

SMS Saida gőzkorvett

(Testvérhajója az SMS Donau gőzkorvett vagy csavaros korvett.)

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

Vízkesztorítása: 2227 tonna üresen²⁵⁷

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

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

Hossza: 69,06 m a vízvonalon

71 m az egyenesek között

72,68 m a felső fedélzet

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

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

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

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

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

Hajótest mérete: 4963 négyzetméter

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

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

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

Sebessége: 12 csomó (22 km/h)

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

Személyzete: 1877-ben: 347 fő.

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

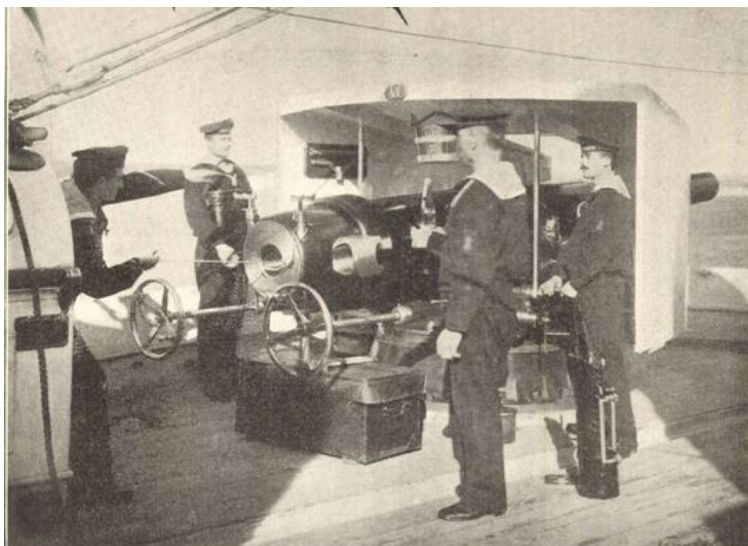
Fegyverzete:

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

²⁵⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1882-09-03

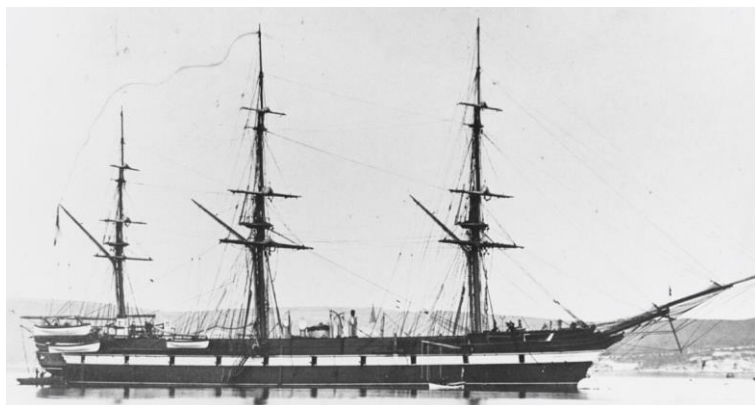
²⁵⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

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



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

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



263

Fegyverzete 1904-től:

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

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

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

A hajót a Polai Arzenál építette.

Fából épült, vas fedélzettartó gerendákkal ellátva.

Építés kezdete: 1876. május, gerincfektetés 1876. szeptember

Vízrebocsátás: 1878.07.02.

Hadrendbe állt: 1879.10.09.

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

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

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

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

elkészült: 1879.08.14.

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

Hadrendből kivonták: 1906.02.26-án.

Átnevezték 1912-ben Minervára

Lebontották: 1920-ban Olaszországban.

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

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

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

1878.

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

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

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

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

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

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

²⁶⁶ Die Presse, Juli 1878-07-04

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

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

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

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

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

1879.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

²⁷² Morgen-Post, Oktober 1879-10-17

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

²⁷³ Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-17

²⁷⁴ Die Presse, November 1879-11-28

²⁷⁵ Neue Freie Presse, Oktober 1879-10-30

²⁷⁶ Die Presse, Dezember 1879-12-18

²⁷⁷ Das Vaterland, Januar 1880-01-20

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

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

A Gibraltár – Bahia –útvonalról másjellegű beszámoló is készült.

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

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

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

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

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

1880.

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

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

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

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

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

²⁸⁰ Die Presse, Mai 1880-05-06

²⁸¹ Morgen-Post, Januar 1880-01-02

²⁸² Das Vaterland, Januar 1880-01-20

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

²⁸⁴ Neue Freie Presse, Januar 1880-01-30

²⁸⁵ Das Vaterland, Februar 1880-02-15

²⁸⁶ Die Presse, März 1880-03-06

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

²⁸⁸ Die Presse, Februar 1880-02-27

²⁸⁹ Prager Tagblatt, März 1880-03-24

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

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

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

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

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

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

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

²⁹¹ Die Presse, Mai 1880-05-06

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

²⁹³ Morgen-Post, März 1880-03-19

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

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

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

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

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

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

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

1880.06.28. körül (valójában előbb) volt Gibraltárban.²⁹⁹

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

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

1880.07.11-14-én Gibraltárban volt.³⁰²

1880.07.22/23-án visszaérkezett Polába.³⁰³

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

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

1880.08.13-án leszerelték és második tartalékba került.³⁰⁴

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

1882.

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

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

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

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

²⁹⁶ Die Presse, April 1880-04-08

²⁹⁷ Neue Freie Presse, Mai 1880-05-04

²⁹⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, Mai 1880-05-25

²⁹⁹ Die Presse, Juni 1880-06-29

³⁰⁰ Die Presse, Juni 1880-06-23

³⁰¹ Neue Freie Presse, Juli 1880-07-06

³⁰² Das Vaterland, Juli 1880-07-12

³⁰³ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1880-07-23

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

³⁰⁵ Grazer Volksblatt, Juni 1882-06-29

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

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

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

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

1882.08.10-én kifutott Triesztből.³⁰⁹

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

1882.11.15-ig, a kiállítás bezárásáig Trieszt előtt cirkált.

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

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

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

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

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

³⁰⁸ Klagenfurter Zeitung, Juli 1882-07-18

³⁰⁹ Die Presse, August 1882-08-11

³¹⁰ Die Presse, September 1882-09-19

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

³¹² Neue Freie Presse, November 1882-11-26

³¹³ Die Presse, Dezember 1882-12-01

³¹⁴ Das Vaterland, Dezember 1882-12-13

³¹⁵ Das Vaterland, Juli 1882-07-25

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

1883.

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

1883.01.04-08-án Milosz-ban járt.

1883.01.11-15-én Szmirna-t kereste fel.

1883.01.25-27-én Bejirút következett.

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

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

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

1883.02.10-17-én Alexandria-t kereste fel.

1883.02.21-én a nyílt tengeren járt.

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

1883.03.24-én befutott Gravosába. Innét áthajózott Polába.

1883.06.28-án egy földközi-tengeri cirkálásra indult Polából.

1883.07.14-24-én Toulon-ban volt.

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

1883.08.10-15-én Tunisz-ban állomásozott.

1883.09.03-án megérkezett Polába.

1883.09.21-én leszerelték és első tartalékba került.³²¹

A hajót hazatérte után leszerelhatték.

A Saida a Földközi-tengeren és Afrika partjainál:

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

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

³¹⁷ Die Presse, Februar 1883-02-24

³¹⁸ Neue Freie Presse, März 1883-03-29

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

³²⁰ Neue Freie Presse, Mai 1883-05-31

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

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

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

1884.06.18-án felszerelték.

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

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

1884.06.27/28-án Fiumében vetett horgonyt.³²⁵

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

1884.07.22-én Zara-ba érkezett.³²⁷

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

1884.07.30-án érkezett vissza Fiuméba.³²⁹

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

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

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

1884.08.10-16-án járt Patrasz-ban.

1884.08.16-17-án Itiar (?) következett.

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

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

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

Neue Freie Presse, August 1884-08-24

³²⁴ Neue Freie Presse, Juni 1884-06-19

³²⁵ Die Presse, Juni 1884-06-29

³²⁶ Die Presse, Juli 1884-07-01

³²⁷ Das Vaterland, Juli 1884-07-23

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

³²⁹ Die Presse, Juli 1884-07-30

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

³³¹ Das Vaterland, Juli 1884-07-31

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

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

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

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

1884.09.09-14-én Pola-ban tartózkodott.

1884.09.15-én befutott Fiumébe.³³⁵

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

³³⁹ Fővárosi Lapok 1884-09-07 / 210. szám

³⁴⁰ Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-09-06 / 247. szám

³⁴¹ Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-09-06 / 247. szám

³⁴² Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-08-30 / 240. szám

³⁴³ Neue Freie Presse, September 1884-09-02

³⁴⁴ Linzer Volksblatt, September 1884-09-03

³⁴⁵ Das Vaterland, September 1884-09-06

Die Presse, September 1884-09-06

³⁴⁶ Die Presse, Oktober 1884-10-21

³⁴⁷ Das Vaterland, November 1884-11-05

hogy az Osztrák-Magyar Monarchia épp úgy járt el, mint a többi korabeli európai tengeri nagyhatalom.

1884.11.27-én érkezett Bahia-ba, és 1884.12.06-án kíván onnét tovább hajózni.³⁴⁸

Ekkor már pontosabb útiterv is ismert: A korvett Gibraltáron keresztül Bahiába hajózik, majd onnan, Fokváros elhagyása után Ausztráliába és Új-Zélandra, ahol Adelaide-ben, Melbourne-ben, Sydney-ben és Aucklandben áll meg. Aucklandből a Szamoa-szigeteket és lehetőség szerint a Fidzsi-szigeteket látogatják meg, majd a Fülöp-szigeteket (Manila, Luzon sziget) és Borneó és Jáva Nagy Szunda-szigeteit látogatják meg. A visszaúton, amely a Malaka-szoroson keresztül történik, a hajó Szingapúrban, Ceyloniában (Pointe de Galle), Bataviában, Adenben és Suezben is megáll. A korvett a Szezi-csatornán keresztül tér haza.³⁴⁹

1885.

1885.01.09/10-én Fokvárosba érkezett.³⁵⁰ Fokvárost 1885.01.17-én hagyta maga mögött.

A lapok közlik a hajók postájának célállomását és azok vélhető célba érésének az idejét. Ez alapján a hajók útvonala nagyjából leírható, de a hajó indulási és érkezési időpontja nem.

1885.03.18-án érkezett Melbourne-ba (Sanridge). Innét 1885.04.01-én kíván tovább hajózni.³⁵¹

1885.04.09/14-én Sidney-be érkezett.³⁵² Sidney-t 1885.04.25-én hagyta el.

1885.05.06-07-én Rangitoto szigete (Új-Zéland) következett.

1885.05.07/09-én Audland-ba (Új-Zéland, Auckland) érkezett.³⁵³

„Jelentettük nemrég, hogy haditengerészetünk „Saida“ nevű korvettje föld körüli útjában Aucklandba (Új-Seeland) érkezett. Ez alkalommal az új-zeelandi független törzsek legtekintélyesebbjének, a maori törzsnek egy számos tagból álló küldöttsége jelent meg a „Saida“ fedélzetén, és értékes ajándékot adott át a parancsnoknak, Ferencz József király számára. Az ajándék egy rendkívüli nagyságú föld porphyr kő, mely majd fél méter hosszú és négy cm. átmérővel bír. Éj felsége, kit az ajándékról értesítettek, el is fogadta azt, s az a „Saida“ visszaérkezése után a császári drágakögyűjteményben fog elhelyeztetek”³⁵⁴

Auckland-ot 1885.05.17-én hagyta el.

Falzari zászlós rendkívül lebilincselő előadása (1885.11.10-én) az osztrák "Saida" korvett útjáról szólt, amely 1884. október 2-án (1884.09.30-án) indult el Polából, hogy meglátogassa Ausztráliát és az indiai szigetcsoportot. Az út Polából Gibraltárba, majd Dél-Amerikába vezetett 33 nap alatt a tengeren a Fokföldre, majd 60 nap megszakítás nélküli vitorlázás következett anélkül, hogy más hajóval találkoztak volna, meglátogatva Melbourne-t, Sydney-t, Aucklandet és a Fidzsi-szigeteket, amely szigetcsoport képezte az előadás tárgyát. Kiterjedt kirándulásokat tettek Kanta-Du és Fidzsi-keva főbb városaiba, valamint a Reva folyó mentén, bejárva a buja növényzettel megáldott szigetek belsejét. Az előadó a lakosságot (akik már tíz évvel korábban is kannibalizmust gyakoroltak) erősnek, jó testalkatúnak és rendkívül intelligensnek írta le. A gazdag fényképgyűjtemény, amelyet többnyire maga az előadó készített, valamint a szigetlakók szokásainak és hagyományainak kiváló leírása rendkívül informatív és élvezetessé tette ezt az előadást.³⁵⁵ Az előadó a jelek szerint elhagyta a hajót és még jóval a Saida visszaérkezése előtt hazajutott Ausztriába.

³⁴⁸ Das Vaterland, November 1884-11-28

³⁴⁹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1884 Hauptteil

³⁵⁰ Das Vaterland, Januar 1885-01-11

³⁵¹ Das Vaterland, März 1885-03-19

³⁵² Das Vaterland, April 1885-04-15

³⁵³ Die Presse, Mai 1885-05-10

³⁵⁴ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-01-10 / 10. szám

³⁵⁵ Das Vaterland, November 1885-11-14

1885.05.29/30 – 1885.06.06-án a Suva-öbölben (Fidzsi-szigetek) járt.

A Saida a Csendes-óceánon:

Sajnos a sajtóból nem derült ki, hogy mikor indult el erre az útjára. A sajtóból nem tudni, hogy ide a Szuezi csatornán át jutott-e el, vagy az Atlanti-óceán felől érkezett.

A "Saida" korvett 1885. május 29-én horgonyzott le a Suva-öbölben (Csendes-óceán, Fidzsi szigetek), miután a hajót a fedélzetre vezényelt révkalauz átvezette a keskeny zátonybejáraton. A Suvába tartó tengerészeknek tanácsos nem feltétel nélkül megbízniuk a zátonyúttal szemben lévő két kőpiramisban, amelyek 0. számú irányszöggel egybeesnek, és az utat jelzik – a korallzátonyoknál lévő vízviszonyok nagyobb óvatosságot igényelnek, mint egyszerűen a fent említett irányszög mentén hajózni. A nagyobb hajók általában a Suva rakparttól egy tengeri mérföldön belül maradnak. A kisebbek kellően mély horgonyzóhelyet találnak még a város közvetlen közelében is. Hacsak nem kényszerülünk január és március között a szigetcsoporton horgonyozni, a viharok elleni óvintézkedések feleslegesek, mivel a következetesen végzett meteorológiai megfigyelések szerint március végére egyáltalán nem halad át vihar a szigeteken, amely bármilyen veszélyt jelenthetne a hajókra. A viharos időszakban a Suva magasan fekvő és jól látható jelzőállomása a megfelelő figyelmeztető jelzést adja ki, amikor vihar várható. Januártól márciusig erősen nem ajánlott a szigetcsoport látogatása, kivéve, ha erre kényszerülünk a trópusi esőzések miatt, amelyek minden tevékenységet, különösen a parti közlekedést lehetetlenné tesznek. Még áprilisban és májusban is, amelyek átmeneti időszakot jelentenek a száraz évszakra, a Fidzsi-szigeteken való tartózkodást megnehezítik a hirtelen és állandó változások. A napsütés, majd a heves esőzés rendkívül kellemetlen. A sziget bazalt- és trachittalajában (finomszemcsés vulkánikus kőzet) található számos mélyedés az esős évszakban megtelik vízzel. A túlszűfolttság rendkívül megnehezíti a kirándulásokat, nem is beszélve arról, hogy a levegő hőmérséklete, amely szinte soha nem süllyed 30°C alá, olyan párák és nehéz légréteg teremt, hogy bármilyen fizikai megterhelés rendkívül megterhelővé válik.³⁵⁶

1885.06.10-22-én Tanna (Vanuata) következett.

1885.06.22-24-én a Darnley-sziget-nél járt.

1885.06.24-25-én a Saddle-sziget vizeit kereste fel.

1885.06.29 – 1885.07.02-án a Dobbo-sziget (Indonézia) vizeit térképezte fel.

1885.07.04-08-án a Banda-sziget-nél (Indonézia) volt.

1885.07.15-19-én Passarikan következett.

1885.07.19-27-én Szurabaja (Jáva) vizein horgonyzott.

1885.08.03-04-én Edam-sziget.

1885.08.04-20-án Batavia-ban (Jakarta, Indonézia) volt.

1885.08.08-én heves zivatarba, majd szélcsendbe került a hajó. Ezen a napon befutott Batavia-ba (Jakarta, Indonézia) ahonnan 1885.08.20-án indul tovább Szingapúr felé, ahová a hajónak szóló leveleket október elejére várják.³⁵⁷

Közben 1885.08.16-án Hongkongba várják a befutását,³⁵⁸ de a jelek szerint a hajó nem ment oda.

1885.08.25-30-án Tullah Sumpat (Pindang-sziget /Pinang, Szumátra/) következett.

1885.08.30- 1885.09.21-ig Szingapúr-ban kötött ki.

1885.09.21-24-én Tanjong (Malajzia) következett.

1885.09.25-28-án Brunei Point a Sarawak folyónál volt a kikötőhelye.

1885.09.28-án érintette Pindangot (Szumátra, Pinang).

³⁵⁶ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1886 Hauptteil

³⁵⁷ Das Vaterland, August 1885-08-09

Wiener Allgemeine Zeitung, August 1885-08-25

Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-08-26 / 233. szám

³⁵⁸ Die Presse, Juni 1885-06-23

1885.10.11/12-én ismét Szingapúr-ba érkezett.

A postaszolgálat hírei szerint, a hajó októberben is Szingapúr-ban volt.³⁵⁹ A „Saida” korvett és a „Nautilus” ágyúaszád 1885.11.12-én indul tovább Szingapúrból.³⁶⁰

1885.11.14-19-én Georgetown (Penang) következett.

1885.12.06/07-én ért Colombo-ba (Ceylon – Sri Lanka). Itt, 1885.12.15-ig maradt.³⁶¹

1886.

1886.01.03/04. Saida nevű osztrák-magyar korvett ma Adenbe megérkezett és 6-án tovább folytatja útját.³⁶²

1886.01.13-án megérkezett Szuezebe.³⁶³

1886.01.22-én a Szezei-csatornában hajózott, majd kikötött Izmailia-ban.³⁶⁴

1886.01.23/26-án érkezett Port Said-ba, ahonnét 27-én hajózott tovább.³⁶⁵

1886.02.05-én érkezett vissza Polába.³⁶⁶ A „Saida” korvett hajónak parancsnoka Fayenz Henrik cs. és kir. fregatte kapitány a „magyar termelők borrhaktárából néhány száz üveg fehér és vörös asztalt, pecsenye és asszúbort vásárolt saját és hajótisztjei szükségletére, az említett cég főnökének kérelmére pedig egy láda bort vitt magával, azon czélból, hogy meggyőződhessünk, miképen állották ki ezen utat.³⁶⁷ A hajón utazott a fiatal Coburg herceg, akit felvettek a Tengerészeti Akadémiára.

Megtett 34 478 tmf-et, és 284 napot töltött a tengeren. A fedélzeti fényképezőgéppel 130 db felvételt, főként tájképet készítettek.

1886.02.8-án kivonták a szolgálatból és kijavították a kazánjait.

