itt tárgyalásokat folytattak a két éve embargó miatt visszatartott osztrák-magyar Samsone bark ügyében, de a tárgyalások nem vezettek eredményre.

1890.07.01-08-án Szingapúrban járt.

1890.07.28 – 1890.08.04-én Sanghajban kötött ki.²⁴²²

1890.08.07-08-án Csinkiang (Csincsiang, Jangce) vizein hajózott. Ez legalább 18 órai hajóút a folyón.

1890.08.10-12-én Wuhu-ban vetett horgonyt.

1890.08.14-15-én Wangschau következett.

1890.08.16-20-én járt Hankowban (Hankou). Itt ért véget a folyón való felfelé tartó útja.

„A Hankou felett viszonylag keskeny folyó innen folyik tovább, vize a deltája felé 2 km széles, mire Jiangninnál eléri a 10-18 km szélességet. A Jangce hatalmas vízmennyisége árvizek idején majdnem hatszorosa a Dunáénak. A hajózás szerencséjére ezeknek a hatalmas árvizeknek a hullámzása nagyon rendszeresen előfordul, ami lehetővé teszi a kiterjedt gáthálózat kiépítését, amely a hasonló számban található csatornák védelméhez és így a mezőgazdaság biztosításához szükséges a folyóvidék sík terepén.”²⁴²³

„(Honfitársaink Chinában.) A kelet-ázsiai vizekre vitorlázott „Zrinyi“-korvett útjáról lapunkban két tárca-közleményt hoztunk már, amelyek az út Kelet-Indiáig menő részét írták le. Most Vusungból, szeptember elejétől kezdve veszünk a haditengerészeti expedíció egyik szellemes tagjától, O. F. honfitársunktól levelet, melyből a következőket közöljük : Az eredetileg I-Csangig tervezett út a Yangtse- Kiangon szerencsére már Hankaunál (600 mrtfldre Shangaitól) befejeződött, mivel a további út előreláthatólag eredmény nélkül maradt volna. Hanem elég volt ez a 600 mrtfld is. Az összes utunk alatt nem szenvedtünk annyit, mint e 30 nap alatt, melyeket a Yangtse-Kiangon töltöttünk, China belsejében. Nappal majd levert bennünket a rettenetes, csaknem hihetetlen forróság, éjjel pedig a kétségbeesésig gyötörtek bennünket a mérges mosquitok légiói. És mindehhez hozzá kell számítani azt az irtózatos, rettenetes mocskot, bűzt, szennyet és piszkot, amelyeket az érintett városokban találtunk. Minden túlzás nélkül mondom, hogy az eddig érintett összes városokban oly irtózatos, leírhatatlan bűdösség uralkodik, hogy néhányunkat egyszer-másszor az ájulás környékezett. A mi csatornáinknak az illata valóságos Ylang-Ylang Shangainak vagy Wutsungnak bármely

²⁴¹⁷ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-02-14 / 2681. szám

²⁴¹⁸ Fővárosi Lapok 1890-05-04 / 122. szám

²⁴¹⁹ Pester Lloyd - Abendblatt, Februar Jahrgang 37, 1890-02-13 / nr. 36

²⁴²⁰ Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-05-09 / 127. szám

²⁴²¹ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-05-12 / 2767. szám

²⁴²² Nemzet, 9. évfolyam, 1890-06-14 / 2799. szám

²⁴²³ Földrajzi közlemények 1908.V. Társasági ügyek / Estély 1908. dec. 16.-án

főutcájához képest. Összesen mintegy 9—10 várost érintettünk a Yangtse-Kiangon, többek között Tsinkiangot, Wutsut, Hankaut, Hanjaut, Wutsungot, Kinkiangot, Nankingot. Ez utóbbi különben rendkívül érdekes volt. Egyrészt azért, mert Nanking eo ipso igen érdekes, másrészt és főleg pedig azért, mert nangkingi tartózkodásunk alatt Ghoh-Lüen-Fooh alkirály vendégei voltunk. Magától értetődik, hogy e magas protekció következtében sok olyat láttunk, amivel előbből vajmi kevés európai látogató dicsekedhetik. Többek között láttuk az összes Confucius-templom-complexet (az egyedülit egész Chinában); a királyi selyemszövődöt, amelyben kizárólag a pekingi udvar számára dolgoznak; az arzenált, szintén az egyedülit Chinában, ahol chinaiak által készített Maxim-ágyút és Hotchkins mitrailleuset láttunk. Mérnök és munkás egyaránt chinai. Ez arzenál helyén állott 59-ig a híres porcellán-torony, melynek omladékaiból egyegy darabkát kaptunk emlékül. Továbbá láttuk a Hing dinasztia temetkezési helyét. Lien-Cho-Cheng hangkingi tautay (kormányzó) állítása szerint mi voltunk az első idegenek, akik e szent helyre belépést nyertünk. Továbbá volt nagy „diner“ a tautaynál, ki az alkirály nevében fogadott bennünket. Ez már a 4-ik chinai ebéd volt, melyben részt vettem, de ez igazán fejedelmi és egyszersmind borzasztó rettenetes volt. Még most is a hideglelés környéket, ha visszagondolok reá. Never more! Sajnos mindezekről most részletes leírást nem lehet adni. Japáni utunk egyelőre egy kissé kétséges, miután a jokohamai követség közlése szerint jelenleg ott a cholera uralkodik.”²⁴²⁴

1890.08.21-24-én ért vissza Csinkiangba a Jangcén.

1890.08.29 – 1890.09.02-án és 1890.09.03-án Woosungban kötött ki.

1890.09.03-13-án Csifu következett.

1890. szeptember 4-én von Khittel fregattkapitány, a „Zrinyi” korvett három tisztjének, egy japán idegenvezetőnek és több szolgának kíséretében, útnak indult Szulanba. Még a poggyászt is teherhordókon szállították, mivel a lovas szekerek nem tudtak volna átkelni a rossz utakon, a szinte ismeretlenek Koreába. Mapu városa közelében, félúton Chemulpo és Szöul között, tengerészgyalogosaink találkoztak egy koreai tiszttel, aki nagyon udvariasan bemutatkozott, mint Shim Kayjok, a külügyminiszter küldötte, aki azért lovagolt ki, hogy üdvözlje az osztrák-magyar urakat.²⁴²⁵

1890.09.15-19-én Port Arthurban vetett horgonyt.

A Kuantung-félsziget oldalán található Port Arthur és elhelyezkedése miatt is alkalmasnak tűnik hadikikötőnek. A Santung-félszigeten északabbra fekvő Wei-Hai-Wei-vel együtt a Port Arthur a Betic-szorost védi, és így közvetlenül Tiencsint és környékét védi. Az osztrák-magyar "Zrinyi" korvett parancsnoka, meglátogatta és tanulmányozta ezeket a sárga-tengeri kikötői terveket, megjegyezte, hogy Port Arthur (Lucsun-Kto) kikötője "szép elrendezésével és a környező terep kopárságával élénken emlékeztet a sebenicói szárazföldi bázisunkra". A kikötőt körülvevő magaslatok kilenc erődöt védi, némelyik téglából épült, modern part menti védelemmel megerősítve. A főerőd 459 lábbal emelkedik a tengerszint fölé, a kikötő bejáratától jobbra. A tengerfeneket 20 láb mélyre kotorták, és egy 110 láb széles csatornát mélyítették a legfeljebb 26 láb merülésű hajók számára. A kikötő belső alja azonban feliszapolódott, és csak torpedónaszádok számára hajózható, amelyek számára külön csatornákat építettek, mivel a fenék nyugati részén egy nagy torpedóraktár található. Port Arthur erődjeit és ütegeit von Hanneden porosz mérnök kapitány tervei szerint és irányításával építették. A nyugati kikötőben található torpedóraktár építése, amely teljesen fedett, szintén egy német mérnök munkája. Továbbá három löporraktár és egy nagy raktár található jól védett pozíciókban a kikötőben. Minden erődítmény fedett utakkal van összekötve egymással és a várossal. A fő fegyverzet 22 és 24 cm-es kaliberű Krupp ágyúból áll, némelyik erődben 28 cm-es löveg is van. Az összes építmény vasútvonalakkal van összekötve egymással és a kikötővel. A kikötő bejárata

²⁴²⁴ Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-10-14 / 283. szám

²⁴²⁵ Pester Lloyd, August Jahrgang 41, 1894-08-12 / nr. 194

közelében egy kiemelkedő megfigyelő- és robbantóállomás található, ahonnan felrobbanthatók a kikötő bejáratát eltorlaszoló tengeri aknák, amelyeket békeidőben is különleges tárukban tartanak készenlétben. Port Arthurt a szárazföld felől jól páncélozott erődök és útegek gyűrűje is védi. A területet egy jó út kapcsolja össze a hátszázhoz.²⁴²⁶

Miután a „Zrínyi” tanulmányokat végzett a legújabb kínai haditengerészeti kikötőben, Port Arthurban, átkelt a Sárga folyón, eljutott Hankouba, és belépett a város ugyanazon részébe, megkerülve a nagy Chemulpo-t. Susan és Genfanit mellett Chemulpo a félsziget kikötője. A Mhede mellett húzódik a város japán része, a part legnagyobb részén az európai és a kínai rész található. A szárazföld belsejében emelkedik a finom [nem világos - esetleg „falu”). Tovább haladva eléri a koreai várost, amely egyszerű, nádfedeles vályogkunyhókból álló komplexum. A lakosság száma körülbelül 6000, akik között körülbelül 30 európai van. ...Maga a város semmi érdekeset nem kínál; jelentős áruvártárka láthatók mind a város kínai, mind a japán részén. Chemulpo környéke hegyes, de ennek ellenére nagyon termékeny. Chemulpo egy kormányzó székhelye, amely valószínűleg egy kínai tao-taihoz hasonlítható. A cikk további része részletesen ismerteti, hogy mit tapasztaltak ott a Zrínyi tengerészei.²⁴²⁷

1890.09.21 – 1890.10.02-én Csemulpo (Chemulyo, Korea) vizein volt.²⁴²⁸

„A közép-tengeri hajók közül a »Zrínyi« corvette az első, mely a koreai vizeket átszeli. Ugyanis a »Zrínyi« corvette kapitánya, Khittel Wladimir azt a megbízást nyerte, hogy Koreával szerződést kössön és ez irányban már meg is tette az első lépéseket. Különben Ausztria-Magyarország a hetedik állam, mely Koreával szerződést köt.”²⁴²⁹

A hajó tisztjei felkeresték Szöult. Ott, látták az elhunyt anyakirályné gyászszertartását.

A folyó mentén fekszik Nanjing, az egykori főváros; Csincsiang, ahol a Pekingből Vangcsungba húzódó Nagy-csatorna szeli át a folyót; és e város alatt (ahol az árapály már észrevehető, és a folyó több mérfölddel kiszélesedik) a nagy Csungning-sziget, amelyet hordalékok hoztak létre. Ebben a városban Khittel parancsnok, miközben egy kínai csapatok céllövőversenyét figyelte, kipróbálta magát a célba lövésben is, amit megnyert.²⁴³⁰

Az anyakirályné halála miatt a koreai adminisztráció nem dolgozott, ezért csak diplomáciai előkészítő munkát tudott a hajó kapitánya elérni.²⁴³¹

1890.10.05-15-én Sanghajban kötött ki. Nanking alkirálya 200 db ezüst emlékérmét adományozott a személyzetnek a Jangcén való utazásért.²⁴³²

„Krecsmári Lajos s. és kir. haditengerészeti gépaltiszttól lapunk már több érdekes közleményt hozott. Utolsó közleménye óta a Zrínyi hadihajón bejárta Korea félszigetét onnan a Japáni tengerből a Csendes-Óceánra hatolva, 13 napra rá Japán fővárosában, Jokohamán kötöttek ki. E szigetországból különben a főbb városokon kívül csak egy kikötőt érintettek még (Najsaki, talán Nagasaki, mert gyűrött a forrásként szolgáló lap) s útvonalat ismét Chinának vették, ahova október 12-én — Shangaiba — érkeztek. E nagy világvárosban — írja nov. elsején kelt levelében — háromszor voltam szabadságon s már körülbelől annyira kiismertem magam benne, mintha talán mindig ott tartózkodtam volna. Shangaiból október 17-én délután 2 órakor indultunk ki. Az osztrák magyar consul kevéssel az előtt hagyta el hajókat, ami nagy ünnepélyességgel történt. A diszbogók mind fenn voltak, az árbocok tele matrózokkal, kézben a fehér sapkával integetve. Ágyú dörgések közt szálltak a csolnakba. A kézfogásnál az egész tisztikarnak köny csillogott a szemében. Hányszor körül eveztek hajónkat s azután egyenesen

²⁴²⁶ Pester Lloyd, August Jahrgang 41, 1894-08-25 / nr. 204

²⁴²⁷ Pester Lloyd, August Jahrgang 41, 1894-08-12 / nr. 194

²⁴²⁸ Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1894-04-14

²⁴²⁹ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-12-14 / 2979. szám

²⁴³⁰ Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1894-04-14

²⁴³¹ Die Presse, Dezember 1890-12-13

²⁴³² Budapesti Szemle. 1908. 135. kötet, 379-381. szám 380. szám / DZSUNK-HAJÓVAL KHINÁN KERESZTÜL. (I.) – Kompolthy Jóbtól

a partnak tartottak. A kikötő út zsúfolva volt. A százakra menő hajók, a midőn megindultunk, mindannyian tisztelegtek. 19-én egy másik folyóba értünk, amely Futschau városnál szakad a chinai tengerbe. 22-én reggel indultunk ki a folyóból kifelé, de alig egy félórára rá, a horgonyt be kellett dobnunk, miután beállott az apály. Emiatt, néhol zátonyra találtunk jutni, nem haladhattunk előre, ott állottunk most nyolc óra hosszat, míg a víz kicsit nőtt s kimehettünk a tengerre. 24-én Kínának egy másik nagy városába, Hong-Kongba értünk. Igen szép és nagy város, gyönyörű fekvéssel. Az egész kikötőt magas hegyek környezik, legmagasabb köztük ötszáz méter magas, ahova gőzsiklóval juthatni fel. A hegyről gyönyörű kilátás nyílik. Nov. 7-ikéig maradunk itt, amikor vissza, Singapore felé megyünk, útközben a Philippíni szigeteket és Saigont érintve. Ha más irányba szóló parancs nem jön, akkor lassan-lassan közeledni fogunk Európa felé. Polába ez esetben márciusban érkezünk meg. Kedves szüleim! Elmondom most azt az esetet is, amely hajónkon a Korea félszigeten Port-Artúrban történt. Amint a kikötőt el akartuk hagyni — reggel nyolc órára volt kitűzve az indulás — nagy szerencsétlenség történt. Egy kazánon a főgépezáró szelepháznak az oldalát a gőz kivágta. Még szerencse volt, hogy a kitörött darab senkit nem ért, de hárman a kitóduló gőz és forró vízzel le lettünk forrázva. Én éppen a szelep alatt állottam a vízmutató csapokat vizsgálva. Mellettem két sütő volt. Nekem az egész hátamat összeégette ugyan, mindamellett a két sütő még súlyosabban megsérült, mert azok egészen le voltak forrázva. Tizenkét napig voltam a kórházban, míg a sebek megszáradtak. Most már hála Istennek, semmi bajom. A második eset a koreai szorosban, a japáni szigetek közt történt. Október 3-án, egy tíz perc alatt, délután 3—4 óra közt egyszerre ijesztő képet öltött a határ. Ömlött az eső a fedélzetre, mintha csak mindig egy-egy óriás hullám csapott volna be. Az óriás zápor majd lecsendesedett, de a vihar még egyre zúgott, míg hat óra felé ez is csendesedni kezdett. A láthatár megvilágosodott felében egy hánykódó fekete folt tűnt fel a háborgó tenger habjai között. Ez a fekete folt egy vitorlás bárka volt, melyen a chinai herceg egyik szigetről kirándulást tett halászatra s a rész idő kint a tengeren érte. Személyzetével huszonhatan voltak, de a bárka csak egy roncs, melynek minden perczen lehetett már várni az elsüllyedését. Hajónkra jöttek s másfél óra alatt értük el a megjelölt szigetet. Mi innen tovább haladva, másnap reggel Nagasakiban vetettünk horgonyt. E tettünkért egy chinai érdemjelt kaptunk, mely a mi consulunknak Nankingban át lett adva, a ki ezt Shanghaiban a chinai herceg nevében parancsnokunknak adta át. Az érdemjel Bécsbe lett küldve ő felségéhez, aki eldönti: szabad lesz-e az idegen állam rendjelét viselni? Most pedig még valamit a magam dolgairól. Múltkori levelükben kérdeztek, hogy mi a teendőm, a fizetésem és az eledelem? Mint gépaltisztnek tenni valóm van elég. Ha gőzzel megyünk, akkor a gépnél, vagy kazánoknál, felváltva teszem a szolgálatot, ha vitorlával, akkor a gépszemélyzetnek negyvennyolc óra eltelté után, ahogy a kazánok ki lettek oltva, a fedélzeten kell ép úgy szolgálatot tenni, mint a fedélzeti legénységnek. A lénungom egy hónapra egy lila aranyban, itt Chinában ez hat dollár, egy dollár a mi pénzünkben 1 frt 82 kr. Kikötőbe érve s a szükséges bevásárlásokat, ami egy hónapra kell, megtéve, bizony nem igen sok marad belőle. Eledelünk az egész után rizs, bab, conserv, krumpli, amit bizony meg nem kóstolok, mert az nem embernek való. Tengeren besózott bűdös marhahús. Kikötőben friss húst és kenyeret kapunk. Most levelem bezárva, tisztelem, csókolom kedves szüleimet, nagyanyámat, testvéreimet, minden rokonaimat és ismerőseimet.²⁴³³

A hajó megállt Nanking-ban. Az ott tapasztaltakról a sajtó hosszasan beszámolt.²⁴³⁴

1890.10.19-22-én Pagoda horgonyzóhelyen állt meg. Ez Futschau -nál kell hogy legyen.²⁴³⁵

1890.10.24 - 1890.11.08-án Hongkongban időzött.²⁴³⁶

1890.11.19-21-én Szingapúrban kötött ki.²⁴³⁷

²⁴³³ Szentesi Lap, 21. évfolyam, 1891-01-02 / 1. szám

²⁴³⁴ Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-12-02 / 331. szám

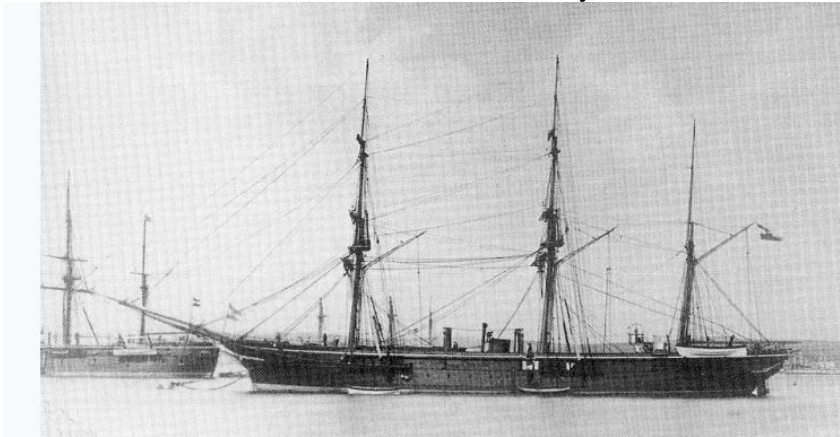
²⁴³⁵ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1890-10-24

²⁴³⁶ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-09-13 / 2889. szám

²⁴³⁷ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-10-01 / 2907. szám

1890.11. 28 – 1890.12.01-én Penangban járt.
1890.12.16-30-án Colomboban volt.

Karl Fuchs harmadosztályú mérnöknek a "Zrinyi" hajó motorjának nehéz körülmények között nyújtott eredményes és kiemelkedő működtetéséért az Arany Érdemkereszt, Josef Becher gépházörnek a "Zrinyi" hajó első gépházi altisztjeként végzett kiemelkedő szolgálata elismeréseként az Ezüst Érdemkereszt koronával adományozták.²⁴³⁸



2439

1891.

1891.01.20-24-én járt Ádenben.

1891.01.27-én találkoztak a Traveller angol gőzössel, mely a négy csavarszárnyából hármát elveszített és Perim szigetéig kísérték.

1891.02.01-04-én Dzsidda-ban állt meg.

1891.02.08-10-én járt Szuezbent.²⁴⁴⁰

1891.02.11-13-án már Port Saidban volt.

1891.02.22-23-án érintette Rodoszt. Az erős szélben a hajó vitorlával elérte a 13,5 csomós sebességet.

1891.03.02-04-én látta vendégül Gravosa.

„A Zrínyi korvett keletázsiai nagy útjából, mint értesülünk, közel egy évi távollét után márc. 3-án befutott a déli dalmát Gravosa kikötőbe. A korvett, mely haditengerészetünk régibb és kisebb hajói közé tartozik, Port-Saidból jövet sok kellemetlenséggel küzdött. Kezdetben Cyprus szigetéig térítette ki a vihar útjából, ahonnan Rhodusba vergődött. Innen ismét a kegyetlen északi szél (Euryklidon) Afrika közelébe térítette vissza, mígnem Kréta szigetének déli Keraton-öblében vontta meg magát. Új vihart kapott a Sporad és Cyclad szigetek közt, itt azonban az északi szél valahára scirocco-vá lett s ezzel a korvett könnyen elérte Corfu szigetét, majd pedig a gravosai kikötőt. A hajó és derék személyzete ez ut alatt igen komoly próbáknak volt kitéve.”²⁴⁴¹

1891.03.06-án megérkezett Polába.²⁴⁴²

1891.03.11-én leszerelték. Az út során megtett 21 727 tmf-et, ebből vitorlával 13 295 tmf-et, 372 tmf-et vitorlával és gőzzel, továbbá 8058 tmf-et gőzzel. Elhasználta 1290 t szenet.

Az utazás több részletét Gáspár Ferenc a hajó korvettorvosa ismertette.²⁴⁴³

Márciusban átalakították a tüzérségét.

²⁴³⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, November 1890-11-05

²⁴³⁹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrínyi_\(1870\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrínyi_(1870))

Das interessante Blatt, Januar-Juni 1897-05-27

²⁴⁴⁰ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-12-31 / 2995. szám

²⁴⁴¹ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-03-09 / 67. szám

²⁴⁴² Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-03-09 / 67. szám

²⁴⁴³ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-04-24 / 112. szám

A Klagenfurter Zeitung a hajó útjáról egy több mint 20 oldalas tanulmányt közölt le több részletben. Nem csak a kikötőket sorolja fel az írás, hanem mind azt, amit ott láttak és tapasztaltak a tengerészek. Igen érdekes olvasmány, de én most még is csak a hajóút rövidített összefoglalóját mutatom be ezen útleírásból.

Ez év május 3-án Őfelsége Zrinyi korvette elhagyta a Központi Kikötőt (Pola), hogy útra keljen Kelet-Ázsia vizeire. Háromszoros éljenzéssel a kötélzetről búcsút vettünk a kikötőben horgonyzó többi hajótól, és a tenger felé indultunk. Egyetlen fuvallat sem mozdította el előttünk a kék Adriai-tenger vizét, amely már régóta második otthonunkká vált, és amelyet most el kellett hagynunk.

Egy torpedónaszád, amely észrevett minket, közvetlenül mellettünk haladt el, habzó vízpermetet szórva az orra előtt, és miután legénysége jó utat kívánt nekünk, hamarosan eltűnt a horizonton. A legénység egy része vidáman indult el, míg mások félve, hogy esetleg soha nem térnek haza. Az északnyugati szél lehetővé tette a vitorlák felhúzását, a motor beindítását, és dél felé hajóztunk következő úti célunk felé. Már másnap a kedvező északnyugati szél délkeletre váltott, és mivel a nagy távolságok miatt a vitorlázás nem tűnt praktikusnak, újra beindítottuk a motort. A szembeszél folyamatosan erősödött, ezért úgy döntöttünk, hogy kimerült szénkészletünket az egyik görög kikötőben pótoljuk, és így történt, hogy május 6-án délután Korfu kikötőjében horgonyt vetettünk. Gyorsan tettünk néhány sétát az ismerős városban, majd másnap reggel megkezdtük utunkat Port Szaíd felé. A vitorlázásra kedvező időjárás nem sok érdekességet kínált, csak ugyanazt a jól ismert tájat, egy nagy vízfelületet, amelynek szélén a füstfelhők gyakran elárultak egy gőzhajót, és mindenekelőtt az ismerős kék eget. Május 12-ről 13-ra virradó éjszaka megpillantottuk az afrikai partvidék világítótornyait, és reggel lehorgonyoztunk Port Szaíd belső kikötőjében, a brit konzulátus épülete közelében, ahol a török „Saakka” korvettet, a francia „Meteor” korvettet és a brit „Melita” cirkálót is lehorgonyozták.

Május 16-án reggel megkezdődtek az előkészületek a csatornán való áthaladásra. Miután a hajó legénysége letétbe helyezte a 4175 frank összeget, reggel nyolc órakor felhúztuk a horgonyt, és behajóztunk a csatornába, amely 22-52 méter széles, 10 méter mély és 81 tengeri mérföld hosszú. Ezzel a hatalmas munkával, amely két szárazföldet választ el egymástól, a mérnöki tudományok egy maradandó emlékművet emeltek.

Alig néhány óra alatt az Amerikából és Európából Port Szaídba érkező hajók elérik Szuezt, a kelet-ázsiai vizekre vezető útvonalak kulcsfontosságú kiindulópontját, míg korábban a viharoktól sújtott Fokföld körüli hosszú és veszélyes útvonalat kellett választaniuk. A nagy forgalom miatt a csatornában való hajózás természetesen kihívást jelent, és számos szigorúan betartatandó szabályozás létezik a biztonság garantálására. Sok jelzőállomás jelzi a kapitánynak, hogy az áthaladás szabad-e, vagy fennakadás történt-e, mivel nem ritka, hogy a hajók a nem megfelelő révkalauzolás miatt zátonyra futnak, így nemcsak a forgalmat állítják le, hanem az egyes jelzőállomások ellátmányellátását is elvágják, amelyet erre a célra kijelölt gőzhajók végeznek. Jelenleg egy hosszú útról visszatérő portugál ágyúnaszád hasonló balesetet szenvedett útközben, de néhány óra múlva sikerült visszahúzni a vízre. Ennek ellenére korvettünknek, valamint két angol gőzhajónak több éjszakát kellett horgonyon töltenie a Keserű-tóban. Az ilyen kellemetlenségek orvoslása érdekében a Csatorna Társaság úgy döntött, hogy a csatornát átlagosan 37 méter szélesre szélesíti, és egy kis vasutat tervez építeni Port Szaíd és Szuez között a jelzőállomások ellátására. Az utazó tekintete hiába keres festői látnivalókat mindkét oldalon, semmi mást nem talál, csak különös alakú homokdűnéket, amelyeket gyakran felkavarodnak a szélről és amelyek feliszapolják a csatornát. Emiatt mindig számos arabot lehet találni, akik palisádok építésével foglalkoznak, és egész tevekaravánokat, amelyek homokot szállítanak szekereken beljebb a szárazföldre, miközben hatalmas kotrógépek kotorják a homokot a fenékről, így elmélyítve és tisztítva a csatornát. Éjszaka elektromos lámpákkal navigáltunk, amelyek nélkül az éjszakai áthaladás nem megengedett, és

május 17-én reggel lehorgonyoztunk a csatorna túloldalán lévő kikötőben. Ez a hely nagyon kevés érdekességet kínált. Miután 14 arabot és egy fekete férfit hajóra szálltunk, akiket fűtőként vettünk fel a Vörös-tengeren átvezető útra, hogy kíméljük saját gépészünket, 19-én elhagytuk a kikötőhelyet, és a tenger felé vettük az irányt. A hőség szinte elviselhetetlenné vált, a hőmérő árnyékában akár 34°C-ot is mutatott, a napon akár 48°C-ot, a gépházban pedig 60°C-ot. Szerencsére hamarosan kedvező északi szél fújt, így lehetővé tette az utazás folytatását vitorlával. 21-én reggel megpillantottuk a Sínai-hegyet. Hamarosan megismerkedhettünk a Vörös-tengeren a számos zátony és a részben ismeretlen áramlatok miatti hajózás veszélyeivel. Nem kevesebb, mint három partra vetett gőzhajót láttunk. Szép napokon zöldeskék medúzák ezrei jelentek meg a hajó nyomában, éjszaka pedig a tenger a legpompásabb foszforeszkálást mutatta. Épp a Vörös-tenger közepére értünk, amikor vitorlái cápákat jelentettek. Május 23-án délután az addig állandó szél felerősödése szükségessé tette a vitorla csökkentését. Alighogy a matrózok végeztek a feladattal, kilenc ilyen tengeri szörnyeteg, amelyet minden matróz rettegett és gyűlölt, megjelent a hajó közvetlen közelében. Azonnal lábnyi, erős horgászbotokat készítettek elő, sózott hússal megszórva, és alig fél órán belül két cápát fogtak. A legénység éljenzése közepette a fedélzetre húzták őket. Az állatok vadul csapkodtak, és lövésekkel kellett leölni őket. A húst, amely közel sem volt olyan rossz, mint ahogy azt gyakran leírták, matrózaink másnap élvezettel falták fel – ez kétségtelenül nagyon is gyakorlatias alkalmazása a „Szemet szemért!” közmondásnak! Ahogy várható volt, az északnyugati szél hamarosan délkeletre fordult, és az utazás gőzerővel folytatódott. Május 27-én kora reggel átkeltünk a Bab el Mandeb-szoroson, amely számos hajótöréséről hírhedt, és másnap naplemente előtt lehorgonyoztunk Steamer Pointon, Áden kikötőjének rakodóhelyén.” Horgonyzóhelyünktől kissé nyugatra egy elsüllyedt gőzhajó árbocai hátborzongatóan emelkedtek ki a vízből. Az a hajó az éjszaka közepén összeütközött egy éppen a kikötőből induló gőzhajóval, és mivel gyengébb hajó volt, elsüllyedt. Rakományát, amely finom francia borokból állt, kimentették. A kikötő nyüzsgött, minden nemzet gőzhajói jöttek-mentek, míg a lehorgonyzott hajók között a bennszülöttek különös módon megépített csónakjai, valamint számos kenu haladt el.

Június 1-jén reggel elhagytuk a kikötőt, és a tenger felé hajóztunk. Mivel a várt délnyugati monszun még nem érkezett meg, Socotora szigetéig kellett hajóznunk. Június 4-én reggel végre megérkezett a várva várt monszun, de olyan intenzitással, hogy a felsővitorlákat be kellett vonni, a többit pedig szorosan reffeltetni kellett. Így viharvitorlákkal, hátszéllel hajóztunk, jól haladva a csak enyhén hullámzó tengeren. De hamarosan a szél és a tengerviszonyok jelentősen fokozódtak, a magas óceánhullámok mennydörgően csapódtak a partnak és a hajó oldalának, hullámaik elöntötték a fedélzetet. A hajó ringatózása felerősödött. Különösen heves hullámmászások idején a szél alatti oldalon csapott be a víz. Pihenni már nem volt lehetőségünk. Akik fáradtan és éhesen dolgoztak, az egyensúlyozástól és a kötelekben, biztosítókövekben való kapaszkodástól, csak nagy erőfeszítéssel tudták munkájukat végezni.

Akik egy megerőltető négyórás éjszakai őrés után alvásra vágyva a függőágyaikban kerestek menedéket, nem találták meg a vágyott pihenést, mivel a függőágyak ringatózásuk során vagy egymásnak csapódtak, vagy kellemetlenül a lenti rekeszekben lógó vasoszlopoknak ütődtek, amik a felső fedélzet támaszaiként szolgáltak. Június 7-én délután egy hatalmas hullám tört be a jobb oldalon, összetörve az orrárboc alját és a hajótestet. Az ágyúnyílás ujjnyi vastag vaslemezei térképként hajlottak szét. A permet egészen az előárbocig fröccsent, miközben a hullám átgördült a fedélzeten, és részben az elülső kabinfedélzeti nyíláson keresztül az alsó rekeszekbe ömlött, a hajó mozgásával párhuzamosan ide-oda hánykolódva, és a legénység felének ellátmányát elpusztítva. Eközben a hullám átcsapott a mentőcsónakokon. Összetörte a partraszálló ágyú ágyútalpát, és evezőket, ballasztot, zászlórudakat és lapátokat dobott a vízbe. Két tengerész a vízbe zuhant, és másokat megsebesítettek a repülő repeszek. A raktér vizsgálata semmilyen kárt nem mutatott a hajó víz alatt lévő részein. A törmeléket szándékosan használták fel a sérült hajótest megerősítésére, így biztosítva a hajó navigációját. Június 12-ről 13-ra

virradó éjjel feltűnt a magányos sziklás zátony, a "Minikoi" jelzőfénye. Létezését egy kapitány özvegyének nagylelkű adományának köszönhetette, akinek férje egy viharos éjszaka során életét és hajóját vesztette ezen a zátonyon. Néhány nappal később, több mint kéthétnyi fáradtságos óceáni utazás után feltűnt a szigetek legszebbike, "Ceylon", és így szerencsésen elértük India csodaországát. Június 15-én délutánra biztonságosan lehorgonyoztunk és kikötöttünk Colombo kikötőjében. Colombóból a hajó Sanghaj felé vette az irányt.

A Jiangsu tartomány délkeleti részén, a Hmangpo és a Woosung folyók találkozásánál fekvő Sanghaj évszázadok óta virágzó város volt, amelyet a hódító japánok sokáig tüskének tekintettek. Mint mindig, amikor a mediterrán területekről támadták a városokat, a kínaiak falat építettek köré, amely ellenállt a keleti szigetállamnak, de nem állt ellen a nyugati seregeknek. Így angol szigetállam lett. A város ugyan is 1842-ben elesett egy rövid küzdelem után, és a nankingi békeszerződés értelmében angol kikötővé nyilvánították. Előnyös elhelyezkedése egy kiterjedt folyó- és csatornarendszer között azt jelentette, hogy Sanghaj nyugati kikötővé vált, amely bár nem veszélytelen az óceánjáró hajók számára, ma már majdnem felülmúlja a környék nagy kikötőit. Woosung-tól, az azonos nevű folyó partján fekvő kisvárostól Sanghajig minden tengerjáró nemzet nyílt tengeri vitorlásai és gőzhajói kikötve található.

Mivel a Jangce folyó magas vízállása miatt augusztusban kellett megtervezni a jangcei utat, augusztus 3-án egy révkalauzt vettünk fel. Az ő feladata volt, hogy a korvettet 600 mérföldre vezesse felfelé a Jangce folyón Hankauig. Augusztus 4-én reggel felhúztuk a horgonyt, és lefelé kormányoztunk a Woosung folyón. Miután elhaladtunk a Woosung erőd mellett, eldőrdült a szokásos 21 ágyúlövés, amelyeket azonnal viszonztunk. Aznap este a Jangce folyóban horgonyoztunk le, mivel az éjszakai hajózás a folyón a gyakori mélységváltozások miatt nem praktikus. Augusztus 5-én reggel nagyon tiszta időben folytattuk utunkat lefelé. A folyó nagy kanyarokban kanyargott a buja növényzet és az indigóültetvények között, amelyek a magas vízállás miatt részben víz alá kerültek. A nádas partok közelében, ahol a középen négy mérföld erős áramlat lecsillapodik és szinte állóvizet képez, számos sóval teli dzsunka, a kedvező szelet kihasználva, megpróbált felfelé haladni. Augusztus 6-án délután elhaladtunk az „Ezüst-sziget” mellett, egy gyönyörű, kúp alakú hegy mellett, rajta egy kínai templommal, majd még aznap este lehorgonyoztak Csingjaangban. A Jangce folyó jobb partján, a torkolatától 170 tengeri mérfölddel felfelé fekvő város, amelyet szerződéses kikötővé nyilvánítottak, a legoptimistább reményeket kelthette. A nagy Nagy-csatornától, amely a várostól délre ömlik a Jangcébe, és Kína legtermékenyebb tartományait köti össze a folyóval, azt várták, hogy fellendíti a teakereskedelmet. Sajnos ez a várakozás nem teljesült teljesen, mivel Hankou valójában a tea fő exportkikötőjévé vált. Mint minden kínai várost, Csingjaangot is egy látszólag erős, de valójában nagyon gyenge fal veszi körül, amely előtt a külföldiek települése a folyópart közelében található. Augusztus 8-án reggel folytattuk utunkat. A folyó sok helyen kilépett a medréből, és számos falu volt víz alatt. Több száz gém és tokhal vadászott a kialakult szigeteken és azok között, amelyek közül néhány áldozatul esett féktelen vadászösztönének.

Míg a Jangce-vidéke állítólag télen nagyon hideg, addig nyáron a hőség rettenetesen nyomasztó. A hőmérő gyakran 39-43 Celsius-fokot mutatott árnyékban este 8 óráig, ami lehetetlenné tette az alvást az alsó helységekben. Augusztus 10-én este elértük Vuhut, a Jangce folyó jobb partján fekvő, körülbelül 75 000 lakosú várost, ahol a húszéves kínai császár születésnapját ünnepelték. Vuhu nem sok érdekességet kínál az utazónak. Kétnapi tartózkodás után elhagytuk a várost, és öt nappal később elértük Hankout, az első kikötőt, amely a tengerjáró hajók számára elérhető volt. Hankaut a 100 000 lakosú Hanjangtól a több mint 100 méter széles Han folyó választja el. A Hankau Klub tagjai, amelyhez szinte az összes ott élő európai tartozik, a korvett megérkezése után azonnal meghívót küldtek a személyzetnek, sürgetve őket, hogy tartózkodásuk alatt vegyék igénybe a klubházat. Ezt a meghívást széles körben elfogadták a tiszték. Augusztus 18-án előestéjén megtartottuk a kis zászlófelvonási ünnepséget, és naplementekor 21 lövés dördült el, számtalan kínait vonzva a partra. Augusztus 18-án reggel, a

császár születésnapján további 21 lövés dördült el a nagy zászlófelvonás ünnepélyes részeként. Később katolikus misét celebráltak. A hajó személyzete és legénysége mellett a sanghaji osztrák főkonzul is részt vett a misén. Jelen Hankau összes külföldi államának képviselői is. Az ünnepélyes istentisztelet alatt ismét 21 lövést adtak le, és végrehajtották az előírt zászlófelvonási manővert. Naplementekor levonták a nagy zászlót, és 21 lövést adtak le. Ez jelentette a hazafias ünnepség végét távol az otthonunktól, a hatalmas Jangce-folyó egyik kikötőjében, ahol a mi "Zrinyi"-nk először tűzte ki az osztrák hadi zászlót. Augusztus 20-án reggel elkezdtek a horgony felhúzását, ami csak nagy erőfeszítéssel sikerült, mivel a homokos sodrás mélyen eltemette őket. Az áramlás lefelé nagyon gyorsan haladt. Augusztus 21-én estére a korvett már Kiukiangban horgonyozott. Háromnapos tartózkodás után elhagytuk Kiukiangot, és gőzzel lejjebb hajóztunk a folyón. A számos folyóparti erőd tisztelegve fogadta a hajót, és minden tisztelgést lövésről lövésre viszonztak. Augusztus 25-én este Nanking közelében horgonyoztunk le, egy alkirály rezidenciájánál, aki sajnos ott tartózkodásunk alatt megbetegedett. 21 lövéssel üdvözöltük a tiszteletreméltó várost, amely körülbelül egy és negyed órával a folyóparttól arrébb fekszik. A tisztelgést a folyóparti erőd azonnal viszonzta. Egy katonai mandarin szállt a fedélzetre, és meghívta a korvett legénységét, hogy látogassa meg Nankingot. A meghívást pedig természetesen elfogadták. Másnap reggel jelentős számban hajóztunk a partra. Csak augusztus 27-én hagytuk el a kikötőt, hogy gőzzel Wosungba induljunk, ahová 28-án délután érkezünk meg.

Mint szinte minden évben, Sanghajban tombolt a kolera, számos áldozatot szedve a nyüzsgő kínai utcákon. Ez azonban nem tántorított el minket attól, hogy kapcsolatban maradjunk a várossal. Miután feltöltöttük élelmiszerkészleteinket, augusztus 31-én elhagytuk Wosungot, és lefelé indultunk a folyón. Alig értük el a Jangce folyót, amikor viharosra fordult az idő. Több gőzhajó példáját követve a korvett biztonságos helyen lehorgonyozott, hogy kedvezőbb időjárásra várjon. Szeptember 4-én reggelre a szél jelentősen alábbhagyott, így folytathattuk utunkat. A vitorlázás dicsősége nem tartott sokáig. Egy friss északkeleti szél kitérő manőverre kényszerítette a hajót, azonban a szél erősödése miatt a vitorlákat be kellett vonni.

A gőzölés megkönnyítése érdekében a felső árbocokat a szél alatti oldalra eresztették, és a vitorlarudakat a szélnek feszegették. A hajó ennek ellenére nagyon hevesen dülöngött. Szeptember 9-én teljes szélcsend állt be, amely alatt a korvett gőzzel jól haladt. A sekélyebb pontokon bevetették a meritőhálót, amely minden alkalommal rengeteg kagylót, szitát és koralldarabot hozott a felszínre. Egy ritka pörölycápa az egyik napon megjelent a fedélzet alatt, de nem sikerült elkapni, mivel ezek az állatok sokkal kevésbé falánkok, mint rokonaik, az emberevő cápák. Szeptember 10-én reggel nagy távolságból megpillantottunk egy 12-15 ismeretlen nemzetiségű hajóból álló flottakülönítményt, és aznap este Csifu kikötőjében horgonyoztunk le. A keleten élő európaiak körében népszerű Csifu kikötője egészséges és enyhe éghajlata miatt, mint tengerparti üdülőhely és fürdőváros. Háromnapos tartózkodás után azzal a szándékkal hagytuk el Chifut, hogy Port Arthurba hajózzunk, amely kikötőbe szeptember 14-én értünk el. A Port Arthurban egy tisztviselő meglátogatta a korvettet, és meghívta a „Zrinyi” vezérkarát egy katonai parádéra, aminek érdekében délután partra szálltunk. A katonai bemutató igen érdekes volt.

