

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 elöltöltős 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.

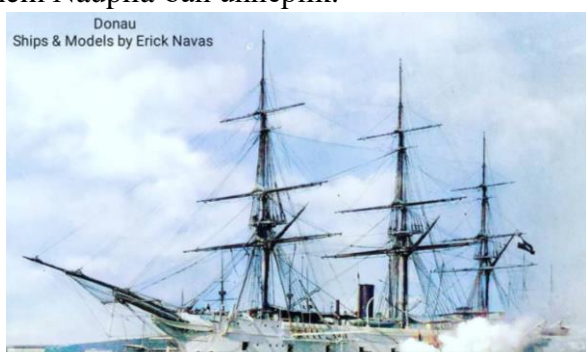
Vízrebocsátása: 1856.11.20.

Hadrendbe állt: 1857. november

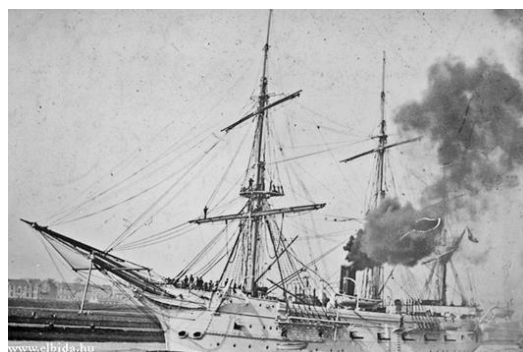
1858.

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 szigetcsoporthoz. 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, Titania 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 Schedaéből, 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 kovácsműhelyt; Schlumberger: völlaui 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 gyümölcsöcsel, 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 tetőárbocot, 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 dugnak, 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 nehezzé 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 mészárlás 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 hajózhatajának 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 kísérettül 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 Láma-templom ebben semmi megemlítésre méltót nem láttam, de nem távol a Confucius és Láma templomoktól a városon kívül van egy igen szép márvány emlékszóbor, ezt egy chinai császár Láma 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 kísérni, 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 ujjni 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 hajózási képességüket. 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 széllal 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 megtettek 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 gaffvitorlával 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 ölet, 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 őrég 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 Wiplinger 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 órakor, 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 órakor 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 órakor 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 órakor 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.

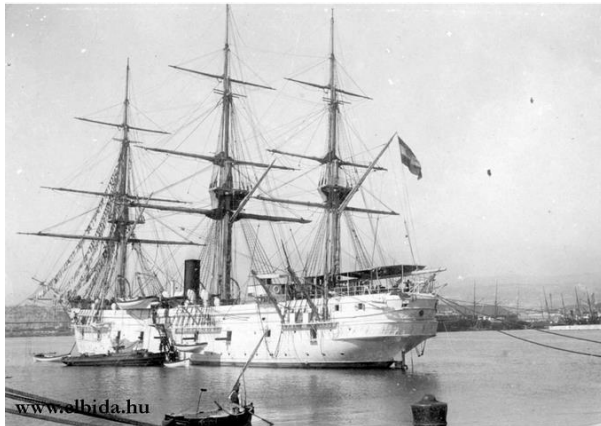
²³⁵ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1870 Hauptteil

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

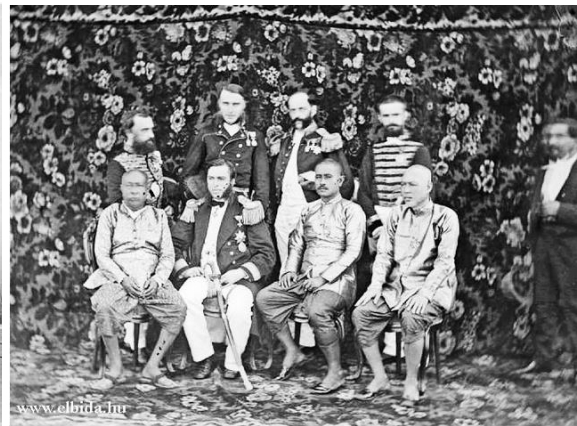
Pester Lloyd, Februar Jahrgang 17, 1870-02-10 / nr. 32

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 sziámi 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 Nefejejts, 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 erkölcstelenségért, 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>