(A Föld körüli útja a Császári és Királyi "Saida" korvettel.) A "Franz Josef keserűforrás" teljesen érintetlen maradt a 17 hónapos tengeri utazás, az Egyenlítő kétszeri átkelése és a trópusokon való tartózkodás ellenére. Több orvos is megerősítette, hogy a kereskedelmi forgalomban kapható, Franz Josef keserűforrással töltött palackok töltés és csomagolás tekintetében megkülönböztethetetlenek a Saida fedélzetén lévőktől. (1885.) Aláírás: Janiczek.³⁶⁸

Van olyan újság, ami a hajó pólai hazatértét áprilisban közölte újdonságként.³⁶⁹

A hajó Pólából áthajózott Triesztbe.³⁷⁰

A „Saida” néhány állatot hozott a schönbrunni állatsereglet számára, és számos néprajzi értékű tárgyat is beszerzett a polai Tengerészeti Múzeum számára. Az állatok a következők: egy pár dél-amerikai gímszarvas a Molukkákról és egy ausztrál ékfarkú sas. Mindkét faj nagyon ritka, és korábban ismeretlen volt Schönbrunnban. Az állatok jól bírták az utazást. Ezek Ritter von Fayenz kapitány ajándékai. Egy osztrák konzuli tisztviselő, Janiczek úr, állami költségen tette meg az utat Polából, hogy képviselje az osztrák–magyar kereskedelem érdekeit. Energiájának és körültekintésének köszönhetően elért sikerei állítólag jelentősek, bár az osztrák-magyar kereskedőközösség eddig részben a tengerentúli kereskedelemben meglévő saját érdekeinek

³⁵⁹ Neue Freie Presse, September 1885-09-21

³⁶⁰ Neue Freie Presse, November 1885-11-06

³⁶¹ Die Presse, Dezember 1885-12-08

³⁶² Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-01-05 / 5. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1886-01-04

³⁶³ Das Vaterland, Januar 1886-01-18

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1886-01-22

³⁶⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

³⁶⁵ Das Vaterland, Januar 1886-01-25

³⁶⁶ Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-02-06 / 37. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-05

³⁶⁷ Fővárosi Lapok 1884-08-24 / 198. szám

³⁶⁸ Agramer Zeitung, Februar 1901-02-01

³⁶⁹ Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-04-04 / 94. szám

Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-04-05 / 95. szám

³⁷⁰ Neue Freie Presse, Februar 1886-02-19

előmozdításával foglalkozott. Megjegyzendő, hogy ekkoriban igen érdekes kereskedelmi szerződések születtek. Például Kalkuttában elérték, hogy a legnagyobb zongoraüzlet Ausztriából vásároljon, vagy, hogy Bombay-ban a Monarchiától vásároljanak nagy tételben gyufát.³⁷¹ Jáván régóta osztrák kereskedelmi telep működik, amit az Osztrák-Magyar Exportszövetség hozott létre.³⁷² Janiczek alkonzul a tengerentúli országokkal való gyenge kereskedelmi kapcsolataink fő okát az osztrák kereskedőházak hiányában látja ezekben a régiókban, és határozottan szorgalmazza osztrák kereskedőtelepek létrehozását.³⁷³

Az út során Felix Falzari zászlós nagy erőfeszítéssel és szakértelemmel gyűjtött össze egy 1000 példányból álló herbáriumot, amit átadott a Bécsi Egyetem Botanikai Múzeumának.³⁷⁴

Dr. Roboz Zoltán azon kesereg hosszasan cikkében, hogy a hajóutakon szerzett tudományos eredményeket a nagyközönség alig ismerheti meg.³⁷⁵

Világlátott magyar borok:

„Legkitűnőbbben kiállották ezen hosszú óceáni utat jeles bortermelőnk dr. Szabó Gyula 1858. évi 2 puttonos, 1880. évi 2 és 4 puttonos tokaji asszaborai; Szailer Emil 1880. ménesi asszu, vörös ménesi cabinet és fehér ménesi bakator, valamint Törös József 1879. érmelléki és n. Ranolder püspök örököseinek 1882. csopaki fehér asztali borai. Az „Erdélyi pinczeegylet vörös Medoc kevesebb — Vass A. visontai vörös bora pedig több lerakott aljjal; ellenben Petrár E. ménesi vörös bora teljesen zavartan, illetve megtörve érkezett vissza. Egy sajnos körülmény folytán, Kerntler Ferencz budai, Adler N. János szegszárdi vörös borai és az Erdélyi pinczeegylet szilvási, som- és törökhegyi, gróf Teleky Károly 1873. és 1875. risling és chateau marosújvári, Hosszú József mocsai risling, gróf Bethlen Gergely somlyóújlaki és Szalay Károly magyarádi asztali borai nem érkeztek vissza, minthogy ezek a hajón tévedésből a többi borok közé rakva, elfogyasztottak. A visszaérkezett borokból azon tanulság meríthető, hogy az asszaborokon kívül a fehér borok jobban állották ki az utat, mint a vörös borok. Ennek oka pedig csupán a borok kezelésében találja magyarázatát, mert nálunk általában az a szokás dívik, hogy míg a fehér bort kétszer—háromszor lefejtik, és arra ügyelnek, hogy ez tiszta és sima tükre legyen, addig a vörös bort — attól való félelemből, hogy a színét veszti — egyszer fejtik le és kevesebbet törődnek vele, hogy évek múlva is palaczkérett-e a vörös bor vagy nem. Boraink általában, még a czeplédi, kecskeméti és debreczeni kerti borok is kiállják, minden idegen alkatrész — tehát borszesz hozzáadása nélkül is — az aequatoron túl való utazást, de ezen boroknak legalább 3 éveseknek, — ezen idő alatt legalább 6—8-szor lefejtve és 1—2-szer derítve kell lenniök. Nagyon hibás azon állítás, hogy csakis cognakkrozott vagy legalább 14% alkoholtartalmú borok állják ki jól a hosszú és tengerentúli utakat, mert ezek is megtörnek és megzavarodnak, ha kellő pinczekezelésben nem részesültek, vagy ha fiatalabbak a borok, és azért különösen és ismételten figyelembe ajánlandó bortermelőinknek, hogy ne riadjanak vissza a bornak minél gyakrabban ide kellő időben való lefejtésétől és derítésétől, hogy a bor érett és az erjesztő gombáktól ment legyen. A közeli osztrák tartományokban, Közép- és Dél-Németországban főleg azért nem kedvelik magyar borainkat — mit jelen sorok írója személyesen is tapasztalt — mert nagyon erősek; borkereskedőink nagyobb része pedig kizárólag szeszszel kevert borokat szállítanak oda, ha pedig ezen urak arra fektetnék a fősúlyt, hogy tökéletesen tiszta, palaczkérett, — azaz helyesen kezelt 2—3 éves bor adatnék a külföldnek, bizonyára magyar boraink nagyobb kedveltségnek és keresletnek örvendenének.

³⁷¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1886-02-17

Morgen-Post, Februar 1886-02-19

³⁷² Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Januar-Juni 1886-03-05

³⁷³ Neue Freie Presse, März 1886-03-12

³⁷⁴ Die Presse, April 1886-04-03

³⁷⁵ Somogy, 22. évfolyam, 1886-08-24 / 34. szám

Fayenz fregatte kapitánynak közléseiből kivehető, hogy Ausztráliába idegen borokkal bevétel nem létesíthető, minthogy ottan úgy a szőlőművelés, mint a borászat igen alaposan kezeltetik és az utóbbi években már túltermelést is értek el, úgy hogy már boraikat kezdik Európába és különösen Angliába exportálni. Magyar borainknak kitűnő piacza volna Brazília, hol most főleg a könnyebb spanyol és a portugál borok (?) uralják a helyzetet. Bombayban és Ceylonban nagyobb mennyiségű dalmát borok vannak forgalomban, míg Singapore-, Hongkong- és Sarawakban stb. igen kedveltek Palugyay és fiai pozsonyi borkereskedő cég karlóczi vörös borai. — Brandt, singaporei osztrákmagyar konzult illeti a főérdem, hogy ezen boraink Kelet-Ázsiában és Chinában bevezetve lettek. Palaczkboraink és különösen a vörösek a francia borokkal igen nehezen versenyezhetnek, s eltekintve a mi vörös boraink magas áráról, gátolja a kivitel főleg ezeknek helytelen kezelése és ennek folytán vörös boraink rendkívül sok aljat raknak le; ugyanezen szemrehányás illeti osztrák és magyar sörünket is; míg a többi világrészekben berlini, hamburgi és amsterdami sörök roppant mennyiségekben találhatók fel s így kivitelünk csupán egyes osztrák iparcikkre szorítkozik.³⁷⁶ Mint kitűnik, az út egyben a borkereskedelmi kapcsolatok építését is szolgálta. Ezt a kereskedelmi kamra, több ízben is szorgalmazta.

„A „Saida” kereskedelmi jelentése. A nemrég megjelent „Communications from the Fields of Maritime Affairs” (Tengerészeti Ügyek Közleményei) IX. és X. számában számos értékes exportjavaslat található, amelyek világosan bemutatják a „Saida” korvett transzocéáni útjának eredményeit. A fent említett korvett 1884-ben oktatóútra indult, amelyet 1886-ig meghosszabbítottak. Többek között ez az út kereskedelmi és konzuli ügyekben nyújtott információs szolgáltatásokat is. Bár Heinrich Fayenz parancsnok jelentésében közzétett adatok nem terjednek ki a legújabb időszakra, és a közölt információk forrásai sajnos többnyire hiányosak, exportöreink ennek ellenére nagyon hasznosnak találják majd a nemrégiben közzétett jelentést. Jelentős előnye, hogy személyes megfigyeléseken alapul, és élénken reprodukálja a szakértők által szerzett tapasztalatokat. A jelentés exportunk szempontjából legfontosabb pontjainak kiemelésével megtartjuk ugyanazt a jelentési sorrendet az egyes helyszínekre vagy területekre vonatkozóan, amelyeket a korvett meglátogatott.

A jelentés a gibraltári kereskedelmi helyzet leírásával kezdődik. Ez a helyszín kereskedelmi szempontból kevésbé jelentősnek tűnik, elsősorban szénlelőhelyként jelentős. Az elmúlt öt évben évente 800 000 tonna szenet importáltak Angliából.

Az Osztrák–Magyar Monarchia számára érdekes kereskedelmi árukkal kapcsolatban a következőket kell megjegyezni. Vas és acél. Öt évvel ezelőttig, amikor közvetlen gőzhajó összeköttetés állt fenn Trieszttel, az A. Hatchwell cég gőzhajókkal importált vas- és közönséges acélárakat Ausztriából a marokkói piacra ezen a vonalon. Mivel ez az összeköttetés már nem létezik, az árukat Franciaországon keresztül szerzik be, Gibraltár megkerülésével. Cukor. Az osztrák cukor importjára tett kísérlet eddig sikertelennek tűnik. Körülbelül egy hónappal a „Saida” gibraltári érkezése előtt a német cukorgyárak egyik főügynöke jelentős engedményeket tett a helyi vállalatoknak az ár, a forma, a csomagolás és a fizetési feltételek tekintetében.

Állítólag jelentős szállítási megállapodásokat kötött. Információszerzésre és kapcsolatfelvételre a jelentés M. Gomez cégét ajánlja. Papír. Az osztrák gyártmányú papírt francia vállalatok fogják importálni. Hangsúlyozták, hogy a dokumentumnak meghatározott alakúnak és méretűnek kell lennie. A jelentés megjegyzi, hogy az osztrák-magyar iparosok Gibraltár iránti korlátozott érdeklődését szinte mindenhol kiemelték, és hogy az ottani vállalatoknak olykor lehetetlen volt még az osztrák vagy magyar cégektől is aktuális árakat szerezniük.

³⁷⁶ Borászati Lapok – 13. évfolyam – 1886-06-01 / 11. sz.
Fővárosi Lapok, 23. évfolyam, 1886-04-30 / 119. szám
Das Vaterland, Mai 1886-05-01

Gibraltárról a „Saida” Bahia felé fordult. Amellett, amit az utóbbi város kereskedelmi viszonyairól már korábban az „Aurora”-jelentésről szóló beszélgetésünkben elmondtunk, a következőket kell hangsúlyozni: A megfigyelő véleménye szerint az egyik legszembetűnőbb tény az, hogy a Bahiában nagyon erősen képviselt a folyamatosan növekvő német elem, ami szinte teljesen kiszorította az angol kereskedőházakat. Az exportot kizárólag külföldi cégek bonyolítják le, míg az importot nagyrészt helyi és portugál vállalatok bonyolítják. Az exportcikkék közé tartoznak: dohány, kávé, kakaó, ökörbőr, piasszava (pálmárosból készült termékek), faanyag és gumi. Az exportcégek közül a Schramm, Stade & Co.-t említik egyetlenként, amely közvetlenül a Földközi-tengerre szállít. Az Ausztria-Magyarországról importált áruk között szerepel: liszt, hajlított fa bútorok, agyag- és üvegáruk, valamint gyöngyházgombok. Mindezeket a cikkeket – a liszt kivételével, amelyet Trieszten keresztül szállítanak – Hamburgon keresztül importálják. A lisztet a trieszti gőzmalomból, a trieszti Economo malomból és a budapesti gőzmalomból szerzik be. A bútorokat a Thonet fivérek, Jacob és Josef Kohn, valamint a Fischl fiai szállítják Prágából. A Pereira & Filho által évente importált bútorok értéke eléri a 100 000 frankot. Meg kell említeni egy nagyon érdekes tény, amely rávilágít az osztrák sör tartósító tulajdonságaira. Mielőtt elindult otthonról, a "Saida" 6000 palack Dreher sört rakodott be a trieszti sörfőzdéből. Egy három hónapos, többnyire trópusi éghajlaton megtett út után egyetlen palackot sem dobtak ki rossz minőség miatt, annak ellenére, hogy a készlet 1000 palackra apadt, és nem volt jég a fedélzeten.

Mielőtt a "Saida"-val Fokvárosba indulnánk, megengedett egy terjesztésre érdemes információ felhasználása, még ha nem is az exportra vonatkozik. a Brazil Államvasutak jelenlegi főmérnökének, egy osztrák születésű, Dr. Pinkas erőfeszítéseiről van szó, amelynek célja fiatal osztrák mérnökök Brazíliába vonzása. Eddig ezek az erőfeszítések sikertelenek voltak.

Fokvárosban a kereskedelmi viszonyokkal kapcsolatban tett megfigyelések arra a következtetésre vezetnek a riportert, hogy a jelenlegi helyzetben a monarchiánkkal jövedelmező kereskedelmi kapcsolatok kialakítása lehetetlen. A 290 000 lelket számláló fehér lakosság túl csekély értékesítési volument igényel ahhoz, hogy akár csak megérje a próbálkozást, és teljesen kizárja a régóta fennálló angol importtal szembeni sikeres versenyt. Nem világos számunkra, hogyan egyeztethető össze a megfigyelő ezen meggyőződése azzal a néhány oldallal később említett ténnyel, hogy monarchiánk bútorokkal, üvegáruval, ruházattal, ágyneművel, gombokkal, parfümökkel, rövidáruval, ingaórákkal és ásványvizekkel vesz részt a Fokváros kereskedelmében, és hogy az osztrák gyártmányként értékesített áruk jó hírnévnek örvendenek. Az előadó talán azt a gondolatot kívánta kifejezni, hogy Ausztriának jelenleg kerülnie kellene a közvetlen beavatkozást az ezen a területen folyó versenybe.

A jelentés jelentős figyelmet szentel két ausztrál tartománynak, Victoria és Új-Dél-Wales kereskedelmi kapcsolatainak. Az import ebbe a két tartományba a következőképpen történik. Vagy az ausztrál importőrházaknak saját fióktelepeik vannak Londonban, vagy az ausztrál importőr-cégek egy európai, általában londoni székhelyű exportőrházat bíznak meg a megrendelt áruk beszerzésével, és beszerzési jutalékot fizetnek ezért a szolgáltatásért. Egy másik típusú importőrház, és valóban az, amellyel iparosaink a legkönnyebben kapcsolatba léphetnek, az, amelyik európai gyártmányait egy bizományoson keresztül szerzi be. Ezek a bizományosok Ausztráliában székelnek, és helyben képviselik az adott európai gyártókat. Ezek az ügynökök hazai árukat kínálnak importőröknek, és egyedül ők kötik meg az üzleteket. Magától értetődik, hogy sok múlik e képviselő személyiségén és az ausztrál kereskedelmi világban betöltött kisebb-nagyobb tekintélyén, és minél tehetségesebb az osztrák-magyar exportőr, annál biztosabb, hogy bőséges piacra talál. Victoria tartomány importhelyzetére vonatkozóan a következő adatok figyelemre méltóak: Az osztrák bútorimport körülbelül

25 000-30 000 fontot tesz ki. A fizetés Londonban, fuvarlevelek ellenében történik, és a gyári árakat részesítik előnyben. Minden nagyobb osztrák üvegyár képviselteti magát Melbourne-ben. Nagy a kereslet az ivópoharak, palackok, vajtartók és cukortartók iránt, de az osztrák termékek nem könnyen beszerezhetők, és az angol termékeket részesítik előnyben. A termék mintagyűjteményekkel sem célszerű fukarkodni. Szinte mindenféle papírt importálnak. Különösen nagy a kereslet az újságpapír iránt, amelyből a Melbourne-ben megjelenő folyóiratok évente 10 000 font értékben használnak fel. A porcelántárgyak, mint például a csészék, mártástartók és tányérok, fehér, aranyszegéllyel, hatalmas piaci részesedéssel rendelkeznek, és korábban Csehországból importálták őket. Az utóbbi időben azonban az olcsóbb angol termékek szinte teljesen elfoglalták a piacot. A meglévő termékeink közül csak a mosdókészletek lehetnek versenyképesek. A lábbelik importja 123 000 fontot tesz ki. Ennek az összegnek a fele Ausztriából származik, a Pollak, Falk, Kraus, Lackenbacher és Zapleta cégektől. A malom alkatrészeket Angliából, Amerikából és Magyarországról importálják. 1885 januárjában a budapesti Ganz cég 1450 font értékben szállított alkatrészeket. A cég termékei jelentős hírnévnek örvendenek, és teljesen kiszorították az angol és amerikai árukat Dél-Ausztráliában és Viktóriában. A drótháló iránti kereslet, amelyből 1883-ban 50 000 fontot importáltak, várhatóan hamarosan tízszeresére fog nőni a gyarmatokon tomboló nyúljárvány miatt. A gyufa éves importja 31 000 font, amelyből 4000 font a fa svéd gyufa és 27 000 font a viaszgyufa. Németország, Svédország és Anglia vesz részt az importban. Egy osztrák gyártó is értékesített egykor kisebb mennyiségben, de hamarosan elvesztette az üzletet, mivel egyes kiskereskedőket alacsonyabb árakon látott el, mint a nagy importőr.

A mezőgazdasági gépek kizárólag Angliából és Amerikából származnak. Katalógusok összeállításával lehetne megkönnyíteni a piacra való bejutást. Az angol nyelv is szerepet játszhat az angliai és amerikai gépek kereskedelmi túlsúlyában. A cement és a borostyánkőből készült áruk potenciálisan versenyképesek lehetnek. Az Új-Dél-Wales gyarmatába irányuló importtal kapcsolatban a jelentés általánosságban ugyanazokat a megfigyeléseket teszi, mint a Viktóriába irányuló importtal kapcsolatban. Különösen meg kell jegyezni, hogy a megfigyelő véleménye szerint az osztrák sör jelentős eladása garantálható lenne, ha jó minőségű és elfogadható árú lenne. A két tartomány exporthelyzetének tárgyalásakor a jelentés egy gyapjúpiac létrehozását szorgalmazza Triesztben. Bár az ötletet már korábban felvetette a Kereskedelmi Minisztériumnak a néhai melbourne-i osztrák-magyar konzul, Thönemann, de akkoriban a Trieszti Kereskedelmi Kamara tanácsára elutasították. Előnyösnek tűnhet, ha nem vetik el teljesen az ötletet. Számos fonógyár már vásárol ausztrál gyapjút, és saját ügynökeik keresztül vásárolják fel Melbourne-ben. Ha sok iparos követné ezt a példát, a projekt kétségtelenül lendületet venne. Ugyanakkor egy közvetlen kereskedelmi útvonal Trieszt és Ausztrália között biztos alapot teremtene ehhez, ezáltal véglegesen megnyitva az egyik legfontosabb kereskedelmi útvonalat az osztrák-magyar export számára.

Egy cikk korlátozott terjedelmén belül nem lehetséges kimerítően felsorolni a jelentésben foglalt információkat. Elég, ha néhány kiemelkedő megjegyzéssel felkeltjük exportőri köreink érdeklődését, hogy tanulmányozzák a jelentést. Végezetül csak két hiányosságot említek, amelyek az egyes exportőrök személyes tulajdonságaiban gyökereznek, és amelyeket a kereskedelmi és kereskedelmi küldetésekre küldött gőzhajókról érkező tudósítók egyike sem mulasztott el kiemelni. Az első hiányosság az a hit, hogy üzleti kapcsolatokat lehet létesíteni ambiciózus, de elszegényedett fiatalok révén, akiknek kereskedelmi és nyelvi készségei gyakran több mint elégtelenek, valamint az a gondatlanság, amellyel ezeket a fiatalokat a kivándorlásra ösztönzik. Az elkerülhetetlen következmény, hogy ezek a vállalkozások általában vagy tönkremennek, vagy legalábbis veszteséget okoznak hazai ügyfeleiknek, gyakran arra készítve az osztrák-magyar üzletembereket, hogy összekeverjék az okot az okozattal, és azt

higgyék, hogy mindent megtettek, és most tartózkodniuk kell minden további kísérlettől. Bár el kell ismerni, hogy exportunk fejlesztését leginkább a külföldön letelepedett állampolgárok tudják elősegíteni, azt is szem előtt kell tartani, hogy erre a célra csak képzett, tapasztalt és némi anyagi erőforrással rendelkező üzletembereket szabad választani. E tekintetben még sokat kell tanulnunk más országoktól. Azonban azt is megfigyelhetjük, hogy az osztrák kereskedőosztály néha hiányolja a tengerentúli kereskedelem leglényegesebb előfeltételeit, nevezetesen a kezdeményezőkézséget és a megfelelő ösztönt a kereskedelmi kapcsolatok kiépítéséhez. Ennek illusztrálására itt felhozhatunk néhány példát a "Saida" parancsnoka által az útja megkezdése előtt kapott levelekből. Egy kalapkészítő kéri a parancsnokot, hogy reklámozza termékeit a korvett által megálló különböző kikötőkben működő kalapkereskedőknek, de csak azoknak, akik fizetőképesek. Egy ládakészítő arra kéri, hogy segítse elő monogrammos pénztárcáinak exportját, amelyek jelenleg szenzációt keltenek Bécsben. Egy gumiáru-gyártó kéri, hogy "specialitását", amelyről azt állítja, hogy jobb a francia változatnál, külföldön is reklámozzák, míg egy kis cseh üveggyártó odáig megy, hogy kijelenti, "a kormány végre felismerte, hogy tennie kell valamit az iparért", és megragadja az alkalmat, hogy elküldje a parancsnoknak a cége címkártyáinak csomagját azzal a kéréssel, hogy osszák szét azokat. Nem érthető hát, hogy ilyen nyilvánvaló naivitás ellenére a „Saida” parancsnoka habozik közzétenni a számos más, általa kapott levelet, amelyek közül néhány hasonló, sőt talán még abszurdabb jellegű?”³⁷⁷

A Saida újáról készült jelentést a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya három példányban beküldte a Trans-oceanische Reise Sr. Majestät Corvett »Saida« in den Jahren 1884-1886» című művet, amelyet a levéltárba helyeztek el.³⁷⁸

„A budapesti kereskedelmi és iparkamara hivatalból értesítettett, hogy a „Saida“ hadihajó rendeletet kapott tengerentúli utazásra. Nevezett hajó ez év (1886) október 1-én Polából kiindul és a Gibraltár szoroson át Dél-Amerikába vitorláz és ez útjában Madeira és St. Vincent szigeteket, Pernambucot, Bahiát, Rio-Janeírot, Montevideot és Buenos-Ayrest érinti. Az utóbb nevezett kikötőből a fokrárosba (Capetown) evez, onnét pedig Afrika keleti részére, ahol Port-Natal, Mauritius és Reunion szigeteket, továbbá Tamatavét, esetleg Nossi-Bét Madagaskárban, valamint Mayottet, Zanzibart és Bagamotet érintvén, a vörös tengeren keresztül hazatér. Minthogy a hajó parancsnoka az érintett vidékeken a kereskedelmi érdekeket is lesz hivatva képviselni, a kamara e körülményre oly megjegyzéssel hívja föl a kereskedők, iparosok és gyárosok figyelmét, hogy a hajó által érintett vidékek viszonyainak megismerése, üzleti összeköttetés, vagy valamely iparág meghonosítása szempontjából fenforgó óhajaikat legkésőbb ez évi (1886) szeptember hó 10-ig a kamarához beterjeszszék.”³⁷⁹ A hajó alig érkezett hazai vizekre, de máris újabb bevetését tervezték.

1886.09.25-én próbautat hajtott végre.

1886.09.26-án szolgálatba állt.

Egy rövid pihenő után a hajó még 1886-ban újra útra kelt, hogy egy újabb, 1887-ig tartó út során meglátogassa Dél-Amerikát és Kelet-Afrikát. ³⁸⁰ A lap a pontos indulást nem adta meg. Az útra a fiúmei haditengerészeti akadémia diákjait is magával viszi.³⁸¹

³⁷⁷ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1886-11-19

³⁷⁸ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-13 / 1481. szám

³⁷⁹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-08-28 / 238. szám

³⁸⁰ Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-06-19 / 168. szám

³⁸¹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-06-21 / 170. szám

A "Saida" korvett 1886.09.01-én indul majd kilenc hónapos útra Brazíliába, La Platába, Fokvárosba és Suezbe.³⁸² A hajó azonban késve tud csak kifutni sajtó szerint, vagy a korábbi kereskedelmi cikk adatát nézte be az újságíró, hiszen ott a kifutás október 1-re volt jelezve. Külső forrás szerint 1886.09.30-án futott ki Polából. Mivel a hajó történetét a sajtóból próbálom összeállítani, a cikk rossz dátumozását meghagytam, de jelzem annak hibás voltát fentebb.