Szeptember 19-én elhagytuk Port Arthurt, és kihajóztunk a tengerre. Egy friss, kedvező szellő hamarosan lehetővé tette, hogy felvonjuk a vitorlákat, és a "Zrinyi"-nk fűrgén vitorlázott Korea partjai felé. Szeptember 21-én este horgonyoztunk Chimalpo partjainál, ahol egy japán, egy finn, egy amerikai és a német "Iltis" ágyúnaszádot találtuk. Ezen hajók legénységével hamarosan élénk kommunikációba keveredtünk. A Koreai-félsziget (dinsül: Kaoli, japánul: Korai, koreaiul: Chosan) északon Oroszország Szibériájával és Mandzsúriával határos, partjait pedig a Sárga-tenger és a Japán-tenger mossa. A koreaiak primitív lakásaival éles ellentétben állnak a japán lakások lenyűgöző tisztaságukkal.

A hatalmas árapály-ingadozás miatt (általában 34 láb, tavaszi dagálykor 38 láb) a hajóforgalom nagyon nehézkes volt Chimalponál. Október 2-án reggel, tizenkét napos tartózkodás után elhagytuk Chimalpót, hogy visszahajózzunk Sanghajba.

Október 4-én este behajóztunk a Jangce torkolatába, és éjfélkor lehorgonyoztunk a Tungsha világítóhajó oldalánál, hogy megvárjuk a dagályt és a másnap reggel megérkező révkalauzt. Dagálykor a tenger felől a szárazföld felé áramló víz nagy sebességgel hajtja a folyót a torkolata felől, míg apálykor a tengerszint csökken, lehetővé téve a folyó vizének tengerbe ömlését. A különbségek olyan nagyok, hogy az árapály a Jangce torkolatától 600 tengeri mérfölddel felfelé is érezhető. Október 5-én délután a korvett Sanghajban az egyik bójához kötött ki.

Október 15-én reggel szeretetteljes búcsút vettünk ismerőseinktől, és a legénység éljenzése közepette a Woosung folyón lefelé hajóztunk a jól ismert Jangce folyóba, majd át a torkolaton, ahol nagyon friss északkeleti széllel találkoztunk. Vitorlával a korvett elérte a 10-11 mérföld/órás sebességet, így október 18-án este a Tung-kuon-szigetekenél lehorgonyozhattunk, hogy megvárjuk a révkalauzt, aki másnap reggel dagálykor a Min folyóba kalauzolt minket. A „Zrinyi” méretű hajók számára a Min folyó csak Pagodáig hajózható, ahol aznap este lehorgonyoztunk. Október 22-én elhaladt mellettünk a német császári postagőzhajó, a "Nedar", amely zászlójával üdvözölt minket. Az utazás szokatlanul gyorsan haladt. Október 25-én már áthajóztunk a gyönyörű kikötő bejáratán, és egy órával később lehorgonyoztunk Hongkong partjainál. Egy kellemes 13 napos hongkongi tartózkodás után november 8-án reggel elhagytuk a várost és vitorlát bontottunk. A tengeren friss északkeleti széllel és heves tengerrel találkoztunk. A heves hullámozás közben a korvett akár 200 mérföldet is megtett naponta, miközben hatalmas zuhatagok árasztották el folyamatosan a fedélzetet. Mivel következő úti célunk Szingapúr nagy tengerparti városa volt, a megteendő nagy távolság miatt hosszabb tengeri tartózkodásban is reménykedhettünk. Szingapúrból már a hajó hazafelé tartott Penang, Colombo és Aden érintésével. Kizárólag gőzzel folytatva észak felé tartó utunkat, fel kellett töltenünk súlyosan megfogyatkozott szénkészletünket, ezért kikötöttünk Dzsiddában, egy kisvárosban Arábia nyugati partján. Február 2-áról 3-ára virradó éjszaka alkalmunk volt egy hatalmas tűzvészt megfigyelni Dzsiddában a horgonyzóhelyről, amely nagyon rövid idő alatt számos házat porig égett a városfalakon kívül fekvő arab negyedben. Négy napos tartózkodás után elhagytuk ezt a kikötőt, a továbbra is uralkodó szembeszél ellenére is északabbra hajóztunk, és február 9-én reggel elértük Szezt, ahol előkészületeket tettünk a csatornán való áthaladásra. Február 10-én délben a korvett befutott a csatornába. Aznap délután a hajónak egy kerülési helyen kellett kikötnie, mert az egyik jelzőállomás egy közeledő gőzöst jelzett. Nem sokkal ezután az északnémet Lloyd gőzhajó, a "Kaiser Wilhelm II", a csatornán valaha közlekedő legnagyobb gőzhajó, megjelent a csatorna kanyarulatában, utasait szállítva. A legénység és a személyzet éljenzésben tört ki a korvett láttán, miközben a hajó zenekara a császári himnuszt kezdte játszani, amint elhaladt mellette. A hajó egy éjszakára lehorgonyozott Iszmáília-ban, a Timsah-tó partján fekvő tiszta és barátságos város partján, és csak reggel folytatta útját. Február 11-én délután megérkeztünk Port Szaídba, ahol a Kelet-Afrikából hazafelé tartó német "Carola" korvett fogadott minket. Február 16-án ismét tengerre szálltunk azzal a szándékkal, hogy egyenesen a hazai kikötőnkbe hajózzunk. Sajnos hamarosan kedvezőtlen körülmények álltak elő. Február 19-én viharos északnyugati szél támadt, ami arra kényszerített minket, hogy elhagyjuk az útvonalunkat, és egy kikötőbe hajózzunk, hogy kivárjuk a rossz időjárás végét. Így a Földközi-tenger keleti irányú örvényeibe sodródtunk, majdnem elérve Ciprus szigetét, ahol a szél alábbhagyott és kedvezőbbé vált. A ciprusi Limassol városának elérésére vonatkozó tervünket elvetették, és megpróbáltuk folytatni az utunkat. Néhány nappal később azonban az északnyugati szél fokozódó erővel és állandó esőzésekkel tért vissza, és a korvettnek Rodosz közelében, az azonos nevű szigeten kellett lehorgonyoznia. Egy mérsékelt szellő közeledtével elhagytuk a kikötőt, és a Matapan-fok felé vettük az irányt, ahol a szél felerősödött, gyors haladást ígérve. Február 23-áról 24-ére virradó

éjszaka az ártalmatlan szellő hirtelen tomboló északi szélviharrá változott, amely a hajót hevesen döntötte oldalra, veszélyeztetve a kötélzetet is. Példátlan sebességgel, viharvitorlákkal dél felé száguldott a hajó, menedéket keresve a Kréta szigete alatt a tomboló vihar elől. Február 24-én estére már a sziget déli oldalán egy lakatlan öbölben horgonyoztunk. Időnként viharos szellőkések zúdultak le a magas hegyekből, attól tartva, hogy a hajó elsodródhat horgonyzás közben. A hatalmas húzóerő megrongálta a lánc reteszelő mechanizmusát, és az teljesen meglazult. A motor segítségével több órányi fáradságos munkába telt a kikötés biztosítása. Rövid idő múlva a szél elült, és két nappal később ismét jó idő lett, lehetővé téve számunkra, hogy folytassuk utunkat, amely most már nagyon gyorsan haladt. Március első napjaiban megpillantottuk a hazai partvidék hegyeit, és március 6-án reggel Pola partjainál találtuk magunkat. Csak ketten nem láthatták viszont hazánkat – ők szüleik és bajtársaik gyászolásával nyugszanak idegen földben. (A vihar a tengerbe sodorta őket.) A korvett az út során, majdnem megkerülte a Földet.²⁴⁴⁴

1893.

1893.08.26-án felszerelték.

1893.09.02-án Johann Holeczek fregattkapitány parancsnoksága²⁴⁴⁵ alatt tengerész kadéttal a fedélzetén kifutott Polából Dél-Amerika felé. Úti céljai közé tartozott Rio de Janeiro hogy az ott kitört forradalom alatt óvja az osztrák-magyar érdekeltségeket, valamint a Nyugat-Indiákon és Nyugat-Afrikában is képviselje ezeket.

A "Zrínyi" korvett tervezett útja elsősorban a nyugati féltekére terjed ki. Polából közvetlenül Rio de Janeiróba, onnan pedig dél felé Argentínába hajózik. Ezt követően másodszor is átszeli az Atlanti-óceánt Fokvárosba, ahonnan a nyugat-afrikai partvidék mentén halad a portugál San Paulo de Leandro gyarmatig. Ezután másodszor is átszeli az egyenlítőt, és a hajó Paramaribo, Holland-Guyana fővárosa felé fordul, majd Dél-Amerika északkeleti partvidéke mentén folytatja útját Colónba. Átszelik a Karib-tenger teljes nyugati oldalát, és megállnak Havannában, Kuba szigetén. A Golf-áramlat áramlatával a korvett átszeli a Florida-szorost New Yorkba, ahonnan hazafelé negyedszer szelik át az Atlanti-óceánt.²⁴⁴⁶

1893.09.30 – 1893.10.07-én pihent meg Gibraltárban.

1893.10.09-i hír: A brazíliai osztrák-magyar állampolgárok megvédése céljából a Zrínyi hadihajó Gibraltár kikötőből Rio-Janeiróba rendeltetett.²⁴⁴⁷

1893.11.15 – 1894. 02. 17-én Rio de Janeiroban állomásozott. A háborús események közepette támogatta az osztrák hajók ki- és berakodását.

„A Zrínyi-korvett ünnepe. A közös hadsereg egyik magyar nevű hadihajójáról, a Zrínyiről, amely két hónappal ezelőtt kelt útra, Rio-de-Janeiróból tudósítás érkezett, amely az első negyven nap élményeiről számol be. A Zrínyi november 14-én érkezett Rio-de-Janeiróba, ameddig körülbelül ötezer tengeri mértföldnyi utat tett meg. Október 30-án hasította át a hajó az egyenlítőt, s ebből az alkalomból a legénység ősi matróz szokás szerint tengeri ünnepet rendezett. Már napokkal az ünnep előtt nagy volt a sürgős forgás, de a programja részleteit

²⁴⁴⁴ Klagenfurter Zeitung, Oktober 1890-10-21

Klagenfurter Zeitung, Oktober 1890-10-22

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-09

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-10

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-11

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-13

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-23

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-30

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-31

Klagenfurter Zeitung, April 1891-04-05

²⁴⁴⁵ Die Presse, August 1893-08-05

²⁴⁴⁶ Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1893-08-30

Neue Freie Presse, August 1893-08-25

²⁴⁴⁷ Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-10-10 / 280. szám

Agramer Zeitung, Oktober 1893-10-10

egészen az utolsó percig eltitkolták. Az ünnep napján délután zenekar játszott. Az egyik induló hangjára megjelent a főárbóc mellett elkerített nagy sátorból Neptun isten feleségével Amfitrittrel gazdagon díszített trónján, amely erre az alkalomra a hét centiméteres tengeri ágyú talpából került ki. Nyolc négernek öltözött, arany orr- és fülkarikákkal, karperecekkal és lábperecekkal felcicomázott matróz vonta a trónt, amely után a kíséret következett: fegyveres matrózok, egy elefánt, egy medve, egy borbély, óriás taplókkal és borotvával és fésűkkel, a zenészek és a szolgák stb. A tenger istene leszállott feleségével a trónról és bemutatta hódolatát a parancsnoknak. És azzal megindult a pajkos mulatozás, amely a késő éjszakában ért véget. Az ünnep után következő napokban mintha csak megneheztelt volna a tengeristen, kedveztlené vált az idő és a Zrínyi folytonos viharok között érkezett Rio-de-Janeiroba.”²⁴⁴⁸

1894.

1894.02.15-én három ember, közöttük a hajó parancsnoka Johann Holecsek, elhunyt sárgalázban.²⁴⁴⁹

„(Sárgaláz a Zrínyi-korvetten.) Múlt számunkban már említettük röviden, hogy a Zrínyi korvett parancsnoka sárgalázban meghalt. Újabban érkezett adatok szerint, a hajó parancsnoka Holecsek János fregatta-kapitány volt. Ugyan e hajón még három matróz betegedett meg sárgalázban. A matrózokat rögtön kiszállították a hajóból Rio-de-Janeiróba vitték a San-Sebastian kórházba. A „Zrínyi“ múlt év szeptember 1-én hagyta el Pólát és Rio-de-Janeiróból a Fokvárosba volt menendő, honnan az afrikai partok hosszában Gibraltáron keresztül érkezik vissza Pólába. A Braziliában időközben kitört forradalom megakadályozta a hajót további útjában, mert a kormány rendelkezése szerint a Zrínyinek Brazília fővárosában az osztrák-magyar kereskedelmi érdekeket kellett megvédelmeznie, amely rendeltetésének a hajó meg is felelt. A „Zrínyi“ fedélzetén, melynek legénysége 160 matrózból áll, van a tengerészeti akadémiát tavaly végzett növendékek egy része is. Holecsek fregatta-kapitányt, aki a „Zrínyi“ elutazásáig a polai tengerészeti ügyosztály 7. osztályának főnöke volt, nagyon tehetséges és ügyes tengerésztisztnek tartották. Holecsek 48 éves volt, nőt és három gyermeket hagyott hátra.”²⁴⁵⁰

„— (A sárgaláz egy osztrák-magyar hadihajón.) A Zrínyi hadihajó parancsnoka, Holecsek János fregátkapitány — mint nekünk telegramban jelentik — sárgalázban meghalt. A Zrínyi hadihajó múlt évi szept. 1-én indult el Pólából Rio da Janeiróba; innen Fokvárosba s azután Gibraltáron át Pólába kellett volna indulnia. De kitört Braziliában a forradalom s a Zrínyi parancsnoka utasítást kapott a közös tengerészetiügyi kormánytól, hogy Braziliában oltalmazza meg az osztrák és magyar kereskedelmi érdekeket, a mi Holecseknek sikerült is. A Zrínyi derekasan támogatta a Lloyd és Adria hajóit, melyek a braziliai kikötőkben kirakodtak s melyeket a braziliai lázadók el akartak fogni. Holecseken kívül még három matróz betegedett meg sárgalázban. Holecsek, kit tengerészeti körökben nagyon szerettek és tiszteltek, özvegyet és három gyermeket hagyott hátra.”²⁴⁵¹

1894.02.17-20-én a hajó átment a Rio de Janeirotól 70 tengeri mérföldre lévő Ilha Grandéra, ahol fertőtlenítették.

1894.02.21-22-én visszatért Rio de Janeiroba.

A hajó ideiglenes kapitánya Eduard Danelutti.²⁴⁵²

²⁴⁴⁸ Pesti Napló, 44. évfolyam, 1893-12-28 / 362. szám

²⁴⁴⁹ Linzer Volksblatt, Februar 1894-02-20

²⁴⁵⁰ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-02-20 / 51. szám

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1894-02-19

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1894-12-20

²⁴⁵¹ Budapesti Hírlap, 14. évfolyam, 1894-02-18 / 49. szám

²⁴⁵² Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1894-12-20

1894.03.03 – 1894.04.02-án volt Montevideóban.²⁴⁵³ A legénység egészségi állapota helyreállt. Új parancsnoka, Ferdinand Gebhart fregattkapitány.²⁴⁵⁴
 1894.05.10-26-án kereste fel Fokvárost.²⁴⁵⁵
 1894.05.31 – 1894.06.03-án Angra Pequena-ban (Namíbia, Lüderitz-öböl) volt. Ott, kiegészítették az ivóvíz készleteiket.
 1894.06.08-12-én a Walvis-öbölben járt.²⁴⁵⁶
 1894.06.21-27-én St. Paul de Loandat kereste fel.²⁴⁵⁷
 1894.06.30 – 1894.07.05-e között Banana Creek következett.
 1894.07.20-án a malárialáz elérte a csúcspontját. 27 fő betegedett meg.
 1894.08.03-05-én befutott Dakarba.
 1894.08.14-25-én St. Vincent-en járt.²⁴⁵⁸
 1894.09.10-29-én Ponta (Pia) Delgada következett.
 1894.09.21-én Delgadában egy nagy tűzvész eloltásában segítettek a tengerészei.
 1894.10.14-20-án járt Gibraltárban.
 1894.10.25-30-án Algier-ben volt.
 1894.11.07-11-én Goletta (Tunisz) következett.
 1894.11.30 - 1894.12.06-én befutott Teodóba.
 1894.12.08-09-én járt Lissán.
 1894.12.15-én megérkeztek Polába.²⁴⁵⁹
 1894.12.17-én leszerelték. Az út során összesen megtettek 24 447 tmf-et, ebből 18 034 tmf-et vitorlával.

1896.

1896-ban kicserélték a kazánjait az eredetileg az SMS Budapestnek-nek szánt kazánokkal. A "Kaiserin und Königin Maria Theresia" torpedóvető cirkáló, a "Laudon" fregatt zászlóshajójaként, a "Zrinyi", a "Hum" és a "Nautilus" korvettekkel, valamint a "Spalato" torpedónaszáddal alkotja majd a téli századot, amelynek hadrendbe állítását szeptember 1-jén tervezik.²⁴⁶⁰
 1896.10.02-án felszerelték és beosztották a Téli Hajórajba.²⁴⁶¹
 1896.10.25-ről 26-ra virradó éjszakán egy zivatarban összeütközött az SMS Nautilus-szal és az SMS Laudon-nal. Megsérült a kötélzete és a vitorlázata.
 1896.10.27-én befutott Polába javításra.

1897.

1897-ben a Hajóraj kötelékéhez tartozott. Parancsnoka Konstantin Ritter von Pott.²⁴⁶²
 1897 januárjában a téli őrzőjárat három hajóból áll: a „Laudon“ fregattból, a „Zrínyi“ corvettehajóból és a „Nautilus“ ágyúnaszádból. Ezek a dalmáciai vizekben cirkálnak.²⁴⁶³
 1897 februárjában leszerelték és a Polában horgonyzó "Laudon" fregatt, a "Zrinyi" korvett és a "Nautilus" ágyúnaszád legénységét egyszerűen elosztották a felszerelés nélküli hajók között, és nem hívtak be haditengerészeti tartalékokat.²⁴⁶⁴

²⁴⁵³ Neues Wiener Journal, März 1894-03-05

²⁴⁵⁴ Die Presse, März 1894-03-07

Prager Abendblatt, März 1894-03-06

²⁴⁵⁵ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-04-11 / 101. szám

²⁴⁵⁶ Agramer Zeitung, Dezember 1894-12-19

²⁴⁵⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1894-12-20

²⁴⁵⁸ Prager Abendblatt, August 1894-08-17

²⁴⁵⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1894-12-18

Das Vaterland, Dezember 1894-12-15

²⁴⁶⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, Juli 1896-07-23

²⁴⁶¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1896-07-26

²⁴⁶² Neugkeits-Welt-Blatt, März 1898-03-22

²⁴⁶³ Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-01-29 / 29. szám

²⁴⁶⁴ Prager Abendblatt, Februar 1897-02-19

1897.05.01-én Konstantin von Görtz sorhajókapitány parancsnoksága alatt elindult Polából Dél-Amerikába és a Nyugat-Indiákra. Az útvonal Ófelsége "Zrinyi" hajóját először Gibraltárra viszi, ahonnan az út a Kanári-szigetektől nyugatra, Saint Vincent érintésével Bahiába vezet. Több nap után a korvett először Rio de Janeirót, Buenos Airest és Bahia Blanca-t látogatja meg, majd szeptember környékén másodszer is átkel az Atlanti-óceánon, hogy Tristan da Cunhától délre Fokvárosba hajózzon. Két hetes ott-tartózkodás után a hajó kiköt St. Paulo de Loandaban, Banana-ban, Libreville-ben, Fernando de Po-ban, Lagosban, Coast Castle-ben, Monroviában, Freetownban és Bathurst-ban, majd Ponta Delgadán (Azori-szigetek), Cádizon és Gibraltáron keresztül tér haza. Mivel ezt az utat a lehető legtöbbször vitorlával teszik meg, teljes mértékben kihasználva a szélviszonyokat, rendkívül kedvező lehetőséget kínál a legénység tengerészeti képzésére és a tisztjelöltek manőverezési képzésére. Az erre a tanulságos és élvezetes útra kiválasztott hajó egy 1370 tonnás, lapos fenekű korvett, amelyet 1000 lóerős motor hajtott, és 280 fős személyzettel rendelkezik. Az 1871-ből származó elegáns hajótípus különösen alkalmas óceáni utakra, mivel elegendő motorteljesítménnyel rendelkezik még kedvezőtlen tengeri viszonyok között is. A korvett szerény fegyverzettel rendelkezik, amely két 15 centiméteres hátultöltős ágyúból, öt könnyűágyúból és két géppuskából áll, mégis tűzpárbajba keveredik.²⁴⁶⁵

1897.05.29- 1897.06.02-én járt Gibraltárban.

1897.06.16-21-én volt Saint Vincenten.

1897.08.05 – 1897.09.07-én Buenos Airesben kötött ki. Ott a hajón karbantartási munkálatokat végeztek két napon keresztül.

1897.09.12-15-én Bahia Blanca következett.

1897.10.18-28-án járt Fokvárosban.

1897.11.10-14-én Loandaban állt meg.

1897.11.16-19-én Banana Creeknél horgonyzott.

1897.11.25-29-én volt Libreville-ben.

1897.12.01-04-én Fernando Po-nál horgonyzott.

1897.12.08-11-én Lagos-ban járt.

1897.12.15-én befutottak Elminába (Ghána), majd még aznap tovább is indultak.

1897.12.15-16-án járt Cape Coast Castle-ben (Nyugat-Afrika, Ghána).

1897.12.26-29-én Monrovia következett.²⁴⁶⁶

1897.12.31 – 1898.01.04-én Freetownban (Sierra Leone) vetett horgonyt.²⁴⁶⁷

1898.

1898.01.08-11-én Bathurst vizeit kereste fel.

1898.01.23-án érintette Ponta Delgadát. Az erős délnyugati viharban segítséget nyújtottak a Dortenburg holland barknak, amelynek a viharban elszakadtak a kikötőkötelei.

1898.01.24 – 1898.02.09-én Ponta Delgadában maradt.

1898.02.21-27-án járt Cadizba.

1898.02.27 – 1898.03.05-én Tanger következett.

1898.03.17-én rövid időre befutott Messinába.

1898.03.25-27-én már Fasanában volt.

1898.03.27-én megérkezett Polába. 216 napot töltött a tengeren, összesen megtett 21 511 tmf-et, ebből 16 779 tmf-et vitorlával.

1898.03.29-én leszerelték.

²⁴⁶⁵ Das interessante Blatt, Januar-Juni 1897-05-27

²⁴⁶⁶ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-11-18 / 320. szám

²⁴⁶⁷ Neue Freie Presse, Januar 1898-01-04

1898-ban a Magyar Nemzeti Múzeum Néprajzi Tára jelentős kiállítási anyagot kapott, amit az SMS Zrínyi útja során gyűjtöttek össze.²⁴⁶⁸ A Magyar Nemzeti Múzeum Néprajzi Osztálya a „Zrínyi” hadihajó orvosának délamerikai és nyugatafrikai gyűjtéséből 96 darab tárgyat kapott.²⁴⁶⁹

1900.

Ebben az évben már a környező tengeri hatalmak hadihajóihoz képest elavultnak számít.²⁴⁷⁰ Ófelsége "Zrínyi" hajója, amely jelenleg haditengerészeti kiképzőhajóként szolgál, legnagyobb útjára készül. A korvett október elején indul útnak a nyugati Földközi-tengerre. Felkeresi Messinát, Castellammarét, Gaetát, Livornót, Genovát, a Riviérát, számos spanyol kikötőt, Agiért és Palermót.²⁴⁷¹

1900.09.30-án felszerelték és a matrózok iskolahajója lett.

1900.10.01-én kifutott Polából egy földközi-tengeri cirkálásra.

1900.10.01-08-án járt Fasanában.

1900.10.16-18-án Bari következett.²⁴⁷²

1900.10.29 – 1900.11.03-án Messinát látogatta meg.²⁴⁷³

1900.11.06-án befutott Castelmare di Stabiába.²⁴⁷⁴

1900.11.09 – 16-án Nápoly vendége volt.²⁴⁷⁵

1900.11.18. – 21-én Gaeta vizein járt.²⁴⁷⁶

1900.11.26 - 1900.12.02-án Livornóban állt meg.²⁴⁷⁷

1900.12.04-09-én volt Genovában.²⁴⁷⁸

1900.12.11-én befutott Villafrancába.²⁴⁷⁹

1900.12.15-én kifutott Nizzából.

1900.12.21- 26-án Marseilleben tartózkodott.²⁴⁸⁰

1901.

1901.01.02-08-án. Barcelonában kötött ki.

1901.01.12-17-én Valenciában (Grao de Valencia) járt.²⁴⁸¹

1901.01.22-26-án Cartagena következett.

1901.01.30 - 1901.02.06 között volt Algierben.²⁴⁸²

1901.02.19-26.-án Palermóban horgonyzott.

²⁴⁶⁸ Ethnographia, 9. évfolyam (1898) 6. Múzeumi ügyek / Vikár Béla: A Magyar Nemzeti Múzeum néprajzi tára 260

²⁴⁶⁹ Néprajzi értesítő 1. évfolyam, 1900.A M. N. Múzeum néprajzi osztályának gyűjteményei 1870-től 1899. december 31-ig. / Jankó János = 1. évf. 3. sz. 33–48.

²⁴⁷⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1900-01-14

²⁴⁷¹ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1900-08-29

Neues Wiener Journal, August 1900-08-26

²⁴⁷² Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 47, 1900-10-16 / nr. 248

²⁴⁷³ Arbeiter-Zeitung, Oktober 1900-10-21

Deutschösterreichische Tages-Zeitung, November 1900-11-06

²⁴⁷⁴ Neugkeits-Welt-Blatt, November 1900-11-07

Das Vaterland, November 1900-11-06

Neue Freie Presse, November 1900-11-06

²⁴⁷⁵ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-11-10 / 310. szám

²⁴⁷⁶ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-11-19 / 319. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, November 1900-11-21

²⁴⁷⁷ Neue Freie Presse, November 1900-11-27

²⁴⁷⁸ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-12-03 / 332. szám

Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-05 / 335. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1900-12-05

Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-04

²⁴⁷⁹ Grazer Tagblatt, Dezember 1900-12-10

Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-13

²⁴⁸⁰ Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 47, 1900-12-22 / nr. 306

²⁴⁸¹ Magyar Nemzet, 20. évfolyam, 1901-01-14 / 14. szám

Neue Freie Presse, Januar 1901-01-16

²⁴⁸² Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1901-02-02

Neue Freie Presse, Februar 1901-02-01

1901.03.04-09-én Korfun járt.

1901.03.11-14-én Lissa vizein volt, ahová egy nagyon viharos út után érkezett meg.

1901.03.18-23-án Lussinpiccolo következett.

1901.03.26-én megérkezett Polába.

1901.03.29-én leszerelték.²⁴⁸³

1903-ban átalakították aknaraktár hajónak. Ennek kicsit ellent mond az, hogy **1904**-ben felmerült, hogy Törökországból a Duna torkolatához a Zrínyi hadihajó szállítaná Rákóczi hamvait. A kormány választása éppen azért esett a Zrínyi hajóra, mert szintén a magyar történelem egyik kiváló alakjának nevét viseli, aki őse volt Zrínyi Ilonának, Rákóczi Ferenc anyjának.²⁴⁸⁴

„Magyarország és a haditengerészet. Budapest, aug. 23. Egy bécsi újság legutóbbi két számában azt a kérdést veti föl, hogy mi történék a haditengerészetel abban az esetben, ha a közös hadsereg magyar részét önállósítanak. „A haditengerészet éppen úgy része a védőerőnek“ — írja a bécsi lap — „mint a szárazföldi hadsereg. Az utóbbinak Vannak magyar ezredei, magyar hadihajók azonban nincsenek.“ „Hajókat lehet ugyan építeni,“ — írja második cikkében a bécsi újság — „ha Van pénz és ha van hol, de még ha ezek mind megvolnának is, hol van a személyzet, amely magyarul beszél, mert jelenleg németül, olaszul és horvátul beszélnek még az Árpád, a Szigetvár és a Zrínyi hadihajókon is. A magyar hadilobogót — amely nincs — senki sem ismeri s a mi a legnagyobb baj: Magyarországnak nincs hadi kikötője.“²⁴⁸⁵

1905.

1905 elején a matrózképző kiképzőhajója.

1905.04.15-én átadták az Aknászparancsnokságnak és Polában állomásozott a háború végéig.

1908.03.31-én császári jóváhagyással a Delta nevet kapta, mivel a Zrínyi névvel már új pre-dreadnought hajó épült.

1920-ban Polában az olaszok szétbontották.

Parancsnokai:

Daufalik fregattkapitány 1872²⁴⁸⁶

Bregatten-Septiän J. Lang kapitány 1873²⁴⁸⁷

Teschenberg fregattkapitány 1876²⁴⁸⁸

Camillo Ritter von Henriquez fregattkapitány 1879-1880

Ernst Freiherr von Weissenbach fregattkapitány 1880-1881. február

Fridolin Ritter von Jägermayr fregattkapitány 1881. februártól

Vinzenz von Rosenzweig fregattkapitány 1885

Joseph Ritter, Dr. Lehnert fregattkapitány 1888

Wladimir Khittel fregattkapitány 1890

Johann Holeczek fregattkapitány 1893-1894

Eduard Danelutti 1894 (pár napig, mint ideiglenes kapitány)

Ferdinand Gebhart fregattkapitány 1894

²⁴⁸³ Neugkeits-Welt-Blatt, März 1901-03-16

²⁴⁸⁴ Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-08-13 / 194. szám

²⁴⁸⁵ Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-08-24 / 231. szám

²⁴⁸⁶ Die Presse, September 1872-09-05

²⁴⁸⁷ Neues Fremden-Blatt, März 1874-03-10

²⁴⁸⁸ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 23, 1876-05-31 / nr. 125

Konstantin Ritter von Pott 1897 (Lehet, hogy Görtz és a sajtó téved.)
Konstantin von Görtz sorhajókapitány 1897-1898²⁴⁸⁹

Admirális:

Alois von Pokorny ellentengernagy 1871

²⁴⁸⁹ Grazer Tagblatt, Dezember 1902-12-22

SMS Najade tartályhajó

(Tévesen torpedónaszád, kutatóhajó, szállítóhajó, cirkáló)
(Sitnica 1925-től, Curzola 1941-től, majd megint Sitnica, Vis 1945-től, PB21-Miner tartályhajó 1962-ig) A hajó kutatását megnehezíti, hogy a Najade egy igen gyakori hajónév.

Vízkesztorítása: standard 370 t, tervezési 554 t,²⁴⁹⁰ teljes 620 t

Hossza:

Hossza a merőlegesek között: 47,70 m

Legnagyobb hossza: 51,40 m

Szélessége: 7,82 m

Merülése: 3,02-4,02 m

Meghajtása: 1 db függőleges 3 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép, amely az elbingi Schichau gyárban készült

2 db hengeres azán

1 db jobbra forgó, 2,40 m átmérőjű, 4 lapátos hajócsavar

Teljesítménye: 546 LE 1891-ben

500 LE 1920-tól (560 LE 1945 után)

Sebessége: 11,89 csomó 134-es fordulatszámon 1891-ben

9 csomó 1920-tól

Üzemanyaga: 134 tonna szén

Személyzete: 2 tiszt és 27 tengerész 1907-ben.

Fegyverzete 1914 után:

4 db 4,7 cm-es L/44-es gyorstüzelő ágyú

2 db géppuska²⁴⁹¹

Fegyverzete a Jugoszláv időszakban:

4 d. 7,7 cm-es löveg

Épült: Elbing (Németország, ma Lengyelország), Schichau Hajógyár

Tervezte: Victor Lollok

Hajó tervszám: 448

Építési költsége: 381 602 korona

Víztartó-hajó («Najade») leparoló készülékkel, a 200.000 frt az összes szükséglete.²⁴⁹²

Építés kezdete: 1891.04.03.

Vízrebocsátása: 1891.08.12.

Elkészült: 1891.12.04.

Üzembe helyezték: 1891.12.05.

²⁴⁹⁰ Kincses Kalendárium, 1900 Tengeri haderő

²⁴⁹¹ <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=9926.0;wap2>

²⁴⁹² Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-12-16 / 287. szám

A Najade (a görög mitológiában tavaszi Nimfa vagy Hableány) volt a K.U.K tengerészet harmadik hajója, ami ezt a nevet kapta. Az első egy felfegyverzett uszály (peniche) volt 1823-1839 között, a második szintén egy felfegyverzett uszály (peniche) volt 1839/1841-1891-ig, majd más néven 1911-ig szolgálatban maradt.

1891.

„(Új hadihajó.) Mint egy danzigi távirat jelenti, két tiszt vezetése alatt egy osztrák-magyar tengerészcsapat érkezett oda, hogy átvegye a Najadé nevű új hadihajót, amely most készült el egy ottani hajógyárban. A matrózok egyike tegnap leesett a hajóról és belefulladt a Visztulába.”²⁴⁹³

1891.12.05-én kifutott Elbingből Pola felé.

1891.12.19-én elhagyta Neufahrwassert (ma Gdańsk-Nowy kikötő).

1891.12.21-27-én Frederikshavn (Dánia) következett.

1892.

1892.01.02-12-én volt Dartmouthban.

1892.01.17-22-én Vigo következett.

1892.01.25-1892.02.04-én járt Cartagenában.

A »Najade« nevű osztrák-magyar hadihajó Danzigból Pola felé indult. Azóta sem a hajóról, sem a legénységről nem érkezett hír. Azt hiszik, hogy a harmincöt főnyi legénység a tengeren elveszett. A »Najade« nevű osztrák-magyar hadihajó Danzigból Pola felé indult. Azóta sem a hajóról, sem a legénységről nem érkezett hír. Azt hiszik, hogy a harmincöt főnyi legénység a tengeren elveszett.²⁴⁹⁴

1892.02.07-13 között volt Palermóban.

A »Najade« e hó 4-én teljesen épen indult el a Cartagenából Palermóba, ahová tegnap délután érkezett. A hajón mindenki teljesen jól érzi magát és minden rendben van.²⁴⁹⁵

Az út során felkereste Castelnovo-t is.²⁴⁹⁶

1892.02.16-19 között kereste fel Herceg Novit.

1892.02.20-án érkezett meg Polába.

Az 1892 júliusi hadgyakorlat résztvevői közé sorolták be.²⁴⁹⁷

1893-ben anyagokat és ellátmányt szállított az adriai szigeteken lévő megfigyelőállomásokra.

1897-ben kiképző utakat tett mérnökhallgatókkal.

1898-ban térképészeti felmérő utakat tett a Panzano öbölben és a lagúnavidéken. Ez után Littoral partjait térképezték fel róla.

1899-ben Montenegró és Albánia vizeit térképezték fel.

1900-ban Dalmáciában, a Kvarner öblöt és Isztria partvidékét térképezték fel.

1903 és **1904**-ben ellátmányszállításokat végzett.

²⁴⁹³ Budapesti Hírlap, 11. évfolyam, 1891-12-11 / 340. szám

²⁴⁹⁴ Budapest, 16. évfolyam, 1892-02-08 / 39. szám

²⁴⁹⁵ Pesti Napló esti kiadás, 43. évfolyam, 1892-02-08 / 39. szám

Neue Freie Presse, Februar 1892-02-08

²⁴⁹⁶ <https://old.kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-appoggio/najade/scheda-nave-de.html>

²⁴⁹⁷ Magyar Génius, 1. évfolyam, 1892-03-13 / 11. szám

(Ahol nincsen víz.) Az Isztriai félszigeten, mint Triesztből jelentik, ismét nagyon érezhető a víz hiánya. A helytartóságon tegnap értekezlet volt, amely erről a kérdéstről tanácskozott. Különösen Umago, Cittanova, Rovigno, Canfanaro, Gimino és Dignano helységek nagyon szenvednek a vízhiány miatt. Hogy a bajon segíteni lehessen, a tengerészeti hatóság a Najade és Nymphe hadihajókat, a Lloydtársaság pedig egy nagy bárkát bocsátott a helytartóság rendelkezésére. Az osztrák államvasutak igazgatósága oly helységek részére, amelyeket a tengerről nem lehet megközelíteni, négy vízszállító vasúti kocsiban küld vizet.²⁴⁹⁸

1905-ben az adriai új megfigyelőállomások létesítésében vett részt.

1907-ben új felméréseket végzett Észak-Dalmácia partvidékén és a dalmát partok mentén.



1910 és **1911**-ben szállítóhajóként alkalmazták az Adriai szigetvilág vízellátásához.

1910-ben az osztrák és olasz Adriakutató társaság az Adriai-tenger kutatását irányította oceanográfusok és biológusok bevonásával. A kutatásért Wilhelm von Kesslitz (utóbb tengernagy) volt a felelős.²⁵⁰⁰

1911.

1911.02.24-én Polából áthajózott Triesztbe, felszerelés végett. A hajón könnyen el lehetett helyezni a szükséges kabinokat, a fedélzetén pedig a tágas laboratóriumot, valamint több terjedelmes szekrényt a halászsákmány osztályozására és egy nagy dinamógépet. A laboratórium közelében a hajó falán állították föl a mérőeszközök leeresztésére szolgáló kézi csigákat (dobokat), amelyek közül egy a biológusok, három a hidrográfusok rendelkezésére állott. Itt foglalt helyet a biológiai célokra szolgáló Thomsonféle mélységmérő kézi csigája is, míg a hajó közepén a nagyobb mélységek mérésénél használt és a dinamó által hajtott csiga állott.²⁵⁰¹ A „Najade” útját a velencei konferencia megállapodásai irányították. A konferencia kijelölte a keresztszelvényeket, amelyek mentén a kutatások történnek. Nyolc szelvényt állapított meg, amelyek közül négy az olasz, négy az osztrák expedíciók kutatási körébe tartozik. A szelvények a következők: I. Velence—Rovigno (olasz), II. Ravenna—Lussinpiccolo (osztrák), III. Ancona—Punta Bianche (olasz), IV. Ortona—Rogoznica (osztrák), V. Vieste—Lagostini (osztrák), VI. Bari—Ragusa (olasz), VII. Brindisi—legnagyobb mélység—Durazzo (osztrák), VIII. Otranto—Kap Linguetta (olasz). Megállapodás történt arra nézve is, hogy a kutatások a másik állam partjaitól legalább 10 tengeri mértföldnyire kezdhetők csak el és hogy az idegen kikötőt csak a végső szükség esetében kereshetik föl a kutató hajók. A „Najade” hét úgynevezett „terminus-útvjáról” számolt már eddig be az osztrák Adria-egyesület a

²⁴⁹⁸ Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-09-10 / 248. szám

²⁴⁹⁹ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-appoggio/najade-862/>

²⁵⁰⁰ https://www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_K/Kesslitz_Wilhelm_1862_1944.xml

²⁵⁰¹ Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913. 9. szám

„Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft" hasábjain és az egyesület kiadásában megjelenő „Berichte über die Terminfahrten" két kötetében. Az osztrák terminus-utak, amelyeknek eredményeit már közölték, a következők: I. 1911. február 25-től március 7-ig (10 nap); II. 1911. május 16-tól június 4-ig (19 nap); III. 1911. augusztus 16-tól szeptember 5-ig (20 nap); IV. 1911. november 16-tól december 8-ig (22 nap); V. 1912. február 16-tól március 11-ig (23 nap); VI. 1912. május 17-től június 13-ig (25 nap); VII. 1912. augusztus 16-tól szeptember 11-ig (26 nap). Mindegyik terminusúton Gottstein korvettkapitány volt a Najade parancsnoka. Az expedíciók vezetője az első és a harmadik úton Brückner egyetemi tanár, a többi úton pedig Kesslitz fregattkapitány, az Adria-bizottság tagja volt. A biológiai megfigyelések élén minden alkalommal Cori egyetemi tanár állott, a hidrográfiai vizsgálatok vezetője Grund egyetemi tanár volt, a meteorológiai mérések pedig Kesslitz irányítása mellett történtek. A botanikai megfigyeléseket az első két úton Cammerloher, a trieszti zoológiai állomás asszisztense, a másik öt úton pedig Schiller trieszti egyetemi tanár végezte.²⁵⁰²

Triesztből táviratozzák. Az Adria kutatására kiküldött Najadé hadihajó tudományos megfigyelésekre itt időzik. A hajó valószínűleg ma este indul el Ravenna felé. A legközelebbi időre nyolc czirkáló utat vettek tervbe oceánográfiai, biológiai és meteorológiai megfigyelések céljából. Egyidejűleg a Cyklop hadihajó is megkezdi megfigyelő körútjait. Ezzel megkezdődik az 1910-ben Velencében az olaszokkal megállapított tervszerű tudományos Adriakutatás.²⁵⁰³

„Trieszt, 1911.05.17. Ma délután 5 órakor kezdte meg a Najade hadihajó ezévi **második természettudományi kutató útját** az Adriai tenger keleti partjain. Az utazás körülbelül három hétig tart.”²⁵⁰⁴

1911 nyarán, részt vett biológiai és hidrográfiai felmérésekben Dalmáciában. Évente négy alkalommal szállított ivóvizet a dalmát partvidék közégségeibe. Az 1911-es expedíció eredményeit Leidenfrost Gyula halbiológus, Kék Adria és Keserű tenger könyvei mutatták be.²⁵⁰⁵ A Keserű tenger című kötet 1936-ban Budapesten jelent meg a Franklin-Társulata Magyar Irodalmi Intézet és Könyvnyomda gondozásában, 224 oldal terjedelemben. A kötetben 56 kép található.