Hermann Heinze fregattkapitány által vezetett "Saida" korvett 1886. október 1-jén másfél évig tartó küldetéses útra indul. Madeirán keresztül Brazíliába hajózik, hosszabb megállókat tart Bahiában és Rio de Janeiróban, valamint ellátogat Buenos Airesbe a La Plata régióban Montevideóban. Ezt követően Afrikába hajózik, Fokvárosban horgonyoz le, majd Port Natal, Tamatavéra, Zanzibár, Bagomojo következik. Madagaszkártól keletre hajózik, érintve Réunion és Mauritius szigetét az Indiai-óceánban, mielőtt megkezdí visszaútját az Északi-tengeren és a Szezi-csatornán keresztül.³⁸³ A kikötőket nem biztos, hogy érintési sorrendben sorolják fel az újságok. Zanzibárban a hajó kapitányának kereskedelmi szerződést kell kötnie.³⁸⁴

1886.10.17-19-én a rossz időjárás miatt befutottak Palermóba, de legénysége nem lépett partra. 1886.10.30 – 1886.11.09-én Gibraltár-t kereste fel.

1886.11.09-12 között vihar miatt a Getares-öbölben (Spanyolország) horgonyoztak.

1886.11.19-28. és 1886.11.30-án Funchal-ban, Madeirán. járt Itt a szeszélyes és kedvezőtlen időjárás miatt arra kényszerült, hogy háromszor is megváltoztassa a horgonyzóhelyét. Első ízben elszakadt a horgonylánc, a harmadik esetben az 1886.11.28-i kifutás alkalmából a lánc kicsúszott és a horgonya ottmaradt. 1886.11.30-án mindkét elveszett horgonyt kiemelték a tengerből. 1886.12.02-án indult tovább az SMS Saida.

1886.12.10-12-én Porto Grande (St. Vincent) következett.

1886.12.03 – 1887.01.06 között Pernambuco-t (Brazília - Nhede) kereste fel.

1887.

1887.01.10-22-én Bahia-ban kötött ki.

1887.02.02-15 között Rio de Janeiro-ban vetett horgonyt.

1887.03.16-án érintette Tristan da Cunha-t.

1887.03.30 – 1887.04.17-ig Simonstown (Simon's Town, Dél-Afrika) következett.

1887.04.30 – 1887.05.03-ig, majd 1887.05.04-én Durban-ban (Natal, Dél-Afrika) volt, ahol elveszített egy horgonyt, de később kihalászták azt a tengerből.

1887.05.23 – 1887.06.05-én Port Louis-ban (Mauritius) kötött ki.

1887.06.06-07-én járt St. Paul, Reunion-ban.

Ő felsége hajói számára a központi tengerészeti igazgatóság Bécsből a következő napokon küldi a postát: a »Saidá«-ra Marseillén át St.-Pierrébe (1887) ápril 30-án s az »Aurora«-ra Hong-Kongba (1887) ápril 13-án.³⁸⁵ St.-Pierré (St. Paul, Reunion) észak-amerikai francia gyarmatsziget.

1887.06.12-15-én Tamatave (Toamasina, Madagaszkár) következett. Ezen időben járhatott valamikor Szent-Mauritius szigetén. „Reményi Ede hegedűművészünk világműködő hangversenyző körutat tesz. Ápril közepén Szent-Mauritius szigetén Port Louis-ban adott néhány hangversenyt, még pedig igen nagy sikerrel. Múlt hóban a művész egy unokaöccse, Reményi Ferenc, (Reményi Antal budapesti ügyvéd fia,) a »Saida« gőzösön, melyen fél év óta mint apród szolgál, érkezett e távoli pontra, s amint megtudták nevét és azt a körülményt, hogy

³⁸² Das Vaterland, Juli 1886-07-28

³⁸³ Neue Freie Presse, September 1886-09-21

Die Presse, März 1887-03-17

³⁸⁴ Die Presse, Juni 1887-06-29

Közgazdasági Értesítő, 7. évfolyam, 1888-03-22 / 12. szám

³⁸⁵ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-04-05 / 1652. szám

az ott hangversenyzett művészek unokaöccse, a társaságokban nagyon szívesen fogadták s nem győztek neki eleget beszélni a hatásról, melyet a hévteljes hegedűjáték tett rájuk.”³⁸⁶

1887.06.16-18-án St. Marie de Madagaszkár volt a kikötőhelye.

1887.06.20-30-án Diego Suarez (Antsiranana, Madagaszkár) vizein járt.

1887.07.01-09-én Hellville-ben (Nossi Bé – Nosy Be Madagaszkár) horgonyzott.

1887.07.14-19-én Mozambik-ban járt.

1887.07.22-28-án Mayotte kikötőjét kereste fel.

1887.07.29-31-én a Johanna-szigetnél járt a Komorin szigetcsoporton belül.

1887.08.05-23-én Zanzibár vizein horgonyzott.

A Saida postája 1887.07.11-én indul Brindisin keresztül Zanzibárba (Tanzánia), ahová aug. 8-án érkezik meg.³⁸⁷

1888 augusztusában még/már Pólában volt a sajtó szerint.³⁸⁸ De ez téves adat.

1887.09.09-18-a között volt Aden-ben.

„A »Saida« hadihajó postája 1887.07.28-án indul Brindisin át Adenbe, ahova körülbelül aug. 8-án érkezik.”³⁸⁹

1887.09.24-27-én járt Dzsidda-ban.

1887.10.02-05-én volt Szuezből.

A »Saida« hadihajó postája (1887) szept. 7-én indul Triestből Szuezbé, ahová körülbelül 1887.09.15-én érkezik meg.³⁹⁰

1887.10.05-06-án kereste fel Izmailia-t.

1887.10.06-13-án járt Port Said-ban.

1887.10.20-23-án már Korfu-ban volt. Erzsébet császárnő a fedélzetre látogatott és megtekintette az egész hajót.

Kevéssel azután hogy a »Greif« a corfui kikötőbe befutott (1887. októberében), érkezett oda a »Saida« osztrák-magyar hadigőzös is, melyen a fiumei tengerészeti акадеmia végzett növendékei és tisztánarai voltak. Hosszú útról jöttek meg s igyekezve haza Fiuméba, tértek be Corfuba, valószínűleg szemet fölvenni. Királynénk alig hogy meglátta a »Saida« hadi lobogóját, csónakba ült, s meglátogatta a hadihajót, melynek tisztjei és hadapródjai alig tudtak hamarosan olyan díszbe öltözni, hogy a felséget fogadhassák. A királyné a Saida parancsnokával minden tisztet és tengerészhadapródot kegyesen bemutatott magának, azonnal magyarul szólítva meg azt, akinek magyar hangzású nevét hallotta.³⁹¹

1887.10.25-én megérkezett Polába.

A hajó 1887.10.25/26-án érkezett vissza Polába. Útja tizenhárom hónapig tartott s 23,563 tengeri mértföldet tett meg, ebből 17 054,4 tmf-et vitorlával. 177 napig a kikötőkben volt, 220 napig a tengeren.³⁹² A hajó parancsnoka Alois Ritter von Becker fregattkapitány volt.

1887.10.28-án leszerelték.³⁹³

Az utat egy cikk így összegezte:

Bahia-ban 12 napot volt, majd után 1887. február 2-án Rio Janeiro kikötőjében vetett horgonyt. Itt a parancsnok a braziliai császár és császárnő részéről külön kihallgatásban részesült. További útja során érintette Tristan-da-Cunhán-t majd a Jóreménység foka felé több napi igen heves cyklont kellett a »Saidá«-nak kiállnia.

A Fokvárosból Natal érintése után Mauritiusba vitorlázott, ahol Port-Louisban horgonyt vetett. A hajó tisztikara igen rokonszenves fogadtatásban részesült az itteni lakosság részéről s úgy a

³⁸⁶ Fővárosi Lapok 1887-07-03 / 181. szám

³⁸⁷ Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-06-22 / 171. szám

³⁸⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1888-08-29

³⁸⁹ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-07-13 / 1749. szám

³⁹⁰ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-09-01 / 1797. szám

³⁹¹ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-10-30 / 1856. szám

³⁹² Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

³⁹³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

francia, mint az angol társadalmi körök egymást múlták felül szeretetreméltóságukban. Az út innen Réunion, Madagaskar, Nossi-Bé, Mozambik és a Connor (Comore) szigetek érintése mellett Zanzibárba vezetett, melynek révét 1887. augusztus 5-én érték el. Itt a parancsnokra gróf Kálnoky külügyminiszternek azon megbízása várakozott, hogy a zanzibári szultánnal kereskedelmi és hajózási szerződést kössön. A tárgyalások olyan gyorsan folytak, hogy kevés napok alatt be is fejeztethettek. Burgash-Ben-Said szultán összes csapatainak felvonulása mellett igen ünnepélyesen fogadta a »Saida« parancsnokát és törzskarát, s a parancsnokot rendjelével tüntette ki. Az elutazás Zanzibárból 1887. augusztus 23-án történt és a korvetta Aden érintése után a Vörös-tengeren és a Szuezi csatornán keresztül Corfuba vitorlázott, ahol 1887. október 6-án érkezett meg és az épen ott időző királynőnk részéről látogatásával lett kitüntetve. Az Adeni öbölben és a Vörös-tengerben az ott az év ezen szakában uralkodó szertelen hőség igen nyomasztó s a végső fokig kimerítő hatást gyakorolt a hajó őrségére. Mint minden óceántúli küldetésben részesülő hadihajó, úgy a »Saida« parancsnoka is meg volt bízva a látogatandó kikötőknek kereskedelmi - politikai viszonyairól, különös tekintettel az osztrák-magyar monarchia érdekeire, beható jelentéseket tenni, mint nem különben azoknak tengerészeti és katonai leírását beterjeszteni.³⁹⁴

„A császári és Apostoli királyi Felsége legkegyelmesebben méltóztatott Heinze Armin sorhajókapitánynak (sorhajókapitány 1886-tól³⁹⁵), sokévi kitűnő szolgálata, különösen pedig Afrika körüli utazásának a «Saida» hajó parancsnokaként eszközölt sikeres bevezése elismerésül, a 3. oszt. vaskorona-rendet díjmentesen adományozni.”³⁹⁶

1888.

1888.05.09 – 1888.09.07.28-án Polában a dokkban állt.

1888.09.29-én felszerelték.

A korvett a Nyugat-Indiákra hajózik, érintve Bridgetownt Barbadoson és Fort-de-France-t Martinique-on, a Kis-Antillák (Leeward-szigetek) között. Észak felé folytatva útját, majd St. Thomasban köt ki a Virgin-szigeteken. A Nagy-Antillákon felkeresi St. Juan kikötőjét Porto Ricoban és Havannát, Kuba fővárosát. Visszaúton Portugália partjainál áll meg.³⁹⁷

A "Saida" korvett ma reggel 1888.10.04-én 6 órakor indult útnak a Nyugat-Indiák felé.³⁹⁸

Parancsnoka Alois von Becker (Bekker) fregattkapitány.

1888.10. ? – 1888.11.01 között járt Gibraltár-ban.

1888.11.12-14-én Teneriffe következett.³⁹⁹

(Életmentés a nyílt tengeren.) Egy tengerésztiszt naplójából, aki a H.M. "Saida" hajó fedélzetén szolgált, és amelyet kedvesen rendelkezésünkre bocsátottak, a következő érdekes epizódot tudjuk meg: "A tengeren, 1888. november 19-én. Milyen izgalmas nap volt! Már kora reggel megpillantottuk az első bálnacsapatot, amelyek méretükkel lenyűgöztek minket, és elegáns, villámgyors mozgásukkal elragadtattak minket. Ehhez járult még az izgalmas várakozás, hogy átléphetjük a Ráktérzőt, a forró zóna határát! A parancsnok engedélyezte, hogy ezt az eseményt egy miniatúr Egyenlítő-átkelő ünnepséggel ünnepeljük meg. Széleskörű előkészületek folynak erre az ünnepségre, amelyre ma délután kerül sor. Nem csoda, hogy a hajótisztítás és a legénység ellenőrzése ma nem a szokásos alaposággal és fontossággal történik, és hogy a

³⁹⁴ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1888-11-05

³⁹⁵ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-26 / 1494. szám

³⁹⁶ Budapesti Közlöny, 22. évfolyam, 1888-01-24 / 19. szám

³⁹⁷ Neue Freie Presse, September 1888-09-25

³⁹⁸ Die Presse, Oktober 1888-10-04

³⁹⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

kürtjel, a "Fel az üteggel!" csak felkelti a vágyat, hogy hamarosan halljuk a "lövés hangját"! Hogy ezt a lehető leggyorsabban elérjük, mindenki megduplázott buzgalommal siet a helyére. A parancsnok alapelve, hogy a különösen jó gyakorlatokat a „gyakorlatra” szánt órák lerövidítésével jutalmazza. Az első néhány perc letelt, amikor a rémisztő kiáltás felhangzik a fedélzetről: „Ember a vízbe!” Az ügyeletes tiszt ragyogó parancsai azonnal következnek, a mentőövet eldobják, és a matrózok felmásznak a keresztárbocra, hogy jobban szemmel tartsák a vízbe esett embert, mert a hajó nyolc mérföldet halad szélirányban, és eltart egy ideig, amíg megáll. Eközben a vitorlamester, Mardhessic ügyességének és előrelátásának köszönhetően a mentőcsónakot sikeresen vízre bocsátják a hullámozó tenger ellenére. A legénység pillanatok alatt a fedélzeten van, egy tiszt átveszi a parancsnokságot, és a keresztárbocban lévő jelzései alapján a csónak megkezdí a harcot a szél és a hullámok ellen a matrózok erőteljes evezőcsapásai alatt. A hullámok megtörő taréjai avval fenyegettek, hogy összezúzzák a kis hajót, de az rendíthetetlenül, és fáradhatatlanul haladt tovább. Hosszú tizenöt perc! A csónak egyre távolabb haladt, a Corvette lassan sodródott, és a tatról alig látszott a csónak a fehér taréjokkal koronázott nyílt tengeren. Aztán hirtelen egy hullám magasra emelte a csónakot – hurrá! A zászló lengett a tatján, messziről látható volt – a férfi megmenekült! A szél hátán, a hullámokkal együtt a csónak felénk száguldott. A megmentett férfit a fedélzetre hozták, a csónak felhúzva, teljesen felhúzott vitorlával, mintha a „Saida” részese lenne az általános öröme, ismét ringatózott és hánykolódott a kék tengeren, folytatva útját Amerika felé. A tengerész, megcsúszott a gyakorlatok során, és nem talált kapaszkodót, így a tengerbe zuhant, teljesen sértetlen maradt, de nagyon gyenge és kimerült a soktól és az izgalomtól, amit átélt. Némi plusz bor a tiszt étkezdéből azonban annyira felfrissítette, hogy részt vehetett a délutáni ünnepeken. Mindenesetre ő volt a legalaposabban „megkeresztelve”. A nap hőse azonban a hajómester, akinek a mentőcsónak kiküldésében és mindenekelőtt a férfi megmentésében végzett sikeres munkájáért hálával tartozunk.⁴⁰⁰ Mardhessic utóbb Ezüst Érdemkeresztet kapott.⁴⁰¹

1888.12.09-15-én volt Barbados-on.

„A hadügyminisztérium tengerészeti osztályának értesítése szerint, a »Saida« hadihajó számára (1888) november hó 1-én indítják útnak a postát, a »Saida« Liverpool érintésével, december 10-én ér Barbadosba (Nyugat-India).”⁴⁰²

1888.12.16-án érintette Castries-t (St. Lucia).

1888.12.19-21-én járt Pointe a Pitre-ben (Guadeloupe).

1888.12.24-31-én Charlotte Amália-ban (St. Thomas) kötött ki.

„A »Saida« hadihajó részére a postát f. hó 24-én indítják útra Southamptonon át St. Thomas-ba, hova körülbelül (1888) decz. 17-én érkezik meg.”⁴⁰³

1889.

1889.01.08-án S. Domingo-n volt.

1889.01.13-20-án Santiago de Cuba következett.

1889.01.23 – 1889.02.01-án Port Royal (Jamaika) vizein hajózott.

1889.02.01-07-én Kingston-ban (Jamaika) járt.

1889.02.03-án táviratilag értesültek Rudolf trónörökös koronaherceg haláláról. Díszsortüzet adtak le és egy rekviemet tartottak.

1889.02.11-17-én Colon következett. Ott, megtekintették a Panama-csatorna építkezését.

1889.02.20-24-én Savanilla-t kereste fel.

1889.03.14-30-a között New Orleans-ban kötött ki.

⁴⁰⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1889-02-22

⁴⁰¹ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1889-02-23

⁴⁰² Nemzet, 7. évfolyam, 1888-10-24 / 2211. szám

⁴⁰³ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-11-17 / 2235. szám

1889.04.07-23-án Havanna vizein horgonyzott.

1889.04.25– 1889.05.02-án Key West (Florida) következett.

1889.05.16-án egy tengerésze lezuhant a kötélzetről.

1889.05.16-22-én Bermuda-ban járt. A súlyos sérültet az ottani angol kórházba szállították, de az nemsokára rá meghalt. Az angol Tengerésztemetőben helyezték örök nyugalomra.

1889.06.02-18-án Annapolis-ban volt, ahol meglátogatták a Haditengerészeti akadémiát.

1889.06.23 – 1889.07.18-között New York-ban kötött ki.⁴⁰⁴

„(„Saida“ korvett Newyorkban.) A „Saida“ nevű magyar-osztrák korvett, mely múlt év szeptember havában, mint iskolahajó rendeltetett ki, s ez év végén fog ismét visszatérni Polába, 1889.06.23-án Key West, Bermuda és Annapolison átvivő útjában Newyorkba érkezett.”⁴⁰⁵

„A »Saida« hadihajó számára a posta ápril 12-én indul Havre-n keresztül New-York felé; odaérkezik (1889) ápril 24-ike körül.”⁴⁰⁶

„A posta a »Saida« hadihajó számára f. hó 29-én indul Bremerhavenen (Southampton) át New York felé. A posta körülbelül (1889) május 9-én fog megérkezni.”⁴⁰⁷

„Mint a haditengerészeti szakosztály részéről értesülünk, a »Saida« hadihajó számára a posta május 31-én indul Hamburgon át New-Yorkba, ahová körülbelül (1889) június 13-án érkezik meg.”⁴⁰⁸

„(Osztrák-magyar korvett New Yorkban.) A Santa nevű osztrák-magyar korvett, mely múlt év szeptember óta az iskolahajók sorába tartozik, a tengerész hadapródokkal fedélzetén 1889.06.23-dikán New-York kikötőbe érkezett. A hajó parancsnoka Becker Alajos lovag s a hajó első tisztje Poll Konstantin, néhai Trefort Ágoston miniszternek veje. A hadapródok között van több magyar fiú is s a hajónak két orvosa: Lederer Adolf dr. és László Móric dr. szintén magyarok. Ezenkívül van a hajón 290 matróz, jobbra Isztriáiak és dalmaták, kik rövid fegyverekkel és szuronyokkal vannak fölfegyverezve. Palitsek Antal dr., new-yorki osztrák-magyar konzul, másnap díszgyenruhában látogatást tett a hajó parancsnokánál. Távozásakor kilenc ágyúlövessel búcsúztak el tőle. A következő napon a hajó parancsnoka visszaadta a látogatást. 1889.07.01-én a Saida tiszteletére a Brunswick-szállóban banker volt, melyen részt vett a washingtoni osztrák-magyar ügyvivő, Crenneville Viktor gróf is. A konzul poharát a királyra Ürítette. Becker parancsnok az Egyesült Államokat, Crenneville pedig a Saidát élte, megemlékezve annak szerepléséről a lisszai és a helgolandi tengeri ütközetekben. Másnap a hajón volt fényes bankett. A Saida New Yorkból Bostonba, Newportba és Halifaxba hajózik, azután az azovi szigeteket és Liszabont látogatja meg, innen pedig egyenesen Pólába jön vissza.”⁴⁰⁹ Megjegyzendő, hogy az SMS Saida 1879-ben állt hadrendbe, így se a helgolandi, sem pedig a lissai tengeri csatában nem vehetett részt.

1889.07.18-23-án Newport-ban járt.

1889.07.29 – 1889.08.08 között Boston-ban volt. Benjamin Harrison az USA elnöke (1883-1901) fogadta a hajó parancsnokát és a tisztikar egy részét.

„A »Saida« hadihajónk számára Havre-on és New-Yorkon keresztül Bostonba, hó 16-án indul a posta. Megérkezési ideje körülbelül (1889) jul. 28-ika.”⁴¹⁰

1889.08.09/10-én megérkezett Portland-ba, Maine államba.⁴¹¹ Innét 1889.10.15-én indult tovább.

⁴⁰⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁰⁵ Pesti Hírlap, 11. évfolyam, 1889-07-23 / 200. szám

⁴⁰⁶ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-03-29 / 2364. szám

⁴⁰⁷ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-04-16 / 2382. szám

⁴⁰⁸ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-05-20 / 2415. szám

⁴⁰⁹ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-07-24 / 201. szám

⁴¹⁰ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-07-06 / 2460. szám

⁴¹¹ Das Vaterland, August 1889-08-11

1889.08.19-én futott be a kanadai Halifax-ba. A szokásos üdvözlések után számos polgár látogatta meg a hajót, amire a parancsnok, R. von Becker fregattkapitány szíves engedélyt adott. Nagyon kellemes és baráti kapcsolat alakult ki a tisztek és a polgárok között; az osztrák tengerésztisztek tették a legjobb benyomást. A "Saida" ott tartózkodása alatt három francia hadihajó is megérkezett a kikötőbe. Amikor augusztus 27-én ismét elhagyták kikötőnket, a zenekarok az osztrák himnuszt játszották, az osztrák tengerészek a hagyományos tengerészeti módon szívből jövő búcsút vettek tőlük.⁴¹² Halifaxban kijavították a kötélzetét és a vitorlázatát. „A »Saida« hadihajónk számára a posta Halifaxba jut. Július 31-én indul, Bremerhavenen (Southampton) keresztül. Halifaxba érkezését (1889) aug. 12-ére számítják.”⁴¹³

1889.09.24 – 1889.10.05-ig Ponta Delgada-ban (S. Miguel) volt. Itt a hajó bűvára megtisztította a hajófeneket.