„Olaszország a »Ciclope«-et, a közös hadi tengerészet a »Najade« torpedónaszádót engedte át az Adria-kutatásokra. Hogy a kutatásokat a montenegrói és a török territoriális vizeken is folytathassák, mindkét állam külügyminisztere fog ez irányban közbenjárni.” Ez a cikk részletesen leírja a felkutatandó térséget. „Minden mérföld, amelyet a Najade és a Ciclope megtesz, minden egyes állomás jelentős lépéssel viszi előbbre az Adriáról való ismereteinket.”²⁵⁰⁶

²⁵⁰² Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913. 9. szám

²⁵⁰³ Az Ujság, 9. évfolyam, 1911-02-26 / 49. szám

²⁵⁰⁴ Pesti Hírlap, 33. évfolyam, 1911-05-18 / 116. szám

²⁵⁰⁵ https://hu.wikipedia.org/wiki/Leidenfrost_Gyula

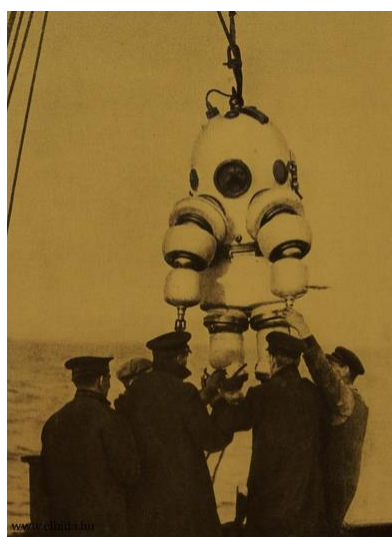
²⁵⁰⁶ Gonda Béla szerk.: A Tenger 1. évfolyam 1911 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az Adria tudományos kutatása



A tengervíz sótartalmának meghatározására Richard-palackkal vízmintát merítenek



Vízminták merítése a Najade oldalfedélzetéről



Modern páncélos búváröltöny



(A képek a Keserű tenger című könyvből származnak.)²⁵⁰⁷

A Najade, újból végigfutott a VIII. szelvényen és a Joni-tengeren is végzett néhány megfigyelést. A fenékmélységmeghatározások, amelyeket kisebb mélységeknél kézi mélységmérővel, nagyobb mélységeknél pedig a Thomson féle mélységmérővel (400 méterig).²⁵⁰⁸

1912.

A király hajója, Triesztben pénteken (1912.08.16-án) tengerre ment a király Najade nevű hajója Léva sorhajóhadnagy parancsnokságával. A hajó megkezdte a **hatodik tudományos** cirkáló utazást az Adrián, mégpedig a Ravenna-Lussin-Rogosnica—Ortona— Mieste—Lagostino—Durazzo—Brindisi részekben. Az Expedíció vezetője és egyúttal a katonai szolgálat főnöke Kesslitz sorhajókapitány.²⁵⁰⁹ A tudományos expedíció tagjai Grund prágai, Kleb dr. és Lorz dr. bécsi tanárok az óceánográfiai, Cori J. Károly trieszti, Steuer M. innsbrucki tanárok a biológiai, Schiller József bécsi tanár pedig a növénytan kutatások részére. A tudományos bizottság a tervbevett kikötők érintésén kívül négy huszonnégyórás kutatást tervez, a strandok és a mélytenger növény- és állatvilágának megismerésére. A tudományos kutatás 3—4 hétre terjed.”²⁵¹⁰

1912-ben volt a hajó **hetedik kutatóútja**. Ekkor kiemelt figyelmet kapott a planktonok megfigyelése.²⁵¹¹

1913.

A „Najade” tengerkutató hajó nyolcadik útja az Adrián 1913.03.16— 1913.04.1. között volt.²⁵¹²

1913.05.17-én Triesztből jelentik, hogy a Najade hadihajó ma délután 5 órakor **nyolcadik tudományos (??)** Adria-kutató útjára indult.²⁵¹³

„Szerencsétlenség egy tudományos expedíción. Fiuméből jelentik: Május elején indult el Panfilli Egon korvettkapitány parancsnoksága alatt az osztrák-magyar haditengerészet Najade nevű czirkálóhajója, hogy az évekkal ezelőtt megállapított Programm szerint nyolczadik tudományos kutató útját végezte az Adriai-tengeren. Az expedícióban Keszlitz Vilmos

²⁵⁰⁷ <https://elbidaprojekt.hu/2016/09/keseru-tenger.html>

²⁵⁰⁸ Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913. 9. szám

²⁵⁰⁹ Pesti Hírlap, 34. évfolyam, 1912-08-17 / 195. szám

²⁵¹⁰ Gonda Béla szerk.: A Tenger 2. évfolyam 1912 Éves tartalomjegyzék / Schwalm Amadé dr.: Ujabb mélytengeri háló (2 képpel)

²⁵¹¹ Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913 Éves tartalomjegyzék / Gonda Béla: Az osztrák Adria-kiállítás Bécsben

²⁵¹² Földrajzi közlemények 1913. IV. Folyóirat szemle / 4

²⁵¹³ Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-05-17 / 117. szám

sorhajókapitány vezetése mellett részt vettek Grund Antal dr. prágai, Kwietniewsky Károly dr. lemergi és Steuer Gyula dr. innsbrucki egyetemi tanárok, továbbá Leder Herbert dr., Schussnig József dr., Rieb István dr. és Novák Károly dr. egyetemi tanársegédek. A tudósok tengermérési, biológiai és oceanográfiai kutatásokat végeztek a következő útvonalon: Ravenna—Lussin, Ragoznicza—Ortona, Vieste—Lagostini, Durazzó—Brindisi. Az expedíció tegnap tért vissza kutatóútjáról és most jutott nyilvánosságra, hogy az expedíció útjában, plakton-kutatás közben, Steuer innsbrucki tanárt sajnálatos baleset érte. Mikor csónakba akart szállni, a kötélhágcsón elcsúszott, lezuhant és a csónak szélén néhány oldalbordáját betörte. A súlyosan sérült tudóst azonnal a legközelebbi, sebenicói kikötőbe vitték és elhelyezték a dalmát országos kórházba, ahol megoperálták. A Najade különben augusztus havában és novemberben újabb egy-egy hónapos kutatóútra indul. Az Adria északi részét ugyanis az Olaszországgal e tekintetben létrejött megállapodás szerint Ausztria-Magyarország kutatja át, míg a déli részen ezt a tudományos munkát az olasz haditengerészet Ciclope nevű kutatóhajója végzi.”²⁵¹⁴

„Tengerkutató magyar tudósok. Pólából jelentik: A haditengerészet Najade nevű czirkáló hajója 1913 szeptember hó 9-én Marschall báró korvettkapitány parancsnoksága alatt számos magyar tudóssal a fedélzetén tudományos kutató útra indul az Adrián. Az Olaszországgal kötött egyezmény szerint az Adria tudományos felkutatását Olaszország és Ausztria-Magyarország végzik és a vizsgálandó területet fel is osztották maguk között. Ausztria és Magyarország a maga munkáját megint két részre osztotta, amennyiben egyes tengerterületeket osztrák, másokat pedig magyar tudósok fognak végig járni. A Najade most is tudományos úton van, de ez idő szerint osztrák tudósokat visz fedélzetén.”²⁵¹⁵ Az expedíción a legjelesebb osztrák szakembereken kívül részt vesz Leidenfrost Gyula, a Magyar Adria Egyesület titkára is. A tengerészetifőparancsnok, Haus Antal, az egyesület kérésére most megengedte, hogy a Najade nevű hadihajót az Adria-kutatás céljaira a kvóta arányában a magyar szakemberek is használhassák. „A Magyar Adria Egyesület az felső magyar expedíciót Horváth Géza dr. udvari tanácsos vezetésével október elején rendezi s e végből összekötetésbe lépett az osztrák Adria-egyesülettel, mivel csatlakozni akar az olasz-osztrák bizottság munkálataihoz.”²⁵¹⁶

1913.10.09-én indult el Polából Fiuméba. A hajót eredetileg 3-án várták már Fiuméba.²⁵¹⁷ A kutatáshoz a hajót Polában átalakították.²⁵¹⁸

Az expedíció október 10-én indul. **Ez a Magyar Adria Egyesület első önálló tudományos kutatása.** Az expedíció célja a tengervízben végbemenő tünetnyek tanulmányozása mechanikai, fizikai, kémiai és biológiai szempontokból. Az expedíciónak Haas Antal tengerészeti főparancsnok az 560 tonnás „Najade“ nevű hajóját engedte át.²⁵¹⁹

A hadihajó színe olajzöld volt.²⁵²⁰

1913.10.10-én futott ki Fiume kikötőjéből az SMS Najade kutatóhajó, fedélzetén a korabeli magyar tudományos élet számos kiváló képviselőjével. A Magyar Adria Egyesület; a Magyar Nemzeti Múzeum; a Magyar Királyi Földtani Intézet; a Magyar Királyi Meteorológiai és Földmágnesességi Intézet; a Magyar Földrajzi Társaság, valamint több hazai egyetem műszereivel felszerelt hajó „utasainak” feladata egy igen nemes, a maga nemében legelső és egyedülálló „misszió” végrehajtása volt. Megtenni több mint 2.200 km (1.200 tengeri mérföld) távolságot az Adrián, s közben több mint 6.300 megfigyelést,- mintavételt,- és begyűjtést végezni, a hazai tudományos intézetek számára. Kalandokban is gazdag útjuk során az expedíció tagjai bejárták az Adria partvidékének legjelentősebb torkolatait, kikötőit,

²⁵¹⁴ Magyar Nemzet, 32. évfolyam, 1913-06-05 / 132. szám

²⁵¹⁵ Magyarország, 20. évfolyam, 1913-08-22 / 198. szám

²⁵¹⁶ Magyarország, 20. évfolyam, 1913-08-23 / 199. szám

²⁵¹⁷ Az Újság, 11. évfolyam, 1913-10-01 / 233. szám

²⁵¹⁸ Ország-Világ, 46. évfolyam, 1925-03-29 / 13. szám

²⁵¹⁹ Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-10-01 / 232. szám

²⁵²⁰ Nemzeti Nénevelés, 36. évfolyam, 1915-03-01 / 3. szám

legtávolabbi öbleit és szigeteit. Munkásságuk „gyümölcsei” tudományos- és népszerű ismeretterjesztő cikkek, könyvek formájában jutottak el a magyar közönséghez – immár több mint egy évszázaddal ezelőtt.²⁵²¹ A hajó kapitánya Marschall Verner báró korvettkapitány.²⁵²² Rajta kívül még két tiszt: Margelik sorhajóhadnagy és Princz fregatthadnagy vezetik a hajót. A hajóval a műszerek kipróbálása céljából ma (ez a nap pontosan nem azonosítható) próbautat tettek az öbölben, amelyen Roediger Ernő révkapitány is részt vett. Az indulásnál az egyesület fiútagjai is megjelentek.²⁵²³

„Az idő csak (október) 13-ikán fordult kedvezőtlenre, s az elementáris erővel kitörő bórá miatt az expedíció »Najade« nevű hajója kénytelen volt Carlopago kikötőjébe menekülni. Onnan másnap reggel még erősebb bórában futott ki, az idő miatt azonban mindennemű tudományos kutatás lehetetlen volt. A legöregebb tengerészek sem emlékeztek ekkora bóraviharra. A tenger porzott a széltől s a hajó orránál tovább nem lehetett látni. Egyre erősebb bórarohamok érték a hajót, s a hullámok egész a kémény tetejéig felcsaptak. A só csillogó réteggé vonta be a kéményt, amelynek Lussinban most rengeteg bámulója akadt. A »Najade« a pagói csatornába a vihar miatt nem tudott behatolni, ezért a Canale di Barbatón keresztül a Santa Eufémia öbölben vetett horgonyt. Ott az expedíció tagjai újabb vizsgálatokat végeztek. Délután még nagyobb viharban vágott neki a »Najade« az útnak, s ekkor a bórá rengeteg kárt tett az expedíció felszerelésében. A biológiai laboratórium szenvedett a legtöbbet, de megrongálódott a hidrográfiai felszerelés is. Maga a hajó is sokat szenvedett a bórától. A vihar okozta károkat az expedíció tagjai most igyekeznek pótolni s e miatt még egy napig Lussinban vesztegel a »Najade«. Innen a nyílt tengerre megy s ott Galicia, Castel di Marro és Sestrics, Giulanuova között végeznek a tudósok kutatásokat. Miután az expedíció felszerelése éppen félannyi, mint az osztrákoké volt, a kutatóknak sok nehézséggel kell megküzdeniük, de ezeket derekasan leküzdik. Ebben nagy része van különben a »Najade« parancsnokának, Marschall báró korvettkapitánynak, aki mindenben a legnagyobb készséggel segíti elő az expedíció sikerét.»²⁵²⁴

„Pelagosánál különben érzékeny veszteség érte az expedíciót, mert az egyik értékes háló az ismeretlen fenéken sziklára akadt és szétszakadt. Gravosából érkezett jelentés szerint a Najadé (október) 21-én, hajnalban odaérkezett s pénteken indul el az Adria legnagyobb mélységei felé, ahol az expedíció 1000 méteres mélységekben fog kutatni. A hajón minden rendben van.»²⁵²⁵

„A kutatásokban részt vesznek dr. Soós Lajos egyetemi magántanár, biológus, Leidenfrost Gyula, aki már régóta foglalkozik a Quarnero faunájának és halászatának tanulmányozásával, dr. Réthly Antal, a Meteorológiai és Földmágnességi Intézet asszisztense, dr. Hankó Béla egyetemi tanársegéd, dr. Koch Nándor és Szilber József, akik a hidrográfiai munkálatokat végzik és mások.»²⁵²⁶ Az expedíció legdélibb pontja Dulcignó magasságában lesz.²⁵²⁷ A nyílt tengeren a kutatásokat Galicia—Castel di Mezzo, Setrice—Pedazo és Viesta—Ragusa közti vonalakon végzik s a munkálatokat ezeknek a profilú-vonalaknak mentén Leidenfrost Gyula, az Adria Egyesület titkára, vezeti.²⁵²⁸ A meteorológiai megfigyelések a vihar alatt is folytak s Réthly Antal dr. a meteorológiai intézet asszisztense igen értékes bóratanulmányokat végzett. E megfigyelések, melyek a kereskedelmi hajózás szempontjából a Quarnerón igen nagy

²⁵²¹ <https://telekiutak.hu/archiv-kozel-kelet/>

Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-10-01 / 233. szám

²⁵²² <https://elbidaprojekt.hu/2018/03/kalandozasok-tengeren.html>

²⁵²³ Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-10-12 / 242. szám

²⁵²⁴ Az Ujság, 11. évfolyam, 1913-10-18 / 248. szám

²⁵²⁵ Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-10-24 / 252. szám

²⁵²⁶ Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-10-09 / 239. szám

²⁵²⁷ Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-10-12 / 242. szám

²⁵²⁸ Világ, 4. évfolyam, 1913-10-12 / 242. szám

fontossággal bírnak s a milyeneket eddig még senki nem végzett, az expedíció legértékesebb eredményei közé fognak tartozni. Réthly dr. megállapította, hogy a bóra a megfigyelés alatt másodpercenként harmincz méter sebességgel bírt s a hajón elhelyezett igen érzékeny barográf a tájfunra emlékeztető erős kilengéseket mutatott. E kilengések később oly erősek voltak, hogy a műszer már nem is tudta jegyezni. A barométer most erősen emelkedik.²⁵²⁹

1913.10.31-án már hazai kikötőben volt a hajó.²⁵³⁰ Ez a kutatás volt a Magyar Adria Társaság első önálló kutatása, amihez egy hadihajót használhattak. Igen meglepő, hogy a napi sajtóban milyen nagy figyelmet kapott ez a tudományos expedíció.

„Az expedíció negyvenhárom állomáson végzett rendszeres biológiai és hidrográfiai vizsgálatokat, felszíni állomást pedig 143-at tartottak. Biológiai állomás huszonhét volt, fenékmintát pedig harmincöt helyen gyűjtöttek. A hajón, mely az út alatt meteorológiai állomássá alakult át, 490 léghőmérséklet megfigyelést végeztek, a hajó laboratóriumában pedig körülbelül nyolcszáz vízmintát elemeztek meg.”²⁵³¹

Utóbb az első expedíció tudományos út eredményeit vázlatosan így közölték: „Az első út munkáját a következő statisztikai adatokkal jellemzi: a behajózás 501 órájából 491-ben végeztek meteorológiai megfigyeléseket, s mivel óránként legalább nyolcféle észlelés történt, összesen 3928 megfigyelési adatot gyűjtöttek. Ezenkívül 37 léghőmérséklet villamosságig porszámolási és 115 szélesebbégi észlelést végeztek. A hidrográfusok összesen 136 felszíni állomást tartottak, a 41 elsőrendű szelvény állomáson pedig 234 vizsgálatot hajtottak végre. A Kerka folyóban három, az Omlóban négy s a Narentában három állomás volt 17 megfigyeléssel. Az összes hidrográfiai megfigyelések száma 1957. Fenékmintát 35 helyről gyűjtöttek. A biológiai munkálatok összege 295, ebből 27 fenékhálózat. A rendkívül gazdag biológiai anyag a Magyar Nemzeti Múzeum állat- és növénytári osztályába került. A feldolgozás még évekig fog tartani. Az eddig feldolgozott anyagról különböző magyar és külföldi folyóiratban jelent meg előzetes közlemény. A szivacsanyag feldolgozására dr. Babic Krunoslav zágrábi egyetemi magántanár és múzeumi őrt kérték föl. A legnagyobb mélység, amelyet a magyar tengerkutató expedíció az Adriában mért, 1221 m volt.”²⁵³²

Az 1913-ig terjedő kutatásokat Dr. KOCH NÁNDOR: AZ OSZTRÁK ADRIA-KUTATÁS EREDMÉNYEI című írása összegzi tudományos részletességgel a Tenger című újságban.²⁵³³

dr. KOCH NÁNDOR: AZ ELSŐ MAGYAR TENGERKUTATÓ EXPEDÍCIO című írása szintén igen fontos összefoglaló munka.²⁵³⁴

Koch Nándor: A magyar Adria-expedíció kémiai megfigyelései című írása a kémiai kutatásokat összegzi.²⁵³⁵

Igen fontos tudományos munka a hajó kutatóútjáról LEIDENFROST GYULA: AZ ELSŐ MAGYAR ADRIA-EXPEDÍCIO című írása amely a Tenger című újság számaiban jelent meg.²⁵³⁶

²⁵²⁹ Az Újság, 11. évfolyam, 1913-10-18 / 248. szám

²⁵³⁰ Budapesti Hírlap, 33. évfolyam, 1913-11-08 / 264. szám

Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913Éves tartalomjegyzék / Beck Zoltán: A Dreadnought-cirkálók (3 képpel)

²⁵³¹ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-02-25 / 48. szám

²⁵³² Gonda Béla szerk.: A Tenger 11. évfolyam 1921. 1-3. füzet / Dr. Leidenfrost Gyula: A magyar tengerkutatás tudományos eredményei

²⁵³³ Gonda Béla szerk.: A Tenger 3. évfolyam 1913. 9. szám

²⁵³⁴ Zászlónk, 12. évfolyam, 1914-03-15 / 7. szám

Zászlónk, 12. évfolyam, 1914-04-15 / 8. szám

Zászlónk, 12. évfolyam, 1914-04-15 / 8. szám

²⁵³⁵ Magyar Kémiai Folyóirat 21. (1915) 1915 / 8. füzet / Koch Nándor: A magyar Adria-expedíció kémiai megfigyelései

²⁵³⁶ Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az első magyar Adria-expedíció (2 térképpel és 32 képpel)

LEIDENFROST GYULA: Az Adria mélytengeri halai. (Előzetes jelentés a Magyar Tengerkutató Bizottságnak az Adria déli medencéjében végzett gyűjtéseiről) című munkája szintén az Adria magyar kutatóinak eredményeit mutatja be.²⁵³⁷

1913.11.17-én egy **újabb kutatóútra** futott ki az Adriára.²⁵³⁸ A kutatásokat a haditengerészet fedezte.²⁵³⁹

Dr. LEIDENFROST GYULA, A MÁSODIK MAGYAR ADRIA-EXPEDÍCIÓ című írása a Tenger című lapban jelent meg.²⁵⁴⁰

„Az osztrák kultuszminisztérium kérésére a Najadeot 1913. és 1914-ben a következő időszak kutatásokról kapta meg: 1913. VIII. 15. — IX. 10., XI. 15.-XII. 10.; 1914-ben pedig: február 15.-étől március 12.-éig. Ezenkívül az osztrák bizottság 1914 július havában egy három hetes utat tervez az Adria legmélyebb medencéjének tüzetes fölmérésére, augusztusban pedig egy ugyanannyi időre terjedő biológiai expedíciót akar rendezni. Mindezekon felül az osztrák Adriaverein még két rendes kutató utazást tervez, de ezek időpontja még nincs pontosan megállapítva. Az utóbbi két expedíció alkalmával az áramlásokat fogják részletesen tanulmányozni. A Magyar Adria Egyesület a Najadeot tehát csak az osztrák Adriavereintől le nem foglalt időben használhatja s ha a fenti programmban időbeli eltolódások következnek be, kutatásainkat is ezekhez kell alkalmaznunk, miután az Adriavereint a prioritás elve alapján előnyben kellett részesíteni. A leirat e tekintetben azt ajánlja, hogy a két bizottság közösen készített program alapján járjon el, nehogy a kutatások ideje egymással ütközzék. Figyelmeztet az átirat arra is, hogy a Najade fedélzetén a kutatások céljaira nagymérvű átalakítások és új felszerelések eszközöltettek, amelyek költségeit legnagyobb részt az osztrák Adria-egyesület viselte. Mivel az új berendezések leszerelése s újakkal való helyettesítése részben lehetetlen, másrészt nagyon költséges volna, a tengerészeti osztály e tekintetben is a bécsi Adriavereinnal való megegyezést tartja ajánlatosnak. A munkaterület felosztására vonatkozólag szintén a közös megállapodást javasolta a leirat mindenre kiterjedő figyelme. Mivel a haditengerészetnek — így szól az átirat — csak a monarchia két államának budgetjében biztosított összeg áll rendelkezésre s a Najade kiadásait is ebből kell fedezni, a tengerészeti osztály a hajót a magyar kutatások céljaira csak a kvóta arányában engedheti át díjtalanul. A haditengerészet kérvényünkre adott válaszát a következő érdekes kijelentéssel fejezi be: „Az igen tisztelt elnökségnek azt is szíves tudomására akarjuk hozni, hogy Magyarországnak az Adria nemzetközi kutatásában való részvételére, valamint a nemzetközi Adria-bizottságba magyar delegátusok kiküldésére vonatkozólag 1911 óta mindkét állam magas kormánya között tárgyalás folyik, anélkül azonban, hogy az mind máig valamely kézzelfogható eredményre vezetett volna.” A magyar kutatások programját Kesslitz hajókapitánnyal, Cori és Grund professzorokkal szintén a tizedik osztrák expedíció alkalmával közösen állapították meg s a profilvonalak kijelölésénél is jó tanácsokkal szolgáltak. Az olasz-osztrák kutatások megállapították ugyanis, hogy a Quarnero elzárt medencéiben a fenékre süllyedt téli víz igen soká marad meg s lassan áramlik ki a Canale di Farasinán a nyílt Adria felé. Pericolosánál a kijövő hideg áram kétfelé szakad. Egyik ága követi a trieszti öböl partvonalát, a másik ellenben közvetlen vág át az olasz partok felé. A két ág az olasz part mentén egyesül s a Pomo-medencébe süllyed. Onnan fölemelkedve a déli nagy mélységbe ereszkedik le. A hideg víz itt leírt áramlását nyolc szelvényvonalon folytatott kutatásokból állapították meg, az Adria

²⁵³⁷ Soós Lajos, Rátz István (szerk.): Állattani Közlemények 15. (1916) 1916 / 1–2. füzet / LEIDENFROST GYULA: AZ Adria mélytengeri halai

²⁵³⁸ Pesti Napló, 64. évfolyam, 1913-11-18 / 272. szám

²⁵³⁹ Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az első magyar Adria-expedíció (2 térképpel és 32 képpel)

²⁵⁴⁰ Gonda Béla szerk.: A Tenger 14. évfolyam 1924. 1-6. füzet / Dr. Leidenfrost Gyula: A második magyar Adria-expedíció

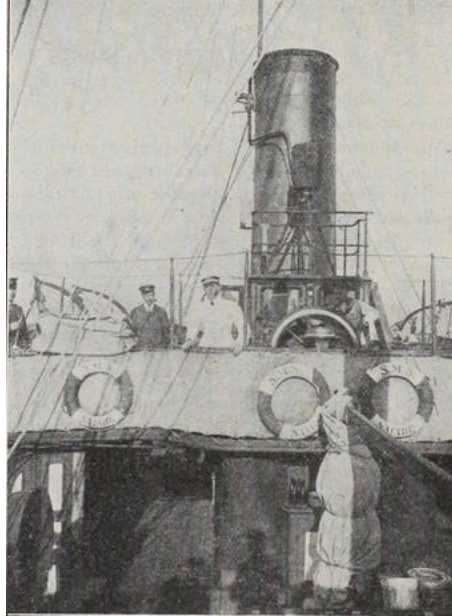
hatalmas medencéjéhez képest a profilvonalak száma tehát elenyészően csekély. Különösen nagy szükség volna újabb profilok beigtatására az északi és a déli medencék peremén, hogy a hideg áramnak a Pomo-mélységbe s a déli medencébe való lesüllyedése közvetlenül vizsgálható legyen. Ez volt az indítéka annak, hogy első tervezetünkbe a nyílt Adrián az olasz és osztrák szelvényvonalak közé Galicia—Castel di Mezzo, Sestrice — Giulianuova (Pedaso), továbbá Gravosa — Vieste közé három új, magyar szelvényt iktattunk. Ugyancsak e hidrográfiai viszonyok voltak az irányadók a guarnerói profilvonalak kijelölésénél is, amelyet szintén Grund és Kesslitz tanácsait tekintetbe véve, hajtottunk végre. Miután az osztrák bizottság a fentebb említett hidrográfiai jelenség legfontosabb biológiai bizonyítékát, a scampit a hideg áram mentén, az olasz partokon mindenütt megtalálta, önként következik, hogy a magyar szelvények kijelölésénél a biológiai kutatások követelményei a hidrografiáéval egyenlőképp mérlegeltettek. Programmunkat különben is — épp az osztrák expedícióról szerzett tapasztalatok alapján — úgy állítottuk össze, hogy a kutatások e két legfőbb iránya egymással egyensúlyban legyen. Az expedíciót eredetileg szeptember 10.-étől a hónap végéig terveztük s a tengerészeti parancsnokság kérésünkre már intézkedett is, hogy a Najade szeptember 9.-én Fiumében legyen. Már az első napokban kitűnt azonban, hogy az előkészületek sokkal több időt vesznek igénybe s így az indulás idejét egy hónappal el kellett halasztanunk. Ez az egy hónap a felszerelés megfeszített munkájával telt el.”



dr. Réthly légköri elektromossági mérést végez.

A fenti szövegrészlet és a kép a Tenger című újságból származik. A cikk részletezi a tudományos kutató munkát is.²⁵⁴¹

²⁵⁴¹ Gonda Béla szerk.: A Tenger 4. évfolyam 1914 Éves tartalomjegyzék / Leidenfrost Gyula: Az első magyar Adria-expedíció (2 térképpel és 32 képpel)



A hajó parancsnoki hídja.²⁵⁴²

1914.

1914-ben az aktív flotta tagja.²⁵⁴³

1914.02.16-án Triesztbe érkezett, hogy fedélzetére vegye a tizenkettedik és egyben utolsó Adriai-tenger felfedezésére indult expedíció tagjait. A hajó parancsnoksága ismét von Marschall báró korvettkapitány kezében van. A főtitzt Margelik hadnagy. A tudományos személyzet tagjai: A. Grund professzor oceanográfus (Bécs), Dr. Pollak meteorológus (Prága), Dr. Karl Cori professzor biológus (Trieszt), valamint Josef Schiller professzor (Bécs), Dr. Otto Storck (Bécs), Dr. M. Kleb (Bécs), Dr. Ernst Nowak (Prága) és Dr. C. Seefeldner (Trieszt). A "Najade" ma 17-én délután fog kifutni.²⁵⁴⁴

A Najade legénysége három héten keresztül folytatott tudományos kutatásokat. A hajó 1200 tengeri mérföldet tett meg és 6332 vizsgálatot és megfigyelést végeztek. Ebben az évben a **második magyar expedícióra** 1914.04.14-i fiúmei indulás után került sor, aminek során 7000-nél is több vizsgálatot sikerült elvégezni. A Najade az expedíció ideje alatt Marschall Verner báró korvettkapitány parancsnoksága alatt fog állani, az első tiszt Margelik Tódor sorhajóhadnagy lesz. Az expedíció egész az albán partokig hatol le.²⁵⁴⁵ A haló legénysége 50 fő.²⁵⁴⁶ (Máshol a második út megkezdését 1914.05.09-re teszik Fiuméből kiindulva.²⁵⁴⁷)

²⁵⁴² Zászlónk, 12. évfolyam, 1914-03-15 / 7. szám

²⁵⁴³ Die Zeit, März 1914-03-22

²⁵⁴⁴ Reichspost, Februar 1914-02-17

²⁵⁴⁵ Az Újság, 12. évfolyam, 1914-04-11 / 87. szám

²⁵⁴⁶ Magyar Hírlap, 1914-04-17 / No. 91

²⁵⁴⁷ Gonda Béla szerk.: A Tenger 15. évfolyam 1925. 1-3. füzet / Magyar Asztal a Nápolyi Zoológiai Állomáson.



Őfelsége "Najade" hajója

2548



A kutatók a hajón.

Az 1911-1914-es kutatásokat Alfred Grund és Brückner Eduard adta közre Die Kreuzungsfahrt SMS "Najade" in der Hochsee der Adria című munkájukban.²⁵⁴⁹



2550

A hajó legénysége.



Tisztek a parancsnoki hídon.

²⁵⁴⁸ <https://elbidaprojekt.hu/2018/03/kalandozasok-tengeren.html>

²⁵⁴⁹ <https://catalog.hathitrust.org/Record/007160437>

²⁵⁵⁰ <https://telekiutak.hu/archiv-europa-rejtett-kincsei/az-első-magyar-adria-kutató-expedíció-110/>

„ (Az Adriaexpedíció megérkezése.) Fiuméből jelenti tudósítónk: A Magyar Adria Egyesület Adria-kutató expedíciója a Najade hadihajó fedélzetén ma visszaérkezett fáradtságos útvjáról. Az expedíciót Leidenfrost Gyula, az Adria Egyesület titkára vezette. Az expedíció kétezer mérföldet tett meg az Adrián, melynek szigetvilágát és nyílt medencéjét szélteben-hosszában átkutatta. A négy hétig tartó után az időjárás eléggé kedvező volt. Az expedíció sikerét nagyban előmozdította a Najade parancsnokának, Marschall Werner báró korvettkapitánynak és Margelik Tódor sorhajóhadnagynak ritka előzékenysége is. Az expedíció előbb a Quarneróban végzett kutatásokat. Innen az északdalmát szigetvilág kutatására indult, majd felkereste az Adria legtávolabb fekvő, elhagyatott szigeteit. A Pomo-medencében az expedíció megállapította a szkampi rákfaj elterjedésének pontosabb határait és a legmodernebb hálókkal végzett halászati kísérletekkel nagy szolgálatot tett a gyakorlati tengerhalászatnak is. Az albán pontokkal szemközt levő déli medencében 1221 méter mélységet mértek. Ezen a helyen a Najade kotróhálókkal halászott s nyolc órán keresztül vontatta az öt hálóból kombinált ivadéktrawlf. A halászsákmány itt, ahol ember még nem halászott, bámulatos eredménnyel járt. Az örök sötétség honából számtalan csodálatos élőlény, egész sereg világító hal került napfényre. A gyűjtött anyag a Nemzeti Múzeum állattárába, részint pedig botanikai osztályába kerül. A nehéz munkából megtérő expedíció tagjait a partraszállásnál az Adria Egyesület elnöke, Gonda Béla miniszteri tanácsos üdvözölte, akinek köszönhető, hogy Magyarország is részt vehetett abban a nagy nemzetközi vállalkozásban, amelyet a Földközi-tenger gyakorlati és tudományos tanulmányozására a monákói fejedelem megindított.”²⁵⁵¹ Ezen a kutatóúton részt vett résztvevői dr. Marcell György meteorológus, dr. Koch Nándor, dr. Maucha Rezső, dr. Maros Imre hidrográfusok, dr. Szüts Andor és dr. Kümmerle Béla biológusok.²⁵⁵² A Najade parancsnoka, Marschall Verner báró korvettkapitány és Margelik Tódor sorhajóhadnagy ritka előzékenységgel mozdították elő a magyar Adria-expedíció sikerét.²⁵⁵³

A hajó 1914-es kutatómunkájáról a Természettudományi Füzetek - A Délmagyarországi Természettudományi Társulat közlönye 38. (1914) 1914 / 1. füzet / Dr. Réthly Antal: A tengerkutatásról, különös tekintettel a Magyar Adria-Egyesület tengerkutató száma tudósít.²⁵⁵⁴

²⁵⁵¹ Budapesti Hírlap, 34. évfolyam, 1914-05-12 / 111. szám

²⁵⁵² Pesti Hírlap, 36. évfolyam, 1914-05-12 / 111. szám

²⁵⁵³ Magyar Hírlap, 1914-05-13 / No. 112

²⁵⁵⁴ Természettudományi Füzetek - A Délmagyarországi Természettudományi Társulat közlönye 38. (1914) 1914 / 1. füzet / Dr. Réthly Antal: A tengerkutatásról, különös tekintettel a Magyar Adria-Egyesület tengerkutató

kutatóútvjáról. A jelek szerint osztrákok is végeztek vele már 1911-ben adriai kutatásokat, de azok eredményeire sajtóbéli forrást nem találtam eddig.

1915-ben vizet szállított a Losinj sziget lakói részére.

1918 novemberében a hajót az olaszok foglalták el, de nem osztották be a Regia Marinába.

1920-ben átmenetileg Jugoszlávia kapta meg.

A Trianoni béketárgyalás során, a hajót kereskedelmi hajóként sorolták fel, annak ellenére, hogy a Monarchia haditengerészetének volt a felfegyverzett hajója.²⁵⁶³

1923 szeptemberében Susakban az olaszok átadták a Szerb-Horvát-Szlovén Királyságnak és a tivati (Teodo-i) fegyvertárba vontatták, ahol a „Jugoszláv” Királyság kiképzőhajójává alakították át Sitnica (Ситница) néven és besorozták a JKRM kötelékébe. Parancsnoka Stjepan Perok korvettkapitány.

1924-ben átadták a gruži (gravosai) haditengerészeti akadémiának.

1925.06.06-1925.11.05 között tette meg az első külföldi útját jugoszláv zászló alatt: Felkereste Korfút, Patraszt, Iteat, Pireuszt, Pároszt (ott Theodorosz Pangalosz görög miniszterelnök látogatta meg), Thesszalonikit és Argostolist és Kefalóniát. A hajó parancsnoka Bernhard Jeločnik fregattkapitány.

1928 és 1929-ben tengeralattjáró-vontatóként (Hrabri és Nebojša) és motoros csónakok anyahajójaként szolgált.

1928.04.08-án két tengeralattjárót kísért Tivat-ba.

1929-ben a hajó és az általa kísért tengeralattjárók Alexandriában és Bejrútban jártak.

1930 februárjában a "Smeli" tengeralattjáró az "Osvetnik" tengeralattjáróval és a "Sitnica" tengeralattjáró anyahajóval együtt ellátogatott Splitbe.²⁵⁶⁴

1941.07.21-én az olaszok Tivatnál elfogták és átnevezték Curzola-ra és besorozták a Regia Marinába tengeralattjáró ellátó hajóként.

1943.

1943 szeptemberében Máltán internálták a brittek.

1943.11.23-án az emigráns jugoszláv kormány vette át a hajót Máltán. Ekkor visszakeresztelték Sitnica-ra.

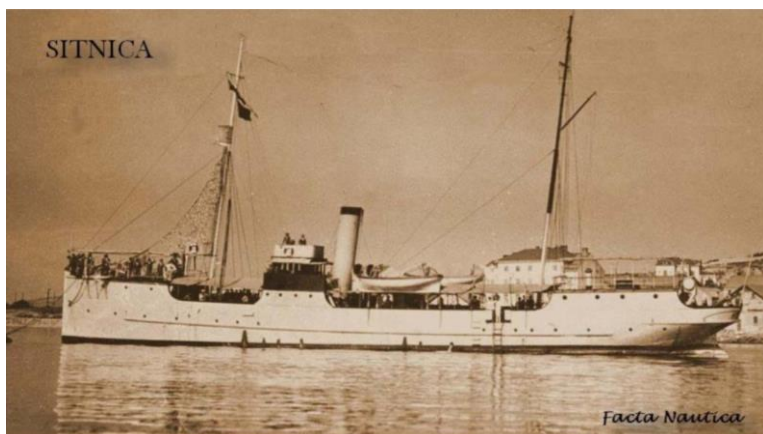
1945.07.09-én a jugoszláv haditengerészet kapta meg, majd 1945.08.09-én átnevezték Vis-re.

1952-ben egy 16 aknakeresőből álló hadosztály zászlóshajója lett, és PB21-Miner-re nevezték át. **1960**-ban a tengeralattjárókhöz osztották be, majd **1962**-ben leszerelték.²⁵⁶⁵

²⁵⁶³ Cholnoky Jenő (szerk.): Cholnoky Jenő (szerk.): A magyar békeszerződés. A magyar béketárgyalások 1-2. (Budapest, 1920-1921) A Magyar béketárgyalások II. kötet / C) Kísérőjegyzék

²⁵⁶⁴ <https://www.facebook.com/rojalclub/posts/%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%BD%D0%B8%D1%86%D0%B5-%D0%BD%D0%B0%D1%88%D0%B5-%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%99%D0%B5%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B5-%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%BD%D0%B5-%D0%BC%D0%BE%D1%80%D0%BD%D0%B0%D1%80%D0%B8%D1%86%D0%B51-%D1%85%D1%80%D0%B0%D0%B1%D1%80%D0%B2-%D0%BD%D0%B5%D0%B1%D0%BE%D1%98%D1%88%D0%B03-%D1%81%D0%BC%D0%B5%D0%BB%D0%B84-%D0%BE%D1%81%D0%B2%D0%B5%D1%82%D0%BD%D0%B8%D0%BA%D0%BF%D0%BE%D0%B4%D0%BC%D0%BE/1441033257582314/>

²⁵⁶⁵ <https://www.paluba.info/smf/index.php?topic=9926.0;wap2>



2566

Parancsnoka:

Lewa (Léva) sorhajóhadnagy 1911, 1912

Gottstein korvettkapitány 1911, 1912

Keszlitz Vilmos sorhajókapitány 1913

Marschall Verner báró korvettkapitány 1913-1914

Stjepan Perok korvettkapitány 1923

Bernhard Jeločnik fregattkapitány 1925

Branislav Protić sorhajókapitány 1941

²⁵⁶⁶ https://forummarine.forumactif.com/t8239-marine-yougoslave#google_vignette

SMS Dandolo gőzkorvett 1854 -1890

(1890-1901 között a neve Schwarzenberg hulk)
(Testvérhajója SMS Erzherzog Friedrich gőzkorvett „fregatt”)
1882-ben állt hadrendbe az olasz Enrico Dandolo páncélos toronyhajó.

Vízkesztorítása: 1697 hosszú tonna, 1724 tonna (1724,77 tonna)
(máshol 1613 tonna, vagy 1700 tonna²⁵⁶⁷)

Hossza: 67,8 m (222 láb 5 hüvelyk) legnagyobb hossza
56,05 m a vízvonalon

Szélessége: 12,16 m (39 láb 11 hüvelyk)

Merülése: 5,08 m (16 láb 8 hüvelyk) – 5,53 m

Meghajtása: 1 db kéthengeres, vízszintes Strudthoff gőzgép, ami Velencében készült.
(A sajtó szerint a Dandolo és társainak a gépei Triesztben készültek²⁵⁶⁸)
2 db 12 tűzteres kazán
1 db kétlapátos Griffith hajócsavar
A hajó egy háromárbcos hajó kötélnetével és vitorláztatával rendelkezett.
Vitorlafelület 1400 m².

Teljesítménye: 920 LE (690 kW) (máshol 230 LE²⁵⁶⁹, vagy 260 LE)

Hatótávolság: 1950 tmf /9 csomó gőzgéppel

Sebessége: 8-9 csomó (15-17 m/h)
1874-től 9,02 csomó

Személyzete: 274 - 294 fő
1860-ban 320 fő

Fegyverzete 1859-ben:

17 db 30 fontos elöltöltős nem huzagolt vas ágyú
4 db 60 (máshol 66) fontos Paixhans nem huzagolt vas ágyú
1 db 48 fontos ágyú²⁵⁷⁰

A sajtó szerint a fegyverzete 1860-ban:

27 ágyú: nevezetesen 1 hajóágyú (talán a 48 fontos ágyú lehet)
2 tábori (csónak) ágyú
1 darab 60 fontos ágyú
20 darab 30 fontos ágyú
4 darab rakétavető röppentyű

²⁵⁶⁷ Magyar Statistikai Évkönyv, 1877 (7. évfolyam, Budapest, 1879) X. Haderő
Magyar Statistikai Évkönyv, 1879 (9. évfolyam, Budapest, 1882) XI. Haderő

²⁵⁶⁸ Vasárnapi Ujság –1865-12-03 / 49. szám / Vác város (képpel) Árvay 622. oldal / Hazai tájleírások; intézetek; népviseletek; építészeti művek

Budapesti Hírlap, 1859-12-14 / 295. szám

²⁵⁶⁹ Neue Freie Presse, Juli 1866-07-29

²⁵⁷⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo

Fegyverzete 1866-ban:

16 db 30 fontos elöltöltős nem huzagolt vas ágyú
4 db 60 fontos Paixhans nem huzagolt vas ágyú
2 db 24 fontos huzagolt hátultöltős csónakágyú
2 db 4 fontos sima csövű ágyú

Fegyverzete 1871-ben:

14 db 24 fontos huzagolt ágyú
1 db 3 fontos ágyú

Fegyverzete 1877-ben:

12 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) Wahrendorf hátultöltős huzagolt ágyú²⁵⁷¹

2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) hátultöltős huzagolt ágyú

(Máshol 1877-ben a fegyverzete: 16 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 65 kard)

Csónakok: 1 db II. osztályú bárka, 1 db III. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú csónak, 1 db III. osztályú csónak, 1 db II. osztályú mentőcsónak, 1 db II. osztályú Gigg, 1 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik.

Tervezte: Axel Ljungstedt haditengerészeti építési felügyelő²⁵⁷²

A hajó teljes neve: Silvestro Conte Dandolo

Épült: Velencei Arsenál²⁵⁷³

Építés kezdete: 1854.09.26.

Vízrebocsátás: 1858.08.07. szombat²⁵⁷⁴

Szolgálatba állt: 1859.02.09. (1859.08.09.)

Leszerelték kivonták: 1879.

Hadrendből kivonták: 1901.09.13.

Lebontották: 1901.

A hajó fából épült.



²⁵⁷¹ [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo_\(1857\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo_(1857))

²⁵⁷² [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo_\(1857\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo_(1857))

²⁵⁷³ Budapesti Hírlap, 1856-03-04 / 53. szám

Klagenfurter Zeitung, April 1858-04-24

²⁵⁷⁴ Die Presse, August 1858-08-08

Der Humorist, August 1858-08-09

²⁵⁷⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo

1857.

Az osztrák haditengerészettel kapcsolatban a „Triester Ztg.” a következő, Nápolyból, augusztus 9-én keltezett közleményt közli: „Ausztria, mivel területi helyzete miatt előkelő rangot kell betöltenie a tengeri hatalmak között, a haditengerészeti erőforrásainak arányban kell állniuk ezzel a státusszal. E tekintetben számos figyelemre méltó dolog indult el mindössze néhány év alatt, és még nagyobb dolgok vannak fejlesztés alatt. A gyorsan épített „Kaiser” sorhajó, a nemrég vízre bocsátott „Eugen” gőzfregatt, a „Donau”, az „Adria” és a „Friedrich” háromcsavaros fregattok, a „Dandolo” csavarkorvett küszöbön álló vízre bocsátása, két új csavarfregatt (egyenként 50 ágyúval) gerincének lerakása, valamint egy nagyszerű haditengerészeti arsenál és dokk létesítése Polában kétségtelenül lenyűgöző eredmények, és lelkes elismerést érdemelnek az osztrák haditengerészet nagyon gyors fellendüléseként.”²⁵⁷⁶

1858.

Velencéből írják f. hó 7-én ment végbe az ottani arsenálban, minden legkisebb háborítás nélkül s teljes sikerrel a „Silvestro Conte Dandolo“(az elhunyt admirális tengerészeti parancsnok tiszteletére nevezett)csavar-corvette vízrebocsátása. Ezen erős és szép jármű, mely Romaki cs. k. hajóépítészeti kapitány vezetése alatt épült, 195 velencei lábnyi hosszúságú, 38 1/2 -a legnagyobb szélesség, 19 magasság mellett; vitelképessége 1720 tonnát tesz, gépe 230 ló erejű, s legénysége 250 főből áll, 22 ágyúval van ellátva. A Főhercegi Pár is jelen volt, a flandriai gróf kíséretében, a nagyszerű ünnepélyen. A jövő héten fog a „Sirály“ csavar-brigg vízre bocsátatni, s erre egyszerre 4 első rangú fregát építése fog megkezdetni.²⁵⁷⁷

A hadiflotta fejlődése 1848-1858 között: A következő beszámoló képet ad haditengerészetünk elmúlt tíz évben elért fejlődéséről. 1848-ban az osztrák flotta a következő nagyobb hajókkal rendelkezett: 0 fregattokkal, 5 korvettel, 8 brigggel, 2 goillet-tel és 3 gőzhajóval rendelkezett. Ma 1858-ban a Császári Haditengerészet a következőkből áll: 1 sorhajó (Kaiser); 7 fregatt, beleértve 4 vitorlás fregattot: (Schwarzenberg, Ovyara, Bellonz, Venus), és 3 csavaros fregatt: (Radetzky, Adria, Donau); 7 korvett, beleértve 5 vitorlás korvett: (Carolize, Diana, Minerva, Leipzig, Titania). Gőzkorvett 2 (Erzherzog Friedrich és Graf Dandolo). További egységek: Huszár, Pylades, Montecuccoli, Pola, Triton; Elisabeth, Lucia, Eurtatone, Prinz Eugen, Vulcanus, Tayuzus, Achilles, Anod, Henhi; 3 Goelotten: (Saida, Artemisia, Are), 5 brigg-schooner, ebből 4 vitorlás és 1 gőzös, 33 vitorlás; 12 ágyúnaszád stb.²⁵⁷⁸

1859.

1859.02.22-én a „Silvestro Dandolo“ csavar-corvette a velencei arsenált elhagyta s legközelebb próbaútra indul.²⁵⁷⁹

Talán ekkor mentette le a sziklazátonyról a zátonyra futott SMS Donau-t, Calamotta közelében.²⁵⁸⁰

1859-ben az Adriai-tengeren, Polában állomásozott a második olasz függetlenségi háború (1859. április – 1859. július) alatt. Ekkor tengeri ütközetre nem került sor, mert a háborút a szárazföldön a Magenta-i és a Solferino-i csaták döntötték el.

1859.08.22-én Gravosába érkezett.²⁵⁸¹

[https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo_\(1857\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo_(1857))

²⁵⁷⁶ Klagenfurter Zeitung, August 1857-08-24

²⁵⁷⁷ Budapesti Hírlap, 1858-08-12 / 183. szám

Budapesti Hírlap, 1858-08-11 / 182. szám

Oesterreichische Volks-Zeitung, August 1858-08-12

²⁵⁷⁸ Die Presse, September 1858-09-04

²⁵⁷⁹ Budapesti Hírlap, 1859-02-25 / 45. szám

²⁵⁸⁰ Neue Freie Presse, November 1868-11-10

²⁵⁸¹ Budapesti Hírlap, 1859-08-26 / 204. szám

„Tegnap volt 25 éve, hogy a Novara fregatte híres földkörüli útjából Triesztbe visszatért. Az akkori tengerészeti főparancsnok, Ferdinand Miksa főherceg s neje a „Fantasie“ császári gőzyacht fedélzetén egész Gravosaig mentek eléje s a főherceg a megérkezőket a legmelegebben üdvözölte. A „Dandolo“ fedélzetén bankett volt, melyben a Novara egész törzskara részt vett a főherceg elnöklete alatt.”²⁵⁸²

1859.11.19-én a marokkói vizekre indult Richard Barry fregattkapitány parancsnoksága alatt.²⁵⁸³

1860.

Ezenkívül van 2 csavarhajtású korvettünk, egyenként 260 lóerővel: a Dandolo és a Friedrich, egyenként 320 fős legénységgel és 27 ágyúval, nevezetesen 1 hajóágyúval és 2 tábori (csónak) ágyúval, 1 darab 60 fontos és 20 darab 30 fontos ágyúval, valamint 4 rakétavetővel.²⁵⁸⁴

1859.10.22-1860.04.26 között Marokkó és Spanyolország között háború volt. A harcok oka Ceuta afrikai város birtoklása volt. A spanyolok egy 45 ezer fős expedíciós hadsereget küldtek Afrikába, 3000 öszvérrel és lóval és 78 ágyúval. A spanyol flotta 1 sorhajóból, 2 gőz és 1 vitorlás fregattból 2 korvettből, 4 szkúnerből, 11 lapátkerekes hadigőzösből, 3 kisebb hadihajóból és 9 szállító gőzösből valamint 3 kis vitorlásból állt. A kötelék december 21-én szállt partra Ceuta-ban. 1860.01.01-én vette tűz alá először a flotta a partokat.²⁵⁸⁵ Hogy miképp lett a harcok részese az SMS Dandolo, azt nem tudom.

A Dandolo csavaros korvett, amely visszatért a marokkói partokról 1860 áprilisában, a következő napokban Polába megy kisebb javításokra. Részt vett a spanyolok és mókók közötti első csatában, és 1860. január 4-én magának is egy heves és nagyon veszélyes vihart kellett átélnie a spanyol partoknál. A legénység egészségi állapota kiváló volt az egy hónapos átkelés alatt. Fogvatartottaink sorsában semmi sem változott, de a lehető legnagyobb figyelemben részesülnek. Fane Peruggia-t, akit már a letelejésén letartóztattak, tegnap az esti vonattal Bécsbe vittek.²⁵⁸⁶

Reméljük, hogy néhány napon belül rendszeres és pontos jelentéseket kapunk az olaszországi események alakulásáról. Mint ismeretes, egy osztrák flottilla, amely a Schwarzenberg (60) fregattból, a Dandolo (36) korvettből és a Lucia aviso gőzhajóból állt, báró Wüllerstorff parancsnoksága alatt Szicília vizeire indult. Később a Bellona (40) fregatt is csatlakozik az expedícióhoz. Úgy tudjuk azonban, hogy a Lucia a hírek vétele után visszatér, és helyére egy másik aviso gőzhajó lép, amelyet ezután a Lucia fog újra váltani. Így időről időre pontos jelentések várhatóak Nápolyból az események alakulásáról.²⁵⁸⁷ A kötelék Nápolyban állomásozik, és feladata az osztrák és magyar állampolgárok védelme. A kötelék egyelőre nem halad át a Messinai-szoroson. Itáliában ekkor Garibaldi hadműveletei befolyásolták az osztrák flottakötelék jelenlétét.²⁵⁸⁸

1860.07.27-én az SMS Dandolo Messinában volt, ahol heves lövöldözésnek volt tanúja. Felmerült Messina evakuálásának gondolata, Garibaldi támadása miatt de Barry kapitány nem tudta a német és osztrák polgárokat felvenni, mert parancs szerint Nápolyba kellett indulnia.²⁵⁸⁹

²⁵⁸² Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-08-27 / 237. szám

²⁵⁸³ Die Presse, November 1859-11-19

²⁵⁸⁴ Die Presse, Juli 1860-07-25

²⁵⁸⁵ [https://en.wikipedia.org/wiki/Hispano-Moroccan_War_\(1859%E2%80%931860\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Hispano-Moroccan_War_(1859%E2%80%931860))

²⁵⁸⁶ Die Presse, April 1860-04-19

²⁵⁸⁷ Die Presse, Mai 1860-05-24

²⁵⁸⁸ Klagenfurter Zeitung, Mai 1860-05-31

²⁵⁸⁹ Die Presse, August 1860-08-07

A Radeczky“ cs. k. hadigözös 7- dikén, „Dandolo“ és „Prinz Eugen“ pedig 1860.08.09-dikén érkezett Bejrutba.²⁵⁹⁰

Trieszt, 1860.10.01: A „Radetzky“ fregat és a „Dandolo“ korvett Szíriából (feltehetőleg Szírosz szigetére utal itt a Szíria kifejezés) az osztrák kikötőkbe visszaérkeztek. A brit kormányval történt megegyezés folytán az osztrák alattvalók a Szmirnában levő angol hajórajai parancsnok uralma alá helyeztetnek.²⁵⁹¹

(Egy szárd fregatté Pola közelében.) Egy szárd zászlót viselő vitorlás fregatté futott be f. hó 24-én (1860.12.24.) a Pola-vár közelébeni Fasana révébe. Az ott horgonyzó „Dandolo“ corvette parancsnoka, M. S. egy tisztet küldött a nevezett fregatté fedélzetére, a parancsnokhoz intézett azon üzenettel, hogy ezen hajónak tüstént távoznia kell. A szárd parancsnok azt erősíti, hogy hajójának árbocza meg van sérülve, melyet Fasanában akart kijavíttatni, anélkül, hogy a szárazát érintené. Minthogy azonban a sérülés olynemű volt, hogy amiatt a hajó semmiesetre sem volt képtelen a vitorlázásra, az osztrák parancsnok kijelentett kívánságához ragaszkodott, és azzal fenyegetőzők, hogy ellenkező esetben erőszakot használnak. A szárd parancsnok természetesen annál inkább kénytelen volt engedni, mivel erősítés közelgett Pola felől, s így akarata ellenére kifeszíté vitorláit és elhajózott.²⁵⁹²

1861.

1861.02.04-én Triesztbe érkezett. Vele együtt ekkor 11 hadihajó tartózkodott a kikötőben.²⁵⁹³

1862.

1862-ben Habsburg Ferdinand Max (Miksa) főherceg, tengernagy, a flotta főparancsnoka, a hajót a többi fa hajóval együtt, eladásra kínálta fel, hogy a befolyt pénzből, korszerű páncélos hajókat lehessen építeni. Végül a hajókra nem volt vevő.

1862.03.19-től a dalmát partok előtt a Linquetta-fokig (Albánia) járőrözött a Dandolo és az Adria fregatt, ágyúaszádoktól kísérve. Állomáshelyük ekkor Ragúza volt.²⁵⁹⁴

1862.08.02-án délután 4. órakor délnyugatról hat ismeretlen vitorlás hajó (két és három árbocza) jelent meg, melyek Ragúza előtt 5000—6000 lépésnyi távolságra, tehát még a sík tengeren, hirtelen horgonyt vetének, s ezen szokatlan megjelenés a Babinguk erődöt arra bírta, hogy az idegenekre két vak lövést tegyen a végre, hogy azok szokott módon vonják fel lobogóikat. Azonban az idegen hajók teljes nyugalomban maradának, mire azután a Lorenzo és Royal erődök is a La Croma szigeten jónak látták tüzelést kezdeni, még pedig most már komolyan a hajók ellen. Öt vagy hat lövés ment rájuk, de azok nyugton horgonyaikon maradának, mert a lövések nem tettek bennök kárt. A gravosai kikötőben nem volt egy hajó sem a cs. k. tengerészetből (mert a „Saurus“ egy idő óta Polában van, a „Dandolo“ pedig czirkál) és így az idegen betolakodók ellen nem lehetett többet tenni. Másnap reggelre a hajók eltűntek stb.“²⁵⁹⁵

²⁵⁹⁰ Pesti Napló, 11. évfolyam, 1860-08-23 / 3159. szám

²⁵⁹¹ Pesti Napló, 11. évfolyam, 1860-10-03 / 3193. szám

Das Vaterland, Oktober 1860-10-02

²⁵⁹² Politikai Ujdonságok, 6. évfolyam, 1860-12-06 / 49. szám

Das Vaterland, November 1860-11-29

²⁵⁹³ Die Presse, Februar 1861-02-05

²⁵⁹⁴ Die Presse, März 1862-03-23

²⁵⁹⁵ Pesti Napló, 13. évfolyam, 1862-08-10 / 3750. szám

1863.

Ebben az évben felkereste Korfut, Messinát, Gibraltárt, Algecirast, Ceutát és Malagát.

1863.08.15-én Brazíliaba tartott, de meghibásodott az egyik kazánja, és ezért vissza kellett térnie Polába.

1863.09.13-1863.11.23 között Pireuszban (Athén) volt. Ott, kisebb javításokat végeztek rajta. Parancsnoka von Sterne kapitány.²⁵⁹⁶

1864.

1864 márciusi hír: (Osztrák czirkáló hadihajók, egy norvég hajós kapitány felelete.) A „Times”-nak írják: Múlt vasárnap ide érkezett Schwarzenberg” osztrák csavar-fregatt (50 ágyús) „Seehund” csavar-ágyúszád (4 ágyús) kíséretében két napi utazás után Korfuból, s még aznap Algírból Conte Dandolo csavarfregatte (22 ágyús). Itt azon távirati parancs várakozott rájuk, hogy Gibraltárba menjenek s azt tegyék tengeren, a mit testvéreik a szárazon mivelnek, s ezen parancsot úgy magyarázzák, hogy minden dán hadi- vagy kereskedőhajót foglaljanak el. Hallomás szerint az ágyúszád, mielőtt Máltába ért volna, elfogott egy Rio Janairóból Konstantinápolyba törekvő, kávéval rakodott dán brigget s kísérettel Triesztbe küldte; a Dandolo pedig egészen Málta közelében rá kiáltott a Sunderlandből köszénnel rakodva jövő „Medea” norvég hajó kapitányára: nem látott-e a Középtengeren dán hajókat? Mire az így felelt: „Nem, de ha láttam volna is, nektek meg nem mondanám!” A norvég kapitány eleinte megijedt, azt hívén, hogy háború ütött ki Svédországgal s ő most fogságba jut. Az osztrák hajóraj hétfőn Gibraltárba s a Keleti tengerre ment el.²⁵⁹⁷

Habsburg Ferdinand Max (Miksa) főherceg 1864-ben Mexikóba utazott, hogy ott Mexikó császára legyen. I. Ferenc József császár és király, testvére Ferdinand Miksa mellé, az SMS Dandolo gőzkorvetet rendelte kíséretnek, de ebben az évben még nem tudott Mexikóba indulni, mert előbb nagyjavításon kellett átesnie.

1865.

Az SMS Dandolo gőzkorvetet 1865-ben indult Mexikóba, hogy leváltsa az SMS Novara gőzfregattot.²⁵⁹⁸ A hajó fedélzetén 22 ágyú és 230 fős legénység volt.²⁵⁹⁹

1865.01.04-én (máshol 09-én vagy 11-én²⁶⁰⁰) futott ki Triesztből és 1865.05.19-én²⁶⁰¹ kötött ki Vera Cruz-ban. Az előzetes tervek szerint meg kellett volna kerülnie a Horn-fokot és Japán és Kína vizeire kellett volna hajóznia.²⁶⁰² De végül a hajó végig Mexikóban maradt.

A sajtó 1865 májusában a hajót, Tegetthoff admirális kötelékében Kielbe, illetve a németországi Altona-ba (Hamburg közelébe) helyezte, tévesen, egy magántudósítás miatt.²⁶⁰³ Ekkoriban még nem mindig szerepelt a hajón a hajó neve, így a hasonló hajókat könnyen össze lehetett téveszteni. Van olyan sajtótermék, ami ekkor a hajót Polában véli felfedezni.²⁶⁰⁴ A hajó ekkor már rég Mexikó felé hajózott a valóságban.

Sarolta császárné épphogy elkerülte az égési sérülések veszélyét mexikói tartózkodása alatt. Amikor a császárné 1865. november 15-én megérkezett a fővárosból Veracruzba, a város

²⁵⁹⁶ Das Vaterland, Mai 1864-05-28

²⁵⁹⁷ Politikai Ujdonságok, 10. évfolyam, 1864-03-23 / 12. szám

²⁵⁹⁸ Vorarlberger Landes-Zeitung, Januar 1865-01-05

²⁵⁹⁹ Das Vaterland, Januar 1865-01-06

²⁶⁰⁰ Die Presse, Januar 1865-01-13

²⁶⁰¹ Neue Freie Presse, Juni 1865-06-29

²⁶⁰² Die Presse, Januar 1865-01-13

²⁶⁰³ Telegraful Roman, Anul 13, 1865-05-02 / nr. 34

Pesti Hírnök, 6. évfolyam, 1865-05-11 / 108. szám

Pesti Napló, 16. évfolyam, 1865-05-11 / 4520. szám

²⁶⁰⁴ Neue Freie Presse, Mai 1865-05-18

nagyszabású bált rendezett a színházban Őfelsége tiszteletére. A császárné ezután a "Tabasco" gőzhajóval, a "Dandolo" császári és királyi korvett kíséretében Sisalba utazott, majd szárazföldön folytatta útját Méridán keresztül Campechébe, ahol pompás ünnepek zajlottak. A lagúnák megtekintése után Őfelsége visszatért Vera Cruzba, ahová a "Dandolo" időközben az udvar egy részét hozta. A város által rendezett bálra válaszul 1865. december 22-én udvari bált tartottak a prefektúrában, ahol a császárné lakott. A prefektúrával szemben tűzijátékot állítottak fel. Sarolta császárnénak a bál szünetében egy rakétát kellett meggyújtania, és erre a célra kilépett az udvarra. Azonban meggondolta magát, és utasított egy mexikói férfit, aki égő kanóccal a kezében állt készenlétben, hogy gyújtsa meg maga. A férfi meggyújtotta a rakétát a kanóccal; egy szikra hullott a zsebébe, amely tele volt apró tűzijátékokkal, azokkal, amelyek nélkülözhetetlenek minden mexikói fesztiválon. A mexikói férfi egy pillanat alatt felragyogott, alig három lépésnyire a császárnétól. Két meghívott osztrák tengerésztiszt a férfira rontott, és a császárnénak sikerült elmenekülnie a közelgő lángok elől. Sarolta császárné nagyon nyugodt maradt mind a közvetlen veszély pillanatában, mind annak szerencsés elhárítása után. Nagylelkű ajándékot adott a sérült mexikóinak, hogy biztosítsa a megfelelő ellátást.²⁶⁰⁵

1865.11.20-1865.12.18. között áthajózott a mexikói Sisal-ba, majd visszatért Veracruzba. A hajó a harmadik olasz függetlenségi háború alatt is Mexikóban volt, így nem vett részt 1866-ban a lissai tengeri csatában (1866.07.20).

1866.

A hajó tisztjei: Nauta kapitány, Greaves, Tröster és Semsey.²⁶⁰⁶

1866.08.10-én a „Dandolo“ austriai corvette a „Vineta“ (Veneta) porosz corvette-el a mexikói parton csatát vívott, s az austriai hajó győzelmesen harcolt. Vesztesége 20 holt, 40 sebesült.²⁶⁰⁷

A sebesültek között két főtiszt is található.²⁶⁰⁸ Az elesettek számaránya a legénység 8,6%-a, míg a sérülteké 17,3%, tehát a csatában a veszteség a legénység 26%-a, a sajtó szerint.

A csatát a „Vineta“ porosz corvette is túlélte.²⁶⁰⁹ A Vineta-nak 28 db 68 fontos ágyúja volt és 400 LE-rős gőzgépe.²⁶¹⁰ 1864-ben állt hadrendbe. Legnagyobb hossza 73,32 m, a vízvonalon 65,5 m, vízkiszorítása max. terheléssel 2504 tonna. Legénysége 380 fő. Sebessége 11,7 csomó.²⁶¹¹ A Vineta a kérdéses időszakban amerikai vizeken volt és 1866 augusztusában Poroszország és Ausztria háborúban állt egymással. Tehát a két hajó csatájának lehetett valós alapja. A porosz hajó végül elmenekült az ütközet színhelyéről, és a halottjai és sérültjei állítólag megközelíti a 120 főt.²⁶¹²

Végül a „Das Vaterland“ újság öntött tiszta vizet a csatára vonatkozóan a hírfolyamba, és azt mítosznak minősíti, mivel a csata tényét hivatalosan sehonnét sem erősítették meg.²⁶¹³ Aztán kiderült, hogy a porosz hajó az állítólagos csata idején nem Mexikóban volt, hanem Dél-Amerika nyugati partjainál járt.²⁶¹⁴

Tengerészeti körökben komor hír kering szerencsétlen jelenetekről, melyek „Dandolo“ hadigőzös fedezetén fordultak volna elő, s melyeket a „Viland“ nem mer addig megemlíteni, míg tökéletesen nem ellenőrizték a hírt.²⁶¹⁵

²⁶⁰⁵ Die Presse, September 1867-09-05

²⁶⁰⁶ Das Vaterland, Februar 1866-02-28

²⁶⁰⁷ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-08-12 / 184. szám

²⁶⁰⁸ A Hon, 4. évfolyam, 1866-08-12 / 186. szám

Die Presse, August 1866-08-11

²⁶⁰⁹ Pesti Napló, 18. évfolyam, 1867-02-10 / 5042. szám

²⁶¹⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1867-05-08

²⁶¹¹ [https://de.wikipedia.org/wiki/Vineta_\(Schiff,_1864\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Vineta_(Schiff,_1864))

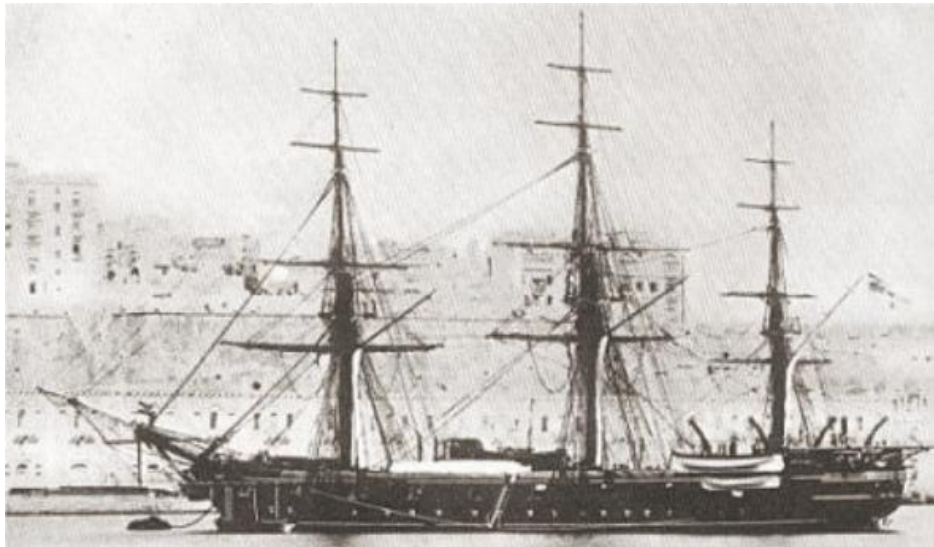
²⁶¹² Neue Freie Presse, August 1866-08-11

Das Vaterland, August 1866-08-12

²⁶¹³ Das Vaterland, August 1866-08-15

²⁶¹⁴ Neue Freie Presse, August 1866-08-16

²⁶¹⁵ A Hon, 3. évfolyam, 1865-09-27 / 221. szám



A Vineta porosz korvett.²⁶¹⁶

A „Dandolo” és a „Vineta” állítólagos összecsapásáról szóló hírekre válaszul a Porosz Állami Közlöny a következő bejelentést tette közzé a Porosz Haditengerészeti Főparancsnokságtól: „Egy állítólag Párizson keresztül érkezett és e hónap 10-én Triesztbe érkezett táviratot terjesztettek különböző újságokban, amely arról számol be, hogy mexikói vizeken összecsapás történt a porosz „Vineta” korvett és az osztrák „Dandolo” korvett között. A „Vineta” június 13-án még Valparaiso (Dél-Amerika nyugati partja) közelében volt, és az erről a napról szóló jelentések augusztus 1-jén érkeztek ide. Az onnan érkező szállítmányok általában 48-49 napot vesznek igénybe. Az osztrák korvett a „Dandolo” azonban mexikói vizeken állomásozott (azaz Közép-Amerika keleti partjainál), és elképzelhetetlen, hogy a nyugati partra ment volna anélkül, hogy az itteni újságok erről beszámolnának. Ezért a fenti hírek további értesítésig nincs súlya.” Berlin, 1866. augusztus 13.²⁶¹⁷

1866 szeptemberében Vela Cruz előtt horgonyzott az SMS Dandolo.²⁶¹⁸

Az SMS Dandolo mexikói szolgálatát a személyzet esetében nem egy, hanem két évnek kell beszámítani, mint hadiszolgálatot.²⁶¹⁹

Hivatalos tudósítás szerint Miksa császár 1866.10.22-ikén „Dandolo” osztrák hajóra ült Vera Cruz kikötőjében.²⁶²⁰ A hivatalos hírek is, ekkoriban még ugyan csak fenntartással fogadandók.

1866 novemberében már közel két éve volt mexikói vizeken.²⁶²¹

1866.11.03-án Vera Cruz kikötőjében állomásozott.²⁶²²

„A francia tengerészeti minisztériumnak jelentetett, hogy a „Dandolo” austriai corvette 1866.11.03-án Vera Cruzban állomásozott.”²⁶²³

Ugyan is, 1866.11.05-én egy távirat jelezte, hogy Miksa, felesége miatt nem indul Európába, de a különböző tudósítások még ez után is a császár utazásáról szóltak.²⁶²⁴

Más újság azt írta, hogy 1866.11.05-én a hajón semmi jele egy esetleges kifutásnak.²⁶²⁵

²⁶¹⁶ [https://de.wikipedia.org/wiki/Vineta_\(Schiff,_1864\)#/media/Datei:SMS-Vineta-1863.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Vineta_(Schiff,_1864)#/media/Datei:SMS-Vineta-1863.jpg)

²⁶¹⁷ Die Presse, August 1866-08-17

²⁶¹⁸ Stürgöny, 6. évfolyam, 1866-09-22 / 216. szám

Eger, 4. évfolyam, 1866-08-16 / 33. szám

Kassa-Eperjesi Értesítő, Jahrgang 28, 1866-08-15 / nr. 63

²⁶¹⁹ Klagenfurter Zeitung, September 1866-09-25

²⁶²⁰ A Hon, 4. évfolyam, 1866-11-25 / 272. szám

²⁶²¹ Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-11-03 / 4962. szám

²⁶²² Stürgöny, 6. évfolyam, 1866-12-02 / 276. szám

²⁶²³ Stürgöny, 6. évfolyam, 1866-12-02 / 276. szám

²⁶²⁴ Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-12-04 / 4988. szám

²⁶²⁵ Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-12-04 / 4988. szám

Das Vaterland, Dezember 1866-12-01

1866.12.10-én a washingtoni angol követ táviratozza Derby lordnak, hogy Miksa mexikói császár 1866.11.20 án Vera Cruzba érkezett, ott a „Dandolo“ nevű osztrák hajóra szállott s Lacroma szigetére (Ragusa mellett) szándékozik menni.²⁶²⁶

„Egy hadihajó 1866.11.25-én küldetéssel Carmen felé indult. Több francia hajón kívül egy angol ágyú naszád, s a „Dandolo“, austriai gőz-corvette is a kikötőben horgonyzott. A „Dandolo“ parancsnoka, miután Mexicóból utasításokat kért, hajó gépezetének kitisztíttatásához fogott, mi oda látszik mutatni, hogy nem szándékozik legközelebb tengerre indulni.”²⁶²⁷

1866.12.06-i hír szerint az SMS Dandolo ki tud futni, de javításra szorulhat.²⁶²⁸

Veracruzból jelentik 1866.12.28-ról. A „Dandolo“ osztrák korvett parancsnoka Orizabából visszatért s azon hírt hozta, hogy Miksa császár Európába utazása határozatlan időre elnapoltatott.²⁶²⁹

1866.12.12-i hír szerint valós azon hír, hogy Miksa császár számos kísérettel a „Dandolo“ fedezetén útban van Lacroma felé, hol Sarolta császárnéval telelni fognak.²⁶³⁰

Állítólag titokban akart Európába jönni, feltehetőleg szövetségeseket keresve, de tervét a Dandolo kapitánya elárulta és végül ezért nem jött Európába.²⁶³¹

„Miksa császár még nem ült hajóra, s nem is valószínű, hogy egyhamar hajóra is jön, a mennyiben a francziák ezt ellenzik, míg formaszzerű lemondást nem írt alá. A „Dandolo“ parancsnokának indiscretiója volt mindennek oka. Ugyanis ő a császártól éjfélkor páran esőt kapván az iránt, hogy esti 5 órakor készen tartsa magát az indulásra, búcsúlatogatást tett a veracruzai francia parancsnoknál, ki sietett erről Bazaine tábornagyot értesíteni, s ez meggátálta a császár elutazását.”²⁶³²

Miksa európai utazása téves információ is alapulhatott.

Ha Miksa lemondott volna mexikói politikai ambícióiról, akkor az SMS Dandolo-val vissza térhetett volna Európába, miáltal életben maradhatott volna.

Az össze, vissza híradás mögött a császár tanácsalansága állt. Ezt a következő, utólag kiadott írás világosítja meg: Bécs, június 7. (Miximilian császár.) A "Dandolo" császári korvett, ahogy korábban már beszámoltunk róla, kétéves mexikói vizeken töltött tartózkodás után visszatért Triesztbe. A hajó célja Miksa császár hazahozatala volt, és egy ideig valóban tervezte is a visszatérést. Már december 26-án, miután Veracruzban elterjedt a hír, hogy a császár megszökött, a korvett készen állt a fogadására. 30-án reggel valóban megérkezett a parancs, hogy mindent készítsenek elő Őfelsége számára, amit azonnal meg is tettek. Eközben a "Marie" bremeni bárka több száz ládában szállította a császár könyvtárát a "Dandolo"-ra. Ez így is maradt január 10-ig, amikor a főhadnagy, akit nemrégiben Orizabába hívtak be, hogy találkozzon a császárral, visszatért azzal a parancssal, hogy térjen vissza Sacrifice-ba. A császár másnap este csendben hajóra szállt a régi várban - nem messze Veracrutzól -, és az éjszaka folyamán elhajózott. Az új parancsok és az ellenparancsok azonban ütköztek, de az indulás határozott maradt, és a császár holmiját továbbra is a fedélzetre hozták, míg végül megérkezett a parancs, hogy szállítsa partra minden holmiját, a császár úgy döntött, hogy marad.²⁶³³

²⁶²⁶ Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-12-13 / 284. szám

A Hon, 4. évfolyam, 1866-11-22 / 269. szám

²⁶²⁷ Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-11-28 / 272. szám

²⁶²⁸ Neue Freie Presse, Dezember 1866-12-06

²⁶²⁹ Sürgöny, 7. évfolyam, 1867-01-01 / 1. szám

Pesti Napló, 18. évfolyam, 1867-01-01 / 5009. szám

²⁶³⁰ A Hon, 4. évfolyam, 1866-12-13 / 286. szám

²⁶³¹ A Hon, 4. évfolyam, 1866-12-11 / 284. szám

²⁶³² Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-12-12 / 283. szám

²⁶³³ Das Vaterland, Juni 1867-06-08

1867.

1867.02.11-én az Elisabeth hadihajó (talán vitorlás) érkezett Vera Cruz-ba a Dandolo megerősítésére.²⁶³⁴

A „Dandolo” 1867.03.14-én hagyta el mexikói vizeket, és várhatóan egy 55-60 napos út után érkezik meg Gibraltárra, ahol néhány napig szén- és élelemrakományt vesz fel.²⁶³⁵ Ha hinni lehet a sajtónak, akkor az SMS Dandolo távozása után Miksa császárnak még mindig a rendelkezésére állt az Elisabeth hadihajó, tehát el tudta volna hagyni Mexikót.

1867.05.28-i újsághír szerint az SMS Dandolo Havannában kötött ki javítás végett. Ott sárgaláz járvány tört ki a hajón. Jacob Pichler mérnök úr (máshol gépházi segéd, algépésmester²⁶³⁶) és a legénység több belehalt ebbe a szörnyű betegségbe.²⁶³⁷ Más forrás szerint, viszont csak Pichler hunyt el a sárgalázban. Pichler 1867.05.01-én hunyt el a tengeren.²⁶³⁸

1867.05.23-án érkezett Gibraltárba²⁶³⁹ és 1867.05.29-én már elhagyta Gibraltárt.²⁶⁴⁰

1867.06.05-én megérkezett Castelnouvoba, és este Triesztbe indult.²⁶⁴¹ Triesztbe feltehetőleg 1867.06.08-án érkezett meg.

Nauta úrhoz a „Dandolo” cs. kir. gőzcorvette lovag Gröllerhez az „Erzsébet”, Ő Felsője hadigőzőse parancsnokához Vera Cruzban, cs. k. sorhajó kapitány urakhoz. Miksa császár ő felsége tegnap reggeli (1867.06.19)-én 7 órakor Queretaróban agyonlövetett. E közlés hivatalos.” „Ő Felsője hajója a „Dandolo”, már ez év márczius közepén Európába ment. „Erzsébet” legfeljebb 40—50 személyt vehetett volna fel. Fogadja stb.”²⁶⁴²

A „Dandolo” cs. k. hadi-corvette parancsnok urat kérem, hogy időközben a hajón minden intézkedést tegyen meg arra, hogy esetleg 2—300 austriait felvehessen, s azokat legalább Mexico partjairól tova, Havannáig vagy New-Yorkig, de, ha lehet, hazájukba szállíthassa. A parancs 1867.06.20-án kelt Mexikóban.²⁶⁴³ A fenti utasítások azonban feleslegesek voltak, mivel az SMS Dandolo már 1867.03.14-én hagyta el a Mexikói vizeket.²⁶⁴⁴ A fenti utasítások arra utalnak, hogy a hírközlés igen csak akadozó és hiányos volt akkoriban. Ennek egyik oka, hogy a futárt 21 napig egy csoport fogságba ejtette.²⁶⁴⁵

1867.06.11-én Triesztben volt.²⁶⁴⁶ A hajóra hat napos karantén várt.²⁶⁴⁷

1867.06.22-án áthajózott Polába.²⁶⁴⁸

Utána, Polában javításokat végeztek rajta.

1868.

1868.01.08-án érkezett Triesztbe az SMS Novara fregatt, Miksa császár holttestével. A kíséretét az „Erzsébet” fregat és „Dandolo” corvett-hajók adták.²⁶⁴⁹

1869.

1869.05.13-án az SMS Dandolo fedélzetén 22 ágyúrólt tud a sajtó.²⁶⁵⁰

²⁶³⁴ Klagenfurter Zeitung, März 1867-03-24

²⁶³⁵ Das Vaterland, April 1867-04-20

²⁶³⁶ Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-05-30 / 67. szám

²⁶³⁷ Die Presse, Mai 1867-05-28

²⁶³⁸ Die Presse, September 1867-09-04

²⁶³⁹ Neue Freie Presse, Mai 1867-05-29

²⁶⁴⁰ Neue Freie Presse, Mai 1867-05-29

²⁶⁴¹ Neue Freie Presse, Juni 1867-06-07

²⁶⁴² Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-07-26 / 112. szám

²⁶⁴³ Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-07-26 / 112. szám

²⁶⁴⁴ Budapesti Közlöny, 1. évfolyam, 1867-07-26 / 112. szám

²⁶⁴⁵ Das Vaterland, Juli 1867-07-25

²⁶⁴⁶ Neue Freie Presse, Juni 1867-06-12

²⁶⁴⁷ Das Vaterland, Juni 1867-06-12

²⁶⁴⁸ Das Vaterland, Juni 1867-06-29

²⁶⁴⁹ Eger, 6. évfolyam, 1868-01-09 / 2. szám

²⁶⁵⁰ Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám

1869.06.06-án tervezték a hahó felszerelését.²⁶⁵¹

1869.06.17-én egy rövid, két hónapos kiképző hajóútra készül menni a Földközi-tengerre.²⁶⁵²

1869.07.04-én hagyta végül el Polát a kadéttal.

1869.07.10-én hagyta el Fiumét.

Kezdetben gőzerővel haladt, majd áttért a vitorlákra. 1869.07.11-én az időjárás rosszra fordult. Lissa szigetét 1869.07.12-én este érte el. Ekkorra javult az időjárás. Másnap erős szélben kelt át a Lefina csatornán. Az időjárás változékonysága miatt, nem kötöttek ki Gravosán ellátmányért. A hajó a közben beállt szélesend miatt, Gapo di Linguettától gőzerővel hajtva, egyenesen Korfura ment.

1869.17.15-én, délután 3 órákor kötött ki Korfun. Korfun az orosz „Asfold” korvett az SMS Dandolo az osztrák himnusszal köszöntötte, míg a kikötő és a Dandolo 21 ágyúlövéssel köszöntötte egymást. A Dandolo az Asfold-ot az orosz himnusszal köszöntötte. Angol, török és görög hajók is voltak a kikötőben.²⁶⁵³

1869.07.31-én érkezett Alexandriába.²⁶⁵⁴

Alexandriából áthajózott Port Szuezebe. Az út során a kadéttok egy helyi hajón keltek át a Szezei-csatornán, majd visszatértek az SMS Dandolora.²⁶⁵⁵

Visszafelé felkereste Rodoszt, Zakinthoszt, Patraszt és Brindisit. Ez után lögyakorlatot tartott a Fasana csatornában, majd befutott Polába.

1869.09.27-én Polában egy hosszú transzatlanti útra készítették fel a hajót.²⁶⁵⁶

1869.10.05-én még mindig folyt a hajó felszerelése a hajógyárban.²⁶⁵⁷ 1869.10.12-én még a hajógyárban volt.²⁶⁵⁸

1869.11.03-án ismét kifutott. Ekkor felkereste Korfut, Algírt, Cartagenát és Gibraltárt. Gibraltárban értesült arról, hogy a brit SS Crimean gőzös, tőle 30 tmf-re (kb. 56 km-re) bajba jutott. Kifutott a hajó mentésére és sikeresen bevontatta Gibraltárba. Gibraltárban együtt horgonyzott a francia Jean Bart hadihajóval és az északnémet Rover kiképzőhajóval.

1869.12.07-én érkezett Gibraltárba,²⁶⁵⁹ és 1869.12.14-én hagyta el Gibraltárt.

1870.

1870.01.12-én kikötött Brazília partvidékén.

A hajó befutott Rio de Janeiroba (Brazília). Ott léte alatt, a térségben sárgaláz járvány tombolt. Egyik kadétja ebben a betegségben hunyt el, míg többen megbetegedtek. A sajtó szerint viszont a megbetegedések az osztrák kereskedelmi hajókon történtek.

1870.02.07-én Rio de Janeiro-ból Santa Caterinába és Buenos Airesbe (Argentína) hajózott tovább.²⁶⁶⁰

1870.03.13-án hagyta el Montevideot (Uruguay), Río de la Plata-t²⁶⁶¹.

A hajó 30 nap alatt jutott el az Atlanti-óceánon keresztül²⁶⁶² a Dél-Afrika partjainál lévő Simon's Bay-ba (Fokváros), ahol 1870.04.12-én kötött ki.²⁶⁶³

²⁶⁵¹ Die Debatte, Juni 1869-06-06

²⁶⁵² Die Presse, Juni 1869-06-04

Neue Freie Presse, Juni 1869-06-06

²⁶⁵³ Die Presse, Juli 1869-07-31

²⁶⁵⁴ Die Debatte, August 1869-08-06

²⁶⁵⁵ Grazer Volksblatt, September 1869-09-05

²⁶⁵⁶ Das Vaterland, September 1869-09-27

²⁶⁵⁷ Neue Freie Presse, Oktober 1869-10-05

²⁶⁵⁸ Linzer Volksblatt, Oktober 1869-10-12

²⁶⁵⁹ Die Presse, Dezember 1869-12-10

²⁶⁶⁰ Neue Freie Presse, März 1870-03-22

²⁶⁶¹ Die Presse, März 1870-03-31

²⁶⁶² Neue Freie Presse, Dezember 1870-12-11

²⁶⁶³ Die Presse, Mai 1870-05-31

Utána Port Elizabeth²⁶⁶⁴ következett 1870.05.05-én. Itt kölcsönös vacsorameghívások történtek a helyi előkelőségek és a hajó tisztkara részéről. Port Elizabethben egy heves vihar két horgonyláncát elszakította. Ezért teljes gőzzel ki kellett futnia, hogy elkerülje, hogy a vihar zátonyra sodorja. 1870.05.24-én indul a hazai vizek felé.