„Mint a hadügyminisztérium tengerészeti szakosztálya lapunkat értesíti, a »Saida« hadihajó számára szept. 14-én megy a posta Lissabonon át, az Azori szigetekre, St. Mignébe (S. Miguel), s oda ér körülbelül (1889) szept. 25-ikén.”⁴¹⁴

1889.10.11-28-án Lisszabon-ban kötött ki.

A postát 1889.09.28-án Lisszabonba várták.⁴¹⁵

A hajó végül 1889.10.11/12-én érkezett Lisszabonba. Ott, 10 – 12 napot tartózkodott.⁴¹⁶

1889.10.30 – 1889.11.06-a között Cadiz-ban járt.

1889.11.07-11 között Tanger-t kereste fel.

1889.11.26-27-én Cartagena vizein járt.

1889.12.08-10-én Palermo-ban kötött ki.

„A »Saida« hadihajóra a posta (1889) nov. 19-én kedden indul Palermoba s oda érkezik nov. 24-e táján.”⁴¹⁷

1889.12.13-14-én Korfu-n vetett horgonyt.

„A hadügyminisztérium tengerészeti szakosztályából nyert értesítés szerint, a posta a »Saida« hadihajó részére okt. 28-án indul útnak Trieszten át Corfuba, odaér (1889) nov. 6-ka táján.”⁴¹⁸

1889.12.20-23-án megérkezett Trieszt-be.

1889.12.23-án a Muggia-öbölben tartózkodott a császár és Franz Salvator főherceg látogatása alkalmából.

1889.12.23-án befutott Polába. Összesen megtett 21 291 tmf-et, ebből 16 720 tmf-et vitorlával, 4380 tmf-et gőzzel, továbbá 191 tmf-et vitorlával és gőzzel. Elhasznált 1098 t szenet. 1889.12.28-án leszerelték.

„Mikor a „Saida” vitorlášhajó 1888—89-ben Amerikában járt, egy pesti fiú volt azon a börtönbe zárva. A börtönben megbetegedett és az orvoshoz ment. Az orvos nem hitte el, hogy beteg, kijelentette, hogy csak szimulál. Visszavitték a börtönbe, ahol a szerencsétlen megőrült.”⁴¹⁹

1890.

1890.08.25-én felszerelték Polában.

1890.09.01-én Fiume-ban volt.

⁴¹² Neue Freie Presse, Oktober 1889-10-02

⁴¹³ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-07-19 / 2473. szám

⁴¹⁴ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-09-04 / 2520. szám

⁴¹⁵ Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1889-09-18

⁴¹⁶ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1889-10-15

⁴¹⁷ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-11-01 / 2579. szám

⁴¹⁸ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-10-02 / 2548. szám

⁴¹⁹ Népszava, 20. évfolyam, 1892-03-25 / 13. szám

A hajó földkörüli útjának tervezetéről a sajtó már 1890. júniusában cikkezett.⁴²⁰ Az utat 16 hónaposra tervezték. A hajó parancsnoka Wachtel von Elbenbruch (Elbenbruck) fregattkapitány.

1890.09.14-i hír: „A »Saida« fregatt, az idén végzett tengerész-apródokkal, **elindult Polából az első világ körüli útjára (1890.09.05-én)**. A parancsnok Wachtel I. kapitány, vele 350 ember, 9 tiszt 34 kadét és két orvos van a hajón. A hajó fegyverzete 12 ágyú. A »Saida« útja 486 napra van tervezve, miből 126 napot fog kikötőkben tölteni. Polában a jövő év december havában várják vissza. A hajó a szuezi csatornán át az indiai óceánra indul és Ausztráliát, Új-Zeelandot, Chilét, a Tűzföldet, Buenos-Ayrest, Szt. Ilona szigetét s a nyugati afrikai szigeteket, Madeirát, Gibraltárt, Palermót érintve tér vissza.”⁴²¹

1890.09.18/20-án érkezett Port Said-ba, délelőtt 10 órákkor. A hajó kapitánya felkereste a főkonzult és a kikötőben lévő hajók parancsnokait. Délután Wachtel von Elbenbruch fregattkapitány Robert alkonzul kíséretében meglátogatta a Jó Pásztor Nővérek kolostorát és oktatási intézményét is, amelyet von Lesseps úr alapított a Szezi-csatorna építésekor ápolási és oktatási célokra. Ófelsége már eddig is nagy támogatást nyújtott ennek az intézménynek.

1890.09.27-én a „Saida” parancsnokát és tisztjeit ebédre hívta meg a császári és királyi alkonzul. 1890.09.28-án reggel a „Saida” folytatta útját Suez felé.⁴²² Itt a sajtó a valós időnél későbbi időpontot ad meg. Valójában Port Said-ot 1890.09.20-án hagyta el az SMS Saida.

1890.09.21-22-én Suez-ben volt.

A hajó, Szezből, egy kilencnapos, többnyire vitorlával megtett utazás lehorgonyzott a Ádenben. A fedélzeten az egészségi állapot kiváló. A szokásos kalória hiányon kívül semmilyen betegség nem fordult elő. A fiatal tengerészkadékok felügyelet mellett naponta látogatták a partot. Az arab élet és tevékenység nagy érdeklődésre tartott számot, mivel az angol kormány különböző intézményei felkeltették élénk érdeklődésüket. Egy olasz és egy angol hadihajó horgonyzott a belső kikötőben. A »Saida« legénysége részben engedélyt kapott az ország meglátogatására is. A legénység nyugodt és tiszteletteljes viselkedését dicsérni kell. A »Saida« legénysége nagyon kellemesen beszélgetett a másik két hadihajó matrózaival. A legkisebb zavar sem történt. Négy napos tartózkodás után a »Saida« folytatja útját. Ebben a hónapban még mindig nagyon erősen fúj a délnyugati monszun az Indiai-óceánon.⁴²³

1890.10.01-05-én járt Ádenben.

1890.11.02-05-én Diego Garcia-ben kötött ki.

1890.11.14-26-án Port Louis-ban (Mauritius) tartózkodott.

1890.12.12-én elhajózott S. Paul szigete mellett.

1890.12.29 – 1891.01.06-án Albany következett Ausztráliában.

1891.

1891. január 7-én a következő jelentés érkezett: Ófelsége "Saida" korvettje, amelyet J. Wachtel von Elbenbruch fregattkapitány vezetett, és amely éppen a Földet kerülte meg, tavaly (1890) december 29-én sikeresen teljesítette a Dél-Indiai-óceán való átkelését. Mauritius szigetéről indulva a hajó még aznap, öt hétnyi út után, biztonságban megérkezett a Dél-Ausztrália partjainál fekvő King George Sound-ba. A "Saida" utasai ausztrál földön köszönthették az 1891-es új évet. Az ezen az úton megtett 4080 tengeri mérföldet kizárólag vitorlázva és többnyire kedvező nyugati szélben tették meg. Az Indiai-óceán déli részén a tenger mindig

⁴²⁰ Die Presse, Juni 1890-06-11

Nemzet, 9. évfolyam, 1890-06-11 / 2796. szám

⁴²¹ Fővárosi Lapok, 27. évfolyam, 1890-09-14 / 253. szám

⁴²² Die Presse, September 1890-09-28

⁴²³ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1890-10-24

nagyon viharos volt, és az úgynevezett állandó nyugati szelek néha nagyon viharosan fújtak. A "Saida" korvett ismét bizonyította, hogy alkalmas tengeri közlekedésre. A King George Sound északnyugati oldalán (amelyet 1791-ben fedezett fel az angol Vancouver kapitány) fekszik a Princess Royal Harbour, Albany kikötője, egy fiatal, gyorsan virágzó kereskedőváros. Ehhez a kikötőhöz egy mindössze 150 méter széles út vezet, amelyen Őfelsége "Saida" hajója később, miután minden vitorlát felhúztak, gőzgép segítségével navigált végig. Albany városa Nyugat-Ausztrália második legfontosabb városa, és fényes jövő felé tart. Nagyszabású tervek alapján, de még nem teljesen kiépítetten, jelenleg alig 3000 lakossal rendelkezik, de már rendelkezik egy 270 mérföld hosszú vasútvonallal, amely összeköti Perth-tel, a gyarmat fővárosával, amely északabbra, a Swan folyón fekszik. A vízi úton a forgalom már most is rendkívül élénk, mivel Albany a gyarmat összes déli kerületének fő exportközpontja, mivel Perth és a tengerhez közelebb fekvő Fremantle nem rendelkezik biztonságos kikötőkkel. Az Európa és Ausztrália között közlekedő összes gőzhajó Albany kikötőjében köt ki, mind oda-, mind visszaúton. Bőséges úszó szénraktárak mindig rendelkezésre állnak. Nyugat-Ausztrália gyarmata, amelyet eddig Anglia koronaterületként igazgatott, megalakulása (1829) óta lassan fejlődött, de hamarosan nagy fellendülést fog tapasztalni 1891 elejétől, amikor az új alkotmány és a független kormányzati forma, akárcsak a többi ausztrál gyarmaton, hatályba lép. Albany városában az építési telkek értéke már példátlanul magas lett. Nemrégiben egy helyi tulajdonosnak 2000 fontot ajánlottak egy kényelmesen elhelyezkedő, körülbelül 40-500 négyzetöles építési telekért, de nem járt sikerrel, mivel bízik benne, hogy később többet kap. A korábban meglehetősen magas postai és távírói díjakat 1891. január 1-jén a felére csökkentették. Egy Európába küldött levél jelenleg mindössze 2 pennybe, azaz 10 krajcárba kerül. Az utóbbi években sok német érkezett Albanyba, letelepedett a környéken földművesként, és eddig elégedettek voltak az életükkel. Az éghajlat itt egészséges. A nyár és a tél közötti éves hőmérséklet-különbség nagyon kicsi. A „Saida” korvett csak egyetlen osztrákot talált itt, egy stájerországi születésű személyt. Egy kis gépszerező műhely tulajdonosa a városban, és esze ágában sincs visszatérni hazájába. A hazájához való ragaszkodását azonban a parancsnok kérésére tett gyakori látogatásai is bizonyították. 1891. január 4-én, vasárnap Albany lakosok látogatása zajlott a „Saida” fedélzetén. Egy kis kikötői gőzhajó, amelyet a viharos tenger nem riasztott el, nagyszámú családot hozott a fedélzetre. Az osztrák-magyar hadihajó iránti érdeklődés széles körű és jóindulatú volt. A gyarmat kormányzója, Robinson úr, perthi rezidenciájáról táviratban küldte üdvözlő üdvözlését a kapitánynak és a tiszteknek az albany-i rezidensen keresztül, amiért a „Saida” kapitánya táviratban fejezte ki hálóját. A tisztek és a tengerészcadétek számos kirándulást tettek vonattal és lóháton az Albany környékére. Az erdős vidék hatalmas mahagóni- és szantálfa-kincsekkel rendelkezik, az előbbi Európába, az utóbbit pedig különösen Kínába exportálják. Albanyból Őfelsége Corvette, a "Saida" Ausztrália számos fontosabb kikötővárosát látogatja meg, és várhatóan március vége felé megkezdí a körülbelül 6000 mérföldes nagy utat a Nagy-óceánon át Dél-Amerikába. Április vége és június közepe között Európában nem érkezik majd hír a hajóról.⁴²⁴

1891.01.15-22-én Adelaide-ben volt.

1891.01.26-27-én Portland-ban kötött ki.

1891.01.29 – 1891.02.07-én Melbourne-ben vetett horgonyt.

1891.02.10-16-án L'Esperance-öbölben járt.

1891.02.20-21-én Hobart-ot kereste fel.

1891.02.25 – 1891.03.07 között járt Sydney-ben.

„Saida“ hadihajó számára (1891) január 16-án indul a posta Brindisin át Sidneybe, ahova február 24-ike körül érkezik meg.”⁴²⁵

⁴²⁴ Dillingers illusztrirte Reisezeitung, 1891-03-01

⁴²⁵ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-01-01 / 1. szám

Sydneyből, 1891. február 10-ről a "Frankfurter Zeitung" a következőket jelenti: 1882-ben Melbourne-ben egy fiatal osztrák, Arthur Sieber, féltékenységtől hajtva lövést adott le szeretőjére a szállodában, ahol csaposként dolgozott. A lövés csak könnyebben sebesítette meg az áldozatot. Siebert, aki azonnal ugyanazzal a fegyverrel öngyilkosságot kísérelt meg, és súlyosabb sérülést szenvedett, felépülése után halálra ítélték. Később azonban büntetését 20 év börtönbüntetésre enyhítették, mivel már alapos kétségek merültek fel épelméjűségével kapcsolatban, különösen mivel az osztrák konzulátus bebizonyította, hogy Sieber, aki részt vett a boszniai hadjáratban, napszúrást kapott a hadjárat során. Viktória kormánya, Pinschoff úr osztrák konzul – aki különösen dicséretes erőfeszítéseket tett ebben az ügyben – és a "Saida" hadihajó parancsnoka, Elbenbruch közös javaslatára úgy döntött, hogy szabadon engedi Siebert azzal a feltétellel, hogy észrevétlenül hazatér az osztrák korvett fedélzetén. Ezt a feltételt elfogadták, és Siebert tegnap szabadon engedték a börtönből.⁴²⁶

1891.02.17-i hír: „Ausztráliai levél. — A „Pesti Hirlap“ levelezőjétől. — Melbourne (Victoria, Ausztrália) febr. 17. (A „Saida“ osztrák és magyar hadihajó megérkezése. — A fogadtatás. — Magyarokról. — Egy 48-as tiszt halála. — Új hajójárat Triesztből Melbourneba.) A legnagyobb esemény, mely az itteni magyar és osztrák kolóniákat szinte lázba hozta, a „Saida“ osztrák és magyar hadihajónak ide érkezése. Hetek óta vártuk nyugtalanul a hadihajót, mely egy darab magyar világot hoz ide e messze világérszbe. A hajó a világ körüli útjából isten segítségével f. év január hó 31-ikén érkezett ide. Pólából 1890 szept. 5-én indult el, érintve Port-Laidot, áthaladva a suezi csatornán, Suez, Adent, Diago, Garciát, Mauriciust, Albani Adeleidet s Portlandot. Mihelyt a hajó a port-melbournei kikötőbe érti s a szokásos ágyúlövéses tisztelgését megadta, Pinschof Károly victoriai oszt. magyar tisztb. konzul s a Ferenc József-rend nemrégiben kinevezett lovagja, díszruhában, titkárja kíséretében, a „Saida“ hadihajó, díszcsónakján a hajóra ment, hol őt a főparancsnok, elbenbrucki Wachtel József, valamint a tisztok fogadták. A tulajdonképeni ünnepélyes fogadtatás azonban 1. év február 2-án d. e. 11 órakor volt. Pinschof úr e célra a victoriai német egyet dísztermét szemelte ki, és külön meghívókat küldött szét. A terem jóval előbb megtelt a nagyon válogatott vendégekkel, kik között a kolónia s a város legelőbb emberei voltak jelen. A megjelenteket Pinschof konzul egyenként bemutatta Wachtel József főparancsnoknak s a tiszteknek. A vendégek közt voltak Sir James MacBain, a törvényhozó testület elnöke, Lang M. melbournei polgármester, dr. Brownless egyetemi igazgató, M. Brahe német konzul, dr. L. L. Smith felsőházi tag, Mann hadihajó-kapitány, Ryan török konzul, Fitzgibbon városi jegyző, továbbá számos lelkész, kereskedő, bankcégek képviselői, valamint a hírlapok tudósítói, továbbá Flesch Károly, a Ganz és a szabpesti gépgyár vezérképviselője, Grosse Frigyes bortermelő s szerénységem is. A tágas díszterem palmafákkal, szőnyegekkel, címerekkel s zászlókkal volt díszítve. A bemutatások után egy kis reggelit szolgáltak föl, majd következtek a felköszöntők. Az elsőt Pinschoff mondta Viktória angol királynőre. Sir James MacBain, a törvényhozó testület elnöke, Ausztria császárára és Magyarország királyára emelte poharát; meg van róla győződve, hogy valamennyi jelenlevő szívélyesen fogja üdvözölni. Nagy megtiszteltetésnek tartja, hogy ezt a pohárköszöntőt elmondhatja. Azért jöttek össze, hogy a Saida kapitányát és tisztjeit üdvözöljék, mégpedig azzal a szívélyességgel, mely az általuk képviselt birodalmat megilleti. Szóló arról értesült, hogy nem sokára egyenes összeköttetést fognak létesíteni Ausztria és Ausztrália között s ez okból reményű, hogy a kereskedelmi összeköttetés is élénkülni fog a két ország között. Az az állás, melyet Ausztria császára és Magyarország királya a hármasszövetségben elfoglal, nagyban járul hozzá, hogy napjainkban a békét élvezhetjük s hogy a kereskedelem és ipar folytonosan gyarapodik. Szóló azt hiszi, hogy Ausztria császára és Magyarország királya Németországgal és Olaszországgal egyetemben Európa békéjének legnagyobb biztosítéka. (Élénk helyeslés.) A viktoriabeliek, mint Nagybritannia egyik gyarmatának polgárai, nem

⁴²⁶ Montagsblatt aus Böhmen, Januar-Juni 1891-03-30

óhajtják a háborút. Nem is fognak háborúba elegyedni mindaddig, amíg a föld valamely nemzetének nem jutna eszébe, hogy velük kikezdjen. Nem kell tehát attól tartani, hogy Ausztrália háborúba elegyedjék Európának valamelyik népével. (Derűtség.) Ausztria császárára és Magyarország királyára emeli poharát és szívből óhajtja, hogy a Saida kapitánya és tisztjei jól érezzék magukat az ausztráliai kikötőben és jó egészségben térjenek vissza hazájukba. (Élénk helyeslés.) Pinschoff osztr. magyar konzul a kormányzóra emeli poharát, ki egész Ausztráliában a legnépszerűbb kormányzó, majd a Saida kapitányát és tisztjeit éltette s azokat szívből üdvözölte. Ritkán jutnak hozzájuk osztrák hadihajók, a mit a lakosok, felettébb sajnálnak, de mindannyian tudják, hogy ezek nek a látogatásoknak kiválóan békés jellegük van és főképen az a céljuk, hogy a baráti viszonyt és a kereskedelmi összeköttetést növeljék az osztrák-magyar császárság és Viktoria között. Az összes jelenlevők amaz óhajtásának ad kifejezést, hogy vendégeik itt jól érezzék magukat. (Lelkes éljenzés.) Wachtel X, a Saida kapitánya angol nyelven válaszolt és köszönetet mondott a szívélyes fogadásért. A szép és érdekes Melbourne város hajóhadunk minden egyes emberének már régóta óhajtása tárgyát képezte. Nem első ízben történik, hogy ő cs. és kir. felségének Saidája az önök kikötőjében horgonyt vetett. Nagy örömmre szolgál önöket arról biztosíthatni, hogy az önök városa és polgársága kitűnő emléket hagyott vissza kortársaimban. De a valóság messze túlhaladja mindazt, amit tőlük hallottunk. Mindaz, amit itt láttunk, osztatlan bámulatunkat idézi fel. Itteni időzésünk mindenkor legszebb emlékeink közé fog tartozni. Abban a megtisztelő fogadásban, melyben önök a Saida hadihajót részesítik, a becsülés kifejezését látom, melylyel önök az osztrák hajóhad iránt viseltetnek. Engedjék tehát meg, hogy szívemből, mely telibb a pohárnál, melyet kezemben tartok, az önök egészségére emeljem poharamat s hogy városunknak és lakosságának jólétet és gyarapodást óhajtsak. (Élénk helyeslés.) Utolsó szónok a melbournei polgármester volt, ki a Saida kapitányért és tisztjeire emelte poharát. Ezzel véget értek a felköszöntük. (Jellemző az — a miről a levelezőnk által mellékelt melbournei „T Herald” tudósításából is meggyőződünk, hogy míg az ausztráliai hivatalos személyek következetesen és helyesen Ausztria-Magyarországot, „Ausztria császárat és Magyarország királyát“, osztrák-magyar hajóhadat említettek, a mi konzulunk és hadihajónk parancsnoka „osztrák-magyar császárságot“, „osztrák hadihajót és hajóhadat“ emlegettek. A szerk.) . A „Saida“ nyolc napi itt időzése alatt a tisztikart és legénységet a lakosság szinte elárasztotta rokonszenve nyilatkozataival. Mindennap meghívták őket valahova, a város hangversenyt rendezett tiszteletükre, a színházakban díszelőadások voltak s az előkelő házak estélyeket adtak. * '***' Az idő alatt, amíg a hajó itt időzött, valóságos búcsújárás indult a városból a távoli kettős monarchia büszke tengeri járművére. A kikötőtől negyed mérföldnyire horgonyzott a tenger kék tükrén gyönyörű „Saidánk“, s délután (d. u. 25-ig állott a hajó a közönség rendelkezésére) rendesen szél borzolta magasra a habokat. A melbournei közönség azonban nem törődött a távolsággal, széllel, folyton jöttek, mentek a hajóra s a hajótól túltömött, zsúfolt csónakok, melyek vígan táncoltak, dőlingeltek a nagy hullámokon elegáns hölgyekből és gentlemanekből álló rakományokkal. Hát még mi magyarok! kivált mikor megtudtuk, hogy a legénység egy része magyar! Nem volt egy lélek, se ifjú se öreg, aki meg ne táncolta volna a csónakban az utat a kikötőtől a „Saidá“-ig. Megindító jelenetek se hiányoztak, így, mikor a jó öreg Farkas bácsival, Farkas Márton 1848/49-iki honvéd-kapitány úrral mentünk a hajóra. A tenger erősen hullámozott, s mi Farkas bácsit, aki gyöngélkedő és már igen öreg, le akartuk beszélni a kemény csónakázásról. Az öreg urnák könnybe lábadtak a szemei: — Hát most se léphetek magyar földre? mondá fájdalmasan. De im, az ég megszánta az öreg szabadságharcos keservét, a szél kisvártatva lecsendesült s Farkas bácsit a mi segédkezésünkkel a hajóra vittük. Volt is ám öröm. Márton Aladár budapesti származású derék hadapród fogadott bennünket, mindent szívesen elmagyarázott s mutogatott, ittunk jó magyar bort, sőt csárdást is hallottunk. Mikor a hajó magyar legénysége meghallotta, hogy honfitársak vannak a hajón, pár perc alatt körülfogtak bennünket. Ekkor éreztük igazán, mit jelent a „földi“ és „honfitárs“ fogalom ezen a nagy,