1870.07.03-án érkezett a Zöldfoki-szigetekhez, Saint Vincentbe.²⁶⁶⁵

1870.07.26-án járt a Faial szigetnél. A további útja a francia-porosz háborútól függőt, de végül ez nem befolyásolta az útját.

1870.07.30-án gőzmeghajtással befutott Gibraltárba. Gibraltárból elindult hogy csatlakozzon az SMS Habsburg páncélos, SMS Novara gőzfregatt és az SMS Kerka ágyúaszádhhoz. A flottakötelék tagja 1870.08.19-1870.09.03 között.²⁶⁶⁶

A négy hajó 1870.08.27-31-én Nápolyban állomásozott. A franciák sedani veresége (1870.09.01) után a hajókat visszarendelték Polába.

1870. szeptemberétől az aktív flotta tagja az SMS Habsburg páncélos, SMS Helgoland gőzkorvett, az SMS Kerka, SMS Reka és az SMS Hun ágyúaszádok mellett.

Nápolyt az SMS Kerka kíséretében hagyta el a Messinai szoros felé. Az SMS Kerka elvált tőle, mert vontatásra szorult, amit az SMS Habsburg biztosított az ágyúaszádnak.

1870.09.20-án Szmirnába érkezett.²⁶⁶⁷

Feltehetőleg nyomdahiba történt és 30.-a helyet 20.-át nyomtattak ki. Harmincadikai érkezést más újság is megjelölt.

1870.10.01-én kikötött Szmirnában, az Oszmán Birodalom kikötőjében.²⁶⁶⁸ Ott érte utol az SMS Habsburg.

1870.11.05-én Smyrnában volt, ahol a „corvettenek egy szállásmestere (negyedmestere) meggyilkolva találtatott a tengerben.”²⁶⁶⁹

1870.11.19-én hagyta el az oszmán partokat (keleti vizekre ment²⁶⁷⁰), hogy haza induljon Polába.

1870.12.11-én érkezett meg Polába.²⁶⁷¹

1871.

1871.01.18-án Polában, javítás végett leszerelték.²⁶⁷²

1871.09.13-ig állt javítás alatt, majd megkezdődött a felszerelése.²⁶⁷³

1871.10.03/07-én került tartalékba.

A Pola kikötőjében állomásozó hajók közül a "Dandolo" korvettnek volt a legkedvezőbb a megítélése a fegyelem terén.²⁶⁷⁴

1871.10.30-án a hajó kimért egy tengeri mérföldön volt tengeri próbaúton.

1871.11.04-én ismét az aktív flotta tagja.²⁶⁷⁵ Ez állt az SMS Habsburg páncélosból, és az SMS Velebich, SMS Kerka, SMS Reka és az SMS Hun ágyúaszádokból az SMS Dandolo mellett.

1871.11.06-án kifutott Polából, és Triesztbe hajózott, mert a flottakötelék zászlóshajója ott horgonyzott. Az SMS Dandolo fedélzetén 21 tengerészkadét tartózkodik. A hajó feltehetőleg

²⁶⁶⁴ Die Presse, Juli 1870-07-15

²⁶⁶⁵ Neue Freie Presse, Juli 1870-07-27

²⁶⁶⁶ Die Presse, September 1870-09-17

²⁶⁶⁷ Budapesti Közlöny, 4. évfolyam, 1870-10-09 / 230. szám

Neue Freie Presse, September 1870-09-16

²⁶⁶⁸ Das Vaterland, Oktober 1870-10-07

²⁶⁶⁹ Budapesti Közlöny, 4. évfolyam, 1870-11-13 / 259. szám

Das Vaterland, November 1870-11-12

²⁶⁷⁰ Pesti Napló, 21. évfolyam, 1870-11-29 / 287. szám

Die Presse, November 1870-11-28

²⁶⁷¹ Neue Freie Presse, Dezember 1870-12-11

²⁶⁷² Die Presse, Januar 1871-01-12

²⁶⁷³ Neue Freie Presse, September 1871-09-10

²⁶⁷⁴ Die Presse, Oktober 1871-10-21

²⁶⁷⁵ Neue Freie Presse, November 1871-11-03

hosszabb külföldi útra készül, de ahhoz még vissza kell térnie Polába, hogy befejezzék az útra való teljes felkészítést.²⁶⁷⁶

1872.

1872 januárjában a századot átszervezték, és nagyrészt új hajókat osztottak be hozzá. Az SMS Dandolo társa lett az SMS Lissa páncélos, az SMS Novara gőzfregatt és az SMS Zrínyi gőzkorvett.

1872.01.29-i hír szerint a Dandolo korvett személyzettel és legénységgel Angliába készül, hogy ott legyen az ott épített Miramar császári jacht átadásánál. A hajó viszi magával a Miramar leendő személyzetét.²⁶⁷⁷ A hajó viszi Marseille-be az ott épülő Cyklop műhelyhajó személyzetét is.²⁶⁷⁸

1872.02.05-én kiképző útra indult Triesztből.

1872.02.06-án Polában ellátmányt vett fel.

1872.02.17-én hajózott ki Polából. Elhalad majd Messina, Szicília és Szardínia déli partvidéke előtt. A tervek szerint felkeresi Gibraltárt, Edinburgh-ot, Heldert, Brestet és Lisszabont.²⁶⁷⁹

1872.03.16-án kikötött Gibraltárban. Ott négy napon át vizet vételezett és feltöltötte egyéb készleteit is. 1872.03.20-án hagyta el Gibraltárt.

Tarifa után az Atlanti-óceánon 1872.03.23-án heves viharzónába került. Ezek megrongálták a kötélzetét.

1872.04.01-én érte el a La Manche csatornát.

A hajó nem klasszikus fregatt, hanem fedett korvett. Olyan rossz időjárást kellett elviselnie a Biscayai-öbölben, amelyet legénysége aligha tapasztalt korábban. A hajó több mint 40 fokos szögben dőlt, így az ágyúnyílásokat tengervíz áztatta, a gerendák pedig megrepedtek és elhasadtak. Természetesen voltak kisebb sérülések, de összességében a hajó sértetlenül átvészelte a viharos tengert, és biztonságosan belépett a Temzébe, ahol biztonságos helyen lehorgonyozott.²⁶⁸⁰

1872.04.05-én kikötött a Temze torkolatánál. A hajó hat hétig maradt az angol vizeken, valamint az északi-tengeren.²⁶⁸¹

Jó révkalauzzal, felfelé haladt a folyásiránnyal szemben Gravesendbe, ahol megkezdte a szükséges javításokat. Tovább haladt volna felfelé Woolwichba, ha szükséges lett volna beállnia a javítódokkokba. Mivel azonban a kapitány ezt szükségtelennek tartotta, lehorgonyozott Gravesendnél, és csupán tisztjeit vitte Woolwichba, hogy megmutassa nekik az ottani öntödéket és egyéb fegyvertárákat, amelyekhez az angol admirális nagylelkűen hozzáférést biztosított számukra.

Osztrák tiszték Woolwichban. A London közelében található Woolwich-i Hadi Arzenál osztrák látogatókat fogadott. Az osztrák "Dandolo" korvett kapitánya és további 21 tisztje 1872.04.19-én a Hadügyminisztérium különleges engedélyével bejárhatta az arzenál különböző részlegeit. A látogatás fő érdekessége azonban az öntöde volt, ahol a tiszték a délután nagy részét töltötték.²⁶⁸²

Az SMS Dandolo 24 fontos lövegeket hordozott és Werndl puskákat. A hajó szellőzőrendszerét több kritika érte. A hajó gőzmotoros csónakja 8 csomóval tudott haladni. A csónak motorját Birmingham-ban készítették.²⁶⁸³

²⁶⁷⁶ Neue Freie Presse, November 1871-11-10

²⁶⁷⁷ Die Presse, Januar 1872-01-29

Neue Freie Presse, Februar 1872-02-01

²⁶⁷⁸ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-11

²⁶⁷⁹ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-22

²⁶⁸⁰ Neue Freie Presse, April 1872-04-28

²⁶⁸¹ Deutsche Zeitung, April 1872-04-21

Neue Freie Presse, April 1872-04-27

²⁶⁸² Das Vaterland, April 1872-04-24

²⁶⁸³ Neue Freie Presse, April 1872-04-28

Ez után felhajózott Londonba. Londont 1872.04.25-én hagyta el.”

„Amihez nem kell commentar. A Neue Freie Presse legutóbbi számának tárczarovatában egy londoni levelező leírja „Dandolo“ osztrák hadi korvetten tett látogatását, mely hajó jelenleg gyakorlóutat tesz és pár nap előtt a Themzében kötött ki. Miután a levelező leírta a hajó külsejét, melyen egy osztrák lobogót látott vígan a szélben lobogni — így folytatja: „Jól megjegyvezve az osztrák fehér-vörös az osztrák czimerrel, nem pedig a combinált fehér-vörös-zöld osztrák-magyar a kettős czimerrel, melyet csak a szárazföldi patkányokra és a kereskedemi hajókra volt szabad rátukmálni, míg a hadihajók ragaszkodtak régi jelvényekhez. A hajó parancsnoka meg is magyarázta, hogy nem lett volna könnyű az új lobogót a hadihajókra kényszeríteni, mert a tengerészek tiszteletteljes csökönnyösséggel ragaszkodnak a régi színekhez és azon fölül nehéz idegen nemzeteket egy új lobogóhoz szoktatni. Mire a consulates jelen volt főnöke kiegészítőleg hozzátéve, hogy az új lobogó behozatala a legmélyebb ellenszenvet költötte a kereskedelmi hajórajban is, mely csak kelletlenül hajolt meg a kényszerűség előtt. Translajthania és Cislajthania, Habsburgi Rudolf és Szent István, egység a kettéosztásban, és dualismus minden egységben — — hiába — végzi a II. Pr. mákvirágja — nem lehet az ilyen dolgokba belenyugodni.« Nos! Nur ganz ungenirt » — A törvény nem azért létezik, hogy megtartsák, Magyarország még épenséggel nem azért örvend közös ügyes kormányzásnak, hogy létezésének tudomásához hozzászoktassák — horribile dictu — a külföldi nemzeteket.²⁶⁸⁴ Londonból a hollandiai Texel-be ment.

Járt Den Helder-ben (Hollandia).

1872.04.27-én kikötött Nieuwediep-ben (Hollandia).

1872.05.02-án indult vissza Nagy-Britannia felé.

1872.05.06-án befutott a skóciai Leith-be. Onnét 1872.05.25-én hajózott tovább.

A hajó visszatért Gravesendbe, ahol 1872.06.01-jén részt vett Viktória királynő születésnapjára ünnepségén. 1872.06.09-én a hajót felkereste Friedrich Ferdinand von Beust osztrák-magyar nagykövet Gravesendben. A kikötőt 1872.06.29-én hagyta el.

1872.07.03-09 között a franciaországi Cherbourg-ban járt.

1872.07.11-én „a „Dandolo“ osztrák csavarfregát Spitheadba érkezett, 8—9 napig marad ott, és azután Plymouthon át Brestbe megy.”²⁶⁸⁵

1872.08.01-én befutott Portsmouthba. Ott meglátogatta a hajót Edward angol koronaherceg.

1872.08.22-én érkezett Lisszabonba. Lisszabonból 1872.08.28-án visszaindult Polába.

1872.09.22-én Ragusa közelében járt már, mikor egyik tengerésze, Grasser a vízbe esett. A legénységnek sikerült élve kimentenie a tengerészt.²⁶⁸⁶ Ez után a hajó hamarosan befutott Polába.

1872.11.14-én ismét az aktív flottakötélék tagja.²⁶⁸⁷

1872.12.01-én állítólag himlő járvány volt Polában az SMS Dandolón és az SMS Vulcanon.²⁶⁸⁸

1872.12.07-én a Fasana csatornában járt.

1872.12.14-én volt a Muggia (Trieszti) öbölben.

1872.12.15-én Rovignóba indult,²⁶⁸⁹ hogy segítséget nyújtson, egy a város közelében zátonyra futott görög hajónak. A Dandolo levontatta a görög hajót a zátonyról és bekísérte Rovignóba.

1872.12.28-án a Fasana csatornába várták a fedélzetén lévő himlősök miatt.²⁶⁹⁰ Úgy tűnik, hogy a betegség újból felütötte a fejét a hajón.²⁶⁹¹

²⁶⁸⁴ Ellenőr, 4. évfolyam, 1872-04-30 / 101. szám

²⁶⁸⁵ A Hon, 10. évfolyam, 1872-07-12 / 159. szám

²⁶⁸⁶ Deutsche Zeitung, Oktober 1872-10-25

²⁶⁸⁷ Deutsche Zeitung, November 1872-11-18

²⁶⁸⁸ Das Vaterland, Dezember 1872-12-01

²⁶⁸⁹ Deutsche Zeitung, Dezember 1872-12-18

²⁶⁹⁰ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1872-12-14

²⁶⁹¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1872-12-28

1872 december végén utasították az SMS Dandolo-t és az SMS Zrínyit, hogy a Földközi-tenger keleti medencéjébe indul, hogy járőrözzön az Északi-tenger vizein, valamint Szíria és Egyiptom előtt.

1873.

Az SMS Dandolo magas oldalú korvett és az SMS Zrínyi alacsony oldalú korvett²⁶⁹² 1873.01.02-én hagyta el Polát.²⁶⁹³

Tervezett útvonal: Lissza, Korfu, Argosztoli és Pireusz.

1873.02.06-án érkeztek meg Pireuszba.

Pireuszból Szirába rendelték a hajót, ahol a kapitányt leváltották és helyére Spindler fregattkapitányt nevezték ki Polából. Az eset példátlan felháborodást váltott ki a flotta berkein belül.²⁶⁹⁴ A leváltott parancsnok nevééről a sajtó diszkréten hallgatott.

Az elbocsátás oka, hogy a leváltott parancsnok egy vacsorán folyamatosan Ausztria széteséséről beszélt. A jelenlévő Omer pasa és az osztrák konzul többször is megpróbálták elterelni a figyelmét erről a témáról, de hiába. Mindig előlről kezdődött az egész, így a konzul később kénytelen volt jelenteni a kínos esetet Andrássy grófnak, akinek viszont jelentenie kellett azt a császárnak. A császár, akit leginkább elégedetlenné tett a haditengerészetben uralkodó fegyelem hiánya, azonnal határozott parancsot adott a haditengerészet parancsnokának, egy VP nevű altengernagynak, hogy mentse fel a tisztet beosztásából, ami, mint beszámoltunk róla, valóban meg is történt.²⁶⁹⁵

1873.03.26-án Patrasz-ban volt.²⁶⁹⁶

1873.03.30-án Szmirnában állomásozott.²⁶⁹⁷

1873.04.06-án Patraszban volt.²⁶⁹⁸

1873.04.09-én Szmirnában járt.²⁶⁹⁹

Ez után jártak Szalamiszban, Szalonikiben, Szíroszban, Szúdában és Szantorinin.

A hajó sokáig Pirauszban volt.²⁷⁰⁰

1873.04.15-én kapott utasítást arra, hogy hajózzon el Szmirnába, hogy megvédje az Osztrák-Magyar Monarchia állampolgárait az SMS Zrínyi korvettel együtt.²⁷⁰¹ Pireuszt 1873.04.26-án hagyhatta el.

Szmirnába 1873.04.27-én érkezett meg.²⁷⁰²

Szmirnában 1873.04.29-én éjjel tűz ütött ki a városban, és Dandolo embereket küldött a tűz megfékezésére, amelyet sikeresen egy kis területre lokalizáltak.

1873.05.05-én utasították, hogy hajózzon át a spanyol vizekre.

1873.05.06-án Pirauszban volt, ahonnét Suda-ba, majd Szmirnába hajózott.²⁷⁰³

Onnét visszatért Pirauszba, amit már 1873.05.26-a előtt elhagyott..²⁷⁰⁴

1873-ban az SMS Dandolo-t a spanyol vizekre akarták küldeni Spindler kapitány parancsnoksága alatt, a karlisták hadműveletei miatt.²⁷⁰⁵

„Andrássy gróf, Bécs, 1873. május 13.

²⁶⁹² Neue Freie Presse, Januar 1873-01-02

²⁶⁹³ Deutsche Zeitung, Januar 1873-01-03

²⁶⁹⁴ Deutsche Zeitung, März 1873-03-25

²⁶⁹⁵ Deutsche Zeitung, März 1873-03-30

²⁶⁹⁶ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1873-03-26

²⁶⁹⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-30

²⁶⁹⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-06

²⁶⁹⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1873-04-09

²⁷⁰⁰ Die Presse, April 1873-04-26

²⁷⁰¹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1873-04-09

²⁷⁰² Neue Freie Presse, April 1873-04-29

²⁷⁰³ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-06

²⁷⁰⁴ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-26

²⁷⁰⁵ A Hon, 12. évfolyam, 1874-04-28 / 97. szám

— Hanem a „Dandolo“ véletlenül épen javítás bajában szenvedett s nem mozdulhatott ki Málta mellől, mit Andrassy gróf május 25 iki levelében tudat Gravenegg báróval, s értesíti egyszermind, hogy most a „Velebich-agyúnaszád indult el május 22-ikén Pólából a spanyol vizekre.”²⁷⁰⁶

1873.05.19-én kötött ki Máltán. Az ottani ellenőrzés során kiderült, hogy a hajó kazánjai használhatatlan állapotban vannak. A haditengerészeti parancsnokság visszavonta a parancsot, és helyette a Velebich agyúnaszádot küldte Spanyolországba.²⁷⁰⁷

Málta felé a hajó többnyire vitorlával haladt, a motort csak alkalmanként használva, mivel a gőzkazánok olyan mértékben megsérültek, hogy a közöttük ingázó gépházi személyzetnek nem ritkán a mellkasra kellett hajtania a fejét, hogy megvédje magát a kiáramló gőz és forró víz okozta égési sérülésektől. Miután végre megérkezett Máltára, a parancsnok távirati parancsot kapott, hogy a hajóval a lehető leggyorsabban haladjon Barcelonába. A gőzkazánok állapota miatt azonban, amely teljesen kizárta a motor használatát, nem tudta teljesíteni ezt a parancsot, ezért táviratot küldött a Haditengerészeti Központi Hivatalnak. Abban a reményben, hogy ezek csupán apróbb hibák, amelyeket a máltai angol fegyvertárban javítani lehet, az ottani Admiralitás kérte a Monarchia tengerészeti vezetése, hogy az angol arzenál személyzete mérje fel a "Dandolo" kazánjainak az állapotát, és ha a kár gyorsan javítható, rendelje el a szükséges munkálatok elvégzését. 28-án egy bizottságot hoztak létre a máltai fegyvertár személyzetéből. A "Dandolo" fedélzetén, megállapították, hogy a hajó parancsnokságának állításai helyesek, és a bizottság megerősítette a kazánok alkalmatlanságát. Következésképpen a hajót visszahívták Polába. Érkezéskor egy másik bizottság az arzenálból megvizsgálta a kazánokat, és olyan állapotban találta őket, hogy a hajót teljesen ki kellett volna vonni a forgalomból. Az eset sajátossága, hogy körülbelül öt hónappal korábban a "Dandolo" szintén Polában volt, és felmérték a kazánok állapotát. A Fegyvertári Bizottság kijelentette, hogy ezek a kazánok további 8-12 hónapig tökéletesen használhatók. Néhány hónappal később, amely alatt a gépek csak néhányszor, rövid ideig működtek, a Pola Műszaki Arzenál Bizottságának megállapításait egy külföldi szervnek kellett felülbírálnia.²⁷⁰⁸

1873.05.26-án Máltán a Királyi színház leégett. A lángok eloltásában a hajó legénysége is részt vett.²⁷⁰⁹

1873.06.06-án visszaérkezett Polába.

1873.06.19-én javítás végett leszerelték a hajót.²⁷¹⁰

1873-ban a hajó számára 33 000 Ft-ért rendeltek tartalék kazánokat.²⁷¹¹

1874.

A hajó régi kazánjaiból 840 font vashulladék (kb. 400 kg) keletkezett, amit 5800 Ft-ért tudtak értékesíteni. Ez 700 db bevont tűzcső (talán rézből), 48 db tüztér felszerelése stb.²⁷¹²

1874.04.05-én már folyt a felszerelése.²⁷¹³

1874.06.21-én közel volt már a felszerelés befejezése.²⁷¹⁴

1874.06.24-én állt ismét szolgálatba.

1874.06.29-én kifutott Polából a Földközi-tenger középső vizeire, egy haditengerészeti kiképző útra. A hajó olaszországi kikötőket keresett fel, közöttük Messinát és Nápolyt. Nápoly előtt egy viharban sodródó olasz kereskedelmi hajónak segített. Enrico Di Brocchetti altengernagy, a

²⁷⁰⁶ Ellenőr, 6. évfolyam, 1874-04-29 / 117. szám

²⁷⁰⁷ Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1874-04-29 / 97. szám
Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-06-15

²⁷⁰⁸ Deutsche Zeitung, Juni 1873-06-18

²⁷⁰⁹ Ellenőr, 5. évfolyam, 1873-05-31 / 125. szám

Politikai Ujdonságok, 19. évfolyam, 1873-06-04 / 23. szám

²⁷¹⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-06-22

²⁷¹¹ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-13 / 86. szám

²⁷¹² Klagener Zeitung, Mai 1874-05-30

²⁷¹³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-04-05

²⁷¹⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-06-21

nápolyi olasz flottakötélék parancsnoka ez után a hajó fedélzetén mondott köszönetet az olasz kereskedelmi hajó megmentéséért.

A fiumei haditengerészeti akadémia növendékei, kik körülbelül 1874.07.10-kén indultak el Fiuméból, az úgynevezett oktató-utazásra, — a „Dandolo“ hadi corvette parancsnokának jelentése szerint 1874.07.17-én szerencsésen megérkeztek Messinába. Onnét 20-án Nápolyba indultak tovább. A növendékek egészségi állapota, (kik közt több magyar is van) a nagy hőség dacára a legkielégítőbbnek jelentetik.²⁷¹⁵

1874.07.24-én érkeztek Nápolyba. Ott, 25-én a tisztek megnézték a királyi palotát és a helyi múzeumot.²⁷¹⁶

1874.08.01-én indult Nápolyból Máltára.²⁷¹⁷

1874 augusztusában járt Valettában (Málta). Ott találkozott a britt Földközi-tengeri flotta egységeivel.

1874.08.08-án kikötött Zakynthosban.

Ez után felkereste Korfut, Gravosát, Sebenicót és a Fasana csatornát.

1874.09.04-én visszatért Polába.

1874.09.07-én áthajózott Triesztbe, hogy partra tegye a kadétoakat, majd visszahajózott Polába.

1874.09.03-i számában a trieszti újság ezt írja: "Őfelsége "Dandolo" Corvette (Emil Roediger fregattkapitány parancsnok) ma reggel kikötött a Fasana-csatornában, ahol két napig marad, hogy elvégezze az éves tüzérségi gyakorlatokat, majd egy napra Polába hajózik, hogy a tengerészeti akadémia kadétjainak lehetőséget adjon a kikötő, az arzenál, a hajók és a dokkok megtekintésére, majd a korvett Fiume-ba indul, ahol a tengerészeti kadétoak partraszállása megtörténik. 1874.09.14-én a korvett csatlakozik Sterned admirális századához, amellyel négy hétig részt vesz a szokásos kiképzési gyakorlatokon, majd a végzett kadétoak partraszállását követően megkezdődik a szokásos transzatlanti út."²⁷¹⁸

Őfelsége „Dandolo” nevű korvettje 1874.09.20-án reggel érkezett Triesztbe, és a Muggia-öbölben horgonyzott le. A korvett ágyúlövésekkel tisztelgett a századparancsnok, Sterneck báró ellentengernagy zászlaja előtt.²⁷¹⁹

1874.09.27-én az aktív flottakötélék tagja.²⁷²⁰

1874.10.03-án a flottakötélék részeként Lissába érkezett.²⁷²¹ A kötelék előtte állítólag Kalamatában (Görögország) járt. Ha ez igaz, akkor ez egy értelmetlen nagy rohanás volt csupán a kötelék részéről.

1874 októberében, a századdal együtt a Dalmát vizeken tartózkodott.²⁷²²

Triesztből újabb kiképző útra indult a tengerészkadétoakkal.

1874.11.19-én (máshol 18-án este²⁷²³) érkezett Messinába.²⁷²⁴

1874.11.23-án a Messinában lévő Dandolo osztrák corvette (mely Nyugat-Indiába indul) a Sayda brigg megfeneklésének hírére saját gőzszázadját a megfeneklés színhelyére küldé, hogy a brigg legénységének segílyt nyújtson. A brigg végül elsüllyedt, de a legénységet és számos felszerelési tárgyát kimentették.²⁷²⁵

²⁷¹⁵ Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1874-07-27 / 169. szám

Fővárosi Lapok, 11. évfolyam, 1874-07-29 / 171. szám

Die Presse, Juli 1874-07-10

²⁷¹⁶ Neue Freie Presse, Juli 1874-07-30

²⁷¹⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-08-02

²⁷¹⁸ Die Presse, September 1874-09-08

²⁷¹⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-09-27

²⁷²⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-09-27

²⁷²¹ Die Presse, Oktober 1874-10-09

²⁷²² Die Presse, Oktober 1874-10-31

²⁷²³ Die Presse, November 1874-11-23

²⁷²⁴ A Hon, 12. évfolyam, 1874-11-20 / 267. szám

Das Vaterland, November 1874-11-20

²⁷²⁵ Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-11-26 / 271. szám

Deutsche Zeitung, November 1874-11-24

Das Vaterland, November 1874-11-25

„A másik hír az, hogy a „Dandolo“ korvett, szintén gyakorló hajó, mely Rödiger Emil kapitány parancsnoksága alatt transatlanti szemléstújtára indult, Pólától kezdve **Messináig** folyton orkánszerű viharokkal küzdött. Hat napon át hanyattatott a hullámokon, miközben kormánya eltörött s a gép is több helyit megsérült. Végre november 17 dikén bejuthatott a messinai kikötőbe, a hasonló szoros északkeleti torkolatán. De a kikötőben sem volt eléggé biztos s két kereskedelmi gőzös közt hanykódott. E hanykodása közben egy vontató gőzös árbocját törte ketté, de ugyane pillanatban a vontató gőzös egész erővel rácsapott s rést ütött a „Dandolo” oldalán, melyet azonban azonnal betömni sikerült. A hajó kijavítása mintegy 14 napot veendő igénybe, aztán folytatja útját New York felé, honnan jövő év augusztus vége felé tér vissza.”²⁷²⁶
1874.12.14-én az SMS Dandolo még Messinában javították.²⁷²⁷
1874.12.20-án már Messinából Gibraltár felé hajózott.²⁷²⁸

1875.

1875.01.11/12-én érkezett Gibraltárba, majd tovább indult a Nyugat-India-i vizekre.²⁷²⁹
Gibraltárról, január 17-én a következő jelentést kapjuk: Ófelsége Messinából érkező "Dandolo" korvette január 12-én biztonságban megérkezett Gibraltárra. Útja során a korvettnek egy heves nyugati vihar miatt december 30-án vissza kellett fordulnia Cagliariába, ahol a "Dandolo" mellett körülbelül 40 kereskedelmi hajó keresett és talált menedéket a zord időjárás elől. A hajók közül néhány osztrák-magyar zászlót viselt, és meglehetősen súlyosan megrongálódott. Négynapos szardíniai tartózkodás után a korvett folytatta útját, és kedvező körülmények között, amelyek lehetővé tették számára a gyors átkelést. Gibraltáron a korvettet a helyiek a legudvariasabban fogadták, a személyzetet pedig Sir Williams kormányzó és a mi kedves Cowell konzulunk meghívta bálókra, vacsorákra és bankettekre. Az SMS Dandolo 1875.01.18-án hagyta el Gibraltárt.²⁷³⁰

1875.02.11/22-én volt Port-de-France-ban (Martinique). Gibraltárból Martinique-be az utat 25 nap alatt tette meg.²⁷³¹

1875.03.08/09-én megérkezett Port-au-Prince-be (Haiti).²⁷³²

1875.03.13-án hagyta el Port-au-Princet.²⁷³³

1875.03.15-én érkezett meg Santiago de Cuba-bá (Kuba). A hajón nem volt díszlobogó, így egy spanyol hajótól kértek kölcsön, a behajózási üdvözlő szertartáshoz. Ekkor zajlott Santa Cruz márki spanyolelles felkelése. A pusztítás látszott a városon és annak környékén.

1875.03.23-án kihajózott Santiago de Cuba-ból és Jamaica felé vette az útirányt.

1875.03.25-én befutott Kingstonba (Jamaica). A húsvét 1875.03.28-i megünneplése után hagyta el a hajó Kingstont és Havannába (Kuba) hajózott tovább.²⁷³⁴ Két hét szembeszelben való hajózás után érte el a következő úticélját.

1875.04.12-én érkezett Havannába. Havannában a legénység köreiben visszatetszést keltett a bikaviadal látványa. A kubaiak nagyon elégedetlenek a spanyol kormánnyal. Látják, hogy az arany elhagyja az országot, és cserébe bankjegyeket és szörnyű árfolyamon átváltott pénz kapnak (100 aranydollár 220 papírdollárt ér!). Ezzel a valuta leértékelődésével minden áru ára természetesen túlzottan megemelkedett, és még a szerényebb szükségletek kielégítéséhez is

²⁷²⁶ Reform, 6. évfolyam, 1874-11-28 / 327. szám

²⁷²⁷ Neue Freie Presse, Dezember 1874-12-14

²⁷²⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-12-20

²⁷²⁹ Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-01-15 / 11. szám

A Hon, 13. évfolyam, 1875-01-13 / 9. szám

Das Vaterland, Januar 1875-01-13

²⁷³⁰ Neue Freie Presse, Januar 1875-01-26

Volksblatt für Stadt und Land, Februar 1875-02-04

²⁷³¹ A Hon, 13. évfolyam, 1875-03-02 / 49. szám

Die Presse, März 1875-03-02

²⁷³² Die Presse, April 1875-04-04

²⁷³³ Fővárosi Lapok 1876-04-13 / 85. szám

²⁷³⁴ Neue Freie Presse, Mai 1875-05-06

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1875 Hauptteil

tőke szükséges. Egy pár cipő 24 aranyforintba kerül; egy kerékpár, ami Bécsben 30 forintba kerülne, aligha vehető 100 forint alatt, még egy szerény vacsora sem kapható 5 dollár alatt. A katonák és tisztviselők fizetése, bár természetesen nem a legmagasabb rangúaké, hónapok óta elmaradt, aminek eredményeként körülbelül 12 000 férfi dezertált a felkelőkhöz, pusztán azért, hogy elkerülje az éhenhalást a spanyol zászló alatt. Magától értetődik, hogy a kereskedelem a jelenlegi körülmények között óriási mértékben szenved, annál is inkább, mivel minden kereskedőnek és ültetvénytulajdonosnak dupla adót kell fizetnie: egyszer a spanyol kormánynak, másodsor pedig a New Yorkban található "Kuba Köztársaság" bizottságának.

A hajó tervezett New York-i útja végül elmaradt. Havannából egyenesen Lisszabonba ment.²⁷³⁵ Az út 40 napot vett igénybe.²⁷³⁶ Tehát 1875.04.19-én hagyhatta el Havannát.

1875.05.03-án a tengeren a korvett elveszített egy altisztet, akit a lissai csatában a bátorságáért aranyéremmel tüntettek ki; tüdőbajban halt meg. Másnap ünnepélyesen eltemették a tengeren.

1875.05.29-én érkezett Lisszabonba.²⁷³⁷ Ott a hajót 30 órára karanténba helyezték, mivel Havannában gyakori a sárgaláz fertőzés. Lisszabonban ki kellett javítani a hajó WC-jét, ami a tengeri hullámszásban meghibásodott.²⁷³⁸ Lisszabonba a két uralkodó Dom Luiz és Dom Fernando, feleségeikkel együtt fogadta a hajó tisztikarát.²⁷³⁹

1875.06.21-én érkezett Gibraltárba. Készletfeltöltés után 1875.06.30-1875.07.02-a között indul Polába.²⁷⁴⁰

1875.08.01-én tért vissza Polába.²⁷⁴¹

Útja során a korvett körülbelül 15 000 tengeri mérföldet tett meg, tíz kikötőben állt meg, 144 napot töltve tengeren és 123 napot különböző kikötőkben. A tizenhárom hónapos út során a korvett öt embert veszített, akik közül az egyiket ünnepélyesen eltemették a tengeren. A "Dandolo"-t az első tartalékba helyezik, és alapos felújításon esik át, amire nagy szüksége van.²⁷⁴²

1875.09.21-én megérkezett a parancs a hajó mielőbbi felszerelésére. Ennek megfelelően a hajót október 5-én Nölting fregattkapitány parancsnoksága alatt hadrendbe állítják, majd fiatal kadéttal transzatlanti útra indul, amelynek során az Egyesült Államok, Észak-Amerika, Brazília, a Río de la Plata és a Fokföld kikötőit látogatják meg. Jelenleg nem tudni, hogy a korvett útja a philadelphiai világkiállításához is kapcsolódik-e, vagy egy másik hajót szerelnek fel erre a célra. Lehetséges, hogy mindkettő megtörténik: hogy a "Dandolo" utasítást kap, hogy a világkiállítás idején jelenjen meg a Delaware-iben, vagy egy másik hajót küldenek magára a kiállításra.²⁷⁴³

1875.10.02-án végeztek a hajó felszerelésével.²⁷⁴⁴ A hajó tervezett útvonala Suez és a Jóreménység-foka érintésével a Río de la Plata folyótorkolat, tehát az útja Brazíliába és Észak-Amerikába vezet, ahol a korvett időben megérkezik a philadelphiai világkiállításra.²⁷⁴⁵

A hajó tisztikara: Nölting fregattkapitány, sorhajó hadnagyok: Franz Perin R. v. Wagenburg, Joseph Alan de Rivera, Georg Konhäuser, sorhajó zászlós Ignaz Mader, a kadéttok: Friedrich Benedikter, Alfred Matuschka, Friedrich Gr. Messey de Bielle, Franz Czomzer, Johann Zeleny, Adalbert Ferenczy, Friedrich Grinzenberger, Adalbert v. Tamasy, gróf Carl Szapary, Ferdinand Bublay, Conrad Edl. v. Supanchich, Vincenz Edl. v. Pebal, gróf Wilhelm Sztaray, Nicolaus

²⁷³⁵ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-05

²⁷³⁶ Neue Freie Presse, Mai 1875-05-31

²⁷³⁷ Das Vaterland, Mai 1875-05-31

²⁷³⁸ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-08

²⁷³⁹ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-30

²⁷⁴⁰ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-22

Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-06-24 / 142. szám

²⁷⁴¹ Neue Freie Presse, August 1875-08-02

²⁷⁴² Neue Freie Presse, August 1875-08-04

²⁷⁴³ Neue Freie Presse, September 1875-09-25

²⁷⁴⁴ Die Presse, Oktober 1875-10-02

²⁷⁴⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1875-10-03

Krasesenics, Anton Racis, Wilhelm R. Preu, Carl Zechbauer, a hajó fregatt sebésze Dr. Leopold Lōwositz, a korvett sebész Dr. Thomas Lench, a harmadosztályú mérnökök Johann Jerneiczig és Franz Millig.²⁷⁴⁶

1875.10.08-án átesett az ellenőrzésen Polában, és 1875.10.09-én próbautat tett.²⁷⁴⁷

A próbaútra azért volt szükség, mert az árbocai és a motorja javításra szorult.

1875.10.10-én kifutott Polából, fedélzetén kadéttal.²⁷⁴⁸ A hajó az előzetes tervektől eltérően, nem Suez, hanem Gibraltár felé vette az útirányt.²⁷⁴⁹

Az új tervezett útvonal a Gibraltári-szoroson keresztül vezet Pernambucóba, Rio de Janeiróba, Buenos Airesbe, majd Fokvárosba, és onnan valószínűleg közvetlenül Philadelphiába, bár erre vonatkozó utasításokat csak a Fokvárosba megérkezés után adnak.²⁷⁵⁰

1875.10.14-én egy hatalmas sirokkó vihar elől Lissa kikötőjébe menekült.²⁷⁵¹

1875.10.16-án hagyta el Lissa vizeit.²⁷⁵²

1875.11.15-én érkezett Almeria-ba (Spanyolország).²⁷⁵³

A szabályozások szerint a vitorlázás volt általában az egyetlen közlekedési eszköz, a motorteljesítményt csak kivételes körülmények között, például kikötőkbe való be- és kilépéskor, valamint egyéb sürgős helyzetekben használták.

1875.11.17-én érkezett Gibraltárba.²⁷⁵⁴

1875.11.24-én indult Gibraltárból Bahiába.²⁷⁵⁵

Bahiába 38 tengeri út után érkezett meg.

1876.

1876.01.01-én érkezett Bahiába.²⁷⁵⁶ A hajó 12 napot töltött Bahiában.

Bahiából Montevideoba ment. Útközben egy hatalmas vihart vészelt át.

1876.01.28-án érkezett Rio de la Plata-ba (Montevideo).²⁷⁵⁷

1876.02.14-én hagyta el Montevideo-t és Fokvárosba indult.²⁷⁵⁸ Útközben ismét egy nagy vihart vészelt át.

1876. március közepén érkezett Fokvárosba.

A hajó Fokvárosból ment Philadelphiába.²⁷⁵⁹ Innét harmadszor is átkelt az Atlanti-óceánon. Útközben megállt Helenén (Szent Ilona szigetén).²⁷⁶⁰

1876.06.03-án Philadelphiában volt. A hajó legénysége ekkor egészséges volt.²⁷⁶¹

A hajó eredetileg 1876.07.10-ig maradt volna a kikötőben, de közben a hajót hazarendelték.²⁷⁶²

1876.06.21-én indult Philadelphiából Gibraltárba.²⁷⁶³

²⁷⁴⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1875-10-09

²⁷⁴⁷ Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-09

²⁷⁴⁸ Neue Freie Presse, August 1876-08-08

²⁷⁴⁹ Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-12

²⁷⁵⁰ Volksblatt für Stadt und Land, Oktober 1875-10-15

²⁷⁵¹ Neue Freie Presse, Oktober 1875-10-20

²⁷⁵² Die Presse, Oktober 1875-10-23

²⁷⁵³ Pesti Napló, 26. évfolyam, 1875-11-16 / 262. szám

Nemzeti Hirlap, 1. évfolyam, 1875-11-16 / 317. szám

Das Vaterland, November 1875-11-16

²⁷⁵⁴ A Hon, 13. évfolyam, 1875-11-19 / 265. szám

Das Vaterland, November 1875-11-19

²⁷⁵⁵ Neues Fremden-Blatt, November 1875-11-25

²⁷⁵⁶ Das Vaterland, Januar 1876-01-03

²⁷⁵⁷ Neue Freie Presse, August 1876-08-08

²⁷⁵⁸ Neue Freie Presse, März 1876-03-04

Neue Freie Presse, April 1876-04-12

²⁷⁵⁹ Neue Freie Presse, April 1876-04-28

²⁷⁶⁰ Neue Freie Presse, Juni 1876-06-27

²⁷⁶¹ Pesti Napló, esti kiadás, 27. évfolyam, 1876-06-06 / 129. szám

Ellenőr, 8. évfolyam, 1876-06-06 / 154. szám

Das Vaterland, Juni 1876-06-06

²⁷⁶² Die Presse, Juli 1876-07-02

²⁷⁶³ Das Vaterland, Juni 1876-06-22

1876.07.17-én délután 3 órakkor érkezett Gibraltárba.²⁷⁶⁴

1876.07.28-án érkezett Palermóba, ahonnan szelvény után 1876.07.30-án már tovább is indult Polába.²⁷⁶⁵

1876.08.04-én már Polában volt.²⁷⁶⁶

1876.08.12-én Fiuméba érkezett. A fiumei haditengerészeti akadémia növendékei rajta fogják tenni szokásos gyakorlati útjukat.²⁷⁶⁷

A hajó 1874.08.15-én indul a kiképzőútra.²⁷⁶⁸

Őfelsége „Dandolo” korvette vasárnap indul Triesztből, és Fasanába tart, ahol a Haditengerészeti Akadémia kadétjai főpróbákat tartanak. Itt lögyakorlatot végzett.

1876.08.29-én érkezett Polába.²⁷⁶⁹

1876.09.05-én Polából Triesztbe érkezett.²⁷⁷⁰

1876.09.10-én kifutott a kadéttal Fasanába, hajózási gyakorlatra.²⁷⁷¹

1876.09.14-én a korvett megérkezik Fiuméba, ahol a kadéttal partra szálltak. A korvett ezután csatlakozik Őfelsége „Don Juan d'Austria” kazamatáthajójához és a Császári és Királyi Hajórajhoz a Földközi-tengeren, von Barry ellentengernagy parancsnoksága alatt.²⁷⁷²

1876-ban, mint fedett korvett volt nyilvántartva.²⁷⁷³

1876.10.24-én jelentős javításokra szorult, ezért 1876.10.27-én már ki is vonták a flottakötélkéből.²⁷⁷⁴

1876 novemberében felvetődött, hogy a fedett korvettek, az Archduke Friedrich-et és a Dandolo-t törlik a flotta kötelékéből.²⁷⁷⁵

1877.

1877 márciusában talán Zara-ban volt. „A kikötő közepétáján a „Dandolo” nevű hadihajó fekete teste sötétlett, amelyből a karcsú árboczok kikeltek, hogy a leszálló est tiszta levegőjében egész kötélzetekkel együtt élesen kitűnjenek; peremje, párkányja tele volt aggatva matróz fehérneművel, mosás napja volt. Körülte egy piczi hajócska háromszögletes, hófehér vitorlával felszerelve, szeldelte a sík csendes vizet.”²⁷⁷⁶

1877 júniusában, kadéttal Dél-Amerika nyugati partvidékére készül, ha a politikai helyzet megengedi.²⁷⁷⁷

1877.06.24-én indult Polából Fiuméba, hogy ott a tengerészeti akadémia első éves növendékeit, kik most fogják tenni gyakorló útjukat, felvegye. Az utat öt napra tervezték.²⁷⁷⁸ Tervezett útvonal: Lissa, Ragusa és Roche di Cattaro kikötői.²⁷⁷⁹

²⁷⁶⁴ Morgen-Post, Juli 1876-07-20

²⁷⁶⁵ Neue Freie Presse, Juli 1876-07-29

²⁷⁶⁶ Das Vaterland, August 1876-08-05

²⁷⁶⁷ Pesti Napló, esti kiadás, 27. évfolyam, 1876-08-12 / 190. szám

²⁷⁶⁸ Budapesti Közlöny, 10. évfolyam, 1876-09-29 / 223. szám

²⁷⁶⁹ Neue Freie Presse, September 1876-09-01

²⁷⁷⁰ Das Vaterland, September 1876-09-06

Die Presse, September 1876-09-06

²⁷⁷¹ Neue Freie Presse, September 1876-09-08

²⁷⁷² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-09-12

²⁷⁷³ Magyar Statistikai Évkönyv, 1876 (6. évfolyam, Budapest, 1879) X. Haderő

²⁷⁷⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-10-24

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-10-27

²⁷⁷⁵ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

²⁷⁷⁶ Vasárnapi Ujság –1877-03-18 / 11. szám / Cserni György és a szerb fölkelés e század elején (képpel) 167. oldal / Történelem; régészet és rokontárgyak

²⁷⁷⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-05-30

²⁷⁷⁸ Die Presse, Juni 1877-06-28

²⁷⁷⁹ Neue Freie Presse, Juni 1877-06-28

1877.07.20-án a corvettenek ismét Polában kell lenni, mivel e napra van tervezve a Tegetthoff emlék leleplezése, ha július 20-ikáig a lissai tengeri ütközet évforduló napjáig készen lesz.²⁷⁸⁰ Az emlékmű viszont igen lassan készült el.

1877.06.28-án Fiuméba érkezett.²⁷⁸¹

A hajó tisztjei: "Dandolo" korvetten: Karl Ritt von Pörtl hadnagy, Franz von Klebl, Dr. Heinrich Lumersdorfer sebész, Dr. Josef Bares korvettorvos, Franz Loserth és Karl Lilleg 3. osztályú mérnökök.²⁷⁸²

„Fiuméból Károly István főherceg s a hadi tengerészet több növendéke a »Dandolo« gőzösön gyakorlati útra mennek Corfu, Málta, Messina, Tunis, Palermo és Nápoly érintésével.”²⁷⁸³

Corfu felé haladva egy este a hajó hátsó részén heverésztünk, a nap fáradalmait pihelve. Néhányan közülünk énekeltek, mások olvastak, de legtöbben a tiszt elmékedéseit hallgatták. Egyszerre a parancsnok harsány szava riasztott fel: »Alle Segel in Gei!« Siettünk a parancsot teljesíteni. A láthatár beborult, vihar közeledett. Első viharunk a tengeren! — ez sokat jelent minden újoncnak. Az árbocok csakhamar meg is élénkültek, a vitorlákat bevontuk, és hogy a netáni veszélyt kikerüljük, a görög szigetek helyett ismét a nyílt Adria felé siettünk gőzerővel. Nemsokára a vihar tombolt, a szél füttyölt, a hullámok magasra csapkodtak fel a »Dandolo« fedélzetére, melynek bordái recsegték a víz óriási csapásai alatt. Ez éjjel nem aludtunk s mindnyájan szerényen vettünk részt a szolgálatban. A nap feljöttével megérkezett végre az oly régen óhajtott »holnap«, melyen megláthatni reméltük Corfu szigetét. Ellőttünk ragyogott most teljes pompájában. A vihar lecsendesült és mi nyugodtan értük el Corfu városának biztos kikötőjét. Alig eresztünk horgonyt, azonnal egész csónak vett körül minket, melyekben gyümölcs- és dohányárusok ajánják terményeiket. Corfuban nem sokáig gyönyörködhettünk, mert vissza kellett térnünk a hajóra, melyen még aznap indultunk Málta, e történelmi és hadászati szempontból több érdeket nyújtó sziget felé. Öt napi fáradalmas tengeri út után elérkeztünk oda.²⁷⁸⁴

1877.07.19-20-án Triesztben volt a fiúmei kadéttal.²⁷⁸⁵

Ez után feltehetőleg Polába ment.

1877.07.25-én 9.30-kor Triesztbe érkezett.²⁷⁸⁶

1877.07.27-én Fiuméba hajózott. Ekkor nagy viharba került, és megsérült a kötélzete. Nagyobb javításra azonban nem szorult.²⁷⁸⁷ A hajó fedélzetén tartózkodott István főherceg.

1877. július végén rövid ideig Fiumében volt. „A »Dandolo« nevű cs. és kir. csatárgőzös jött pár napra a révbe, s a haditengerészeti akadémia növendékeinek egy részét gyakorlati utazásra felvette.”²⁷⁸⁸

1877.08.01-én Korfu, Málta, Tunisz, Palermo és Nápoly felé kihajózott, fedélzetén kadéttal.²⁷⁸⁹

A „Dandolo“ 1700 tonna, 230 lóerő, 16 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 65 kard, 258 ember.²⁷⁹⁰

²⁷⁸⁰ Egyetértés, 11. évfolyam, 1877-06-29 / 158. szám

²⁷⁸¹ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-29 / 232. szám

²⁷⁸² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1877-07-08

²⁷⁸³ Fővárosi Lapok 1877-07-29 / 172. szám

Fővárosi Lapok 1877-07-01 / 148. szám

Neue Freie Presse, Juli 1877-07-23

²⁷⁸⁴ Fővárosi Lapok 1877-09-06 / 203. szám

²⁷⁸⁵ Die Presse, Juli 1877-07-26

²⁷⁸⁶ Das Vaterland, Juli 1877-07-25

²⁷⁸⁷ Neue Freie Presse, Juli 1877-07-28

²⁷⁸⁸ Budapesti Közlöny, 11. évfolyam, 1877-08-25 / 193. szám

Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-08-25 / 336. szám

²⁷⁸⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1877-08-01

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1877-08-01

²⁷⁹⁰ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

1877 szeptemberében a »Dandolo« nevű cs. és kir. hadi irami hajó, a haditengerészeti akadémia növendékeivel gyakorlati útjából visszatét Fiuméba.²⁷⁹¹

1877.09.10-én Lissa-ba érkezett.²⁷⁹²

1877.09.12-én érkezett Polába, fedélzetén a gyakorlatról visszatérő kadéttal.

1877.09.13-án Polában a hajót felkereste Rudolf trónörökös.²⁷⁹³

1877.09.15-én a kadéttal Fiuméba vitte.²⁷⁹⁴

Az SMS Dandolo 18 hónapos „földköri” útra készül.²⁷⁹⁵

Az út október közepe körül kezdődik, és Dél-Amerika mindkét partvidékén halad végig. A kikötők között szerepel Pernambuco, Rio de Janeiro és Lima.²⁷⁹⁶

1877.10.15-én délután fél ötkor Polából kifutott a hajó, fedélzetén 24 frissen végzett kadéttal.²⁷⁹⁷

Az utat elsősorban vitorlával kell megtenni. Az útvonal Gibraltáron keresztül Bahiába, a Nyugat-Indiákba, Philadelphiába és New Yorkba vezet. A visszaúton az első európai kikötő Cadix lesz.²⁷⁹⁸

A hajón utazott Alexander Milinov hadnagy, Rafael Hofmann hadnagy, Johann Vitlus, Maximilian Njegovan, Franz Eisert, Franz Paßler, Leopold Sellner, Eugen Hermann, Ernst Rödiger, Michael Kastner, Rudolf Pajer, Eduard Edl. von Friedenfels, Dominik Freiherr von Wezlar, Emanuel Haracich, Theodor Kaiser, Otto Barnert, Emil Rubesck, Julius Sikora, Alois Ritt. Dojmi von Delupis, Max Graf Bissingen, Rudolf Bofkorny, Theodor Graf Bathyany, Alois Baumann, Wenzel Ritt. von Rits, Gabriel Vajda, Wilhelm Pacher és Franz Nobile de Gradi kadéttal.²⁷⁹⁹

A Lang fregattkapitány parancsnoksága alatt álló "Dandolo" korvett 1877.11.18-án biztonságban megérkezett Gibraltárra, miután harminckét nappal korábban elhagyta Polát. Útközben 48 órás megállót tettek Messinában, majd az éjszakát a Cagliari-öbölben töltötték. Az út első szakaszában meglehetősen kedvező időjárás túl viharosnak bizonyult a spanyol partok számára. A korvett hajóállóságának köszönhetően károsodás nélkül átvészelt egy heves nyugati vihart.²⁸⁰⁰

A hajó Észak és Dél-Amerika partjait kereste fel. A hajón ekkor 14 ágyú volt.²⁸⁰¹

1878.

1878.01.08-án érkezett Bahia-ba.²⁸⁰²

1878.03.21-én érkezett Havannába.²⁸⁰³

Johann Lang császári és királyi fregattkapitány, a „Dandolo” korvett parancsnoka – amelyet 1877 végén a Haditengerészeti Akadémia végzett tengerészkadétjaival kiképző körútra küldtek Bahia, Barbados, Kingston, Philadelphia és New York-ba, azt a feladatot kapta, hogy

²⁷⁹¹ Budapesti Közlöny, 11. évfolyam, 1877-11-06 / 253. szám

²⁷⁹² Die Presse, September 1877-09-11

²⁷⁹³ Neue Freie Presse, September 1877-09-14

²⁷⁹⁴ Neue Freie Presse, September 1877-09-17

²⁷⁹⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1877-07-29

²⁷⁹⁶ Neue Freie Presse, September 1877-09-23

²⁷⁹⁷ Die Presse, Oktober 1877-10-19

Grazer Volksblatt, Oktober 1877-10-21

²⁷⁹⁸ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1877-10-20

²⁷⁹⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1877-10-24

²⁸⁰⁰ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1877-12-15

Die Presse, November 1877-11-20

²⁸⁰¹ Hábóru-Krónika, 1877-1878 (1-87. szám) 1878 / 1878 / 59. szám

²⁸⁰² Neue Freie Presse, Januar 1878-01-09

Das Vaterland, Januar 1878-01-10

²⁸⁰³ Neue Freie Presse, März 1878-03-23

Das Vaterland, März 1878-03-24

megfigyeléseiben szerepeltesse a meglátogatni kívánt kikötők kereskedelmi viszonyait, és jelentést készítsen róluk.²⁸⁰⁴

1878.05.20-án érkezett New Yorkba.²⁸⁰⁵

1878 júniusában Jamaica-ban járt. Ott a borkereskedelem lehetőségeit mérte fel a hajó kapitánya.²⁸⁰⁶

1878.06.14-én már elhagyta Philadelphiát.²⁸⁰⁷

1878.06.29-én érkezett Gibraltárba.²⁸⁰⁸

1878.07.19-én futott be Polába.

Az út során Willus és Hoffmann zászlósokat betegség miatt partra kellett tenni New York-ban és Palermóban. Theodor Kaiser tengerészkadét meghalt és Palermóban temették el. A Dandolo korvett néhány kisebb javítás után augusztus elején Fiumébe megy, ott tengerészkadétoakat vesz a fedélzetére, akik részt vesznek egy hathetes kiképző hajóúton.²⁸⁰⁹

1878.08.02-án Fiuméba érkezett.

1878.08.03-án másod és harmad évfolyamos kadétoakkal a fedélzetén, kiképző útra indul.²⁸¹⁰

1878.08.10-én Korfun volt.

1878.08.11-14 között Zante-ban állt meg. A növendékek és a legénység minden nap kirándulásokra indultak a partra. István főherceg is a hajón van és teljes erejével tanulmányozza a tengerészet elméletét és gyakorlatát, felváltva hív meg néhány növendéket ezekre a kirándulásokra.

1878.08.14-én gőzmeghajtással befutottak Patraszba. Ott a tisztek és a kadéto lovagolni mentek.²⁸¹¹

1878.08.20-án hagyták el Patrasz. 1878.08.21-én a hajó viharba került, ami kitartott augusztus 24-ig. A hajón sokan tengeribetegek lettek.

1878.08.24-én Korfun vetett horgonyt. Korfut 1878.08.26-án hagyták el. További útvonala: Castelnuovo, Lissa, Ragusa, Zara és Pola. Ez után Fasanában éleslövészeti gyakorlatot tartott, majd elindult Fiuméba.²⁸¹²

1878. augusztus végén Fiumében a Dandolo nevű cs. és kir. csatárgőzös érintette a révet, visszatértében egy a cs. és kir. haditengerészeti akadémia növendékeivel tett gyakorlati utazásról.²⁸¹³ Ezek szerint a tervezett kiképzőút pár héttel lerövidült.

1879.01.01-én leszerelték és átsorolták tüzérségi és kiképző hajóvá.²⁸¹⁴

1880.

1880 nyarán Polában volt „A Lloyd társaság egyik gőzösén lementünk Pólába, hol a birodalom tengeri ereje fekszik a sok hadi és szállító hajó, lőpor, golyók, erősségek és óriás épületek, hajók, az árboczok egész erdeje. A „Nautilus“ schöner; „Friedrich“ „Donau“, „Dandolo“ corvettek; „Navarra“, „Radeczky“ fregattok; az „Artemisia“ brig; „Salamander“ pánczél fregatté; a „Seehund“ torpedó hajó stb. stb. mind megannyi tengeri szörnyek, melyeknek csak

²⁸⁰⁴ Das Vaterland, Mai 1878-05-19

²⁸⁰⁵ Neue Freie Presse, Mai 1878-05-21

²⁸⁰⁶ Die Presse, Juni 1878-06-14

²⁸⁰⁷ Neue Freie Presse, Juni 1878-06-14

²⁸⁰⁸ Das Vaterland, Juli 1878-07-01

²⁸⁰⁹ Die Presse, Juli 1878-07-23

²⁸¹⁰ A Hon, 16. évfolyam, 1878-08-02 / 188. szám

²⁸¹¹ Die Presse, September 1878-09-11

²⁸¹² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1878-09-15

²⁸¹³ Ellenőr, 10. évfolyam, 1878-09-25 / 482. szám

Vasuti és Közlekedési Közlöny, 9. évf. 1878-10-02 / 40. szám

²⁸¹⁴ Magyar Statistikai Évkönyv, 1879 (9. évfolyam, Budapest, 1882) XI. Haderó

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1878-10-02

felemlítésétől is elmegy az olaszok kedve az osztrák-magyar tengerpart felé vágyakozni, ha ugyan visszaemlékeznek Tegethoff poroló palotájára.”²⁸¹⁵

1880 februárjában tüzérségi kiképzőhajó.²⁸¹⁶

1880 februárjában a Dandolo tüzérségi kiképzőhajón szolgált Theodor Graf Batthyány tengerészcadét.²⁸¹⁷

1880 júniusában, júliusában, augusztusában, szeptemberében és decemberében még mindig aktív kiképzőhajó.²⁸¹⁸

1880.11.26-án leszerelték és hulká alakították át.²⁸¹⁹ A fentiek szerint viszont decemberben, mint aktív tengerészeti tüzérségi kiképzőhajóra neveznek ki rá személyzetet.

1881.

1881.01.07-én mint tüzérségi iskolahajóra neveznek ki szolgálatra kadétokat.²⁸²⁰

1881 februárjában még mindig tüzérségi iskolahajó.²⁸²¹

1881 márciusában még mindig tüzérségi iskolahajó.²⁸²²

1881 májusában még mindig tüzérségi iskolahajó.²⁸²³

1881 júliusában még mindig tüzérségi iskolahajó. A hajón szolgált Theodor Kunwald sorhajóhadnagy.²⁸²⁴

1881 júliusában meghajtó rendszereit kiszerelték²⁸²⁵ és 1882.07.02-től lakóhajóvá alakították át.²⁸²⁶ Állomáshelye ekkor Pola.

1882.

1882 júliusában lakóhajó.²⁸²⁷

1882 szeptemberében még 14 ágyú volt rajta.²⁸²⁸ Ekkor a hajó lakóhajó.²⁸²⁹

1883.

Ebben az évben lakóhajóként szolgált.²⁸³⁰

1883 decemberében már Polában kikötői őrhajó. 1883.12.20-án egy kigyulladt hajóhoz riasztott tűzoltókat (tűzoltó csónakot, ami lehet, hogy a hajó saját csónakja volt²⁸³¹) és a Dandolo tisztjei vezetésével fél óra alatt eloltották az égő ravennai Berreria teherhajót, és legénységét. A Berreria legénysége ugyan is a tűz keletkezésekor az éjszaka folyamán aludt.²⁸³²

1884.

1884.06.15-én, felfegyverzett kikötői őrhajó Triesztben.²⁸³³

²⁸¹⁵ Somogy, 16. évfolyam, 1880-07-13 / 28. szám

²⁸¹⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1880-02-01

²⁸¹⁷ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-02-13

²⁸¹⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-07-09

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1880-08-04

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-09-07

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-12-28

²⁸¹⁹ Magyar Statistikai Évkönyv, 1880 (10. évfolyam, Budapest, 1882) XI. Haderő

²⁸²⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-01-07

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-01-18

²⁸²¹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-02-11

²⁸²² Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-03-25

²⁸²³ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-05-06

²⁸²⁴ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-06-28

²⁸²⁵ Magyar Statistikai Évkönyv, 1881 (11. évfolyam, Budapest, 1883) XI. Haderő

²⁸²⁶ Magyar Statistikai Évkönyv, 1881 (11. évfolyam, Budapest, 1883) XI. Haderő

²⁸²⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-07-30

²⁸²⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1882-09-03

²⁸²⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-09-17

²⁸³⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1883-04-11

²⁸³¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-12-25

²⁸³² Neue Freie Presse, Dezember 1883-12-22

²⁸³³ Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-17 / 166. szám

1884 júniusában laktanyahajónak írja a sajtó.²⁸³⁴ Valójában kikötői őrhajó és van valamiféle fegyverzete is.²⁸³⁵

1884.07.07-én a Polába érkező I. Ferenc Józsefet és Habsburg Rudolf trónörökösét, legénysége 21 ágyú díszlövéssekkel köszöntötte.²⁸³⁶

1884.07.20-án Polában csónakverseny volt. A tizennyolcevezősök között a Dandolo csónakja nyert 2000 m-es távon 8 perc alatt oda, és 8 perc alatt vissza megtéve az utat. A tengerészek 29 dukátot nyertek a győzelemmel.²⁸³⁷

Ebben az évben, novemberben már kaszárnyahajónak is használták.²⁸³⁸

1885.

1885.07.06-án Polában díszlövészel fogadta Albrecht és Wilhelm főhercegeket.²⁸³⁹

1886.

1886.03.07-én „a trónörökös-pár a Greif nevű yachtra szállott és pedig diszcsónakokon ment a yachtig. A kikötőben (Polában) levő összes hajók zászlódíszet öltöttek és tisztelegtek. Mialatt a kikötő őrizetére rendelt Dandolo nevű korvett (kikötői őrhajó²⁸⁴⁰) ágyúlövéssekkel üdvözölte a trónörökös-párt, addig a többi hajók legénysége hurrah-kiáltásokba tört ki. Pontban 11 órakor a Greif elhagyta a kikötőt.”²⁸⁴¹

1886-os hír szerint „a mostani pólai kikötőhajó, a „Dandolo“ korvett, kitatarozás után szintén Sebenicoba indul, ahol anyagszerhajónak fogják használni.”²⁸⁴² Tehát, a hajó vitorlákkal még tud közlekedni.

1886.06.10-én kolerás betegek kórházhajója.

„A harmadik mellékcsoport hat hulk fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik.”²⁸⁴³

1887-től akna és torpedóraktár Sebenicoban, majd ugyan ott a Tengerészeti Iskola diákjainak lakóhajója.

1890-ben átnevezték Schwarzenberg-re. A hajó Sebenicoban állomásozott.

1900.09.13-án végleg leszerelték és bontásra jelölték ki.

1901-ben lebontották.²⁸⁴⁴

Parancsnoka:

Richard Barry fregattkapitány 1859-1860

Kern 1862

von Sterne fregattkapitány 1863-1864

Nauta Gusztáv²⁸⁴⁵ fregattkapitány 1865-1867

²⁸³⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1884-06-03

²⁸³⁵ Das Vaterland, Juni 1884-06-17

²⁸³⁶ Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-07-08 / 187. szám

Fővárosi Lapok 1884-07-10 / 161. szám

²⁸³⁷ Neue Freie Presse, Juli 1884-07-21

Allgemeine Sport-Zeitung, 1884 Ausgaben

²⁸³⁸ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1884-11-09

²⁸³⁹ Neue Freie Presse, Juli 1885-07-07

²⁸⁴⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1886-03-07

²⁸⁴¹ Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-03-08 / 67. szám

²⁸⁴² Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-05-18 / 137. szám

Die Presse, Mai 1886-05-15

²⁸⁴³ Ellenzék, 7- évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

Das Vaterland, Juli 1886-07-27

²⁸⁴⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Dandolo

²⁸⁴⁵ Ellenőr, 5. évfolyam, 1873-06-27 / 146. szám

Iovag Herzfeld Viktor fregattkapitány 1869-1870²⁸⁴⁶
Grave Stephensen fregattkapitány 1872-1873²⁸⁴⁷
B.F. Spindler kapitány 1873²⁸⁴⁸
Rödiger Emil fregattkapitány 1874-1875²⁸⁴⁹
Frideric (Adolph) Nölting fregattkapitány 1875²⁸⁵⁰
Josef Lang fregattkapitány 1877-1878
Josef Berthold korvettkapitány 1882²⁸⁵¹
Karl Baritz von Skafalva korvettkapitány 1882²⁸⁵²
Richard Banfield korvettkapitány 1883²⁸⁵³

²⁸⁴⁶ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-11-14 / 261. szám

²⁸⁴⁷ Neue Freie Presse, April 1872-04-28

²⁸⁴⁸ Magyar Ujság, 8. évfolyam, 1874-04-29 / 97. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-13

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

²⁸⁴⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-06-21

²⁸⁵⁰ Budapesti Közlöny, 10. évfolyam, 1876-06-04 / 128. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1875-10-03

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1875-10-09

²⁸⁵¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-11-08

²⁸⁵² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-12-08

²⁸⁵³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1883-09-23

SMS Hum ágyúaszád

Testvérhajói: SMS Dalmat (1861) és SMS Welebich (1861)
Méretben hasonlított hozzá az SMS Möve (1859) és az SMS Kerka (1860)

Vízkesztorítása: 869 – 880 - 900 tonna²⁸⁵⁴

Hossza: 53 m

Meghajtása: gőzkép
gőzkazán
teljes vitorlázat

Teljesítménye: 230 LE (Máshol 564 LE²⁸⁵⁵)

Sebessége: 11 csomó

Személyzete: 129-139 fő

Páncélzata:

Az ágyúaszádok közül a „Velebich”, a „Dalmat” és a „Hum” viszonylag jól páncélozott.²⁸⁵⁶

Fegyverzete:

2 db 48 fontos sima csövű ágyú
2 db 24 fontos hátultöltős ágyú

Fegyverzete 1877-ben:

5 ágyú
60 karabély, 25 revolver, 34 kard²⁸⁵⁷

Csónakok: 1 db III. osztályú gőzbárka, 1 db IV. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db III. osztályú mentőcsónak, 1 db III. osztályú Gigg, 1 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik.²⁸⁵⁸

Tervezte: József von Romako

Építés kezdete: 1860

Vízrebocsátották: 1861. május

Ára: 53 400 frt felszerelés nélkül a hajótest, felszerelve 358 000 frt.²⁸⁵⁹

A hajót fából építették.

1861.

1861.08.19-én tette meg az első tengeri próbaútját.²⁸⁶⁰

1861-ben 96 600 forintot költöttek a hajóra.²⁸⁶¹

²⁸⁵⁴ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

²⁸⁵⁵ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1929-01-11

²⁸⁵⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

²⁸⁵⁷ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

²⁸⁵⁸ Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítása

²⁸⁵⁹ Pesti Napló, 19. évfolyam, 1868-03-06 / 5360. szám

²⁸⁶⁰ Die Presse, August 1861-08-23

²⁸⁶¹ Ost-deutsche Post, Dezember 1861-12-25

1862.

Ebben az évben felszerelt hadihajó.²⁸⁶²

1865.

1865.02.14-én Fiuméba érkezett, Eberle kapitány parancsnoksága alatt.²⁸⁶³

1865.06.11-én a "Hum" csavarágyúnaszád megérkezett Triesztbe, és kikötői járőrhajóként van kijelölve.²⁸⁶⁴

1865.07.10-én hatalmas vihar csapott le az Adria partvidékére. A Boscaglia fürdőtelep is súlyosan megrongálódott. A vihar kitörésekor 32 ember volt a fürdőtelepen, köztük 4 hölgy, akik érthető módon nagy félelemben voltak. A szárazföldről azonban nem érkezett segítség. Ezért annál dicséretre méltóbb, hogy Őfelsége „Hum” ágyúnaszádjára 12 fős csónakot indított útnak W. Barta tengerészkadét parancsnoksága alatt, akiknek a fürdő saját csónakjával együttműködve sikerült mind a 32 embert biztonságban partra vinniük.²⁸⁶⁵

1865.08.09-én a "Schwarzenberg" fregatt és a Hum ágyúnaszád Triesztből Pólába indul, lögyakorlat végett. Onnét a kötelék Levante vizeire készül majd kifutni. A kötelék áll a "Schwarzenberg" császári és királyi fregattból (parancsnok: Sterner báró parancsnok), a "Donau" császári és királyi fregattból (parancsnok: Faber parancsnok), a "Hum" ágyúnaszádból és a már a térségben lévő "Kerka" gőzszkúner (ágyúnaszád).²⁸⁶⁶

1866.

1866.02.05-én Szmirnában volt.²⁸⁶⁷

1866.03.28-án talán Korfum járt.²⁸⁶⁸

1866-ban harcolt a Lissa-i tengeri csatában a 3. divízió zászlóshajójaként.²⁸⁶⁹

Rudolf Bernhofer volt a hajó egyik tüzer tisztje. Ő pályája végén altengernagy lett.²⁸⁷⁰

Adolf Bernad az SMS Hum tengerésze volt a lissai csatában.²⁸⁷¹

A csatában 48 lövést adott le és 3 találatot kapott. A csatát veszteség nélkül vészeltte át.

Morgen-Post, Dezember 1861-12-28

²⁸⁶² Militär-Zeitung, Januar-Juni 1862-01-01

²⁸⁶³ Ost-deutsche Post, Februar 1865-02-17

²⁸⁶⁴ Ost-deutsche Post, Juni 1865-06-14

²⁸⁶⁵ Neues Fremden-Blatt, Juli 1865-07-13

²⁸⁶⁶ Ost-deutsche Post, August 1865-08-13

²⁸⁶⁷ Die Presse, Februar 1866-02-05

²⁸⁶⁸ Neue Freie Presse, März 1866-03-28

²⁸⁶⁹ Pesti Napló, 17. évfolyam, 1866-07-28 / 4882. szám

Sürgöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám

Szécsi Mór: Az osztrák-olasz háború 1866-ban (Budapest, 1893) Negyedik rész. Az Adrián / XVI. Az ellenséges tengeri haderők

²⁸⁷⁰ Pester Lloyd, März Jahrgang 50, 1903-03-21 / 69. szám

²⁸⁷¹ Die Zeit, Juni 1913-06-27



2872

A csata leírását lásd: Rihmer Aurél (Budapest): Az Osztrák-Magyar Monarchia Haditengerészete Páncélosok „mindenkori csatahajó osztály” és cirkálók A flotta a sajtó tükrében ACTA HISTORICA HUNGARICA TURICIENSIA XL. évfolyam 3. száma.



2873

A lissai tengeri csata osztrák hajóparancsnokai.

²⁸⁷² 1901 K.u.K. Kriegsmarine S.M.S. "HUM" Kanonenboot. Ein | Darabanth Kft. 1901 K.u.K. Kriegsmarine S.M.S. "HUM" Kanonenboot. Ein | Darabanth Kft.

<https://www.darabanth.com/en/auction/446.0/Postcards/Warships~2000025/1901-KuK-Kriegsmarine-SMS-HUM-Kanonenboot-Ein-Theil-des-Reinertragnisses-ist-der-Marinerki~II2947599/>

²⁸⁷³ Österreichische Illustrierte Zeitung, Juli-Dezember 1906-07-15

1867-ben kazáncserén esett át.

1868.

Ekkor II. osztályú hajóként van nyilvántartva.

1869.

1869.01.06-án már majdnem teljesen felszerelték Polában. Feladata, hogy Triesztben kikötői járőrhajó legyen.²⁸⁷⁴ A hajó 1869.01.18-án már csak a parancsnokára Poosch (Pooich²⁸⁷⁵) korvettkapitányra várt.²⁸⁷⁶

1869.02.20-án felrobban és elsüllyedt Lissa vizein az SMS Radetzky gőzfregatt. Mentésére az SMS Ferdinand Max” páncélos gőz fregatt és a „Hum” gőz ágyúaszád futott ki.²⁸⁷⁷ A két hajó este egy heves vihar miatt futott be Lissa kikötőjébe, de a katasztrófa hírére azonnakk menteni indultak.²⁸⁷⁸ 1869.02.20-án a Hum legénysége egy holttestet emelt ki a vízből. A tengerészt Lissán temették el.²⁸⁷⁹

1869.03.02-án Lissából visszatért Triesztbe.²⁸⁸⁰

1869.03.15-én Triesztből Polába vitte Moering és Württemberg tábornokokat.²⁸⁸¹ Ekkor a hajón 4 ágyú volt és teljesítménye 230 lóerő.²⁸⁸²

1869.03.24-én Triesztben a nagyon erős Bora vihar, az osztrák Meri barguetet tatjával nekisodorta a világítótoronynak, mire felhúzta a segítségkérő vészjelző lobogót. Mentésére a Hum ágyúaszád sietett és átküldte egyik csónakját, hogy a barquet kötéllel rögzítsék. A csónakot azonban a vihar elsodorta és nem érte el Meri-t. Végül sikerült a Hum-ot, és egy másik csónakot és a Meri-t kötéllel összekötni és a viharban megfelelő legénységet átküldeni barquet-re. A bajba jutott hajót sikerült megmenteni.²⁸⁸³

1869.05.08-án Triesztben volt.²⁸⁸⁴ Május nagy részében továbbra is Triesztben maradt, majd csatlakozott Polában a levantei flottakötélékhez.²⁸⁸⁵

A flotta 1869.06.09-én kifutott a levantei vizekre Friedrich von Pöck ellentengernagy vezetésével. A kötelék tagja az SMS Erzherzog Ferdinand Max és a SMS Salamander páncélosok, a Streiter, Reka és a Hum ágyúaszádok, valamint a Kerka csavaros szkúner.²⁸⁸⁶ 1869.06.09-én az SMS Hum kifutott Pólából. Útvonala: Zakynthos, Thessaloniki, Szmirna. A flottakötélék Szmirnában egyesül.²⁸⁸⁷

1869.07.02-án Kos-nál (Kosz görög sziget) állomásozott.²⁸⁸⁸ Egy idő után a kötelék hajói ismét egyesülnek Szmirnában.²⁸⁸⁹

²⁸⁷⁴ Grazer Volksblatt, Januar 1869-01-06

Die Debatte, Januar 1869-01-14

²⁸⁷⁵ Neues Fremden-Blatt, Januar 1869-01-23

²⁸⁷⁶ Die Debatte, Januar 1869-01-23

²⁸⁷⁷ Die Debatte, Februar 1869-02-23

²⁸⁷⁸ Morgen-Post, Februar 1869-02-23

²⁸⁷⁹ Neue Freie Presse, April 1869-04-13

²⁸⁸⁰ Neues Fremden-Blatt, März 1869-03-04

²⁸⁸¹ Die Debatte, März 1869-03-20

²⁸⁸² Militär-Zeitung, Januar-Juni 1869-03-20

²⁸⁸³ Die Presse, März 1869-03-30

²⁸⁸⁴ Neue Freie Presse, Mai 1869-05-10

²⁸⁸⁵ Die Debatte, Mai 1869-05-22

²⁸⁸⁶ Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám

[https://pt.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Ferdinand_Max_\(1865\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/SMS_Erzherzog_Ferdinand_Max_(1865))

²⁸⁸⁷ Die Debatte, Juni 1869-06-06

²⁸⁸⁸ Linzer Tages-Post, Juli 1869-07-02

²⁸⁸⁹ Grazer Volksblatt, Juli 1869-07-06

1869.08.07, Smyrna A „Hum“ ágyunaszád Pyraeusba ment, honnan helyébe a „Streiter“ ágyunaszád jön Smyrnába.²⁸⁹⁰

1869.08.08-án megérkezett Pireusba. Pireuszba érkezéskor a „Hum”-nak le kellett szerelnie a kormánylapátját, és alapos javításnak kellett alávetnie, mivel a rögzítői elromlottak.²⁸⁹¹

1869.10.27-én Vrána-ban volt. A „Greif“ nevű királyi yacht (fedélzetén I. Ferenc Józseffel) kísérésére kirendelt hajók: „Gargnano“, „Elisabeth“, „Helgoland“ és a „Hum“ nevű ágyunaszád. A hajók Konstantinápolyba, illetve a Dardanellákhoz hajóztak. Konstantinápolyt november 2-án hagyták el és Athén felé (Pireusz) vették útjukat. Pireuszt 1869.11.04-én hagyták el. I. Ferenc József konstantinápolyi látogatása után a Dardanellák bejáratánál báró Pöck ellentengernagy várakozott az „Erzherzog Ferdinand Max“, „Habsburg“ és „Hum“ nevű hajókkal és a kísérethez csatlakozott.²⁸⁹² Az SMS Hum Port Saidba hajózott. Utána Jaffa következett, majd Szuez.²⁸⁹³

1869. novemberében az SMS Helgoland és az SMS Hum Bejirútba ment.

1869.12.24-én a George Mills (Millesil, Milletich, Millosic, Millesich) sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló század Cattaroban ideiglenesen a következőkből áll: SMS Habsburg páncélos fregatt, a Helgoland csavarkorvett, a Streiter, Reka és Hum ágyunaszádok, a Kerka csavarszkúner, a Lucia, Gargnano, Vulcan és Taurus gőzhajók, valamint a Henlei lapátkerékes gőzhajó.²⁸⁹⁴

1870.

1870.01.19-én Freiherr von Spaun kapitány, állomáshajóként szolgál a görög szigetsoportban.²⁸⁹⁵

1870.05.20-án Gravosában (Ragusa) volt az SMM Hum ágyunaszád.

1870.06.11-én Triesztben volt.²⁸⁹⁶

1870.09.09-én Korfun. A kötelék az SMS Helgoland, SMS Habsburg, SMS Dandolo gőzkorvettekből, az SMS Hum, Reka és Kerka ágyunaszádokból állt.²⁸⁹⁷

1870.09.16-án az SMS Hum Pireuszban lehetett.²⁸⁹⁸

1870.01.19-én a Cattarói öbölben volt a flottakötellel, Bec korvettkapitány parancsnoksága alatt.²⁸⁹⁹ (Bec máshol 1869-1871-ben a Kerka kapitányaként tűnik fel.)

1871.

1871.04.02-án az aktív flotta része a Földközi tengeren.²⁹⁰⁰

1871.04.12-én Szmirnában volt.²⁹⁰¹

1871.05.10-én Szmirnából Raguzába érkezett.²⁹⁰²

²⁸⁹⁰ A Hon, 7. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám

Die Debatte, August 1869-08-13

²⁸⁹¹ Die Debatte, September 1869-09-13

²⁸⁹² Neue Freie Presse, November 1869-11-17

²⁸⁹³ Pesti Hírlap, 35. évfolyam, 1913-10-25 / 253. szám

Neue Warte am Inn, Juli-Dezember 1934-07-19

²⁸⁹⁴ Die Presse, Dezember 1869-12-28

Die Presse, Dezember 1869-12-25

Neue Freie Presse, Dezember 1869-12-28

²⁸⁹⁵ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

²⁸⁹⁶ Neues Fremden-Blatt, Juni 1870-06-13

²⁸⁹⁷ [https://pt.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg_\(1865\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/SMS_Habsburg_(1865))

²⁸⁹⁸ Neue Freie Presse, September 1870-09-16

²⁸⁹⁹ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

²⁹⁰⁰ Die Presse, April 1871-04-02

²⁹⁰¹ Neue Freie Presse, April 1871-04-12

²⁹⁰² Die Presse, Mai 1871-05-18

1871.06.03-án Polába érkezett.²⁹⁰³

1871.09.01-én az aktív flotta tagja az SMS Habsburg, SMS Velebic, SMS Hum és az SMS Dandolo.²⁹⁰⁴

1871.10.09-én a Fasana csatornában horgonyzott.²⁹⁰⁵

1871.11.01-i hír szerint a "Hum" ágyúaszád már egy ideje a parthoz van kikötve, de az uralkodó bórai szél miatt nem helyezhető szolgálatba. A régóta felszerelt hajó víz alatti részeinek javítása és ellenőrzése szükségessé vált, mivel a hajó hosszú tengeri út előtt áll.²⁹⁰⁶

1871.11.03-án tudták kiemelni a szárazföldre, mivel csökkent a bóra ereje.²⁹⁰⁷

1871.12.22-én Polából Triesztbe hajózott.²⁹⁰⁸

1872.

1872.01.15-én az SMS Hum a dalmát vizekre hajózott gyakorlatozás végett a flottakötéllel.

1872.02.18-án Polába várták.²⁹⁰⁹

1872.02.21-én érkezett Polába. A "Hum" ágyúaszád megérkezése után különféle ellátmányt vesz fel a század számára, amely parancsot kapott a Levantéba való indulásra. A hajó azonban 1872.02.22-én már indul is Szirába. A spanyolországi események miatt, a görög vizeken csak az SMS Lissa kazamatahajó és az SMS Hum ágyúaszád marad.²⁹¹⁰

1872.03.16-án már több napja Szmirnában volt. Parancsnoka Greaves korvettkapitány.²⁹¹¹

1872.04.07-én még mindig Szmirnában volt, majd egy hosszabb járőrözés végett kifutott a tengerre.²⁹¹²

1872.04.21-én a török szigetek között hajózott.²⁹¹³

1872.05.04-én a „Zrínyi“ osztrák corvette Alexandriába megy, helyette a „Hum“ ágyúaszád fog a görög Archipelagusban állomásozni.²⁹¹⁴

1872.07.29-én Pokorny ellentengernagy százada Messinából Palermo felé indult, a következő hajókból áll: »Lissa«, »Friedrich«, »Novara«, »Zrínyi«, »Velebich« és »Hum«. Július 22-én Messinában a Lissa és a Friedrich összeütközött horgonyhiba miatt.²⁹¹⁵

1872.08.28 – 1872.09.10-én Korfun horgonyzott a Lissa, Novara, Hum és Zrínyi alkotta flottakötélék. Ekkor a hajók szemet is vételeztek.²⁹¹⁶

1872.09.10-én Korfun volt, ahonnét az Adria-tengerre indult.²⁹¹⁷

1872.10.30-án érkezett Triesztbe.²⁹¹⁸

1873.

1873.04.20-án második tartalékban volt.²⁹¹⁹

²⁹⁰³ Die Presse, Juni 1871-06-04

²⁹⁰⁴ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrinyi_\(1870\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrinyi_(1870))

²⁹⁰⁵ Neues Fremden-Blatt, Oktober 1871-10-09

²⁹⁰⁶ Neue Freie Presse, November 1871-11-01

²⁹⁰⁷ Neue Freie Presse, November 1871-11-03

²⁹⁰⁸ Die Presse, Dezember 1871-12-23

²⁹⁰⁹ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-21

²⁹¹⁰ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-24

²⁹¹¹ Neue Freie Presse, März 1872-03-24

Das Vaterland, März 1872-03-28

²⁹¹² Neue Freie Presse, April 1872-04-07

Das Vaterland, April 1872-04-16

²⁹¹³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1872-04-21

²⁹¹⁴ Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-05-12 / 108. szám

Das Vaterland, Mai 1872-05-10

²⁹¹⁵ Deutsche Zeitung, August 1872-08-09

²⁹¹⁶ Deutsche Zeitung, August 1872-08-30

²⁹¹⁷ Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-09-12 / 208. szám

²⁹¹⁸ Das Vaterland, November 1872-11-02

²⁹¹⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

1874-ben ismét kazáncserén volt. A hengeres kazánjait dobozos kazánokra cserélték vissza.

1875.

Ebben az évben aktív hadihajó.²⁹²⁰

1876.

Ekkor erős motorral és fegyverzettel felszereltnek minősült.²⁹²¹

1877.

Az aktív kötelék tagja, mivel a leszerelt «Narenta» ágyunaszád helyett a «Hum»-ot szereltetett fel, melyen négy ágyú van.²⁹²²

1877.09.29-én második tartalékba került.²⁹²³

1879.

1879.09.14-én közzé tették, hogy szeles vagy szembeszélben is használhatják motorjaikat egy adott célállomásra hajózva a következő ágyunaszádok: Hum, Sansego, Kerka, Narenta és Möve.²⁹²⁴

1883.

Legközelebb felszerelés alá kerülnek 1883 januárjában Polában, az „Aurora“ korvett és a „Hum“ és a „Narenta“ ágyunaszádok.²⁹²⁵ A hajók hamarosan csatlakozhatnak az aktív hajórajhoz.²⁹²⁶

1883.03.10-i hír: „A monarchia hajóhadában, mint Polából jelentik, újabban a következő változások állottak be. A főszerelt hajórajt jelentékenyen megerősítették. A hajóraj jelenleg a Lissa, Tegethoff, Ferdinand Max, Saida, Aurora, Nautilus, Narenta, Albatros, Grille, Hum, Sansego és Andreas Hoffer hajókból és naszádokból áll, melyek 52 ágyút és 14 golyószórót hordoznak. A hajórajt Wipinger lovag ellen-admirál vezeti s zászlaját a Lissa kazemat hajón tartja.” A Hum ágyunaszád jelenleg a Vörös tengeren parti felvételekkel foglalkozik.²⁹²⁷ Tehát, a Hum részt vett a **Vörös tenger tudományos feltérképezésében**. Ausztria hajói már az 1850-es években megkezdték a Vörös-tenger partvonalának a feltérképezését.

1883.03.29-én, leszerelt állapotban, Polában horgonyzott.²⁹²⁸

1883.04.08-án második tartalékba került.²⁹²⁹

1883-ban felmerül a leselejtezése.²⁹³⁰

1884.