idegen földgömbön. Farkas bácsi, mikor eltávoztunk a hajóról, felsóhajtott: — Most már szívesen meghalok, mert láttam megint egy darabot a hazából! A derék öreg emigráns meghatottságában még azzal se törődött, hogy ez a büszke fregatt nem is egészen magyar, hanem közös. Negyvennyolcas honvédről lévén szó, megemlítem, hogy nemrég itt gróf Zichy György, volt 1848/49-iki honvédtiszt, hosszú betegség után jobb létre szenderült. Temetése végakaratahoz képest teljes csöndben s a legszerényebben ment végbe. Az elhunytól a helybeli „The Herald“ c. elsőrangú lap a következőket írta: „Zichy Woinarski György Gusztáv barátait fájdalommal fogja eltölteni az a hír, hogy ez a gentleman fiának, dr. Woinarskinak lakásán, North-Melbourneban, tegnap meghalt. Az elhunyt, kinek igazi neve Zichy volt, de ki a Woinarski nevet Viktóriába való érkezésekor vette föl, egy régi és kiváló lengyel(?) családnak sarja volt. Tizenhét éves korában a Kossuth alatt álló fölkelő hadseregbe lépett, csakhamar Woroniczki hercegnek hadsegéde lett és az egész szabadságharcot végig küzdötte. Ő volt egyike ama négy tisztnak, a kiknek bemutatták a magyar köztársaság lobogóját, melyet Kossuth nővérei készítettek el és mely Lengyelország és Magyarország színeiből volt egybealkotva. Nem kevesebb mint tizenhat csatában vett részt és két évet mint fogoly töltött Törökországban. Az elhunyt gentleman 1852-ben jött a gyarmatunkba és azóta itt csendes, feltűnés nélküli életet élt. Az elhunyt négy gyermeket hagy hátra, köztük dr. Woinarski C. J. ismert nevű ügyvédet. A temetés január 30-án reggel volt s az elhunyt utolsó kívánságához képest a legnagyobb csendben folyt le.“ A „Saida“ itt való időzése nem csak kellemes volt nekünk, hanem egy szerencsétlen honfitársunknak szabadságot is hozott. Ugyanis mintegy 12 éve egy fiatal magyar katonatiszt jött ide (bizonyos A. S.) ki nőül akart venni egy leányt. A kisasszony azonban — ah a vér Ausztráliában se savó! — nem elégedett meg egy jegyessel s a szegény S. egy beszámíthatatlan pillanatban revolverrel lőtt reá. A golyó a kisasszony karját találta. Az ifjú e miatt (a ki az előkelő család gyermeke volt) halálra ítéltetett, mely ítéletet előbb élethossziglan való fegyházra változtatták, a főfórum pedig megelégedett 20 évvel. Pinschof konzul úr már négy év óta hasztalan fáradozott azon, hogy a szerencsétlen helyzetén — ki már 9 évet töltött a fegyházban — segítsen. Végre a hajó ittléte, a hajó parancsnokának és a konzulnak együttes föllépése visszaadta A. S.-nek szabadságát. Péntek este a fegyházból egyenesen a hajóra szállították. A „Saida“ látogatása megoldásra vitt egy régóta előkészített tervet. Ugyanis huzamosabb idő óta itteni tőkepezések és osztrák cégek mozgalmat indítottak, hogy Triesztből ide egy új hajójáratot létesítsenek a Lloyd társaság révén. Ez most a valóság stádiumába lépett. Megjegyzem, hogy a Lloydnak már rég van Melbourneban képviselése. maga Pinschoff Károly konzul képviseli, aki a Pfaff, Pinschoff et Co cég beltagja. Csodálom, hogy a magyar Adriatársaság még nem tett ez irányban semmit s nincs itt képviselve sem, holott a gyönyörű fiamei kikötő jobban megfelelne a célnak.”⁴²⁷

1891.03.16-18-án Milford Sound-nál kötött ki.

1891.03.22-24-én Wellington-ban (Új-Zéland) járt.

1891.03.30 – 1891.04.12-én Auckland következett.

1891.05.15-16-án Churuca-öböl (Magellán-szoros) vizein volt.

1891.05.17-20-án Punta Arenas (Chile) volt a következő megállópontja. Johann Orth és hajója, a Saint Margaret után kutatott. A kutatásban a chilei kormány rendelkezésére a Doro gőzös is segített.

1891.05.23-27-én Albemarle Sound (Falkland-szigetek) vizeit kutatta át.⁴²⁸

„Orth János sorsa (Részletek az eredeti cikkből). Immár több mint egy éve folyt le, hogy Orth János (születési neve Habsburg–Toscanai János Szalvátor) »St.-Margarethe hajójával (angol

⁴²⁷ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-03-25 / 83. szám

⁴²⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

hajó) La Platát elhagyta s azóta nyomtalanul eltűnt. Ennek daczára azonban a szerencsétlen főherceg sorsa iránt a részvét mindenfelé még oly élénk, hogy az alábbi közlések bizonyára a legáltalánosabb érdeklődést fogják kelteni, habár nem is képesek felderíteni a homályt, mely Orth János és társainak szomorú vége fölött lebeg. A »Saida« korvett hajó, mely elbenbrucki Wachtell József fregatt-kapitány vezetése alatt a világ körülhajozására indulva, május havában a Magelhaens-szorosban tartózkodott, sokfelé tudakozódott, hogy a minden valószínűség szerint a Horn-fok vizein „szerencsétlenül járt »St.-Margarethe« hajó felől bővebb felvilágosítást nyerhessen, ezenkívül maga is kutatott egészen a fokföldi szigetekig. A »Saida« parancsnoknak ez ügyre vonatkozó jelentéséből, melyet már a napokban kivonatilag ismertettünk, még a következőket adjuk: Punta-Arenasban, a Magelhaens-szoros északi partján fekvő és gyorsan fejlődő chilei gyarmatban elsősorban a Magellán tartomány kormányzója, Valdivieso Sámuel tábornok és ennek adjutánsa dán Roberto Eduardson Meeks alezredes, don Pedro Garcia révkapitány és tengerészeti mérnök, továbbá Stubenrauch Rezső angol konzul voltak az elsők, akik a »Saida« parancsnokát a hajó feltalálására tett kísérletekről és minden beérkezett hírről értesítették; ezenkívül több hajó tulajdonosánál és tengerésznél tudakozódtak, de minden nyilatkozat csak valószínűségen alapult s a hajó sorsa felől semmi biztos adatot nem nyújtott. Mindebből látható, hogy a chilei kormány, mihelyt értesült arról, hogy a »St. Margarethe« hajó a Cap Horn körül szerencsétlenül járt, az osztrák-magyar külügyminiszter megkeresése folytán 1890. november 17-én megbízta a punta-arenasi kormányzót, hogy valamennyi rendelkezésre álló eszközzel kutasson a hajó sorsa után. A kormányzó, Valdivieso tábornok, ki felette érdeklődött az eltűnt hajó iránt s részvéttel viseltetett a személyzet sorsával szemben, biztosította Wachtel fregatt-kapitányt, hogy a Beagle-csatornán, a Wollaston-szigetek és Island állam hittérítő állomásait sürgősen felszólították az iránt, hogy tudakozódjanak és esetről esetre értesítsék a kormányzóságot és hogy a kormányzóság azóta szakadatlanul összeköttetésben áll az ottan letelepedett lakókkal; ezt megerősítette Stubenrauch Rezső angol konzul, aki ama vidékekkel kereskedelmi összeköttetésben áll..... Egy partvidéki jármű tulajdonosától, ki Cap Horntól északra fekvő szigeteket szokta bejárni, tudta meg a »Saida« parancsnoka, hogy a múlt év augusztusában az Island állam déli partja mellett óriási délnyugati vihar közben két hajót láttak, melyek egyike négy árboczos volt, (Orth János három árboczos hajóval bírt) a melyek azonban nem bírtak a partvidék kinyúló sziklái közül menekülni; a szárazföldhöz közelebb fekvő egyik hajóról állítólag egy angol matróz megmenekült, de ez a másik hajóról nem bírt felvilágosítást nyújtani, csak annyit mondott, hogy bevont vitorlákkal sülyedt el..... A »Saida« korvett ez év (1891) május 15-én Churaca tengerszorosban, a Kétségbeesés-sziget egyik északi öblében horgonyzott, de sem a part mentén, sem a szigeten beljebb levő hótakarta hegyeken emberi lénynek nyoma nem volt felfedezhető. Még az indiánusok, akiket a »Saida« a Magelhaen-szorosban május 16-án történt hajózása alkalmával a Kétségbeesés-sziget közelében Long- Beachban egy canoeban (indián-csalnak) megpillantott és fedélzetre vett, és akikkel csak jelekkel értethették meg magukat, sem tudtak partra vetett hajóról felvilágosítást adni..... A Magelhaens-szoros elhagyása után a »Saida« a délre, körülbelül 260 tengeri mértföldnyire fekvő fokföldi szigetek felé folytatta útját, hogy annak partjai mentén tovább kutasson. - A »Saida« is elhajózott a Falkland-szigetekig, 260 tengeri mértföldnyire a Magellan-szorostól, le egészen a Fóka-szigetig, de bár a zegzugos partokat tüzetes szemle alá vette, a parti sziklákra küldte legényeit körülnézni, hajóroncsnak, vagy valami legkisebb jelnek nyomára sem akadtak.⁴²⁹ - E szándék kivételéhez igen kedvező idő uralkodott. Miután 1891. május 23-án reggel a Fokföld északnyugati oldalán levő zátonyok, a Jason-csoport mellett elhaladtak, a »Saida« kedvező északi szél mellett az öblökben gazdag fokföldi szigetcsoport partja mentén vitorlázhatott, úgy hogy a számos csatornát és kiálló sziklákat alaposan átkutathatták; éjjelre a »Saida« Nyugat-Fokföld déli partja mentén az Albemarle-szorosban horgonyzott. A dúló hózivatar miatt három napig kellett itt a

⁴²⁹ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-08-08 / 216. szám

hajónak vesztegelni. Ez idő alatt egy csónak kutatást eszközölt az arra fekvő szigetek közt és a parton kis faoszlopot talált, mint aminőt a kereskedelmi hajók díszítéséül alkalmazni szoktak. E szigetek lakatlanok, sem fa, sem cserje nem nő rajta, csak dudvás fű látható helylyel-közzel. Május 27-én folytatta útját a »Saida« a Falklandi sziget délkeleti partja mellett, de itt sem akadt egy elpusztult hajó roncsaira, miért is a »Saida« másnap reggel, ez évi május 28-án felhagyott a további kutatással és a legközelebbi rendeltetési helyre Buenos Ayres felé tért vissza.”⁴³⁰

A Saida parancsnoka a legszorgosabban kutatott és körös-körül járta a Falklandi szigeteket. Átkutattak valamennyi hozzáférhető öblöt és szirtszakadékot, csónakokkal behatoltak apró rejtett zugokba, amelyekben az áram által esetleg besodort úszó fadarabokat vagy deszkákat gyaníthattak.⁴³¹

Habsburg–Toscanai János Szalvátor utóbb Orth János és feleségének ekkor tényleg nyoma veszett. A főherceget, aki rangon aluli házassága miatt kilépett a Habsburg házból, csak 1911-ben nyilvánították halottnak, addig eltűntként kezelték.

„Hadihajóink postája. A »Saida« számára a posta Genuán át Montevideoba (Uruguay) 1891. május 30-án indul s rendeltetési helyére körülbelül jun. 23-án érkezik.”⁴³²

„A »Saida« hadihajó után a posta 1891. június 15-én indul Bordeaux-Lisszabonon keresztül Montevideoba, hova július 11-én érkezik meg.”⁴³³ A hajó végül nem futott be Montevideoba.

1891.06.10 – 1891.07.23-án járt Buenos Aires-ben. Itt több hadköteles alattvaló jelentkezett szolgálatra és felvették őket a hajóra.

Ma a Buenos Airesben megjelenő német La Plata újság egyik száma is előttünk van, amely beszámol a parancsnok és a méltóságteljes hajó tisztjei által idén 1891 július 2-án Buenos Airesben tartott fogadásról, ahová a "Saida" a Falkland-szigetéről érkezett. A jelentés szerint a hajó rakterének nagy részét egy pompás szalonná alakították át, ahol minden nemzet zászlaja lobogott, valamint szőnyegek és szövetek voltak azokból az országokból, amelyeket a korvett a világ körüli útja során meglátogatott. A vendégek között volt Salzberg báró osztrák-magyar miniszter-rezidens, Mikulicz osztrák-magyar konzul úr, valamint Németország, Olaszország és Portugália követei, Olaszország, Svédország és Norvégia konzuljai, az argentin, olasz és észak-amerikai haditengerészet tisztjei, neves kereskedők és újságírók, valamint számos gyönyörű és elegáns hölgy. A hajó hamarosan megtelt táncos párokkal, akik bécsi keringők dallamaira pörgöttek, vagy a quadrille kecses lépéseit követték. Öröm töltötte el mindenki szívét. A színes, zászlókkal borított mennyezetű, úszó bálteremre, csillogó szövetdíszekre és a vidám társaságra tekintve arra a következtetésre kellett jutni, hogy az ünnepség rendkívüli siker volt. Senki sem távozott a "Saidáról" anélkül, hogy őszinte köszönetét ne fejezte volna ki a kedves parancsnokoknak és tiszteknek az együtt töltött kellemes órákért.⁴³⁴

1891.08.25-27-én járt St. Ilona szigetén.

1891.09.02-án érintette Ascension szigetét.

1891.09.18-24-én St. Vincent következett.

1891.10.16-27-én Ponta Delgada-ban járt.

„Az osztrák-magyar hajóraj »Saida« nevű korvettje a múlt ősze (1891 ősze), a földközi útjában érintette az Azori-szigeteket és eljutott Punta Delgadaba, del az »Albatros« nevű osztrák-magyar hajó egykori kapitányának Pott Gusztávnak hamvai nyugszanak, ki itt a földközi útjában, 1888. évben elhunyt. A »Saida« tisztikara, Wachtel József fregatt-kapitány

⁴³⁰ Pesti Napló esti kiadás, 42. évfolyam, 1891-08-08 / 216. szám

⁴³¹ Gáspár Ferenc: A föld körül I. Délamerika (Budapest, 1906) A Falkland szigeteken

⁴³² Nemzet, 10. évfolyam, 1891-04-21 / 3104. szám

⁴³³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-06-04 / 3147. szám

⁴³⁴ Neue Freie Presse, August 1891-08-08

vezérlete alatt most felkereste elhunyt bajtársuk sírját és annak további jó karban tartása iránt megtette a szükséges intézkedéseket. Ezen kívül az elhunyt kapitány lelki üdvéért gyászmisét szolgáltattak.⁴³⁵

Talán ehhez az útgához köthető a következő szomorú eset.

Egy temetés a tengeren. Eduard Bigler kapitány naplóbejegyzése: A "Saida" korvett vidáman szelte az Atlanti-óceán hullámain, kedvező, erős keleti passzátszél töltötte meg a vitorlákat, és a fedélzeten a legénység a napi kemény munka után átadta magát a pihenésnek, és hallgatta a fedélzeti Ariston (gramofon) melankolikus dallamait. Magasan fent, a vitorlavásznat néhány matróz javítgatta, mivel néhány nappal korábban egy erős délnyugati vihar csapott le ránk. A hajóhídról felhangzott egy ünnepélyes dallam a "Nem tudom, mit jelent" című szám, amikor a dallam hirtelen elhallgatott, egy susogó hang hallatszott a fejünk felett, egy sötét test zuhant le a fedélzetre. Nyikorgás és reccsenés hallatszott, mintha lábak zúzódának össze, majd egy tompa, mennydörgő puffanás hallatszott, előttünk egy tizenhét éves fiatalember mozdulatlan teste feküdt, sápadt arccal és összeszorított fogakkal, amelyek között vékony vérsugár csorgott alá a padlóra. Óvatosan a vállunkra vettük, és a segítségünkre sietett orvos utasítására a hajókórházba fektettük. Négy óra eszméletlenség után – mondta Anya – ismét kinyitotta gyengélkedő szemét, és halott volt. Miután a hajóorvos megerősítette a halálos zuhanás okozta halált, a fiatalembert, aki néhány órával korábban még kiváló egészségnek örvendett, legszebb fehér ruhájába öltöztették, és egy nagyon nehéz ballasztvasakkal megerősített vászonlepedőbe varrták, csak az elhunyt derűs arca látszott. Eközben a lehorgonyzott hajón előkészítették a holttestet, és Őfelsége császári és királyi zászlajával letakarták. Négy tengerész, az elhunyt barátai, szuronyokkal örködték. A test köré helyezett lámpák nyugtalanul lobogtak az éjszakai szélben, az árbocok és vitorlák pedig hatalmas árnyékokat vetettek a holdfényes, zúgó óceánra. Csodálatos reggelre virradt, és a nap ragyogóan emelkedett ki a hullámokból. A hajón a mély csend uralkodott. Mindenki mélységesen szomorú volt, a szavak elnémultak, és az ügyeletes tiszt parancsai csak annyira hangosak voltak, amennyire feltétlenül szükséges volt. Sokakat félelmetes előérzet ragadott el. Vajon valaha is újra látják-e a hazájukat? Nem feküdt-e egy másik beteg a hajókórházban, heves lázban szenvedve és összetört lábbal? Mindössze néhány nappal korábban öt férfit mentettek ki egy süllyedő hajóból egy hirtelen kitört hurrikán során. Az életmentő mentőövek, amelyeket a hajónkról dobtak ki, hogy kapaszkodót nyújtsanak egy vízbe esett tengerésznek, még mindig lebegtek valahol, ki tudja, melyik irányba, de órákig tartó szorgalmas keresés ellenére sem tudtuk őket visszaszerezni. Természetesen már nem voltak kétségeink az eltűnt férfi tragikus sorsát illetően, mert néhány perccel azután, hogy elmerült, egy kifejlett kék cápa jelent meg, és riasztóan közeledett a mentőcsónakhoz, amelyet azonnal fel kellett vonni. 10 óra körül megszólalt a vitorlamester sípja, és kiáltása végigdübörgött a hajó rekeszeiben. "Minden ember a fedélzetre, sorakozzanak fel!" A legénység csendben engedelmeskedett a parancsnak. Négy matróz, fejüket köd takarta, a jobb oldali hajóhídra vitte a holttestet, ahol már korábban lefektettek egy deszkát. Az elhunytat óvatosan leeresztették rá. A hajóskapitány megparancsolta: „Térdelj le imádkozni, vedd le a sapkád”, és vízzel, valamint föld híján néhány marék homokkal hintette meg a holttestet. A „Los” parancsra a deszka belső felét felemelték, a külsőt leengedték, és szegény bajtársunk eltűnt a fröccsenő hullámokban. Nincs föld, ami igényt tartana rá. A sírköve sem jelzi azt a helyet, ahol egy ilyen fiatal, reményteljes életet helyeztek örök nyugalomra. De mélyen a hűvös tengerfenéken szorgalmas korall lények építenek csillogó ágakat a test köré. Egyetlen kéz sem zavarja meg a halott nyugalomát. Csak néha áll meg egy-egy kis hal csodálkozva a furcsa, fehérbe öltözött embergyermek előtt, aki ilyen mély nyughelyet választott magának. A legénység percek alatt áhítatos helyzetben térdelt, majd az elhunyt tiszteletére félig leengedett zászlót a gaff-ra emelték, a tengerészek felálltak, hogy meghallgassák a hajóskapitány megható, szívből jövő

⁴³⁵ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-12-28 / 3351. szám

gyászbeszédét, amely után az elhunyt nevét áthúzták a hajó névsorából, de bejegyezték a hajónaplóba: „Johann Speitlik, másodosztályú matróz, egy rossz lépés következtében a hajóhídról fedélzetre zuhant és belső sérülésekbe halt bele, az előírt módon temették el a tengeren.” De ezúttal a drága elhunytat nem szentelt földbe helyezték, sem fereg, sem moly nem rágta meg, akire csak a feltámadás várt.⁴³⁶

1891.10.31–1891.11.03-án Madeira-n volt.

1891.11.11–13-án Tanger-t kereste fel.

1891.11.13-16-án Algeciras következett.

1891.11.16-20-án Gibraltár-ban horgonyzott.

1891.11.21-22-én Marbella-ban (Spanyolország) állt meg.

1891.12.03-05-én Sciacca (Olaszország) következett.

1891.12.15-16-án Kiosz-ban kötött ki.

1891.12.18-19-én Vourlah-ban vetett horgonyt.

1891.12.19-24-én Szmirna-ban járt.⁴³⁷

1891 novemberében postáját már Smirnába (Törökország) küldték.⁴³⁸

1892.

1892.01.10-11-én Lissa-ban volt.

1892.01.16-án érkezett meg Pólábá⁴³⁹, Összesen megtett 37 112 tmf-et, ebből 4469 tmf-et gőzzel, 32 508 tmf-et vitorlával. Elfogyasztott 1432 t szenet. Kísérleteket folytattak a tenger olajjal való lecsendesítésére, a hajótöröttek planktonokkal való táplálására. Európában ismeretlen növényeket gyűjtöttek, továbbá fényképfelvételeket készítettek.

1892.01.18-án leszerelték.

1892.08.25-én egy újabb útra szerelték fel.

„Pólából jelentik, hogy a Saida korvetten most (1892 augusztus) szerelik föl egy két évig tartó utazásra a föld körül. A parancsnok Saebo (Sachs) fregatt-kapitány lesz, aki még nem régi felsége szárnysegéde volt. Hír szerint Lipót Ferdinánd főherceg is megteszi az utat. A Saida e hó 15-ke és 18-ka közt indul hosszú útjára.”⁴⁴⁰ „A Saida, osztrák-magyar korvett, mely egyszer már körül utazta a világot, most ismét világ körüli útra készül.”⁴⁴¹

1892.09.01-én Moriz Sachs fregatt-, illetve sorhajókapitány parancsnoksága alatt behívott tengerészcadéttal a fedélzetén kifutott Pólából India, Ausztrália, Kína és Melanézia.

Az út céljai közé tartoztak a természettudományos kutatások és a fényképfelvételek készítése is.

1892. augusztus 01.⁴⁴² – 1894 között az SMS Saida a Csendes-óceánon hajózott. Felkereste Ausztráliát, Kínát és Japánt. A szakirodalom szerint ekkor fedélzetén Horthy Miklós sorhajózáslóssal hajózta körbe a Földet.⁴⁴³ Az utat Horthy az emlékirataiban részletesen leírta. Innét tudható, hogy a hajó ekkor nem hajózta körbe a földet. Parancsnoka Sachs sorhajókapitány. A hajón 10 tiszt szolgált.⁴⁴⁴ Megjegyzendő, hogy a hajó útját a sajtó, földközi útként harangozta be.⁴⁴⁵

⁴³⁶ Linzer Tages-Post, Mai 1892-05-18

⁴³⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴³⁸ Némzet, 10. évfolyam, 1891-11-10 / 3304. szám

⁴³⁹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, Juli-Dezember 1898 Festschrift

⁴⁴⁰ Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-06 / 217. szám

⁴⁴¹ Ellenzék, 13. évfolyam, 1892-08-08 / 179. szám

Neue Freie Presse, August 1892-08-05

⁴⁴² Grazer Tagblatt, August 1892-08-06

⁴⁴³ <https://magyarnemzet.hu/archivum-magyarnemzet/2007/02/egy-emberolto-kormanyzasanak-merlege>

⁴⁴⁴ <https://www.scribd.com/document/26561823/Emlékirataim-Horthy>

Horthy/Emlékirataim: 1953 Buenos Aires

⁴⁴⁵ Das Vaterland, August 1892-08-06

A Főméltóságú Kormányzó Úr ezt az utat, élete egyik legnagyobb élményeként tartotta számon. Feltehetőleg minden tengerész élete kalandjának tekintette, mikor hajója maga mögött hagyta az Otrantói-szorost és megkezdte útját a Földközi-tenger vizein, hogy onnét akár a világ bármely pontjára vezérelje a tengerész szerencse.

Pólából jelentik, hogy a Saida korvetten most szerelik föl egy két évig tartó utazásra a föld körül. A parancsnok Saebo fregatt-kapitány lesz, aki még nem régi felsége szárnysegéde volt. Hír szerint Lipót Ferdinand főherceg is megteszi az utat. A Saida e hó 15-ke és 18-ka közt indul hosszú útjára. (1892. augusztus)⁴⁴⁶ A Saida végül ekkor nem kerülte meg a földet. Végül 16-án futott ki. Az elindulás előtti este egy nagyszabású búcsúünnepséget rendeztek koncerttel és kivilágítással a Marine Casino kertjében.⁴⁴⁷

Az SMS Saida vitorlával futott ki Polából és kedvező széllel hamar eljutott Port Said-ba. Itt a tisztek és a legénység egy része felkereshette Kairót és a piramisokat. Horthy a Shepherds Hotel-ben lakott. A hosszabb pihenőre a tiszteknek sem volt pénze. Így a helyi Dimitrino cigarettagyárostól vettek fel kölcsönt. Ő amúgy is szállított termékeiből a Monarchiába, így tengerészeink nem voltak ismeretlenek előtte. A hajó ez után áthajózott a Szezei-csatornán és kijutott a Vörös-tengerre. Itt hatalmas hőség fogadta az utazókat. A hajó itt gőzerővel haladt, ami a melegben a fűtőket igen csak megizzasztotta. A gőzszivattyú megállás nélkül három zuhanyt tartott üzemben a fedélzeten. A nagy melegben a 30 fokos tengervíz is hűvösnek tűnt. Adenben perzsa szőnyegkereskedők és zsidó struccoll árusok lepték el a kikötőt csónakjaikkal. A hajó következő jelentős állomása Bombay (Mumbai, India) volt. Itt a tisztek egy része párdúcvadászatra ment, de nem jártak sikerrel. A hajó felkereste Ceylont, Colombo kikötőjét. Az SMS Saida, révkalauz segítségével felhajózott a Gangeszen a Hugly ágon, a Sogor szigetig. A hajó innét Kalkutta felé ment tovább. A kikötés utáni harmadik napon az alkirály díszebédre és vacsorára hívta meg a tiszteket. Az otllát alatt volt pólójáték, lovasverseny, színházi előadás stb. Horthy felkereste Kőrösi Csoma Sándor sírját. A hajó Kalkuttából Szingapúrba ment tovább. Ott johori szultán fogadta őket. A hajó később a Menam folyó sekély vízű torkolata előtt vetett horgonyt. Sziám fővárosát Mom Rashwongse Krob herceg meghívására keresték fel. A herceg korábban 14 évig volt huszártiszt az Osztrák-Magyar Monarchiában. Bangkok – ot (Thaiföld - Sziám) három óra alatt érték el szárazföldön. Itt az utazók színházba mentek. A hajó következő állomása Jáva volt. Itt Batáviában kötöttek ki, ahol a főkormányzó látta vendégül őket. Soerabajából ellovagoltak a 2400 m magas Szent Bromo vulkánhoz.

Az időjárás a monszontól függ. Hat hónapon át Japán és Fokváros között északkelet-délnyugati irányban fúj a szél, majd a másik hat hónapban az ellenkező irányba. Ez nagyban befolyásolja a vitorláhajók útirányát. A hajó egy időben a délkeleti passzát széllel Dél-Afrika közelében hajózott. Eljutottak a déli szélesség 35 és 53. foka közé, ahol állandó viharzóna van. A viharok miatt, heteken át nem lehetett az étkezdében terített asztal mellett enni. A hajó Albany-ba, Délnyugat-Ausztráliában kötött ki. A hajó 15 mérföldes (csomó) sebességet ért el. Albany-ban járvány volt, így élelem és víz felvétele után áthajóztak Melbourne-ba. Earl of Hopeton kormányzó ekkor Horthy-t falkavadászatra hívta meg. Később kenguru vadászatra is sor került. A hajó felkereste Sydney-t. Itt várták Foullon-Norbeck báró érkezését, akivel Auckland-ba hajóztak. A hajó Új Kaledóniába, Noumea-ba hajózott tovább. Ez egy francia börtönsziget volt. Innét az Új Hebridákra mentek tovább, ahol nikkelt után kutattak. A Salamon szigetekenél a partraszálló Foullon-Norbeck bárót, Horthy kísérte embereivel. Több szigeten is partra szálltak. A Salamon szigetekenél, Guadalcanalon találtak nikkelt és aranyat. A hajó szénkészlete fogytán volt és a Torres szoroson gőzzel kellett áthajózniuk, a Thursday-sziget felé fordultak. Ez volt

⁴⁴⁶ Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-06 / 217. szám
Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-08-07 / 218. szám

⁴⁴⁷ Neue Freie Presse, September 1892-09-01

Robinson szigete. Innét Foullon-Norbeck báró Bécsbe utazott. A bárót a kanibálok megették a Salamon szigeteknél, mikor a térségbe az SMS Albatros ágyúszáddal visszatért 1896-ban. Az SMS Saida Amboina szigetéhez hajózott, ami a holland Molukkok szigetcsoporthoz tartozik. Innét Borneo-ba mentek tovább. A tengerészek cápát fogtak. A hajó járt Celebesz vizein. Borneóban a Kudat falu előtti öbölben vetettek horgonyt. Itt bikavadászat volt. A hajó a Földközi-tengerre a Szezi-csatornán át jutott vissza. Kréta közelében, a kréti földrengés miatt, tengerrengés érte a hajót. Krétánál egy kikötési hiba miatt, egy hajókötél a hajócsavarra tekeredett. Horthy és egy másik bűvár a kötelet levágta a hajócsavarról. A hajó ez után hamarosan befutott Cattaroba, ahol Albrecht főherceg tábornagy és báró Sterneck tengernagy megszemlélte a hajót.⁴⁴⁸

1892.09.28-30-án Port Said-ban járt.

1892.10.01-02-án járt Suez-ben.

1892.10.14-17-én Áden-ben kötött ki.

„A Saida hadihajó számára e hónap 26 án Brindisin, át indítják a postát, amely (1892) október 8-án érkezik Adenbe.”⁴⁴⁹

1892.11.03-17-én Bombay-ban vetett horgonyt.

„a »Saida« hadihajó után f. évi november 3-án Brindisin keresztül Bombayba küldi a postát, hova (1892) november 21-én érkezik meg.”⁴⁵⁰

1892.12.03-07-én járt Colombo-ban (Ceylon, Sri Lanka).

„A cs. és kir. hadügyminisztérium tengerészeti osztálya november hó 16-án küldi a postát Colombóba a »Saida« gőzösre Brindisi felé, ahová az 1892. december hó 6-ikafelé érkezik.”⁴⁵¹

„Bangkok-ban (Siam) 1893. márc. 1-én írt beszámoló: (1892) December hóban értük el Ceylon szigetét. Nem hiába tartják az indusok és mohamedánok Ceylont a bibliai paradicsomnak. Szébb tropilos vegetációt képzelni sem lehet. Van egy botanikus kert a szigeten, Peradeniában — Kandytól 1/2 órányira, — mely kétségbevonhatlanul legszebb az egész föld kerekén. Olyan illat van itt, hogy az ember egészen beleszédül. A sziget egyáltalán igen termékeny. Ezelőtt fő gazdagságát a kávé-ültetvények képezték, de ezek, mint nálunk a filloxera miatt a szőlők, tökéletesen kivesztek. A helyett utóbbi időben a teát honosították meg, mely nagyon szereti a talajt. Az angolok a ceyloni teát már jobban szeretik és fizetik, mint a chinait. Az különben jóságát még nem bizonyítja. Mert nekünk tulfanyar ízű! Volt alkalmam ilyen ültetvényt látni. Érdekes volt az elefántok munkálkodása. Igazán mesés ezen állatok okossága. Eltekintve a munkától, melynél minden szóra paríroz, sok komplikált munkát magától végez, a hajcsárját okmányával hintázza, aztán felteszi a hátára, szavára táncol. Ceylon őserdőiben még sok vadelefánt csorda van. Lom csak a csordától elszakadtakat szabad és ezeket is csak a kormányzó engedélyével. Ezen elhajtott vad elefántokat nem lehet megszelídíteni, míg a csordához tartozókat nem nehéz. Ha ezen célból néhányat fogni akarnak, először egy nagyon erős, magas kazánt (karámot) készítenek, becsukható kapuval. Azután ,számtalan hajtóval — kik gongokkal és más műszerekkel lármázva — addig hajtják őket, mit végre a karámba jutnak. Ezen procedúra persze néha hetekig is eltart. Ha az elefántok észreveszik, hogy be vannak zárva, nagy ordítással neki törnek a kapunak. Ilyenkor aztán szelíd elefántokat hoznak a karámba, melyektől a vadak nagyon félnek. Két szelíd aztán egy vadat közre fog és addig vezetgeti össze-vissza, míg közel egy erős fánál megállnak. Akkor a vad elefánt lábát erős kötelekkel odakötik. Ha ez észreveszi, hogy többé nem menekülhet, el kezd sírni és sokszor megtörténik, hogy bánatában meghasad a szíve. Akkor aztán a többi a holt pajtást el akarja cipelni. Akik ilyen jelenetet láttak, azt mondják, hogy az ily szomorú látványból egész életre

⁴⁴⁸ <https://www.scribd.com/document/26561823/Emlékirataim-Horthy>

Horthy/Emlékirataim: 1953 Buenos Aires

⁴⁴⁹ Budapesti Hírlap, 12. évfolyam, 1892-09-18 / 258. szám

⁴⁵⁰ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-25 / 3649. szám

⁴⁵¹ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-11-10 / 3665. szám

elég egy. Ha pedig a szegény elefánt megnyugodott, akkor két szelíd elefánthoz kötik, melyekkel már harmadnap munkákat végez; egy-két hét alatt teljesen megadja magát és beletanul. Ceylon-sziget székhelye előbb Kandy volt. Most azonban Colombo, mint kikötőhely, messze túlszárnyalta. Téved azonban, aki Colombot is nagy városnak képzei. Mint ahogy én is képzeltem azt a lakosság száma után. Colombo tulajdonképpen 2-3 utcából áll itt van a posta, 2 hotel, néhány bolt és kaszárnyák, a többi lakház. Mindenik lakház (bungalow) egy terjedelmes kert közepén fekszik, pálmaerdőkben. A kertekben számtalan kis tó s a benszülöttek viskói banán bokrok közt. Ha ez ember napokig kocsizik ezen végtelen pálmaalléokban, mindig talál valami újat, valami meglepőt. Egy út egészen olyan, mintha csiszolt gránitból volna. A város — mint a sziget — lakói jobbra szingaléznek. Találkoztam egy olyannal is, aki azzal a bizonyos karavánnal Budapesten járt. Először furcsa benyomást tesznek az emberre, mert öltözetük egy szoknyából és egy fehér jaketből áll; hajukat hosszan hordják, hátul egy kontyot kötnek és mindeniknek egy nagy teknősbéka fésű van a hajában. Egy fiatal embert, akinek bajusza és szakálla nincsen, könnyen asszonynak tart az ember. Az Indiából átvándorolt hindu munkások a sziget paradicsom karakteréhez képest választották öltözetüket is. A sziget legszentebb religuiája Buddha- isten egy foga, melyet Randy templomában őriznek. Ez a könyvekben agyondicsért templom nekem nem túlságosan imponált. Mindenesetre nem méltó arra, hogy egy nagy vallás legszentebb religuiáját zárja magában. Utunk Calcuttába egy kissé hosszasan volt, minthogy az ezen téli hónapokban uralkodó északkeleti Monsun szél éppen ellenünk fúj azért csak haladtunk úgy, ahogy. A belga öbölben legalább szép időnk volt, de mielőtt feljutottunk volna, az egyenlítő közelében minden percben jött egy — sokszor nagyon kemény — szélroham, olyan esőkkel, hogy az embert majd lemosta a vezénylő, hídról. Egy szolgálatom alatt (4 óra) hatszor áztam bőrig és száradtam ismét meg. A karácsonyt tengeren, az Andaman-szigetek közelében ünnepeltük. Ez a szép családi ünnep távol az otthonától, mindig szomorú. A fenyőt most számtalan kis gyertyákkal díszített pálma helyettesítette ugyan, de azért a karácsonyfa megvolt. Az ilyen alkalmakkor szokásos ivás aztán csak eszközül szolgált azon cél elérésére, hogy jutányosan megszabaduljunk az alkalmatlan és terhes gondolatoktól. Az első pohár természetesen a távol hazáért és szeretteinkért! A Ganges-folyó torkolatát jan. 5-én értük el. A hajózás itt igen nehéz, kalauzok nélkül, akik minden újonan képződött homokpadot ismernek, lehetetlen. Némely helyen a dagály dacára csak fél méter víz volt hajónk alatt. Pedig a hajó, mely itt felül, menthetlenül veszve van. Az erős áram rögtön felfordítja és 2—3 óra alatt úgy beiszapolja, hogy hite sem marad. Azt, aki ott nem sül meg, a Gangesben hemzsegő krokodilusok eszik meg. És ha valaki csodamódra egy szigetre tud jutni, ott menthetlenül a tigrisek martaléka. Ezek a Delta-szigetek, melyek sűrűn be vannak növe, tele vannak tigrisekkel s emiatt ott ember nem is lakik. A vadászatok pedig még elefántokon is azért veszélyesek, mert a ki ott néhány órát tölt, rögtön malarikus lázat kap. úgy véltem eleintén, hogy a tigrisvadászat elefánton nem is sport, mert az ember oly biztonságban van, akár kalitkából löne. Kalauzunk azonban azt mesélte, hogy nem régen volt ily vadászat és egy tigris úgy elszámította magát, hogy az attaquenál tisztán átugrotta az elefánt hátán levő házikót. Ezen elbeszélését kételylyel fogadtam. Később azonban egy szemtanútól hallottam bizonyítani. A Gangesen fel, a vidék gyönyörű. Mindkét part sűrűn benöve. Itt-ott egy kis hindufészek, festői viskóval kandikál ki a pálmák és banánbokrok közül. Vagy, hogy semmi se hiányozzék az összhangból, egy elefánt sétál nagy komolyan az utón, a homokon pedig néhány krokodilus sütkérez. Reggel 5 órakor már néhány gyár kéményét pillantottuk meg. Ez semmiképpen sem passzolt a keleti képhez, de legalább Calcutta közellétét jelezte. Nemsokára a híres calcuttai árbocerdő is előtűnt. Igazán óriási tömeghajó volt ott egy rakáson. Nem hiszem, hogy ily látványt nyújthatna, — talán Newyorkot leszámítva — még más város. Az előírt 21 bum-bummal keresztül hatoltunk a hajóseregen. Helyünk közvetlenül a part mellett volt, szemben az „Éden garden“ nel, mely minden este a zenénél a high life találkozó helye. Ha zenénk játszót, az equipageok oly közel állottak hozzánk, hogy szolgálatban beszélgethettem ismerőseimmel. Calcutta emlékeztet

Bombayra. Calcutta a vice-roy székhelye lévén, mindenki, aki „élni”, akar és luxust akar kifejteni, az idehúzódik Sok ma har adja a szezon, vagy legalább egy részét itt tölti. És ezen példát persze gazdag alattvalói is követik. Ha az ember először látja a kocsi korzót, eláll szemészája rajta. Annyi inast, előfutót, ezüstöt, aranyat, minden szint selymet láthatni ott, hogy csak úgy káprázik a szem belé ! Persze, hogy a gazdag európaiak is kénytelenek ezen indiai pompát utánozni. Ez különben sokkal kevesebbe kerül, mint gondolná az ember. Mert p. o. egy inas, aki urától csak az öltözetet kapja, a kosztot nem, mert havi bért kap. Az is bizonyos, hogy azon munkához, melyet nálunk egy inas végez kényelmesen, a négy hindu sem elég. Némely munkát vallása is tilt végezni. Például egy magasabb kaszthoz tartozó hinduinak semmi élelmiszeréhez nem nyúl és nem tisztogat. Calcuttában tartózkodásunk másodnapján a vice-roy egy nagy bált rendezett. Nekünk „full dress“ lévén előírva, a hivatalos indiai hercegek is nagy parádében jöttek. Ha valaki azt hiszi, hogy India egészen az angolokká, nagyon téved, úgy mint jómagam is tévedtem. Mert vannak részek, ahová az angolok még sohasem jutottak, vagy ha igen, siettek ismét kifelé. Egynémely tartományban van ugyan egy angol miniszter rezidens, de azért az ottani maharadják — született indiai fejedelmi hercegek — azt tesznek, amit csak akarnak. Más tartományok az angolok és s ezeket angolok kormányozzák. Például Bombayban. Madrasban, Calcuttában (Bengália), ahol valamennyi főnök fölött áll a vice-roy — az indiai alkirály. A maharadják tehát szintén gálában jöttek az estélyre. Selyembe és kasemirba voltak öltözve. Az egyik — mint azt szakértőktől hallottam — fél millió forint áru drágakő volt. Csak Coouch Bechán maharadja volt egészen európai uniformisban. Ő teljesen emancipálja magát, európai öltözetben jár, európai társaságban forog, iszik, játszik, táncol és ami a legnagyobb bűne: utazott már Angliában is. Ezek miatt már régen az „utcaseprők“ kasztjába sorozták, de ő ezt nem bánja, ez neki nagyon mindegy, mert baj esetén háta mögött van Anglia. Nagyon fess gyerek. Talán 32 éves lehet. Engem meghívott, hogy látogassam meg, amit persze nem mulasztottam el. Megígérte, hogy ha csakugyan 6 hétre maradunk, mint gondoltuk, Ferenc Ferdinánd főherceget megvárjuk, — kivisz egy tigrisvadászatra. Ezen tervünk — sajnos — füstbe ment. Mert csak 2 hétig maradtunk és ezen idő alatt lehetetlen volt 3 szabad napot szakítani a sok meghívó, bál, bazár, verseny miatt. Egy Schnitzeljagdot is volt alkalmam lovagolni. Ez különben itt egy teljesen rendes steeple chase kítűzött díjért, előkészített akadályokkal. Engem egy úr kért föl, lovagolnék telivér kis nervózus kancáján, melyre ő nehéz volt. Két „False start“ után megindultunk, a nagy távolhoz képest nagyon gyors paceben. Körülbelül 40 lovas. Nekem az a pechem volt, hogy mindjárt az első akadálnál elszakadt a kengyelszíjam, ami gyors fordulónál zsenirozott. Az akadályok, kivált a falak, árokkal, igen nehezek voltak. Majdnem mindeniknél bukott egy úr. Én jól elől tartottam, mikor a „run“ vége felé az, aki talán 2 méterrel lovagolt előttem, felbukott. Parkozásról szó sem lehetett, így aztán ráugrottam és lovam karikára vágódott, hátával mellemre oly erővel, hogy vállával sarkantyúmat a cipősarkammal együtt letörte. Ennek folytán úgy megijedt, hogy a hiányzó balkengyel dacára felülhettem és minthogy lovam nem sántított, mentem a többi után. Még az első között érkeztem be, de a finish-be már nem szólhattam bele. Lord Beeresford lett az első. Minthogy aztán jobb karom ezen alkalommal egy kicsit kijött a helyéből, a táncnak néhány napra „adieu“ mondhattam. Azért is nem tudtam időmet okosabbra használni, mint vonatra ülni és Dardjilingbe utazni. Az út 24 óráig tart, de azért nem tűnik fel hosszúnak. Mert annyi a látnivaló, hogy az ember egy percre sem unhatja meg magát, éjjel pedig kényelmes ágyban alhatik. Dardjiling egy kedves kis hely a Himalaya tövében. A vice-roy nyári tartózkodó helye. Most azonban oly huncut hideg volt, hogy a tropikus meleghez lévén szokva, majd megfagytam. A Himalaya, mely a világ legmagasabb hegyével dicsekedhetik, impozáns benyomást tesz az emberre. Dardjilingról magáról nem tudok mit mondani. Ami nekem legnevezetesebbé tette, az nagy hazánkfia, Körösi Csoma Sándor sírja és szobra. Ő, ki 22 évig működött a legnagyobb nélkülözések közt Ázsiában őseink felfedezésén, évekig itt élt és tanulmányozta a tibeti nyelvet s ki is adott egy tibeti nyelvtant, egy angol-tibeti szótárral. Epen

akkor halt meg, mikor megkapta az engedélyt, hogy Tibetbe mehessen, — ami idegeneknek tiltva volt, — egy prior pártfogása folytán, akinek kolostorában két álló évig tanult. Az angol kormány emelt neki szobrot. Calcuttába visszatérve, még azon nap egy versenyen vettem részt. Tömérdek publikum volt. Az előtte való napon megérkezett fiatal gwaliori Maharadja is itt volt suitejével. Amint láttam, a turfon hamar beleélték magukat a benszülöttek az angol szokásokba, mert úgy bookmakereztek és totalizateuröztek, hogy még! — A versenyek (csupa sikkverseny) nagyon érdekesek voltak, jó mezőnyök és szép finishek. A pálya azonban oly kemény volt, hogy rosszul esett a lovakat galoppírozni hallani. Egy új intézmény tűnt itt fel nekem, mely — kivált a fogadó publikumnak — sok kényelmet nyújt. Ugyanis minden lovon volt egy fehér izzasztó a nyereg alatt, esetleg a súlytakaró fölött és rajta egy nagy vörös szám, a ló program numerusa. Ez mindenestre sokkal kényelmesebb — kivált, ha sok ló fut — mint a számokat keresgélni. A verseny után volt aztán olyan korzó kocszás, hogy nem tudom, hol lelhetni mását! Érdekes látvány: a nagy fürdés a szent Gangesben. Sokszor előfordul, hogy egyik-másik fürdőzöt egy éhes krokodilus elviszi vacsorára, vagy egy örvény néhányat elsodor. De ez a többi nem genirozza! Singaporeról, jövő soraimban írok.”⁴⁵²

1893.