Ebben az évben részt vett a Fermo ponton Cattaróból Pólába való átvontatásában.

1884.07.20-án Polában az ünnepiességek folyamán alkalma lesz a tengerészetnek, hogy a király ő felsége hajóhadai parancsa fölött örömet nyilvánítsa. A Minerva, Helgoland, Frundsberg,

²⁹²⁰ Die Presse, Januar 1875-01-16

²⁹²¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

²⁹²² Hábóru-Krónika, 1877-1878, 1878 / 59. szám

²⁹²³ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1877-09-29

Die Presse, Dezember 1877-12-19

²⁹²⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1879-09-14

²⁹²⁵ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-01-12 / 12. szám

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-01-09

²⁹²⁶ Das Vaterland, Januar 1883-01-12

²⁹²⁷ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám

Neue Freie Presse, März 1883-03-09

²⁹²⁸ Neue Freie Presse, März 1883-03-29

²⁹²⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-03-27

²⁹³⁰ Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1884-07-04

Aurora korvettek s a Hum és Nautilus ágyúaszádok más tengerekre küldetnek vagy iskolázás céljaira fognak szolgálni.²⁹³¹

1884. július végén a „Radetzky“ „Helgoland“ „Trundsberg“ hajók a „Nautilus“ és a „Hum“ ágyúaszádok fognak operálni.²⁹³²

1884.08.08-án a flottakötélékhez rendelték.²⁹³³

1884.08.16-án Polából Triesztbe érkezett.²⁹³⁴

1884.08.17-én elhagyta a trieszti kikötőt.²⁹³⁵

1884.08.28-án a Hum ágyúaszád (900 tonna, 230 lóerő, 4 löveg, korvettkapitány: Schellander) egyelőre Korfura ment és egy nagyobb keleti útra készül.²⁹³⁶

Újabban a következő fahajók rendeltettek szolgálattételre: »Minerva« corvette, »Aurora« corvette, »Hum« ágyúaszád, »Frundsberg« corvette és »Helgoland« corvette.²⁹³⁷

1884.10.07-én a Radetzky, Hum és a Kerka Szmirnába érkezett.²⁹³⁸

1884.12.12-én ismét Szmirnába érkezett.²⁹³⁹

1885.

1885.01.06-án hagyta el Szmirna kikötőjét.²⁹⁴⁰

A hajóraj 1885.01.27-én egyesült Pireuszban. Őket az SMS Hum már ott várta.²⁹⁴¹

A kötelék onnét Port Said-ba hajózott.²⁹⁴²

1885.02.18-án Pireuszban volt a levantei hajókötelék részeként.²⁹⁴³

1885.02.25-én hagyta el Pireuszt, a flottakötéléssel együtt.²⁹⁴⁴

1885.03.10-én az SMS Hum a hajórajjal együtt megérkezett Triesztbe.²⁹⁴⁵ A kötelék a Muggia-öbölben vetett horgonyt.²⁹⁴⁶

1885 márciusában Fiumében járt, Rudolf trónörökös látogatásának az idejében.²⁹⁴⁷

1885.07.25-én Polában felvette a legénységét.²⁹⁴⁸

1885.08.03-tól az aktív kötelék tagja.²⁹⁴⁹

1885.08.13-án Ófelsége Hum ágyúaszádjára indult el a központi kikötőből, és megkezdte az átkelést a levantei vizekre.²⁹⁵⁰

²⁹³¹ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

Neue Freie Presse, August 1882-08-24

Pester Lloyd, Juli Jahrgang 31, 1884-07-20 / nr. 199

²⁹³² Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-06-24 / 173. szám

Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-06-26 / 146. szám

Neue Freie Presse, Juni 1884-06-23

²⁹³³ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

Die Presse, August 1884-08-07

²⁹³⁴ Die Presse, August 1884-08-17

²⁹³⁵ Das Vaterland, August 1884-08-18

²⁹³⁶ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

²⁹³⁷ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

²⁹³⁸ Das Vaterland, Oktober 1884-10-06

²⁹³⁹ Das Vaterland, Dezember 1884-12-12

²⁹⁴⁰ Die Presse, Januar 1885-01-07

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1885-01-13

²⁹⁴¹ Das Vaterland, Februar 1885-02-22

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1885-02-25

²⁹⁴² Neue Freie Presse, Februar 1885-02-18

²⁹⁴³ Neue Freie Presse, Februar 1885-02-18

Das Vaterland, Februar 1885-02-19

²⁹⁴⁴ Die Presse, März 1885-03-06

²⁹⁴⁵ Die Presse, März 1885-03-11

²⁹⁴⁶ Die Presse, März 1885-03-11

²⁹⁴⁷ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-03-31 / 74. szám

²⁹⁴⁸ Die Presse, August 1885-08-06

²⁹⁴⁹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1885-09-15

²⁹⁵⁰ Die Presse, August 1885-08-20

1885.10.14-én az SMS Radetzky fregatt és az SMS Hum ágyúaszád (133 fő) az adriai köteléket alkották.²⁹⁵¹

1885 októberében Pireuszba indult.²⁹⁵² (Nincs adat arról, hogy tényleg meg is érkezett Pireuszba.)

1885.11.04-én Gravosa-ból (Dubrovnik) futott ki.²⁹⁵³

1885.11.27/28-án Cattaróból Polába hajózott.²⁹⁵⁴

1886.

Athén, 1886.01.30. Az osztrák-magyar hajóraj fregattja, a »Radetzky«, melynek parancsnoka Spaun báró, továbbá a »Hum« ágyúaszád parancsot kaptak, hogy a Suda-öbölbe menjenek. A nevezett hajók el is hagyták már a »Piraeus«-t, de a »Kerka« ágyúaszád egyelőre a »Piraeus«-ban marad.²⁹⁵⁵ Ekkor a hajóraj Kréta vizein a görög fenyegetés miatt jelent meg.²⁹⁵⁶

1886.02.20-án a Suda öbölből átvezényelték Pireuszba, ahol az athéni császári és királyi követség rendelkezésére áll, mivel az SMS Kerka már a Suda öbölben van.²⁹⁵⁷

1886.03.03-án még Pireuszban volt.²⁹⁵⁸

1886.04.11-én a Suda öbölben volt, mert helyét Pireuszban átvette a Kerka.²⁹⁵⁹

1886.05.08-án részt vett a görög vizek blokádjában.²⁹⁶⁰

Az osztrák-magyar hajóraj 1886.05.16-án Volo (Vólosz, Görögország) előtt megérkezvén, a Radetzky és Hum kémszemlét ejtettek meg a különböző csatornáknál.²⁹⁶¹

1886.05.30-án Theszalonikibe érkezett, fedélzetén angol hajókról szerzett zsákmánnyal.²⁹⁶²

1886 júliusában a görög vizeken a még meglevő nemzetközi flotta áll hat angol hajóból, az osztrák hajódivízióból („Radetzky“ fregatté, „Hum“ és „Kerka“ ágyúaszádok) s a német páncél fregattéból („Princ Friedrich Karl“), összesen tehát tíz hajóból, melyek azonban néhány nap múlva szintén eltávoznak, mivel feloszlatták a nemzetközi blokádflottát.²⁹⁶³

1886.07.11-én az akkor felállított aktív flottakötelék tagja lett. Feladatuk a levantei vizek felügyelete.²⁹⁶⁴

1886.11.07-én teljes felszereléssel és legénységgel várja, hogy csatlakozzon a flottakötelékhez.²⁹⁶⁵ A kötelék áll az SMS Radetzky-ból, az SMS Kerka-ból és az SMS Hum-ból.²⁹⁶⁶ 1886.11.06/07-én állítólag már meg is kezdte a téli járőrözését.²⁹⁶⁷

²⁹⁵¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1885-10-14

²⁹⁵² Linzer Tages-Post, Oktober 1885-10-17

²⁹⁵³ Die Presse, November 1885-11-17

²⁹⁵⁴ Neue Freie Presse, November 1885-11-29

Die Presse, Dezember 1885-12-02

²⁹⁵⁵ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-01-31 / 1228. szám

Morgen-Post, Januar 1886-01-31

²⁹⁵⁶ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-15 / 1483. szám

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1886-02-09

²⁹⁵⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-25

²⁹⁵⁸ Innsbrucker Nachrichten, März 1886-03-04

²⁹⁵⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1886-04-11

²⁹⁶⁰ Neue Freie Presse, Mai 1886-05-09

²⁹⁶¹ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-15 / 1483. szám

²⁹⁶² Morgen-Post, Juni 1886-06-01

²⁹⁶³ Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-07-08 / 187. szám

Das Vaterland, Juli 1886-07-07

²⁹⁶⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1887-11-02

²⁹⁶⁵ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-07 / 1505. szám

²⁹⁶⁶ Das Vaterland, November 1886-11-06

²⁹⁶⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, November 1886-11-06

1887.

1887-ben még aktív hadihajó.²⁹⁶⁸

1887-ben A Laudon fregatt, a Zrínyi korvett s a Narenta és Hum ágyúnaszád alkotta a téli hajóköteléket.

1887.04.12-én a Muggia-öbölben horgonyzott.²⁹⁶⁹

1887.04.15-én Triesztben volt az SMS Kronprinzessin Erzherzogin Stefanie vízrebocsátásakor.²⁹⁷⁰

1887.04.18-án még Triesztben olt.²⁹⁷¹

1887.05.03-án ismét visszatért Triesztbe.²⁹⁷²

A parti hajózási gyakorlatban egy osztállyá egyesítve a Radetzky-fregatt, a Hum és a Kerka ágyúnaszádok vettek részt. Ezt a köteléket 1887.05.07-én oszlatták fel.²⁹⁷³

1887 augusztusában a Neretva folyóhoz (Horvátország) hajózott el, majd 1887.08.15-én visszatért Triesztbe.²⁹⁷⁴

1887.09.24/25-én Gibraltárban volt. Parancsnoka Habsburg Károly István.²⁹⁷⁵ A hajó Port Mahon-ból (Baleár szigetek, Spanyolország) érkezett, és az SMS Laudon fregattal együtt Cadix-ba megy tovább.²⁹⁷⁶

1887.10.13-án már közel négy hete Cadix-ban volt a Laudon és Albatros alkotta flottaköteléssel.²⁹⁷⁷ Cadix-ban ekkor tengerészeti kiállítás volt.²⁹⁷⁸

1888.

1888.03.01-én Lussinpiccolo-ban volt, ahol hatalmas tűz ütött ki a városban. Karl Stephan főherceg parancsnoksága alatt azonnal egy matrózokból álló különítményt ment a hajó tűzoltó felszerelésével a tűz helyszínére, és segítségükkel hamarosan sikerült megfékezni a tüzet. Mindenkit meglepett, hogy a matrózoknak a felszerelésükkel együtt milyen gyorsan sikerült eloltani a tüzet. Biztonsági okból a "Hum"-ot két tengeri mérföldre a parttól lehorgonyozták.²⁹⁷⁹

Az úgynevezett téli hajórajt, mely a Laudon fregattból, Zrínyi korvettből s a Narenta és Hum ágyúnaszádokból áll, még a hét folytán (1888. április) leszerelik a hadi állomáson (Polában).²⁹⁸⁰ 1888.07.09-én az SMS Hum-ot felszerelték, az SMS Laudon és az SMS Narenta mellett.²⁹⁸¹

1888.09.12-én Gravoza-ban a hajót felkereste Stephanie koronahercegnő, akit a hajó fedélzetén a tisztek egy szép virágcsokorral vártak.²⁹⁸²

²⁹⁶⁸ Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

²⁹⁶⁹ Neue Freie Presse, April 1887-04-12

²⁹⁷⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, April 1887-04-14

²⁹⁷¹ Linzer Volksblatt, April 1887-04-23

²⁹⁷² Das Vaterland, Mai 1887-05-04

²⁹⁷³ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1888-11-05

²⁹⁷⁴ Die Presse, August 1887-08-16

²⁹⁷⁵ Pesti Hírlap, 9. évfolyam, 1887-09-25 / 263. szám

²⁹⁷⁶ Die Presse, September 1887-09-24

²⁹⁷⁷ Prager Abendblatt, Oktober 1887-10-13

²⁹⁷⁸ Klagenfurter Zeitung, Dezember 1892-12-25

²⁹⁷⁹ Die Presse, März 1888-03-15

²⁹⁸⁰ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-13 / 103. szám

²⁹⁸¹ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

²⁹⁸² Neue Freie Presse, September 1888-09-12

1888.12.19. Pola. A »Laudon«, »Frundsberg«, »Zrinyi«, »Nautilus« és »Hum« nevű hajókból álló hajóraj Spaun báró ellentengernagy parancsnoksága alatt ma délután ide érkezett.²⁹⁸³

1889.

„1889 január elején, — mint Triesztből írják — a báró Spaun ellentengernagy parancsnoksága alatt álló téli hajóraj nagyobb taktikai gyakorlatokat tart. Ez alkalomra a „Laudon“ fregatta, „Zrinyi“ és „Frundsberg“ korvettek, valamint a „Nautilus“ és „Hum“ ágyunaszádokból álló hajórajt megerősítik „Zara“ torpedóhajóval, a „Pola“ személygőzessel s a „Hippos“ és „Buffel“ szerhajókkal. Az utóbbi hajók képezik a taktikai feladatokban a második hadosztályt. A költségvetés „tengeri szolgálat“ című rovatának aránylag csekély voltára való tekintettel a gyakorlatok csak egy hétig tartanak s a második divíziót a gyakorlat után rögtön leszerelik.”²⁹⁸⁴

1889 februárjában hatalmas viharba került. A »Laudon« fregatt és a »Hum« ágyunaszád pedig komolyabb sérüléseket szenvedtek s javítás végett Polába kellett őket vinni. Sőt az ágyunaszád jó darabig lesz pihenésre kárhozthatva; szolgálaton kívüli állapotba kellett helyezni.²⁹⁸⁵

1890.

Ettől kezdve korvettkapitányok állnak a hajó parancsnoki posztján.²⁹⁸⁶

1893.

1893.01.14-én a „Radetzky” fregattból, a „Hum”, a „Nautilus” és az „Albatros” ágyunaszádokból álló század érkezett Lussinpiccolo kikötőjébe többnapos tartózkodásra.²⁹⁸⁷

A Radetzky-fregatta, az Albatros, Nautilus és Hum ágyunaszádokból álló hajóraj 1893.02.26-án több napra Fiuméba érkezik.²⁹⁸⁸

1893.03.11-én a flottaköteléssel együtt, horgonyt vetett a Muggia-öbölben.²⁹⁸⁹

1893.09.05-én Polából 9 órák múlva kifutott a téli hajóraj tagjaként.²⁹⁹⁰

1893.11.09-én befutott Ruffinpiccolo kikötőjébe.²⁹⁹¹

1894.

1894.01.02-án kifutott Polából, de 1894.01.04-én hatalmas viharba került több hajóval együtt, kénytelen volt a Fasana csatornában menedéket keresni.²⁹⁹²

„A Radetzky fregattból, Nautilus, Albatros és Hum ágyunaszádból és a Sebenico torpedóhajóból álló hajóraj, mint fiumei levelezőnk táviratozza, Károly István főherceg parancsnoksága mellett 1894. január első felében Fiuméba rándul. A látogatás több napra van tervezve.”²⁹⁹³ A „Hum“ ágyunaszádot Beck Gyula korvettkapitány vezényli.²⁹⁹⁴

1894.01.10-én a hajóraj rövid időre Fiuméba indult.²⁹⁹⁵

²⁹⁸³ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-12-20 / 2267. szám

Das Vaterland, Dezember 1888-12-20

²⁹⁸⁴ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-12-30 / 359. szám

Prager Abendblatt, Dezember 1888-12-29

²⁹⁸⁵ Fővárosi Lapok 1889-02-28 / 58. szám

Neue Freie Presse, Februar 1889-02-23

²⁹⁸⁶ Die Presse, April 1890-04-02

²⁹⁸⁷ Neue Freie Presse, Januar 1893-01-15

²⁹⁸⁸ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-23 / 3769. szám

²⁹⁸⁹ Deutsches Volksblatt, März 1893-03-12

²⁹⁹⁰ Das Vaterland, September 1893-09-05

²⁹⁹¹ Neue Freie Presse, November 1893-11-09

²⁹⁹² Neue Freie Presse, Januar 1894-01-05

²⁹⁹³ Pesti Napló, 45. évfolyam, 1894-01-04 / 4. szám

Agramer Zeitung, Januar 1894-01-04

²⁹⁹⁴ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-01-14 / 14. szám

²⁹⁹⁵ Neue Freie Presse, Januar 1894-01-10

1894.03.16-án Gravosa-ban volt a téli hajórajjal. 1894.03.20-án Vilmos német császár Abbáziába érkezik. Ez alkalomból a téli hajóraj is oda volt várható. ²⁹⁹⁶

1894.04.01-én a hajórajjal Lussinpiccolo-ba érkezett. ²⁹⁹⁷

A téli hajóraj tagjai csak tartalék gőzgépeket hordoznak, főként vitorlákkal manővereznek, és konstrukciójuk annyira elavult, hogy háborús időben egyáltalán nem használhatók. ²⁹⁹⁸

1895.

Ebben az évben is a téli hajóraj tagja. ²⁹⁹⁹ Ez a hajóraj feltehetőleg az 1896-os év első hónapjaiig maradt együtt.

1896.

A "Kaiserin und Königin Maria Theresia" torpedóvető cirkáló, a "Laudon" fregatt zászlóshajójaként, a "Zrinyi", a "Hum" és a "Nautilus" korvettekkel, valamint a "Spalato" torpedónaszáddal alkotja majd a téli századot, amelynek hadrendbe állítását szeptember 1-jén tervezik. ³⁰⁰⁰

1896.09.01-én utasították, hogy induljon Konstantinápolyba. A „Hum” 900 tonna vízkiszorítású, 800 lóerős és 5 ágyúval rendelkezik. A „Hum” az Osztrák-Magyar Haditengerészet egyik régebbi hajója, és különleges rendeltetésű hajóként van besorolva, kifejezetten állomás- és bevetési szolgálatra. ³⁰⁰¹ A kirendelés oka, hogy Konstantinápolyban ismét zavargások kezdődtek. ³⁰⁰²

A sajtó szerint 1896.09.03-án már kifutott Polából. ³⁰⁰³

Pola, 1896.09.04: A Hum nevű ágyúnaszád, mely Rubelli sorhajókapitány parancsnoksága alatt ma éjjel Polából elindult, mint második állomáshajó Krétába van kirendelve. ³⁰⁰⁴

Pola, 1896.09.04. A "Hum" ágyúnaszád, amely tegnap este indult útnak von Rubelli fregattkapitány parancsnoksága alatt, az osztrák nagykövetség második állomáshajójaként van kijelölve Konstantinápolyba. ³⁰⁰⁵

1896.09.07-én megérkezett Pireuszba. ³⁰⁰⁶ Ez alapján, úgy a magyar, mint az osztrák lapok, tévesen írták meg a hajó krétai kiküldetését.

1896.09.09-én várták Konstantinápolyba. ³⁰⁰⁷

1896.09.21-én Konstantinápolyban volt. ³⁰⁰⁸

1897.

1897.01.01-én az SMS Hum és az SMS Taurus állomáshajóként Konstantinápolyban volt. A hajókon sokan voltak náthások. A legénység részt vett az osztrák-magyar kolónia újévi ünnepségén. 1897.01.05-06-ra virradóra, az erős szél egy török golette-t sodort neki az SMS Hum-nak. Az SMS Hum legénysége mindent megtett a megsérült török hahó megmentéséért. A törökök megköszönték a sikeres segítségnyújtást. ³⁰⁰⁹

²⁹⁹⁶ Grazer Volksblatt, März 1894-03-18

²⁹⁹⁷ Neue Freie Presse, April 1894-04-02

²⁹⁹⁸ Pester Lloyd, August Jahrgang 41, 1894-08-22 / nr. 201

²⁹⁹⁹ Neue Freie Presse, August 1895-08-22

³⁰⁰⁰ Neuigkeits-Welt-Blatt, Juli 1896-07-23

³⁰⁰¹ Neue Freie Presse, September 1896-09-02

³⁰⁰² Prager Abendblatt, September 1896-09-03

³⁰⁰³ Prager Abendblatt, September 1896-09-03

³⁰⁰⁴ Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-09-05 / 244. szám

Fővárosi Lapok, 33. évfolyam, 1896-09-05 / 244. szám

Agramer Zeitung, September 1896-09-05

³⁰⁰⁵ Deutschösterreichische Tages-Zeitung, September 1896-09-05

³⁰⁰⁶ Deutsches Volksblatt, September 1896-09-09

³⁰⁰⁷ Pester Lloyd, September Jahrgang 43, nr. 1896-09-09 / nr. 219

³⁰⁰⁸ Neue Freie Presse, September 1896-09-21

³⁰⁰⁹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-01-28

1897. februárban a „Hum“ ágyúaszád Rubelli fregatta-kapitány parancsnoksága alatt, 900 tonna és 800 lóerővel, 4 közészerű és 1 könnyű ágyúval.³⁰¹⁰

1897.02.17-én Konstantinápolyban volt. Ekkorra, mint hadihajó, már teljesen elavult.³⁰¹¹

1897.03.24-én Konstantinápoly előtt a «Hum» ágyúaszád horgonyoz, mint állomáshajó.³⁰¹²

1897.06.11-26 között az SMS Hum hajóúton vett részt a Fekete-tengeren, melynek során Jaltában, Szevasztopolban és Odesszában, valamint Konstancában is megállt. Mindhárom orosz kikötőben a k.u.k. ágyúaszád a k.u.k. képviselőitől és minden hatóságtól a legmelegebb és legszívélyesebb fogadtatásban részesült. Különösen Szevasztopolban a különböző haditengerészeti létesítmények vezetői személyes és hivatalos udvariasságban versenyeztek egymással, amit a "Hum" személyzete a legjobb tudása szerint viszonzott. Konstancából a parancsnok, von Rubelli fregattkapitány egy tiszt kíséretében ellátogatott a román fővárosba, és ez alkalommal Károly király hosszas audiencián fogadta. Őfelsége szabadkozott, hogy a k.u.k.-hoz szóljon. A német haditengerészet nagyon jól tájékozott volt, a hajó tevékenységét és felszerelését dicsérték.³⁰¹³ DDr. Juba Ferenc egykori II. világháborús tengerészkapitány mesélte, hogy a Fekete-tengeren hajózni, különleges tudást igényel az ottani kiszámíthatatlan áramlatok és szelek miatt. Az SMS Hum ennek ellenére, biztonságosan bejárta a Fekete-tengert.

1897.07.11-én Konstantinápolyból jelentik: Klökner Miksa sorhajóhadizászlótartót, ki a magyar-osztrák „Hum“ ágyúaszád személyzetéhez tartozott, az európai oldalon, az „édes vizek“ közelében holtan találták. Egyik kezében revolvert, a másikban cigarettát tartott, melyet közvetlenül halála előtt csaknem egészen kiszívott. Kétségtelen, hogy öngyilkos lett.³⁰¹⁴ Az öngyilkosság oka, hír szerint a következő: Néhány nap előtt a Humnak két matróza egy kis csónakon a tengerbe veszett. Minthogy Klökner-re hárították a szerencsétlenségért való felelősséget, sőt ellene vizsgálatot is indítottak, elkeseredésében agyonlőtte magát.³⁰¹⁵

1897.07.30-án elsüllyed Konstantinápolynál a Reinbeck német kereskedelmi hajó, mivel összeütközött a Berhilde német mentőhajóval. A hajószemélyzet legnagyobb része a kapitány kivételével vízbe fullt. A mentőmunkálatoknál a «Hum» nevű osztrák-magyar állomáshajó két matróza szintén a tengerbe fullt.³⁰¹⁶ Ugyan is egyedül a Hum osztrák-magyar ágyúaszádról, melynek Rubelli fregattkapitány volt a parancsnoka, merészkedett két csónak a süllyedő hajó közelébe. Olyan közel mentek, hogy az egyik csónakot, melyben egy altiszt és négy matróz ült, a maga körül süllyedőben megforduló hajó fölborította. Az altiszt és a két matróz kiúszott, de a másik kettőt, ki nem tudott úszni, lesodorta az örvény a tenger fenekére. A parton mindenki bámulta a matrózok bátorságát, kik egyedül siettek saját életük kockáztatásával társaik segítségére. Megható jelenet volt az, mikor a Hum parancsnoka a fedélzeten összegyűjtötte a legénységet és tudtul adva nekik két társuk halálát, imára vezényelte őket ott a helyszínen, társaik hullámsírja fölött. Ez volt az első gyászünnep a két szegény isztriai matrózért, kiknek tetemét nem bírták megtalálni. Eugénia császárné maga jelent meg a hajón és a parancsnoknak részvétét fejezte ki a két tengerész halála fölött.³⁰¹⁷ Utóbb, I. Ferenc József császár és király kitüntette a mentésben résztvevőket.³⁰¹⁸

1897.09.09-én Konstantinápolyból táviratozzák. Az Ivan Braili nevű osztrák gőzös ma délután a kikötőben összeütközött a Forest Home nevű angol gőzössel és elmerült a tengerben. A

³⁰¹⁰ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-02-16 / 47. szám

³⁰¹¹ Linzer Tages-Post, Februar 1897-02-17

³⁰¹² Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-03-26 / 85. szám

³⁰¹³ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1897-07-15

³⁰¹⁴ Pesti Hírlap, 19. évfolyam, 1897-07-12 / 191. szám

³⁰¹⁵ Pesti Napló, 48. évfolyam, 1897-07-11 / 191. szám

³⁰¹⁶ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-07-01 / 180. szám

³⁰¹⁷ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-07-12 / 192. szám

³⁰¹⁸ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1897-08-19

legénységét nagy nehezen mentették meg. A Hum nevű osztrák-magyar ágyunaszád tizenegy embert mentett ki.³⁰¹⁹

Új parancsnoka Konstantin Ritter von Swarz korvettkapitány.

1898.

1898.04.17-én az SMS Hum és az SMS Taurus parancsnoka, török szultáni kitüntetést kapott Konstantinápolyban.³⁰²⁰

A Hum parancsnoka, tisztikara és legénysége gyásztáviratot küldött I. Ferenc Józsefnek, Erzsébet királyné elhunytá alkalmából.³⁰²¹

Konstantinápoly. 1898.10.10-én a második osztrák-magyar állomáshajó, a „Hum“ ágyunaszád, ma elindult innen, két hónapig a szigettengeren fog cirkálni és azután visszatér Polába.³⁰²²

A hajó 1898 decemberében érkezhett haza Polába.

1900-ban leszerelték.

1907.

1907-ben ismét Konstantinápolyba küldték állomáshajónak.³⁰²³

Korvett, fregatt és sorhajó beosztás és elnevezés megszűnt akkor, amikor a vitorlás fahajók helyébe a páncélhajók jöttek. Korvettok és fregattok „teljes árbocozattal“ bírtak, azaz mind a három árbocukon négy-négy vitorla rudjuk volt, ellentétben a briggel, amelynek csak két teljes árbocza volt, vagy a sónerrel, amelynek szintén két árbocza volt, de ezek közül csak az egyiknek, az elő-árboznak voltak keresztvitorlái.³⁰²⁴

Parancsnoka:

Eberle Lajos fregattkapitány 1865-1866³⁰²⁵

nemes Poosch Guido (Pooich) korvettkapitány³⁰²⁶

báró Spaun Hermann korvettkapitány 1869-1870 (utóbb tengernagy)³⁰²⁷

Karl Bec korvettkapitány 1870 (*Ekkor az SMS Kerka kapitánya szerintem.*)

Greaves József korvettkapitány 1872³⁰²⁸

Alexander Kielmansegge gróf II. osztályú korvettkapitány 1877³⁰²⁹

Josef Schellander fregattkapitány 1884

Friedrich Schweißgut korvettkapitány 1885³⁰³⁰

Pörtl 1886

Habsburg Károly István fregattkapitány 1887-1888³⁰³¹

Brosch 1889

Friedrich Schweißgut korvettkapitány 1892 (másodszor)

Beck Gyula korvettkapitány 1894

³⁰¹⁹ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-09-10 / 252. szám

Das Vaterland, September 1897-09-10

Deutsches Volksblatt, September 1897-09-10

³⁰²⁰ Neue Freie Presse, April 1898-04-17

³⁰²¹ Hazánk, 5. évfolyam, 1898-09-28 / 232. szám

³⁰²² Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-10-11 / 281. szám

Deutsches Volksblatt, Oktober 1898-10-11

³⁰²³ Welscher Zeitung, Januar-Juni 1909-04-17

³⁰²⁴ Gáspár Ferenc: A föld körül 4. Vitorlával Ázsia körül (Budapest, 1907) I. rész. A tenger és haditengerészet / Hadihajók vitorla-manőverei

³⁰²⁵ Szécsi Mór: Az osztrák-olasz háború 1866-ban (Budapest, 1893) Negyedik rész. Az Adrián / XVI. Az ellenséges tengeri haderők

³⁰²⁶ Neue Freie Presse, Januar 1869-01-23

Budapesti Közlöny, 4. évfolyam, 1870-11-08 / 254. szám

³⁰²⁷ Gazdasági Mérnök, 25. évfolyam, 1901-02-17 / 7. szám

³⁰²⁸ Budapesti Közlöny, 11. évfolyam, 1877-06-15 / 135. szám

³⁰²⁹ Die Presse, Juli 1877-07-23

³⁰³⁰ Die Presse, Juli 1885-07-24

³⁰³¹ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1887-07-09

Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1887-10-02

Wüllerstorff 1894

Raimann 1895

sturmfesti Rubelli Frigyes fregatt, majd sorhajó kapitány 1896-1897 ³⁰³²

Konstantin Ritter von Swarz korvettkapitány 1897³⁰³³

Schultz 1898

³⁰³² Budapesti Közlöny, 29. évfolyam, 1895-01-16 / 13. szám

³⁰³³ Neugkeits-Welt-Blatt, Oktober 1897-10-06

SMS Kerka ágyúaszád (gőzszkúner)

Testvérhajói: SMS Pelikán (1860), SMS Ausluger (1860), SMS Deutschmeister (1860)

Vízkesztorítása: 501 tonna

540 - 541 tonna teljesen feltöltve³⁰³⁴

(Van, ahol 700 tonnásnak írják, de ez téves adat.³⁰³⁵)

Meghajtása: Gőzgép és vitorlázat

Teljesítménye: 90 LE (Máshol 175 LE)

Személyzete: 100 – 105 - 120 fő

Páncélzata:

Állítólag volt valamiféle páncélzata.³⁰³⁶

Fegyverzete 1860-ban:

2 db 24 fontos ágyú

4 db 30 fontos sima csövű löveg

Fegyverzete 1874-ben:³⁰³⁷

1 db 15 centiméteres Wahrendorf ágyú

1db 7 cm-es ágyú

Fegyverzete 1877-ben:

3 db ágyú

48 karabély, 23 revolver, 24 kard³⁰³⁸

Fegyverzete 1884-ben:³⁰³⁹

2 db 15 cm-es ágyú

1 db 7 cm-es ágyú

Csónakok: 1 db III. osztályú gőzbárka, 1 db IV. osztályú vitorlás bárka, 1 db II. osztályú vitorlás csónak, 1 db III. osztályú mentőcsónak, 1 db III. osztályú Gigg, 1 db 6 evezős Jollbort, 1 db 2 evezős Jolle, 1 db tisztító ladik.³⁰⁴⁰

Épült:

A hajótest Velencében készült, míg a hajó gépeit a Stabilimento-Tecnico készítette el Triesztben. A hajó teljesen fából épült.

Tervezte: Josef Ritter von Romako

Építés kezdete: 1857 Velence

Vízrebocsátás: 1860. október

³⁰³⁴ Magyar Statistikai Évkönyv, 1878 (8. évfolyam, Budapest, 1881) X. Haderő

³⁰³⁵ Sürögöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám

³⁰³⁶ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 31, 1884-07-20 / nr. 199

³⁰³⁷ Magyar Statistikai Évkönyv, 1874 (4. évfolyam, Budapest, 1877) IX. Állami pénzügy

³⁰³⁸ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

³⁰³⁹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1929-06-07 (Schiffe und Fahrzeuge der österreichischen Kriegsmarine. Von Konteradmiral d. R. Arthur Chuepach. Az osztrák haditengerészet hajói és vízi járművei. Készítette: Arthur Chuepach nyugalmazott ellentengernagy.)

³⁰⁴⁰ Matlekovits Sándor (szerk.): Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor és az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye 4. kötet (Budapest, 1897) Marchetti Herman - Reményi Ferenc: A cs. és kir. haditengerészet kiállítás

1860.

1860.09.27-én még Velencében épült a Narenta és a Kerka ágyúaszád. Feladatuk a lagúnában való hajózás lesz, mivel kiválóan tudnak majd manőverezni. Hasonló képességű hajók hajóznak a Po folyón és a Garda tavon.³⁰⁴¹

A Greif szállítógőzös Velencébe tart 1860.11.03-án, hogy Triesztbe vontassa a két elkészült első méretű ágyúaszádot, a Narentát és a Kerkát, mivel azokat a Stabilimento-Tecnico-ban gyártott motorokkal és kazánokkal fogják felszerelni.³⁰⁴²

1860.12.04-én érkezett az SMS Kerka Triesztbe, a Trieszt (ex. Lloyd Egitto) haditengerészeti vontató által vontatva. Az SMS Narenta kicsit később érkezik Triesztbe.³⁰⁴³

1861.

1861.01.22-én már beszerelték a hajtóműveit.³⁰⁴⁴

1861.03.09-én az SMS Kerka már az Adria vizét szelte.³⁰⁴⁵

Ebben az évben, Dalmáciában állomásozott.

1862.

Ebben az évben az SMS Kerka és testvérhajója az SMS Narenta, felszerelt hadihajó.³⁰⁴⁶

1862 májusában leszerelték.

1863.

A helyi Kereskedelmi Kamara nemrégiben ismét lehetőséget kapott arra, hogy kifejezze kívánságát, miszerint a kormány küldjön egy császári hadihajót Konstantinápolyba, hogy támogassa az ottani konzulátus erőfeszítéseit az osztrák kereskedelmi hajókon uralkodó rendetlenség megfékezésére. Úgy tudom, ez a kívánság már teljesült 1863.05.25-én, és a "Kerka" ágyúaszád (Funk korvettkapitány parancsnoksága alatt) már úton van a Boszporusz felé.³⁰⁴⁷

1863.06.19-én Konstantinápolyba érkezett állomáshajónak.³⁰⁴⁸

1863.06.27-én az SMS Kerka felváltására kifutott Triesztből az SMS Velebich ágyúaszád (Hohenbrue báró fregattkapitány parancsnoksága alatt).³⁰⁴⁹

1863.07.20-án érkezett az SMS Velebich Konstantinápolyba. Az SMS Kerka ekkor még ott volt.³⁰⁵⁰

Szmirnából 1863.12.31-ről jelentik, hogy a „Kerka“ osztrák ágyúaszád az archipelen (görög szigetvilágban) folytatott cirkálásában be fogja várni „Schwarzenberg“ fregát visszatérését az itteni kikötőben. Az utóbbi hajó jelenleg a Szíriai partokon van.³⁰⁵¹

1864.

1864 januárjában Konstantinápolyban lehetett.

1864.02.21-én Szmirnába (Izmír) érkezett.³⁰⁵²

³⁰⁴¹ Innsbrucker Nachrichten, Oktober 1860-10-04

³⁰⁴² Die Presse, November 1860-11-06

³⁰⁴³ Die Presse, Dezember 1860-12-07

³⁰⁴⁴ Die Presse, Januar 1861-01-22

³⁰⁴⁵ Die Presse, März 1861-03-13

³⁰⁴⁶ Morgen-Post, Dezember 1861-12-28

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1862-01-01

³⁰⁴⁷ Ost-deutsche Post, Mai 1863-05-28

³⁰⁴⁸ Ost-deutsche Post, Juni 1863-06-20

A Hon, 1. évfolyam, 1863-06-14 / 134. szám

³⁰⁴⁹ Die Presse, Juni 1863-06-27

³⁰⁵⁰ Ost-deutsche Post, Juli 1863-07-28

³⁰⁵¹ A Hon, 2. évfolyam, 1864-01-10 / 7. szám

³⁰⁵² Ost-deutsche Post, Februar 1864-02-21

1864.02.27-én Pireuszról Korfura indult (érkezett).³⁰⁵³ A sajtó sajnos nem ír egyértelműen arról, hogy megérkezett, vagy csak oda indult a hajó, de több cikk áll a megérkezés mellett. Ekkor a hajón 6 ágyú volt.³⁰⁵⁴

Korfuról visszatérhetett Pireuszba, mivel Pireuszt 1864.03.27-én készült elhagyni.³⁰⁵⁵ A következő cikk fényében, Pireuszt jóval korábban elhagyhatta, mint azt tervezték előzetesen.

1864.03.19-én kifutott gőz nélkül, vitorlázva Triesztből. Parancsnoka gróf Kielmann (Kielmannsegg) korvettkapitány.³⁰⁵⁶

1864.04.19-én egy több hetes Adriai járőrözésről tért vissza Triesztbe. Ekkor dán és egyéb gyanús hajók után kutatott.³⁰⁵⁷

1864.04.28-án ismét adriai járőr útra indult.³⁰⁵⁸

1864.05.30-án került a trieszti világítótorony látókörébe, visszatérve az adriai járőrözéséből.³⁰⁵⁹

A porosz-osztrák-dán háború 1864.02.01-1864.10.30 között zajlott. Azért volt fontos az Adria átfogó felügyelete, mivel osztrák hajók mentek a dán vizekre, és féltő volt a dánok hasonló válasza.

1864.06.09-én, két napi trieszti tartózkodás után, ismét az Adriára indult járőrözni. A Kerka két lövéses ágyútűzzel megállásra szólított fel egy lobogó nélküli teherhajót, mire az szardíniai zászlót vont fel. Erre a Kerka útjára engedte. Ha nem húzott volna fel lobogót, akkor a Kerka szétlőtte volna.³⁰⁶⁰

1864.09.24-én járőrözése közben a St. André-öbölben (Vörös sziget Rovinj közelében) vetett horgonyt.³⁰⁶¹

1864 októberében már a Narenta, a Kerka és a Möve (Sirály), hadihajóként teljesen jelentéktelen, és ezek a hajók kizárólag futárszolgálatra vagy az udvar tagjainak és a magas rangú tengerésztiszteknek a személyes használatára szolgálnak. A Narenta és a Kerka parányi csavargőzösök csavarszkúnerként működnek, és fegyverzetük miatt harmadosztályú ágyúnaszádoknak felelnek meg, annak ellenére, hogy gőzerejük nem túl nagy, ezért nem használják és nem is használták őket „futárszolgálatra és az udvar tagjainak személyes használatra”.³⁰⁶²

1864.10.30-án a „Kerka” ágyúnaszád, amely az Adriai-öböl felső részén a rend fenntartásáért felelős, Triesztben kikötői járőrhajóként is szolgál. Kikötőnkben mostanában kezd egy kicsit forgalmasabb lenni a helyzet. Tegnap 17 hajó futott be. De mikor jön el újra az az idő, amikor egyetlen nap alatt 1000 hajót számolnak ki a kikötőben?³⁰⁶³

1864.11.03-án a "Kerka" ágyúnaszád útnak indul, és több napos tengeren töltött idő után Polába érkezik, hogy felújításra kerüljön.³⁰⁶⁴

1864.11.06-án a Bóra legnagyobb tombolása közben futott be Polába.³⁰⁶⁵

1864-ben az osztrák flotta egy gőz sorhajóból, a "Kaiser" csatahajóból, öt pán célozatlan fregattból ("Fürst Schwarzenberg"), "Novara", "Graf Radetzky", "Adria" és "Donau", valamint öt pán célozott fregattból állt: "Kaiser Mar", "Don Juan D'Austria", "Prinz Eugen", "Drache" és

³⁰⁵³ A Hon, 2. évfolyam, 1864-03-04 / 52. szám

Pesti Napló, 15. évfolyam, 1864-03-04 / 4215. szám

³⁰⁵⁴ Morgen-Post, Februar 1864-02-27

³⁰⁵⁵ Die Presse, März 1864-03-03

³⁰⁵⁶ Ost-deutsche Post, März 1864-03-22

³⁰⁵⁷ Ost-deutsche Post, April 1864-04-23

³⁰⁵⁸ Ost-deutsche Post, April 1864-04-28

³⁰⁵⁹ Ost-deutsche Post, Juni 1864-06-03

³⁰⁶⁰ Ost-deutsche Post, Juni 1864-06-10

³⁰⁶¹ Ost-deutsche Post, September 1864-09-27

³⁰⁶² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1864-10-29

³⁰⁶³ Ost-deutsche Post, November 1864-11-03

³⁰⁶⁴ Ost-deutsche Post, November 1864-11-05

³⁰⁶⁵ Ost-deutsche Post, November 1864-11-12

"Salamander". Ezen kívül két korvett, az "Erzherzog Friedrich" és a "Graf Dandolo", valamint három rohamhajó: "Kerka", "Narenta" és "Möve". Abban az időben a gőzhajókon még gyakran használtak vitorlákat; azonban a kedvezőtlen szelek magas szénfogyasztást tettek szükségessé, amelyet az osztrák hajóknak különböző kikötőkben kellett pótolniuk.³⁰⁶⁶
1864 decemberében mélységmérő mérések végeztek róla az Adriai-tengeren.³⁰⁶⁷

1865.

1865.02.14-én a „Kerka” ágyúaszád (Ungewitter hadnagy) újra megkezdte az őrzőjáratokat az öböl felső részén.³⁰⁶⁸

1865.08.08-án a levantei útra készítették fel, a század részeként.³⁰⁶⁹ A későbbi írások szerint, a hajórajjal együtt a görög – török szigetvilágban hajózott.

1865.10.16-án a Schwarzenberg, Donau, Reka és a Kerka Bejirútból Alexandriába érkezett.³⁰⁷⁰

1866.

1866.01.30-án a levantei hajóraj elhagyta Pireuszt. A „Schwarzenberg” fregatt és a „Kerka” propelleres szkúner kezdetben Szmirnába tartott, míg a „Donau” fregatt és a „Reka” propelleres ágyúaszád Polába hajózik, hogy további utasításokra várjon.³⁰⁷¹

Utána a Kerka Dalmáciában állomásozott az év első felében.

1866.06.27-én Az osztrák kémlelő hajó «Elisabeth», reggel 3 órakor észrevette az ellenséges «Esploratore» híradó hajót. Elisabeth a Velebich és Kerka ágyúaszádokkal együtt rögtön neki mentek az Esploratore-nak és tüzeléssel egész az olasz partig üzték.³⁰⁷²

Harcolt 1866.07.20-án a Lissai tengeri csatában.³⁰⁷³

A csata napján hatalmas vihar volt és a tenger nagyon hullámozott. Ezért a hajókon több helyen az alsó lönyílásokat be kellett zárni, illetve a hajók sebessége is aggodalomra adott okot. A csata során az SMS Habsburg ütegeit rendre elárasztotta a hullámozó tenger. A gőzszkúnerek és ágyúaszádok a viharos tengeren nehezen tudták használni ágyúikat. Valós veszély volt, hogy a lövegtalpakról leesnek az ágyúk a hullámozás miatt. Ez történt a Seehund-on és a Kerka-n is a csata során.³⁰⁷⁴

A csatában 16 ágyúlövést tudott leadni. A hajó nem szenvedett károsodást az ütközet során.³⁰⁷⁵

1868.

Ebben az évben kazáncserén esett át.

1869.

A Kerka csavaros szkúner, Friedrich von Pöck ellentengernagy kötelékében a Földközi-tenger levantei vizein hajózott.³⁰⁷⁶

1869-ben a hajó fegyverzete 2 db ágyú.³⁰⁷⁷

³⁰⁶⁶ Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1904-05-10

³⁰⁶⁷ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1929-06-07

³⁰⁶⁸ Ost-deutsche Post, Februar 1865-02-17

³⁰⁶⁹ Ost-deutsche Post, August 1865-08-13

³⁰⁷⁰ Das Vaterland, Oktober 1865-10-26

³⁰⁷¹ Die Presse, Januar 1866-01-30

³⁰⁷² Szécsi Mór: Az osztrák-olasz háború 1866-ban (Budapest, 1893) Negyedik rész. Az Adrián / XVII. Az ellenségeskedések kezdete

³⁰⁷³ Sörgöny, 6. évfolyam, 1866-08-28 / 195. szám

³⁰⁷⁴ Neues Wiener Journal, Juli 1906-07-10

³⁰⁷⁵ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1929-06-07

³⁰⁷⁶ Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám

³⁰⁷⁷ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1869-03-20

A "Kerka" csavaros szkúner felszerelése 1869.06.20-án várható, majd azonnal a Levantéba hajózik, hogy csatlakozzon a századhoz.³⁰⁷⁸

1869 júniusától Pireuszban volt.³⁰⁷⁹ Innét mehetett ás Szmirnába.

1869.08.07-én Szmirnában volt.³⁰⁸⁰ A posta felvétele után, Rodosz vizein csatlakozott a flottakötélkéhez 1869 augusztusában. Ott jelezte, hogy sérült a hajótest és kikötött Rodoszon. A páncéloshajók megérkezésekor egy bizottság megvizsgálta a „Kerkát”, és megállapította, hogy ez a hajó, amely 1869.06.23-án indult el Pola kikötőjéből, frissen felújítva, korhadttal rendelkezik, ezért nem hajózható. A bizottság kijelentette, hogy a „Kerka” – még a rodoszi erőforrásokkal elvégezhető javítások után sem – kísérőhajó nélkül már nem szállhat tengerre. Valószínű, hogy a „Kerkát” innen Polába a „Streiter” ágyúaszád kíséri majd, hogy ott lefegyverezzék és megjavítsák. 1869 szeptemberében még Rodoszon volt.³⁰⁸¹

1869.10.04-én a „Kerka” ágyúaszád elhagyta a dokkot, és jelenleg a levantei századhoz tart.³⁰⁸²

1869.11.01-én a cattarói öbölben horgonyzott a flottakötélék részeként. Parancsnoka Karl Bek korvettkapitány.³⁰⁸³

1869.11.11-én Banic települést (Horvátország) lőtte.³⁰⁸⁴

1869.11.12-én az SMS Kerka ágyúzta Baosic (Boosic) falut, Castelnuovo közelében. Ekkor a térségben jelentős zavargás volt.³⁰⁸⁵

1869.11.15-én a Henzi lőszerszállító hajó, az SMS Kerka és a Lloyd Stadium gőzös kíséretében Ragusába érkezett.³⁰⁸⁶

1869.11.27-én Risano (Cattaroi öböl) közelében horgonyzott. Feltehetőleg a sebesültek hajóval való elszállítását biztosította.³⁰⁸⁷

1869.12.25-én a téli flottakötélék tagja.³⁰⁸⁸

Az SMS Kerka 1869-ben és 1870-ben egy Vörös-tenger-i tudományos expedíción vett részt.³⁰⁸⁹

1870.

1870.01.10-én a dél-dalmáciai csapatok támogatására volt beosztva.³⁰⁹⁰

1870.01.19-én Cattaróban horgonyzott a flottával együtt. Parancsnoka Buchta (Karl Bec) korvettkapitány.³⁰⁹¹

1870.11.26-án kifutott Polából a Dalmát vizek felé.³⁰⁹²

1871.

1871 februárjában a mediterrán hajóraj tagja volt.³⁰⁹³

1871.05.06-án Szmirnából Thesszalonikébe indult az SMS Habsburg páncélos fregatt kíséretében.³⁰⁹⁴

³⁰⁷⁸ Die Debatte, Juni 1869-06-12

³⁰⁷⁹ Neues Wiener Journal, Juni 1930-06-08

³⁰⁸⁰ A Hon, 7. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám

Die Debatte, August 1869-08-13

³⁰⁸¹ Die Debatte, September 1869-09-13

³⁰⁸² Neue Freie Presse, Oktober 1869-10-05

Linzer Volksblatt, Oktober 1869-10-12

³⁰⁸³ Die Presse, November 1869-11-02

³⁰⁸⁴ Neue Freie Presse, November 1869-11-13

³⁰⁸⁵ Die Presse, November 1869-11-13

³⁰⁸⁶ Innsbrucker Nachrichten, November 1869-11-18

³⁰⁸⁷ Neues Fremden-Blatt, November 1869-11-27

³⁰⁸⁸ Die Presse, Dezember 1869-12-25

³⁰⁸⁹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1884 Hauptteil

³⁰⁹⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1870-01-10

³⁰⁹¹ Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

³⁰⁹² Neue Freie Presse, November 1870-11-30

³⁰⁹³ Die Presse, April 1871-04-02

³⁰⁹⁴ Die Presse, Mai 1871-05-12

1871.10.09-én, közel egy éves levantei kiküldetés után, visszarendelik Polába.³⁰⁹⁵

1871.10.26-án Antivari közelében, az albán parton, a "Kerka" ágyúaszád lényegében képtelen volt ellenállni a viharos Bora szélnek, még három horgony ledobása mellett sem, annak ellenére, hogy a motort teljes erővel járatta.³⁰⁹⁶

1872.

1872.03.06-án az SMS Kerkát leszerelték.³⁰⁹⁷

1873.

1873.04.20-án második tartalékban volt.³⁰⁹⁸

1873 májusában is második tartalékban volt.³⁰⁹⁹

A "Kerka" ágyúaszádot 1873.07.20-án a második tartalékba helyezték, és a Sterned báró ellentengernagy parancsnoksága alatt álló kiképző századhoz osztották be.³¹⁰⁰

1874.

1874.12.20-án a „Kerka” propelleres szkúner felszerelés alatt volt, hogy átvegye a dalmáciai állomást a „Taurus” gőzhajótól.³¹⁰¹

1875.

1875 januárjában a hajóhadhoz tartozott a "Hum" (869 tonna), "Velebich", "Dalmat", "Reca", "Santiago" ágyúaszád, továbbá öt csavaros szkúner: a "Kerka" (540 tonna), "Narenta", "Möve", "Nautilus" (570 tonna) és "Albatros".³¹⁰² Ekkorra a többi ágyúaszád úgy tűnik, hogy ki lett már vonva a hadrendből. Talán 600 tonna lehetett a határ az ágyúaszád és a szkúner között. Ezek között az 1861-ben vízrebocsátott Grille osztályú 350 tonnás „ágyúaszádok” már teljesen eltörpültek és elavultak.

1875 júliusában a Neretva folyó mentén zavargás tört ki a folyó szabályozása során kitört határviták miatt. A Kerka” ágyúaszád 1875.07.10-én³¹⁰³ két gyalogos századdal indult Triesztből a helyzet rendezésére.³¹⁰⁴

1875 augusztusában a Dalmáciában állomásozó hajók a következők: a "Sansego" ágyúaszád és a két szkúner, a "Möve" és a "Kerka", amelyek felváltva állomásozó hajóként szolgálnak Klekben, Toplában és Gravosában, és mindegyik két ágyúval van felszerelve. A "Kerka" parancsnoka Hermann von Czedik korvettkapitány.³¹⁰⁵

1876.

1876.07.17-én Gravosa – Topla-ban volt. Onnét Polába hajózott, hogy lecserélje gőzkazánjait. Ez majd két-három hónapba fog beletelni, majd vissza fog térni Gravosába.³¹⁰⁶

1876.07.30-án érkezett meg Polába. Régi, használhatatlan gőzkazánjait újakra cseréli, és néhány javítást végeznek még rajta.³¹⁰⁷

³⁰⁹⁵ Neues Fremden-Blatt, Oktober 1871-10-09

³⁰⁹⁶ Neue Freie Presse, November 1871-11-01

³⁰⁹⁷ Neue Freie Presse, März 1872-03-11

³⁰⁹⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

³⁰⁹⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1873-05-07

³¹⁰⁰ Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-23

³¹⁰¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-12-20

³¹⁰² Das Vaterland, Januar 1875-01-21

³¹⁰³ Neue Freie Presse, Juli 1875-07-11

³¹⁰⁴ Das Vaterland, Juli 1875-07-11

³¹⁰⁵ Die Presse, August 1875-08-14

³¹⁰⁶ Das Vaterland, Juli 1876-07-17

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-07-25

³¹⁰⁷ Neue Freie Presse, August 1876-08-04

1876.08.26-án a „Kerka” ágyúaszád új kazánokat kapott, és már átment a tengeri próbákon.³¹⁰⁸ A „Kerka” nevű hajóra támadt tűz. Egy Klekben 1876. dec. 30-án kelt s városunkba érkezett levélből a következőket olvastuk: A „Kerka” nevű ágyúaszád felszerelésének a célja az, hogy Castelnuovoban, Ragusában és Klekben felváltva 3-8 hóig állomást tartson. Az akkor Klekben állomásozó hajón dec. 26-ra virradóra 2 és fél órakor a görög tűznek magától való meggyúlása következtében s a depót szétrobbantása után tűz ütött ki. A meggyült és szétrobbant munitió kamarában 13.656 golyóval ellátott és 328 vak puskatöltény, 99 rakéta, 34 görögtűz, 112 darab 7 centiméteres kartács, mindenikben 300 darab három és fél latos ólomgolyó, néhány száz ágyúgyutacs volt; a gép meggyújtására való faraktár terve volt száraz fával, az élelmi raktár rummal; a gránát kamarában 120 töltött 15 centiméteres Wahrendorf ágyúhoz való gránát, s 18 ugyanolyan Schrapnel-féle. A robbanás oka ismeretlen; füst és láng nem előzte meg, s a robbanás oly erős lángot vetett, hogy az árboc is égni kezdett. Az alvó tengerészek felriadtak s bámulva látták, hogy a gránát kamara körül minden ég. Az oltást az egymásután elsülő töltények s idestova repülő golyók nehezítették. A hajón levők minden percben ki voltak téve a légbe röpítés veszélyének. Körülbelül másfél órai fecskendés után sikerült a tüzet eloltani, de az oltáshoz csak akkor kezdhettek, midőn már a töltények mind elsültek.—Az egész hátsó hajón egy hüvelyknyi hely sem maradt, melyet a lőpor füstje be nem lepett. A tengerészek ruhái is részben elégték, részben még a lábában is megfeketedtek. A levelet, melyből ezeket kivontuk, az égő hajón lévő tengerészek egyike írta, magyarázatát rajzzal kísérvé.³¹⁰⁹ Az uralkodó érdemjellel tüntetett ki három derék embert a »Kerka« ágyúaszád legénységéből, kik a hajón kiütött tűz alkalmával magukat bátran, önzetlenül viselték.³¹¹⁰

Ebben az évben kazáncserén esett át.

1877.

1877.01.25-i hír szerint, Őfelsége Kerka ágyúaszádján történt tűzvészről mostanra kiderült néhány részlet, amelyekből világossá válik, hogy a tűz a lőportár előkamrájában elhelyezett kézi fegyver-lőszernek egymást követő felrobbanására korlátozódott.³¹¹¹

Őfelsége, az önzetlen szolgálat és a félelem nélküli magatartás elismeréseként, amely tavaly a "Kerka" ágyúaszád fedélzetén tört ki, a következőket adományozta: az Arany Érdemkereszt koronával Thomas Hinterbichler III. osztályú mérnöknek; az Ezüst Érdemkereszt koronával Anton Mayer altisztnek; az Ezüst Érdemkereszt Johann Scrobe közmatróznak.³¹¹²

Dalmáciában állomásozott.

1877 decemberében szolgálatban volt.³¹¹³

1878.

1878.01.05-én a montenegróiak megostromolták Antivar-t. Az ostrom addig szünetelt, míg az SMS Don Juan és az SMS Kerka, 300 menekültet a fedélzetére vett és azokat Curzola-ba vitte.³¹¹⁴ A menekülteket között volt – 93 katolikus, 36 görög és 67 muszlim – holmijukkal együtt felvették a fedélzetre, és az osztrák Curzola szigetén partra szállították őket, ahol ideiglenesen elszállásolták őket, részben a helyi kolostorban, részben magánszemélyeknél, és megvédték őket a háború közvetlen veszélyeitől, valamint a fosztogatástól és az éhségtől.³¹¹⁵

³¹⁰⁸ Neue Freie Presse, August 1876-08-26

³¹⁰⁹ Miskolc, 2. évfolyam, 1877-01-14 / 4. szám

³¹¹⁰ Fővárosi Lapok 1877-08-04 / 177. szám

³¹¹¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-02

³¹¹² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1877-08-25

³¹¹³ Die Presse, Dezember 1877-12-19

³¹¹⁴ Die Presse, Januar 1878-01-06

³¹¹⁵ Volksblatt für Stadt und Land, Januar-Juni 1878-02-07

1878. július 29-én a császári és királyi haderő megkezdte Bosznia okkupációját. A haditengerészet a hadsereg hadműveleteit az Adrián és a Száván is támogatta. A flotta egységei és a bérelt szállítóeszközök segítségével a XIII. hadtest csapatainak összevonása alkalmával Spalatónál tengeri szállítás folytattak. Júliusban Elek körzetében hat elektromos vezetékkel ellátott megfigyelőaknát és 157 érintőaknát raktak le, a szárazföldi aknafigyelő helyek között 5000 méter telefonkábelt fektettek le, valamint egy katonai táviróállomást létesítettek. (December elején az aknazárat felszámolták.) Augusztusban a két megszállt tartományból származó török csapatokat és menekülteket -kb. 6000 főt - Neumból az albán partoknál található Prevesába vitték. Neumnál a hadműveletek alatt összesen 26 000 főt és 600 járművet hajóztak be és szállítottak el. A Narenta folyón a Mostarba vezető egyik út kiindulópontjába, Metkovicba, csapatokat és hadianyagot, a nagyobb kikötővárosokba sebesülteket és betegeket szállítottak, a GARGNANO gőzös például 98 sebesültet és 1696 beteget vitt Dalmáciából Triesztbe. Mindezekre a feladatokra - a különböző (polgári) társaságoktól bérelt gőzösök és kereskedelmi vitorlások mellett - a KAISER MAX kazamatahajót, a NAUTILUS, a KERKA és a NARENTA ágyúnaszádot, a GARGNANO, a TRIEST, a POLA és az ANDREAS HOFER kerekesszállító-gőzöst, a GRILLE műhelyhajót, a DRACHE raktárhajót, a CURTATONE hulkot vették igénybe.³¹¹⁶

A dalmát partvidék több részének biztosítása érdekében a "Kerka" és a "Nautilus" ágyúnaszádot, az "Andreas Hofer" lapátkerekesszállító-gőzhajót és a "Grille" gőzhajót a Közös Parancsnoksághoz rendelték az okkupálás időszakában.³¹¹⁷

1879.

1878 – 1879-ben rövid ideig a Torpedóiskola segédhajója.

1879.04.17-én Klek-ből Spalatoba vitte Württembergi herceg tábornagyot.³¹¹⁸

1879.05.14-én a "Kerka" ágyúnaszádot leszerelték és áthelyezték a trieszti Királyi Haditengerészet Haditengerészeti Parancsnokságának 1. tartalékához.³¹¹⁹ Más cikk szerint, a hajó 2. tartalékba került.³¹²⁰

1879.09.14-i utasítás szerint szeles vagy szembeszélben is használhatják motorjaikat egy adott célállomásra hajózva; ezek a következők: ágyúnaszádok: Hum, Sansego, Kerka, Narenta és Möve.³¹²¹

1881.

Ebben az évben már pénzüsszeget különítettek el azért, hogy helyére másik hajót tudjanak építeni.³¹²²

1882.

A haditengerészeti szolgálatra már alkalmatlan „Kerka” helyett egy 880 tonnás vízkiszorítású, 2000 lóerős, torpedókkal felszerelt másodosztályú cirkálót terveznek építeni 600 000 forint költséggel.³¹²³

1882 – 1883-ban a hajó nagyjavításon és kazáncserén esett át.

³¹¹⁶ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 4. szám / Tanulmányok / Balla Tibor: A LEITHA és a MAROS monitor Bosznia és Hercegovina 1878-as okkupációjában. - 2005. 983. p.

³¹¹⁷ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1928-08-17

³¹¹⁸ Das Vaterland, April 1879-04-18

³¹¹⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-05-14

³¹²⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1879-05-14

³¹²¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1879-09-14

³¹²² Wiener Allgemeine Zeitung, November 1881-11-10

³¹²³ Neue Freie Presse, Oktober 1882-10-26

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-03-02

1884.

1884. január: István Károly főherceg sorhajóhadnagy mint Polából jelentik a legközelebbi időben korvettkapitánnyá fog előléptettetni és egyidejűleg egy hajó parancsnokságával bizatik meg, mely célra a „Kerka“ ágyunaszád van kiszemelve.³¹²⁴ A hajó parancsnokságát februárban vette át.³¹²⁵

1884.03.06-án kifut a dalmát vizekre a főherceg parancsnoksága alatt, hogy gyakorlatot szerezzen a „Portlandi” Vitorlás kézikönyv felülvizsgálatához.³¹²⁶

1884.03.11-én Polából Triesztbe érkezett.³¹²⁷

1884.03.15-én kifutott Triesztből.³¹²⁸

1884.03.17-én kikötött Lussinpiccolo-ban.³¹²⁹

1884.04.01-én kötött ki Zarában. Este bengáli tűzzel világították ki a hajót. Másnap reggel Jovanovics báró tábornagy és kísérete leróta tiszteletét a főherceg előtt a "Kerka" fedélzetén.³¹³⁰

1884.04.15-én Rothschild báró Eros nevű hajója zátonyra futott. A hír hallatára az SMS Kerka Zarából Polába hajózott, hogy a fedélzetére vegye a mentéshez szükséges eszközöket. Polát este 8 órákor már el is hagyta. Az Eros Melada közelében futott zátonyra. Mire elérte a helyszínt, addigra az ára-apály kiszabadította a hajót. Az SMS Kerka körülbelül 50 órán át volt folyamatosan gőz alatt.³¹³¹

1884.06.01-én az Adriai tengeren flottagyakorlat vette kezdetét. A gyakorlatra az SMS Kerka is beosztásra került.³¹³²

1884.06.03-án kifutott Polából egy gyakorlatra, de a hatalmas szélben és hullámzásban megsérült a kormányműve, amit azonban hamar sikerült kijavítani.³¹³³

1884.06.06-án futott ki Polából hadgyakorlatra.³¹³⁴

1884.06.15-én ismét gyakorlatra készül, mint parancs ismétlő és továbbító hajó.³¹³⁵

1884.06.23-án kifutott Polából, majd 1884.06.24-én horgonyt vetett a Muggia-öbölben.

1884.06.25-én kifutott a Muggia-öbölből (Trieszti-öböl) és Trieszt előtt egy hadgyakorlaton vett részt, mint jelismétlő hajó.³¹³⁶

1884.06.26-ikán délután két órákor hagyta el a hajóraj Triesztet s a város tengeri frontja előtt elhaladva, Sant- Bartolo irányában a sík tengerre fordult s nemsokára eltűnt a messze láthatár mögött. Polába érkezve első dolga az volt, hogy köszénkészletét kiegészítse. A jövő hét folytán csak Polán kívül végez gyakorlatokat a hajóraj s esetenként visszatér a központi kikötőbe.³¹³⁷

1884.07.02-án a Fasana csatornában volt hadgyakorlaton.³¹³⁸

1884.06.30-án Polából ismét gyakorlatra futott ki a hajórajjal.³¹³⁹

1884.07.07-09-ig Pola – Fasana vizein hadgyakorlat volt.³¹⁴⁰

³¹²⁴ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-01-23 / 23. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-02-24

³¹²⁵ Fővárosi Lapok 1884-02-13 / 37. szám

³¹²⁶ Prager Abendblatt, März 1884-03-05

³¹²⁷ Die Presse, März 1884-03-11

³¹²⁸ Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-03-16 / 75. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, März 1884-03-16

³¹²⁹ Neue Freie Presse, März 1884-03-17

³¹³⁰ Die Presse, April 1884-04-02

³¹³¹ Wiener Allgemeine Zeitung, April 1884-04-24

³¹³² Militär-Zeitung, Januar-Juni 1884-05-30

³¹³³ Die Presse, Juni 1884-06-13

³¹³⁴ Pester Lloyd, Juni Jahrgang 31, 1884-06-06 / nr. 155

³¹³⁵ Neue Freie Presse, Juni 1884-06-18

³¹³⁶ Budapesti Hírlap, 4. évfolyam, 1884-06-26 / 175. szám

Klagenfurter Zeitung, Juni 1884-06-22

³¹³⁷ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-05 / 184. szám

³¹³⁸ Fővárosi Lapok 1884-07-02 / 154. szám

³¹³⁹ Das Vaterland, Juli 1884-07-01

³¹⁴⁰ Neue Freie Presse, Juli 1884-07-06

1884.07.08-án a Fasana csatornában volt hadgyakorlaton. A hadgyakorlat után a hajót meglátogatta Habsburg Rudolf trónörökös.³¹⁴¹

1884.07.09-én éles lögyakorlaton vett részt Ancona közelében. Ekkor egy olasz sajka nagyon közel került a monarchia hajóihoz. Károly István főherceg, a Kerka ágyunaszád parancsnoka szabadította ki veszedelmes helyzetéből. A sajkát odacsatolták a Kerkához, mely csöndesebb helyre vontatta. Utána a flotta befutott Fasanába.³¹⁴²

1884.07.13-án Fiuméba érkezett.³¹⁴³

1884.07.16/17-én Fiuméból áthajózott Polába.³¹⁴⁴

1884-ben már csak hét öreg ágyunaszád szolgált. A "Kerka", amelyet, mint köztudott, jelenleg Stefan főherceg hadnagy parancsnoksága alatt áll, és a flotta használja motoros hajóként és jelzőismétlőként. Ez az ágyunaszád néhány hónap múlva huszonöt éves lesz. A hajó még mindig 67 400 guldent ér.³¹⁴⁵

A Kerka ismét megkezdí az **Adriai tengeren hidrografikai működését.**³¹⁴⁶

1884.08.25-én a Földközi-tengeren járt.³¹⁴⁷

1884.09.15-én karanténban volt Korfun.³¹⁴⁸

1884.10.07-én várták Szmirnába az SMS Radetzky és az SMS Hum társaságában.³¹⁴⁹

1884.11.14-én az SMS Donau és Kerka megérkezett Rodoszra.³¹⁵⁰

1884.11.25-én Makri-ba érkezett az SMS Radetzky fregattal.³¹⁵¹

1884.12.04-én a Radetzky és a Kerka öt napra Porto Vero-ba (Olaszország) érkezett.³¹⁵²

1884.12.11/12-én érkezett Szmirnába, az SMS Radetzky és az SMS Hum társaságában.³¹⁵³

1885.

1885.01.02-án az SMS Radetzky és Hum kifutott Szmirnából.³¹⁵⁴

1885.01.28-án Pireuszba érkezett.³¹⁵⁵

1885 februárjában Pireuszban járt.³¹⁵⁶ 1885.02.19-én még Pireuszban lehetett.³¹⁵⁷

1885.02.25-én hagyta el Pireuszt.³¹⁵⁸

1885.03.26-án Fiuméba érkezett.³¹⁵⁹ Ekkor, három napig tombolt a bora szélvihar.³¹⁶⁰

1885.03.27-én Fiumében volt a trónörökös pár látogatásakor.³¹⁶¹

³¹⁴¹ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-10 / 189. szám

³¹⁴² Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-07-12 / 160. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1884-07-10

³¹⁴³ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-14 / 193. szám

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-07-14 / 671. szám

Das Vaterland, Juli 1884-07-14

³¹⁴⁴ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-17 / 196. szám

Die Presse, Juli 1884-07-16

³¹⁴⁵ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 31, nr. 1884-07-20 / nr. 199

³¹⁴⁶ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

³¹⁴⁷ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

³¹⁴⁸ Neue Freie Presse, September 1884-09-16

³¹⁴⁹ Das Vaterland, Oktober 1884-10-06

³¹⁵⁰ Neue Freie Presse, November 1884-11-14

³¹⁵¹ Das Vaterland, November 1884-11-26

Neue Freie Presse, November 1884-11-26

³¹⁵² Die Presse, Dezember 1884-12-04

³¹⁵³ Das Vaterland, Dezember 1884-12-12

³¹⁵⁴ Die Presse, Januar 1885-01-07

³¹⁵⁵ Die Presse, Februar 1885-02-13

Das Vaterland, Februar 1885-02-22

³¹⁵⁶ Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-02-19 / 49. szám

³¹⁵⁷ Das Vaterland, Februar 1885-02-19

³¹⁵⁸ Die Presse, März 1885-03-06

³¹⁵⁹ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-03-27 / 85. szám

Das Vaterland, März 1885-03-27

³¹⁶⁰ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-03-28 / 72. szám

³¹⁶¹ Nemzet, 4. évfolyam, 1885-03-28 / 923. szám

1885.03.29-én a flotta elhagyta Polát, de az SMS Kerka maradt.³¹⁶²

1885.05.01-i hír: Őfelsége „Radetzky” fregattján, a „Minerva” korvetten és a „Kerka” ágyúnaszádon végzett munkálatokat úgy kell megszervezni, hogy ezeket a hajókat augusztus 10-én, egy 9-10 hónapos missziós út utolsó napján állíthassák hadrendbe.³¹⁶³ Tehát, akkorra legyenek készen, amikor a missziós úton lévő hajók hazatérnek és azokat leszerelik.

1885 júliusában az aktív flotta része. Parancsnoka Pelichy korvettkapitány. A kötelék Dalmáciában és a levantei vizeken fog hajózni, valamint, ha a kolera veszély engedi, akkor felkereshetik a Földközi-tenger nyugati vizeit is.³¹⁶⁴

1885.08.06-i hír: Őfelsége 'Radetzky' fregattján a személyzet és a legénység behajózása július 24-én, Őfelsége 'Hum' ágyúnaszádján 27-én, Őfelsége 'Kerka' ágyúnaszádján pedig július 28-án történt. A fenti hajók felszerelési szemléje július 31-én, illetve augusztus 3-án és 5-én történt meg.³¹⁶⁵

1885.08.05-től az aktív flottakötelék része.³¹⁶⁶

1885.08.20-i hír: Őfelsége „Radetzky” fregattja és „Kerka” ágyúnaszádjá e hónap 15-én indult el Polából, és rövid átkelést tesz az isztriai partvidék mentén, mielőtt Miramarnál lehorgonyozna, ahol már minden elő van készítve a koronahercegnő érkezésére.³¹⁶⁷

1885.08.22-én a báró Spaun tengernagy parancsnoksága alatt álló haditengerészeti járőr, amely a „Radetzky” fregattból és a „Kerka” ágyúnaszádból állt, megérkezett Triesztbe. A „Radetzky” Miramar váránál, a „Kerka” pedig Trieszt kikötőjében horgonyzott le.³¹⁶⁸

1885.08.31-én az SMS Radetzky és az SMS Kerka több napos járőrre indult Triesztből.³¹⁶⁹

1885.09.03-án Miramar (Miramare, Triesztől 8 km-re) közelében vetett horgonyt.³¹⁷⁰

1885.09.21-én elhagyta Miramart az SMS Radetzky társaságában, és 1885.09.24-én befutottak Polába.

1885.10.30-án készült kifutni Polából a Radetzky és a Kerka, hogy Zarába menjenek.³¹⁷¹

Az 1. haditengerészeti hadosztály, amely Lissa elhagyása után Sebenicóból indult 1885.11.11-én, elhagyta az utóbbi kikötőt, hogy átkeljen az albán partokhoz, a Siles folyóhoz, ahol Ausztria felelős a tengeri rendőrségi feladatokért. Az átkelést követően a hadosztály a Bochéban fog horgonyozni. Őfelsége "Kerka" ágyúnaszádjá Gravosában 1885.11.12-én³¹⁷² vált el a hadosztály többi hajójától, mivel parancsnokváltás miatt visszahívták Polába.³¹⁷³

1885.11.27-én Lissa-ban volt.³¹⁷⁴

1886.

Benko Jerolim báró fregatte-kapitány, a Canea-i (Candia) kikötőben horgonyzott »Kerka« nevű osztrák-magyar ágyúnaszád parancsnoka, ki a közös haditengerészet történetéről munkát irt — mint lapunknak távirják. — Caneában súlyosan megbetegedett, úgy hogy képtelen volt a hajóparancsnokságot átadni és partra szállni.³¹⁷⁵

1886.01.30-án Miloból (Milosz szigete) Pireuszba ment.³¹⁷⁶

Die Presse, März 1885-03-28

³¹⁶² Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-03-29 / 87. szám

³¹⁶³ Die Presse, Mai 1885-05-01

³¹⁶⁴ Die Presse, Juli 1885-07-24

³¹⁶⁵ Die Presse, August 1885-08-06

³¹⁶⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1885-09-15

³¹⁶⁷ Die Presse, August 1885-08-20

³¹⁶⁸ Neue Freie Presse, August 1885-08-23

³¹⁶⁹ Die Presse, September 1885-09-02

³¹⁷⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1885-09-04

³¹⁷¹ Die Presse, Oktober 1885-10-15

³¹⁷² Die Presse, November 1885-11-17

³¹⁷³ Die Presse, November 1885-11-12

³¹⁷⁴ Die Presse, Dezember 1885-12-02

³¹⁷⁵ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-01-20 / 1217. szám

³¹⁷⁶ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-01-31 / 1228. szám

Morgen-Post, Januar 1886-01-31

1886.02.09-én már felvetődött, hogy átvezénylik Kréta szigetéhez.³¹⁷⁷
1886.02.13-án Suda-ban (Kréta) volt.³¹⁷⁸
1886.02.19-én a nemzetközi kötelék részeként Suda-ban (Kréta) volt.³¹⁷⁹
1886.02.23-án a Suda öbölben nemzetközi regatta versenyt rendeztek a nemzetközi hajóraj részvételével. Ott volt 18 orosz, 8 osztrák-magyar, 60 angol és 40 olasz induló egység. A versenyen az SMS Kerka nem vett részt a szénkészleteinek hiánya miatt.³¹⁸⁰
1886.03.04-én a Suda öbölből Pireuszba érkezett az angol St. Marie jacht-ot kísérve.³¹⁸¹
1886.04.10-én Pireuszban volt.³¹⁸²
1886.07.08-án feloszlatták a Suda öbölben lévő nemzetközi köteléket, aminek az SMS Kerka is tagja volt.³¹⁸³
1886.07.28-án állomás és külhoni kirendeltségre alkalmas hajóvá lett besorolva.³¹⁸⁴
1886. novemberében az aktív flotta tagja.³¹⁸⁵
1886. novemberében a görög vizeken volt. 1886.11.07-én a keleti vizekről visszatérve már elhagyta Lissa-t, hogy csatlakozzon a téli hajórajhoz.³¹⁸⁶
1886-1887 telén a Laudun, Hum és Kerka alkotta a téli hajórajt az Adrián. Főleg vitorláikat használták ekkor.³¹⁸⁷ Mivel az Osztrák-Magyar Monarchiának rendszeresen volt gondja a szénutánpótlással, így ezeket az elavult hajókat a vitorlázó képességük miatt tartották még hadrendben.

1887.

A Laudun, Hum és Kerka alkotta téli hajórajt 1887 május elején oszlatták fel.³¹⁸⁸
A Kerka a montenegrói parton cirkált több napig a berlini szerződés 29. pontja értelmében.³¹⁸⁹
Állomáshelye ekkor Bocche di Cattaróban volt és a montenegrói part mentén hat ízben teljesített több napig tartó cirkálást. Cattaróban az SMS Narenta-t váltotta le.³¹⁹⁰ November havában pedig egy léket kapott osztrák-magyar hajót mentett meg.³¹⁹¹

1888.

1888 áprilisában hadgyakorlaton vett részt az Adrián. A gyakorlat közben a Kerka, Hum és Narenta, mint gyengébb vitorlázó ágyúnaszádok a szárazföld felé igyekeznek, védelmet keresve a felvonuló bóra ellen valamelyik közeli kikötőben.³¹⁹²
A hajó Melinje-ben állomásozott.

1889.

Ebben az évben nagyjavításon esett át.

³¹⁷⁷ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1886-02-09

³¹⁷⁸ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-02-23 / 54. szám

Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-02-23 / 54. szám

³¹⁷⁹ Mährisches Tagblatt, Februar 1886-02-23

Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-25

³¹⁸⁰ Neue Freie Presse, März 1886-03-07

³¹⁸¹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-03-05 / 64. szám

Das Vaterland, März 1886-03-05

³¹⁸² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1886-04-11

³¹⁸³ Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-07-08 / 187. szám

³¹⁸⁴ Klagenfurter Zeitung, Juli 1886-07-28

³¹⁸⁵ Das Vaterland, November 1886-11-06

³¹⁸⁶ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-11-07 / 1505. szám

³¹⁸⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1887-11-02

³¹⁸⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, November 1888-11-05

³¹⁸⁹ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

³¹⁹⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

³¹⁹¹ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

³¹⁹² Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-21 / 111. szám

1890.

1890-ben a Kerka Roche di Cattaróban állomáshajó.³¹⁹³

1890.03.01-én parancsnoka korvettkapitányi rangú.³¹⁹⁴

A hajó sokáig Melinje-ben állomásozott.

Utána 1894-ig Teodo-ban volt állomáshajó.

1890. novembere és 1891 között bérhajóként Patraszban volt.

1894–1896 között javításon és kazáncserén esett át.

1897.

1897.12.11-én Cattaróban, a Kerka fedélzetén tartották meg Maximilian Daublebsky Freiherr von Sterneck zu Ehrenstein admirális gyászszertartását.³¹⁹⁵

1897–1901 között többnyire Teodo-ban állomáshajó.

1900.

1900.05.02-án az osztrák "Kerka" gőzhajó Sebenico közelében összeütközött egy olasz vitorláshajóval. A vitorlás elsüllyedt, de a legénységet kimentették.³¹⁹⁶ Nem biztos, hogy ez a Kerka gőzös azonos az ágyúnaszáddal, de ekkor a Kerka még aktív szolgálatban volt.

1902.

Ebben az évben eladásra kínálták fel a hajót.

1907-1908-ban lebontották.

Parancsnoka:

Maximilian Pitner korvettkapitány 1861³¹⁹⁷

Funk Móricz korvettkapitány 1863³¹⁹⁸

gróf Alexander Kielmann (Kielmannsegg) korvettkapitány 1864³¹⁹⁹

Rudolph Ungewitter sorhajó hadnagy 1864-1865³²⁰⁰

Shich sorhajó hadnagy 1866

Julius Fiedler von Narborn sorhajó hadnagy 1866³²⁰¹

Eduard Masotti sorhajó hadnagy 1866 (A Lissai csatában parancsnokolta a hajót.)

Karl Bek (Bec, Beck) korvettkapitány 1869-1871³²⁰²

Wilhelm Kropp korvettkapitány 1869-1870³²⁰³ (*Itt valami zavar van.*)

Hermann von Czedik korvettkapitány 1874-1875

Eugen Gaal de Gyula sorhajó hadnagy 1876³²⁰⁴

Henri Montien, császári és királyi sorhajó hadnagy 1877³²⁰⁵

Casar (Caesar) Bozzo sorhajóhadnagy 1878³²⁰⁶

³¹⁹³ Neues Wiener Journal, Dezember 1915-12-19

³¹⁹⁴ Die Presse, April 1890-04-02

³¹⁹⁵ Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 44, 1897-12-12 / nr. 298

³¹⁹⁶ Linzer Volksblatt, Mai 1900-05-05

³¹⁹⁷ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1866-08-01

³¹⁹⁸ Sürögny, 5. évfolyam, 1865-08-17 / 187. szám

³¹⁹⁹ Die Presse, Mai 1869-05-27

³²⁰⁰ Die Presse, April 1866-04-17

³²⁰¹ Die Presse, April 1866-04-04

³²⁰² Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

³²⁰³ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1884 Hauptteil

³²⁰⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-09-16

³²⁰⁵ Die Presse, Juli 1877-07-23

³²⁰⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-04-14

Prager Abendblatt, Oktober 1882-10-30

Habsburg Károly István korvettkapitány 1884-1885
báró Pelichy Hugó korvettkapitány 1885³²⁰⁷
Benko Jerolim báró fregatte-kapitány 1885-1886
Talán parancsnoka volt Fr. Heinz (Heinze Ármin) sorhajó hadnagy (korvettkapitány) 1886
Schöpfles sorhajó hadnagy 1887
Janovsky János sorhajó hadnagy 1888³²⁰⁸
Görtz Szilárd 1890-1891³²⁰⁹
Carl Graf Lanjus sorhajó hadnagy 1897³²¹⁰
Carl Zechbauer korvettkapitány 1900³²¹¹

³²⁰⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1885-07-29

Budapesti Közlöny, 19. évfolyam, 1885-11-04 / 252. szám

³²⁰⁸ Budapesti Közlöny, 22. évfolyam, 1888-05-24 / 121. szám

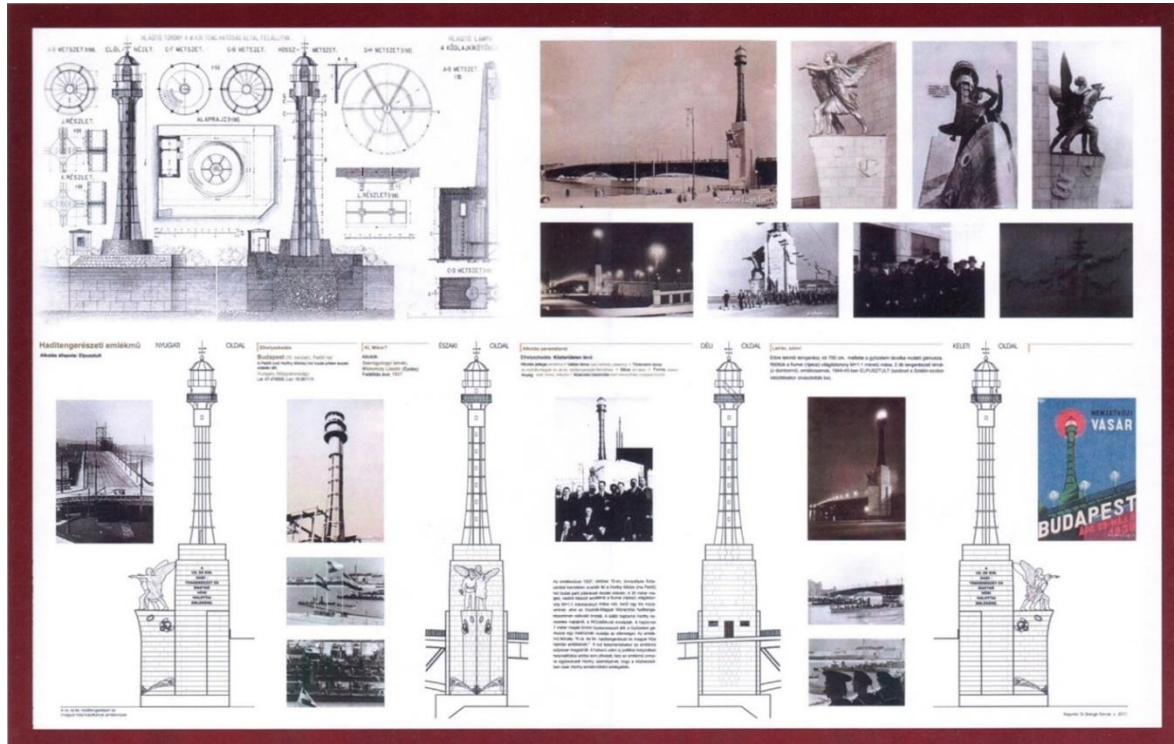
³²⁰⁹ Budapesti Közlöny, 16. évfolyam, 1882-11-15 / 262. szám

³²¹⁰ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1897-03-25

³²¹¹ Das Vaterland, August 1900-08-14

Rövid utószó

A flotta ágyúaszádjai viszonylag kisebb harcértékű hajók, ezért a sajtóban is kisebb érdeklődésre tarthattak számot. Sajnos a későbbi feldolgozások sem foglalkoztak az ágyúaszádokkal, ezért azokról igen kevés adatot tudtam összegyűjteni.



A cs. és kir. Haditengerészet és magyar hősi halottai budapesti emlékműve (1937-1945) rekonstrukciós rajzai 2011-ből. A méltó megemlékezést ezen emlékü újraállítása szolgálhatja.³²¹²

³²¹² https://hajosnep.hu/Cimkek/Magyar_haditenger%C3%A9szek_eml%C3%A9knapja