1893.01.03-17-ig Kalkutta-ban kötött ki.

„A »Saida« hadihajó számára decz. 1-én küldi el a postát Trieszten és Bombayn át Calcuttába, ahová körülbelül (1892) decz. 24-én érkezik meg.”⁴⁵³

Horthy-n kívül más is beszámolt az útról. „Port-Said, 1892. nov. hó. Alig hogy Port-Said felmerült a látó határon, — szóról szóra a város, mert az alacsony part csak 2—3 kilométerre látható, — már jött a révkalauz elénk, hogy hajónkat a meghatározott helyre vezesse. Amint a Suez-csatorna torkolatába értünk, az egyiptomi lobogót a középárbcra vontuk fel s azt 21 ágyúlövéssel üdvözlöttük, mialatt zenénk az egyiptomi himnusz játszotta. Persze, az összes lakosság a parthoz tódult, vagy csónakokkal özönlött közelünkben alkalmatlankodni. Egy ott állomásozó angol hadihajó mellett kaptunk helyet, —s míg a bonyodalmas manőver történt, az angoloknak is eljátszottuk hamarjában a „God save the queen“-t, mit ők levett sapkákkal hallgattak meg. Miután az egészségügyi hivataltól megkaptuk az engedélyt, hogy a parttal közlekedhetünk, akik nem voltunk szolgálatban, rohantunk a városba egy pohár valami frisset élvezni. Egyelőre a jeges ital, amit 28 napig nélkülöztünk, volt leghőbb kívánságunk. Port-Said különben nem nyújt semmi különös érdekes látni és élvezni valót. Egy kereskedelmi város, sivatagon épült vagyis úgyszólván egy pár év alatt nőtt ki a homokból. A talaj semmit sem terem. Mindenki csak a számtalan itt közlekedő gőzhajóból él. Mióta az angolok uralják itt a helyzetet, az azelőtt híres rousettebankok és számos café chantantok is eltűntek. Most az estéket csak a Keleten soha sem hiányzó cseh Damenkapellek fűszerezik. A lakosság arabokból áll és a nagy gőzhajótársaságok ügynökeiből. A legszegényebb lakók szénbehajózással foglalkoznak. Minthogy a hajók folyton érkeznek, a kereskedések éjjel-nappal nyitva állanak, sőt éjjel még sokkal élénkebb az élet, mert nappal a hőség kiállhatatlan. Pár napi szabadságot élvezvén, ezt kirándulásokra használtuk fel. Port-Saidig nem lévén még kiépítve a vasút, állomásunktól Ismailig egy kis gőzhajóval mentünk. Tizenhárman voltunk: 3 tiszt és 10 Seekadett. Rajtunk kívül csak egy civil utas volt, egy igen elegánsan öltözött arabs, ki tökéletesen beszélt franciául. Több ideig diskuráltam vele. Szegény, nagyon kifakadt az angol uralom ellen! Az utazás az egyhangúság dacára költői szépségekben bővelkedett. Jobbra hagytuk a Menzalek tavát, melynek halászata béréből az egyiptomi kormány évente 11/a milliót vesz be. Később sivatag jobbra, balra. Ahol komp van, ott nagy tevekaravánok várnak az átkelésre. Néha a sakálok és sivatag rókák oly közeljöttek a hajóforgalmat felülvizsgálni, hogy könnyen le lehetett volna

⁴⁵² Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-04-23 / 111. szám

⁴⁵³ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-11-23 / 3678. szám

őket lóni. Persze, hogy minden lépten-nyárbon találkoztunk hajókkal. Többek közt egy francia hadihajóval is, a Champlainnel. Ugyancsak meglátszott rajta, hogy három évig állomásozott Tahitiban. A Suez-csatornán a hajók minden tonna után 7 frankot fizetnek, így a suezi csatornavállalat — nagyon szerényen számítva — 100 millió frankot vesz be évente aranyban (készpénzben!) Ismana, ahová délben értünk, gyönyörű oaz, körülbelül a csatorna feletjén. A csatornatársulat székhelye, csupa villákból áll, melyek pálmaligetek közül mosolyognak ki. Megtekintésére — sajna — sok időnk nem volt. Mert alig hogy megebédeltünk, a vonat már indult. Én két angollal kerültem össze a kupéban. Alkalmam volt aztán megbámulni itt is Albion fiainak semmibevevő tapintatlanságát. Minden vasúti állomásonál ugyanis formálisan megrohantak minket a víz, banán, gránátalma, datolya árulók, kik a nagyon alacsony kupéablakokat ostrom alá vették áruikkal. A legtöbb utas a tolakodókat egy kézjelre utasítja vissza. Nem úgy az én két angolom. Ezek egyike a vízfordótól elkapja a korsót, leönti annak tartalmával a körülállókot s az üres korsót a kínáló fejéhez vágja. A másik meg elveszi a kínált gyümölcsöket, nem fizet érték s mikor a vonat megindul, kidobálja azokat az ablakon. Az úti kártyák ellenőrjeivel pedig úgy bántak el, hogy a sűrűn, majdnem minden állomásonál vizitáló egyént végül kidobták a kupéból ezen erélyes kiáltással: „God dam you, go out!“ Persze, hogy nevet az effélén az ember, ha semmi köze hozzá. De ha önmagunk is érintve leszünk, akkor másként áll a dolog. Én angol katonatiszteknek tartottam őket. De megbizonyosodni nem voltam képes, mert velük összetűztem. Egyszerre ugyanis eszékbe jutott, hogy az ablakon levő sodronyhálót lebecsájtják s így a kilátást tőlem elvették teljesen. Én figyelmeztettem őket arra, hogy Európában megszokták kérdezni ilyenkor a társutasokat az efféle szándékról s kívántam, hogy nyissák fel a sodronyhálót. Miután láthatták rólam, hogy minden módon képes volnék óhajtasomat biztosítani, eleget tettek kérésemnek mormogás közt, de a barátság köztünk megszakadt! A vonat Tebel-Kabirig sivatagon megy keresztül. Sehol sincs egy fa, vagy fűszál. Csak homok és mindig homok. Ott volt a híres ütközet angolok és mahdisták között, hol kizárólag a „Georgs-Cavallerie“ győzött. (Így hívják az angol fontokat, melyeknek egyik felén Szt.-György a sárkányölő van kiverve!) Nyílt titok, hogy a mahdistákat megfizették. Az első lövések után rögtön meg is szaladtak; csak egy núbiai csapat, melyet tévedésből nem tanítottak ki a titokra, tartotta fenn a harcot és a vonat mellett fekvő, szép rendben tartott temető csupa ezektől lekasabolt angolokkal van tele! Tebel-Keleti után a vidék nagyon termékeny, mert a Nilt (Nílus) odáig elvezetik. Egyáltalán ott Egyiptom valóságos paradicsom, ahol csatornázás útján a Nilt elterelik Ahova nem tudják, ott sivatag A vonat most sűrű pálmaerdőn fut át, avagy rizs- és gyapottövek közt Kairóba $\frac{1}{4}$ 6-kor értünk meg délután. Én a Shephead Hotelban szállottam meg, mely minden komforttal ellátva, számat tenne a világ bármely városában. Aminthogy Port-Saidból jöveteletem táviratilag avitátam, kitűnően laktam, illetve lakott kofferem, mert én igen kevés időt töltöttem otthon. Némi tisztálkodás után végig kocsikáztam Kairó európai részét, mely minden tekintetben nagy városias — különösen szépítik az alléek minden utcában és a számtalan nyilvános kert. — Este néhány arabs mulatóhelyre mentem, hol a táncosnők a „danse du ventre-t“ járták. Másnap korán reggel a piramisok felé kocsikáztunk. A kocsuiút roppant gáton visz. Jobbra, balra mindenütt víz, minden a víz alatt, minthogy a Nil épen kiöntési időszakban állott. Az idén különben sok volt a jóból, mert a vízállás olyan, hogy ilyenre még nem emlékeznek és Kairó némely részét is veszély fenyegeti. Persze, hogy hajtják ki tömegesen a népet dolgozni, mert köteles mindenki menni fizetés nélkül. Amint a piramisokhoz értünk, alig hogy kiszálltunk a kocsiból, velünk jött 2 tucat arabs vezető és majd szétszedtek minket, 15 is vezetett volna egyet. Miután egynéhányon botommal jól végig húztam, kineveztem kettőt vezetőül és ezekkel megindultam. A piramisok teteje, hogy állam lehessen ott, le van hordva és az eredeti csúcsot egy pózna markirozza. A belsejében nem sok látni való van, mert Cheops nagyságos urat sarcophagiával már régen elemelték. A piramisokról leérkezve, tevékre ültünk és a Sphynxhez nyargaltunk. Első megtalálása óta ezt már háromszor temette el a homok. Útdíjára alig tudták megtalálni. Visszamenet a múzeumot is

megtekintettük, mely az alkirály egy gyönyörű palotájában van elhelyezve. Megvallom, hogy nem vagyok tudós, hanem afféle magam forma halandó, ki azonban már anynyiféle múzeumot láttam, hogy az a sok irka-firka, Sphynx, Apis, s a többiről nem igen érdekel. Csak úgy futtában néztem meg mindent s szinte dühbe jöttem, hogy a hárem helyiségekben, hol azelőtt annyi szépség volt együtt, most döglött bikák és egynéhány ezer éves bőrpofájú egyiptomi van elhelyezve. (Pardon! Kérem nem elítélni érte.) Legérdekesebb ezen majomszentek között az első antiszemita, 5000 éves múmiája a Judendrucker I-se Rhamsesnek, melynek még a haja és fogai is megvannak. Délután az ordító derviseket néztük meg, kik itt egész színházi látványossággal mutatják be művészetüket a nézők előtt, amíg Scutariban csak a szultán engedélyével láthatják őket európaiak. Innen a khalifák sírjait mentünk megnézni. E monumentális építmények már omladoznak, repedeznek s nincs ki fizesse a reparaturát. A bazár igen nagy de mindenütt meglátszik — persze rossz értelemben! — az európai kultúra. Több az európai limlom, mint a keleti műtárgy. Másnap reggel ismét 6 órakor már vonaton ültünk és a Nílus partján délfelé haladva, egy 2 óránnyira fekvő állomáson szálltunk ki. Ott ismét megkezdődött a veszekedés a szamarhajtókkal, kik úgy látszik, azt akarták, hogy az ember egyszerre öt szamárra üljön. És ha az ember szerencsésen felkuperodott egyre, megint leráncigálták volna, ha közéjük nem üt. Végre valahára mindnyájan útikészen voltunk. Tizenhárom úr és négy inas az élelmi szerekekkel és italokkal; — tehát megindultunk gyors galoppban. Az első stációt a II. Rhamses kolossznál tartottuk. Ezen óriási szobrot, — mely 131/a méter magas volt, mielőtt a lábak alsó része letört, — 1820-ban találták fel és a megtalálók — ha jól emlékezem Caviglia és Sloane a „British múzeumnak“ ajándékozták. A kolosszus azonban ez időig helyén maradt — nehéz átszállíthatása miatt. Innen az út pálma erdőkön keresztül és banán bokrok közt a híres Memphis romjaihoz vezet, sok látni való nincs, mert amit előbb a múzeumokba nem tudtak elvinni, azt az arabs foglalók hordták széjjel. Később ismét gáton lovagoltunk, jobbra és balra — a nyáron termő föld — víz alatt volt. A fellákb csónakokon mentek a datolyát szedni. Ahol a víznek vége van, ott a sivatag kezdődik. A mély homokban szamaraink a gyors tempóval nem látszottak megelégedetteknek, mert minden percben lehempergett egy a homokba. Az úgynevezett „Sakkanai halálmezőkön“ 11 pyramis áll, melyek azonban jóval kisebbek, mint a Gizeh-pyramisok, melyek közül a legnagyobb (Cheops) azelőtt 147 méter magas volt és bázisa 133 méter. Mindenik pyramisban egy király volt eltemetve. Érdekes az apiszok (szent bikák) sírja. Egy roppant nagy föld alatti katakombában, mely sziklába van vésve. Hatvannégynek volt hely készítve. — 24-ben most is benne van a Sarkophag, egy drb gránitból készült, 65.000 kiló súlylyal. Szinte érthetetlen, mint tudták ezeket a nagy bikasírokat ide hozni. Miután a Ti Ptahotep mauzóleumát is megtekintettük. Mariette házába mentünk ebédelni, a híres kutató házába, ki éveken át élt és működött itt s a kinek köszönhetjük legnagyobb részt az itt heverő fölséges látványokat. Mig ebéd után, hol hűségeesen éltettük az öreg Ramzeseket, élénk szamarainkra újra visszapattantunk és a vad futás tartott a Nil partjáig. Ott két nagy vitorlás csónak várt ránk, az egyikbe mi (17-en) ültünk bele, a másikba a 17 szamarat pakkolták be vezetőikkel együtt. A Nil túlsópartján ismét egy órán át lovagoltunk Halamig, mely igéző nyári tartózkodási helye a kairóiaknak s hol kénforrások vannak. A szamarhojcsárokat csodáltam. Rövid szüneteket leszámítva, reggel 8 órától délután Vasig ültünk nyeregben, folyton gyors tempóban és a huncsutok mindig a sarkunkban voltak a nélkül, hogy kifáradtak volna, szamaraikat ékes kiabálásaikkal csiklandozva. Az ügyesebbek közülök Kairóban, mint előfutárok szerepelnek s órák hosszant szaladnak a díszes fogatok előtt, sőt versenyfutást is rendeznek — szép díjért. Ilyenkor 3000 métert is futnak egész erővel. Magunk fajtának elég ily gözerővel 200 méter is. Ezen napokra esett Mahomed születésnapja is, mit itt roppant pompával ünnepelek. Egy nagy fellobogózott téren 200—300 sátor van felütve, a legnagyobb pompával és fényűzéssel berendezve. A nagy urak tulajdonai, hol dervisek végzik imáikat, ilyenkor a háremhölgyek is kirukkolnak, de csak coquelloiozni lehet velük. Harmadnap reggel nehéz szívvel hagytuk el Kairót, annyi világhírű

nevezetesség főfészkrét. Ennyi szépet egy rakáson még soha sem láttam. Legközelebb Bombayból írok. Adieu!”⁴⁵⁴

1893.02.05-09-én Szingapúr-ban kötött ki.

1893.02.23- 1893.03.02-án Bangkok-ban volt, ahol legénységének a tagjai megcsodálták az utcai villanyvilágítást és a villamost.

1893.03.16-19-án állt meg Batavia-ban (Jakarta).

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a »Saida« gőzös után február 17-én (pénteken) küldi el a postát Brindisin keresztül Bataviába, hova (1893) márczius 18-án érkezik meg.”⁴⁵⁵

1893.03.28 – 1893.04.06 között volt Szurabaja-ban.

1893.05.07-11-én Albany-ban (Ausztrália) kötött ki.

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya, a »Saida« gőzös után (1893) márczius 10-én küldi el a postát Albanyba, hova (1893) április 12. körül érkezik meg.”⁴⁵⁶

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a »Saida« korvett számára a postát ápril 8-án indítja el Brindisin át Albanyba, ahova körülbelül (1893) május 9-én érkezik meg.”⁴⁵⁷

1893.05.22 – 1893.06.24-én Williamstown (Melbourne) köbetkezett.

„A „Saida“ korvett részére a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a postát ápril 25-én indítja útnak Melbourne-ba, (Brindisin keresztül) s odaér körülbelül (1893) június 1-én.”⁴⁵⁸

A hajó az útja során tudományos méréseket is végzett. A Kriegsmarine által beszerzett 9. számú Sterner-ingakészülékkel gravitációs méréseket végeztek, amelyeket von Müller hadnagy végzett a "Saida" korvett tizenhat hónapos kelet-ázsiai vizeken történő útja során.⁴⁵⁹

Müller R. von Elblein hadnagy inga-megfigyeléseket végzett a Melbourne-i obszervatóriumban.⁴⁶⁰

1893.07.01-15-én Sydney-ben járt.

1893.07.31 – 1893.08.07-én Auckland-on kötött ki.

1893.08.18-án nyolcnapos tartózkodásra megérkezett Noumea-ba (Új-Kaledónia).⁴⁶¹ Innét 1893.08.27-én hajózott tovább.

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya a Saida gőzös után július 28-án küldi a postát Brindisin át Singapore-be, hova (1893) augusztus 23-án érkezik meg. A postát aztán a singaporei osztrák-magyar konzulátus fogja továbbítani az ország belsejébe.”⁴⁶²

„A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya szeptember 14-én küldi a postát a Saida hadihajó után Marseillen keresztül a szingapúri konzulátusnak. A postát a konzulátus (1893) okt. 11-én fogja továbbítani.”⁴⁶³ A hajó viszont csak 1894-ben érkezett meg Szingapúrba.

1893.08.18-27-én Noumea-ban járt.

1893.08.31 – 1893.09.01 között Villa Harbour (Sandwich-szigetek) következett.

1893.09.05-07-én Mallicolo-n (Malekula sziget) kötött ki.

1893.09.07-10-én Vao-ban (Vanuata) járt.

⁴⁵⁴ Pesti Hírlap, 14. évfolyam, 1892-12-15 / 346. szám

⁴⁵⁵ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-14 / 3760. szám

⁴⁵⁶ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-23 / 3769. szám

⁴⁵⁷ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-03-31 / 3804. szám

⁴⁵⁸ Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-04-19 / 107. szám

⁴⁵⁹ Die Presse, Juli 1893-07-11

⁴⁶⁰ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1894 Hauptteil

⁴⁶¹ Die Presse, August 1893-08-27

⁴⁶² Nemzet, 12. évfolyam, 1893-07-05 / 3898. szám

Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-07-10 / 188. szám

⁴⁶³ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-08-20 / 3944. szám

Die Presse, August 1893-08-20

1893.09.10-13-án Tangoa szigeténél járt.
1893.09.13-14-én Lisburn Fok vizein volt.
1893.09.23-24-én Gracissa-öböl (St. Cruz-sziget) volt a horgonyzóhelye.
1893.09.26-28-án Schwyn-öböl-ben (Salamon-szigetek) járt.
1893.09.28-30 között Makira következett.
1893.10.01-03-án Port Bougard-ban (Salamon-szigetek) horgonyzott.
1893.10.03-05-én Royalist Harbour.
1893.10.06-10-én Gavago-t érintette.
1893.10.09-13-án Wanderer-öböl-ben (Guadelcanal) járt.
1893.10.13-14-én Awowa-ban (Pápua Új-Guinea) kötött ki.
1893.10.15-16-án Hunter Road-nál járt.
1893.10.16-án érintette Mt. Lanas-öblét.
1893.10.18-23-án Danae-öböl-ben (Maran Sound, Salamon-szigetek) vetett horgonyt.
1893.11.09-10-én Bramble-öböl (Új-Guinea) vizén ringatták a hullámok.
1893.11.11-16-án Csütörtök-szigeten járt.
1893.11.25 – 1893.12.03-án Amboina-ban volt.
1893.12.30-án befutott Kudat-ba (Észak-Borneó, Malajzia).⁴⁶⁴

1894.

1894.01.18 – 1894.02.01 között volt Szingapúr-ban.
1894.02.12-16-án Point de Galle-ban (Ceylon) volt.
A „Saida“ gőzös után 1894. január 13-án és 16-án megy el a posta Ponint de Galleba (Sri Lanka - Ceylon) és odaér január végén vagy február elején.⁴⁶⁵
1894.03.18-23-án járt Aden-ben.
1894.04.04-05-én volt Szuez-ben.
1894.04.06-16-án járt Port Saidban, ahol egy embert felvettek a hajóra.
1894.04.30-án Candien (Kréta) alatt tengerrengést figyeltek meg.
1894.05.11-15-én Korfu-n volt.
1894.05.16-19-én Teodo-ban járt.
1894.05.16-án Albrecht főherceg megszemlélte a hajót.
1894.05.21-én megérkezett Polába. Összesen megtett 36 313 tmf-et, ebből 26 945 tmf-et vitorlával.
1894.05.24-én leszerelték.⁴⁶⁶
Ekkor a hajó tengerésze volt Sinkó Károly. Ő így számolt be az útról: 1892.08.25-én futott ki Polából, Moriz Sachs fregattkapitány parancsnoksága alatt. Az út célja kadétkiképzés és tudományos munka elvégzése. Útirány India, Ausztrália, Kína, Melanézia. A hajó megállt Bombayben, Kalkuttában (1893.01.17.), Szingapúrban (1893.02.05.), Bankokban, Batáviában (Jakarta) Jáva szigetén, és Ausztráliát 1893. május elején érték el. A hajó 1893.07.31-ig az ausztrál partok mentén hajóztak, majd Új-Zéland felé hajóztak tovább. Áthajóztak a Melanéziai szigetvilágon. 1894.01.18-án befutottak Szingapúrba, majd **1894.05.21-én, reggel 8 órákor visszaérkezett Polába.**⁴⁶⁷

„(A Saida korvett világjáró útja.) Pólóból írják: Pólóban a Saida hadihajó a földet megkerülő útra készül. Az utat a jövő hónap elején kezdi meg. A Saida útjának iránya Afrika nyugati partja, Délamerika keleti és nyugati partja, aztán India, Perzsia, Arábia, Egyiptom, Görögország. Az

⁴⁶⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁶⁵ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-01-03 / 3. szám
Kolozsvár, 8. évfolyam, 1894-01-03 / 2. szám

⁴⁶⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁶⁷ Székér Imre Tibor: „Adria foglyai” Zalai haditengerészek áldozatvállal az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft. 2024.
Neue Freie Presse, Mai 1894-05-21

utazás tizennyolc hónapos lesz. Kínában és Japánban való időzését a Saida különösen a kínai-japáni háború színterének tanulmányozására fogja felhasználni. A korvett parancsnoka Spáler Konrád, fregattkapitány, aki két év előtt a Németországban járt páncélos-hajórajon törzskari főnök tisztét viselte.”⁴⁶⁸

1895.

1895.06.08-án felszerelték.

1895.06.15-én Ferdinand Gebhardt fregattkapitány parancsnoksága alatt kifutott Polából a legénység begyakoroltatására.

1895.07.01-én **Fiuméből az Adriára indult a Tengerészti Iskola elsőéves növendékeivel.**

1895.07.03-08-án járt Ancona-ban.

„Tengerész növendékek tanulmányúton. Távirati jelentések szerint a Saida gőzös a cs. és kir. tengerészeti akadémia első évfolyamának növendékeivel fedélzetén, tegnap este Ankonába érkezett. A növendékek 3 napig fognak Ankonában tartózkodni. A hajón nincs semmi baj.”⁴⁶⁹

A Saida hadihajó, mint Ankonából táviratozzák a Tengerészeti Akadémia első évfolyamának növendékeivel, tegnap este (1895.07.03-án) megérkezett. A hajón semmi baj.⁴⁷⁰

1895.07.13-án Korfura érkezett a kadéttal. A tervek szerint három napot tölt ott, majd tovább hajózik Gravosa-ra.⁴⁷¹ Korfut 1895.07.16-án hagyta el.

A Saida hadihajó a tengerészeti akadémia elsőéves növendékeivel Gravosa kikötőjébe érkezett 1895.07.22-e körül.⁴⁷² 1895.07.23/24-én indult vissza Polába.⁴⁷³

1895.07.27-29-én Pola-ban volt.

1895.07.30-én érkezett meg Fiuméba.⁴⁷⁴

„Fiuméből táviratozzák, hogy a Saida korvett a haditengerészeti akadémia első osztályának növendékeivel ma (1895.07.30-án) érkezett vissza a gyakorlatról. **A hajó holnap 1895.08.01-én a második és harmadik osztály növendékeit veszi fel a fedélzetére.** A gyakorlatok Messináig és Nápolyig terjednek.”⁴⁷⁵

1895.08.10-12-én Messina-ban járt.

1895.08.19-22-én La Spezia következett.

1895.08.27-én Nápolyba érkezett.⁴⁷⁶ Innét 1895.08.30-án hajózott tovább.

1895.09.04-én futott be Taranto-ba.⁴⁷⁷ Innét 1895.09.06-án indul vissza Polába.

1895.09.09-én érintette Lissát.

1895.09.15-16-án Fiume-ban kihajózták a növendékeket.

Polába 1895.09.15-én vasárnap érkezett meg.⁴⁷⁸

A „Saida” korvett 360 fős legénységgel rendelkezik, akik közül 40 a hajó személyzetéhez tartozik.⁴⁷⁹

1895.10.05-én vilá körüli útra indult Polából Conrad Spiller fregattkapitány parancsnoksága alatt.

1895.10.28-án befutott Pula-ba (Szardínia).

1895.11.18-22-én volt Gibraltár-ban.

⁴⁶⁸ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-09-18 / 255. szám

⁴⁶⁹ Nemzet, 14. évfolyam, 1895-07-04 / 4617. szám

⁴⁷⁰ Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-07-04 / 180. szám

⁴⁷¹ Neue Freie Presse, Juli 1895-07-15

⁴⁷² Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-07-23 / 198. szám

⁴⁷³ Neue Freie Presse, Juli 1895-07-23

⁴⁷⁴ Das Vaterland, Juli 1895-07-31

⁴⁷⁵ Pesti Napló, 46. évfolyam, 1895-08-01 / 208. szám

⁴⁷⁶ Das Vaterland, August 1895-08-28

⁴⁷⁷ Grazer Tagblatt, September 1895-09-05

⁴⁷⁸ Grazer Tagblatt, September 1895-09-06

Neue Freie Presse, September 1895-09-17

⁴⁷⁹ Neue Freie Presse, August 1895-08-25

1895-1897-ben az SMS Saida a Csendes-óceánon hajózott. Felkereste Ausztráliát, Kínát és Japánt. Ezen az útján **másodszor került meg a Földet**, ami a hatodik alkalom volt, hogy Osztrák-magyar hajó megtette ezt a földkerülő utat. „A Saida hadihajó a földet megkerülő útra készül. Az utat a jövő hónap elején kezdi meg. A Saida útjának iránya Afrika nyugati partja, Délamerika keleti és nyugati partja, aztán India, Perzsia, Arábia, Egyiptom, Görögország. Az utazás tizennyolc hónapos lesz. Kínában és Japánban való időzését a Saida különösen a kínai-japáni háború színterének tanulmányozására fogja felhasználni. A korvett parancsnoka Spáler (Spiller) Konrád, fregatt-kapitány, aki két év előtt a Németországban járt pánccélos-hajórajon törzskari főnök tisztét viselte.”⁴⁸⁰

A hajó tisztikarát a következő haditengerészeti tisztek alkotják. Hadnagyok: Stanislaus Graf Soltyk, Eduard Körber, Fath Emil, Karl Weltzs, Joseph Stein zászlós, Friedrich Muttond, Max Ritter von Förster, Karl Lucich, Borivon Radon, Franz Lauffer, Joseph Kubelta. A hajó orvosai Dr. Wen Nobldne és Dr. H. Slezak. A haditengerészeti biztosok adjunktusa, Rupert Pivec.

A haditengerészeti kadétek Friedrich Buchmayer és Friedrich von Arvay, Karl Löwe, Joseph Sieber, Rudolph Heilmann, Egon Marchetti, Anton Gangusch, Emerich Count von Thun und Hohenstein, Richard Schönthal, Alexander Edler, Nichart Nord Bollühar Szuboritsch, Peter Culot, Franz Baron von Leonhardi, Rudolph Weizner, Sal Czerny, Olaf Nichard Wulff, Max Gottwald, Karl Nitter von Felbinger, Arthur Stoiser, Arthur Wachtel, Johann Mattiik von Dreyenburg, Leonidas Palese Edler von Grettberg, Eugen Winkler és Albert Seimnsey de Semse.⁴⁸¹

1896.

1896.01.05-14-én volt Bahia-ban.

1896.02.04-15 között Montevideo-ban kötött ki. A nagy merülése miatt a hajónak a várostól 3 mérföldnyire kellett lehorgonyoznia.

1896.02.09-e körül, a posta alapján, Montevideo-ban lehetett.⁴⁸²

1896.03.04-06-án Punta Arenas-ban (Magellán-szoros) állt meg.

1896.03.22-27-én Valdivia következett.

Távirati jelentés szerint Öfelsége „Saida” hajója hétfőn 1896.03.23-án, ötnapos tartózkodásra megérkezett Valdivia-ba (Chile). Minden rendben van a fedélzeten.⁴⁸³

1896.03.30 –1896.04.09-én Valparaiso-ban vetett horgonyt.

„Tegnap (1896.04.20/22-én) Callaoba (Peru) érkezett, hol 10—12 napig fog maradni.,,⁴⁸⁴ Callao-t végül 1896.05.01-én hagyta el.

1896.06.02-08-án a Maria Anna-öbölben (Nukuluva, Marquesas-szigetek) járt.

1896.07.02-11 között Honolulu-t kereste fel.

„A Saida hadihajó személyzete részére a posta indul (1896) május 29-én, 31-én és június 9-én; érkezés Honolulu-ba (Szandvich szigetek) június 22-én, illetve július 2-án.”⁴⁸⁵

1896.08.22 – 1896.09.14-e között Yokohama-ban kötött ki. A kedvezőtlen időjárás miatt lemondtak Vlagyivosztk meglátogatásáról.

A közös hadügyminiszter elrendelte, hogy a Yokohamában horgonyzó Saida hadihajó személyzete részére feladott postaszállítmányokat (1896) június 20 án és 27-én és július 4-én

⁴⁸⁰ Budapesti Hírlap, 15. évfolyam, 1895-09-18 / 255. szám

⁴⁸¹ Neue Freie Presse, September 1895-09-17

⁴⁸² Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1896-01-15

⁴⁸³ Das Vaterland, März 1896-03-27

⁴⁸⁴ Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-04-23 / 112. szám

⁴⁸⁵ Magyar Hírlap, 6. évfolyam, 1896-05-23 / 142. szám

küldjék el. A postasz állítmányok (1896) július 27-én augusztus 3-án és 12-én érkeznek rendeltetési helyükre.⁴⁸⁶

1896.09.19/20-án a "Saida" hajó megérkezett Kobe-ba (Japán) egy kétnapos tartózkodásra, miután túlnyomórészt kedvező szél- és időjárási körülmények között teljesítette útját.⁴⁸⁷ Kobe-ból 1896.09.21-én hajózott tovább. Kobe-ban elhunyt egy tengerésze.⁴⁸⁸

1896.09.23 –1896.10.02-án volt Nagaszaki-ban.

1896.10.14-18-én Wei-hai-wei következett.

1896.10.30 – 1896.11.12 között Sanghaj-ban horgonyzott.

1896.11.19-28-án Hongkong-ot kereste fel.

1896.11.28-án hagyta el Hongkong-ot. Az első napok gyenge, kedvező szellőt hoztak, de 1896.12.04-ről 5-re virradó éjszaka egy erős szellőkés támadt, amelyet még a reffelt felsővitorlák és más viharvitorlák sem bírtak elviselni. Ez gyorsan felerősödött, és a hajó heves dülöngélő mozgását okozta. Reggel felé a szél kissé alábbhagyott, majd úgy is maradt, így a korvett, bár a tenger állapota miatt hevesen dülöngött, jól haladhatott. Ezekben a napokban a távolságokat könnyen leküzdötték. 200 tengeri mérföldet tettek meg, ami 16-18 km/h sebességnek felel meg. A Saida hajó heves mozgása a legénységben néhány - szerencsére csak kisebb - sérülést is okozott megcsúszás és esés miatt. A hajó 1896.12.10-én érte el Szingapúrt, ahol a rakpart mellett kikötött, hogy szenet vegyen fel, majd a kikötőhelyre ment.⁴⁸⁹

Az osztrák „Saida” korvett néhány héttel ezelőtt Szingapúrban tartózkodott Spiller kapitány parancsnoksága alatt, és a brit „Rainbow” cirkáló parancsnoka meghívta, hogy vegyen részt a cirkáló és a brit „Pique” cirkáló hajói (fedélzeti csónakjaik) között megrendezett regattán. Ahogy a „Neue Armee-Zeitung” most beszámol róla, a vitorlás regattán a mentőkutter, amelynek kapitánya korvettünk egyik tengerésztisztje volt, második díjat nyert, miután majdnem a teljes 8 tengeri mérföldes (közel 15 kilométeres) távon jó 100 méterrel vezetett, csak hogy aztán egy maláj vitorlázó megelőzze, aki álcázta magát. Az evezős regattán azonban a „Saida” 4. számú hajója vitathatatlanul első díjat nyert, 150 méterrel a második legjobb hajó előtt haladva át a célvonalon. A megtett távolság 2,8 kilométer volt.

Hajónk erőteljes, kitartó és egyenletes evezését általánosan elismerték és dicsérték. A regatta programjának fennmaradó 16 futama mindenféle helyi és európai hajó számára nyitott volt, és szintén nagyon érdekesek voltak, miközben a humoros jelenetek, amelyeket soha nem láttak matrózpartikon, hozzájárultak az általános vidámsághoz. Szingapúrban a legénység élvezte a német és angol gyarmatok vendégszeretét, amelyet mindenhol a legudvariasabb módon nyújtanak az osztrák-magyar hadihajóknak. Az osztrák-magyar konzul, Dr. Brandt, ugyanilyen fontosnak tartotta, hogy a legénység tartózkodása a lehető legkellemesebb és legtermékenyebb legyen. Többek között kirándulást szervezett a johorei szultán rezidenciájára, ahol a hadihajók tisztjeit mindig szívesen látják és királyi méltósággal bánnak velük. A Szingapúrban lehorgonyzott hajók között több spanyol csapatszállító hajó is volt, amelyek mindegyike körülbelül 2000 embert szállított Manilába tartva. Az egyik gőzhajón súlyos tífuszjárvány tört ki. A pestis és a kolera Indiában terjedésének híre is egyre aggasztóbbá vált. Ennek következtében a haditengerészeti részleg megváltoztatta a Saida útvonalát, táviratilag arra utasítva a hajót, hogy ne érjen be egyetlen indiai kikötőbe sem. Még egy látogatás az idilli Ceylonba is túl költséges lett volna, tekintettel e szörnyű betegségek kockázatára.⁴⁹⁰

⁴⁸⁶ Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-06-20 / 170. szám

⁴⁸⁷ Neue Freie Presse, September 1896-09-21

⁴⁸⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁴⁸⁹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-01-28

⁴⁹⁰ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1897-03-01

A regattán az angolok azt ajánlották, hogy tartsanak egy második versenyt a két csónaklegénysége között kicserélt csónakokkal. Az angol legénység a Saida csónakjával csekély előnnyel nyerte a második futamot.

1897.

Szingapúrt 1897.01.20-án hagyta el.

(Bermuda fontos láncszem a szén- és erőforrás-lelőhelyek láncolatában, amellyel Anglia bejárta a világot. A "Saida" hajó hat napot töltött ezen a szigeten, majd 1897. január 18-án megkezdte visszaútját az Azori-szigeteken keresztül. A szigetcsoport fő kikötőjét, Ponta Delgadát, egy kedvező átkelés után 1897. február 3-án érték el. 1897.02.08-án a korvett Európa partjai felé indult, és ebben a hónapban (február) 23-án érkezett Cadix-ba.⁴⁹¹ Ezek a beszámolók tévesek, a sajtó összekeverhette más hajóval. A későbbi sajtóhírek a hajót egészen más vizekre tették, amit külső forrás is megerősít.)

1897.02.24-28-án járt Aden-ben.

A „Saida” korvettről: „1897.03.03-án a „Saida” parancsnoka, Spiller kapitány egy elhagyott, körülbelül 6000 florint értékű vasszenes teherhajóra bukkant a Zebayir-szigetek (Dzsabal Zebajir – Egyiptom) közelében, vontatta, majd a helyi kikötőbe érkezve (e hónap 8-án) átadta az Osztrák-Magyar Konzulátusnak. A csónak alján a kapitány egy étlapot talált a „Pacific Steam Navigation Company” zátonyra futott „Orotava” gőzhajójáról, amely 1897. február 26-i keltezéssel készült. Valószínűleg ez volt az utolsó étkezés az elsüllyedt hajón. A felfedezésről szóló jelentést táviratozták Ádenbe. Egyébként a „Saida” fontos meteorológiai megfigyeléseket is végzett Dzsiddában, amelyeket Dr. Zanthopolides irányított.”⁴⁹²

1897.03.08-10-én volt Dzsidda-ban.

1897.03.17-19-én következett Suez.

1897.03.21-25-én volt Port Said-ban.

Őfelsége hajója, a "Saida", miután Szingapúrból Ádenen és Dzsiddán keresztül kedvező, de eseménytelen utat tett meg, 1897.03.20-án áthaladt a Szuezi-csatornán, és megkezdte visszaútját, amelynek Kréta sziklás partjaihoz kell közelítenie, ahol a visszatérő legénység blokádszolgálatot teljesítő társait találhatja. A korvett várhatóan a hét végére (talán 1897.03.27-31-én valamikor) érkezik Polába 18 hónapos távollét után. Ez a most véget érő missziós út volt a hetedik transzocéáni küldetés és a negyedik földkerülése ennek a sokat utazott hajónak.⁴⁹³ Aztán jön az új hír: Pola, 1897. április 1. a "Saida" érkezéséről szóló jelentés tévedésen alapult. A hajó még nem érkezett meg.⁴⁹⁴

Egy távirati jelentés szerint a „Saida” hajó tegnap (1897.04.03) délután fél 3-kor haladt át a Lissa-csatornán, miközben Pola felé tartott. **A hajó 1897.04.04-én délután 3 órákkor érkezett meg Polába.**⁴⁹⁵ A hajó útja 543 napig tartott, ebből 357 napot töltött a nyílt tengeren. Összesen megtett 33 000 tmf-et és ebből kereken 28 000 tmf-et vitorlával.

1897.04.06-án leszerelték.

A földkerülő útjának rövid összefoglalása: Haditengerészeti hírek. (Eredeti jelentések az "Új Hadsereg Újságból".) Őfelsége "Saida" hajójának utolsó missziós útjáról, amelyről ez a korvett nemrég tért vissza, a következő érdekes részleteket tudjuk meg. A föld körüli hajóút 1895. október 5-én kezdődött, és 17 hónapig és 29 napig tartott, amelyből 351 napot töltöttek tengeren

⁴⁹¹ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-03-04

⁴⁹² Grazer Volksblatt, April 1897-04-02

⁴⁹³ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-03-25
Neue Freie Presse, April 1897-04-01

⁴⁹⁴ Grazer Tagblatt, April 1897-04-02

⁴⁹⁵ Das Vaterland, April 1897-04-04

Grazer Tagblatt, April 1897-04-04

és 177 napot horgonyon. A megtett távolság 32 895 tengeri mérföld volt, amelyből 27 683 mérföldet vitorlával, a fennmaradó részt gőzzel tettek meg. A következő kikötőket látogatták meg egymás után: Pula (Szardínia), Gibraltár, Bahia, Montevideo, Punta Arenas, kilenc lakatlan kikötő másodlagos kikötőként a Magellán-szorosban és a patagóniai csatornában, majd Valdivia, Valparaiso, Callao Nukuhiwa, Honolulu, Jokohama, Kobe, Nagaszaki, Weizhaiwei, Port Arthur, Sanghaj, Hongkong, Szingapúr, Áden, Dzsidda, Szuezi, Jemmaila, Port Szaid és Pola. Az időjárási körülmények az útvonallal összhangban szinte mindenhol kedvezőek voltak. A hajó a Honoluluból Jokohamába tartó úton tapasztalta a legrosszabb időjárást, ahol egy tájfun vége utolérte, amelyben kifogástalanul bizonyította kiváló tengeri hajó hírnevét.

Az utazás számos módon próbálták kényelmesebbé tenni. Ilyen kényelmi megoldás volt a kísérletileg telepített hűtőrendszer, amely lehetővé tette a friss élelmiszerek hosszú távú megőrzését. Ez a kényelmi megoldás eddig többnyire a nagy szalongozásokra korlátozódott. A vaj, a tej, a hal, a zöldség és a gyümölcs könnyen elérhető volt, a hűtött rekesz pedig a húsnak is nagy hasznára vált. Korábban még akkor is, ha élő állatokat hoztak a fedélzetre, a levágott állatot – különösen a trópusokon – nagy sietséggel kellett elfogyasztani, míg most hatékonyabb elosztásra volt lehetőség. Ez alacsonyabb költségeket is eredményezett, mivel a felhasznált sólé egyébként sokkal drágább lett volna, mint a friss élelmiszer. A fedélzeten a higiéniai körülmények kiválóak voltak, amit az is bizonyítja, hogy a hajóra szállók többsége a hajóút végére kissé meghízott. A küldetés második célkitűzését, a katonai akadémián és részben a tengerészeti aspiránsiskolában végzett tengerészeti kadétok kiképzését, a legénység többi tagjával együtt, a lehető legjobban végezték.⁴⁹⁶ Fontos ez az összegzés, mivel a sajtó igen szűkszavú volt az utazással kapcsolatban.

1898.

1898.05.10-én Franz Ferdinand főherceg meglátogatta Polában. A hajó a szárazdokkban volt, és a főherceg jelenlétében eresztették be a vizet a dokkba. Karbantartási munkákat hajtottak végre rajta.

„Pólóból írják, hogy 1898.06.16-án készültek el a Saida felszerelésével és parancsnokává Toppo Sándor fregattkapitányt nevezték ki. A hajó rendeltetése az, hogy 14 napig vitorlázva az isztriai partokon, begyakorolja legénységét, aztán pedig Pitimébe megy, ahol a tengerészeti akadémia növendékeit és a beosztott tiszteket veszi fel. Innen tovább megy a partok mentén, majd Bariba és Velencébe. Az utazás célja az, hogy a növendékeket bevezessék a tengerészeti szolgálatba, továbbá, hogy részt vegyenek a tengeri és tüzérségi gyakorlatokban, szóval, hogy a leendő tengerésztisztek megismerkedjenek a tengeri út fáradalmaival és megismerjék a hazai, valamint a külföldi kikötőket. Július végén a Saida ismét visszatér Fiumébe, aztán pedig augusztus elején a 2. és 3. évfolyam növendékeit viszi nagyobb tengeri útra. Először csak az Adriai-tengeren fognak ide oda vitorlázni, azután pedig kimennek a Földközi-tengerre és meglátogatják a Roniai-szigeteket, Sziciliát és Máltát.”⁴⁹⁷

1898.07.10-én futott ki Gravosából.

1898.07.12-14-én járt Bari-ban.

1898.07.22-25-én felkereste Velence-t.

1898.07.28-29-án Pola-ban volt.

1898.07.30 – 1898.08.01 között Fiume-ban volt Kicsérélték a növendékeket a 2. és a 3. évfolyamosokra.

⁴⁹⁶ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1897-05-06

⁴⁹⁷ Magyarország, 5. évfolyam, 1898-06-22 / 171. szám

„Fiuméből jelentik, hogy a Saida nevű osztrákmagyar korvett, amelyen a tengerészeti akadémiai növendékei mintegy négy heti tanulmányútra, az Adriai tenger összes kikötőinek megtekintésére, indultak tegnap reggel a növendékekkel Fiuméba visszaérkezett.”⁴⁹⁸

1898.08.04-én érintette Almissa-t.

1898.08.12-16-án Catania következett.

1898.08.19-20-án Szirakúza-ban vetett horgonyt.

1898.08.21-25-én Máltán volt.

1898.09.01-02-án Korfu-t kereste fel.

1898.09.10-15-én volt Pola-ban.

1898.09.15-én befutott Fiumébe, ahol a növendékek kihajóztak.

1898.09.16-án visszatért Polába.

1898-ban a "Saida" korvett kiképző körutazásokat végzett a Haditengerészeti Akadémia elsőéves hallgatóival, majd felvette a másod- és harmadéves hallgatókat. 1898. július hónapban a hajó Lissa szigetén és az Adriai-tenger keleti és nyugati partvidékének számos kikötőjében, köztük Velencében is megállt, ahol nagyon udvarias fogadtatásban részesült. A körutazásokat többnyire kedvező időjárás kísérte, és a fiatal tengerészek egészségi állapota, akiknek kezdetben a kínzó tengeribetegséggel kellett küzdeniük, továbbra is kiváló maradt.⁴⁹⁹

A Saida hadihajó Abrissa-ba (Dalmácia) érkezett tegnap 1898.08.06-án a fiumei tengerészakadémia másod- és harmadéves növendékeivel és éjszaka tovább ment Zanteba, illetőleg Kataniába. A hajón minden rendben van.⁵⁰⁰ A hajó visszaútja nehéz körülmények között történt. Egy nagyon kedvező vitorlásút után az Adriai- és Jón-tengeren, a korvett kénytelen volt gözzel teljesíteni az 1400 mérföldes út fennmaradó részét. **A hajó 1898.09.16-án érkezett meg Pólába.**⁵⁰¹

1898-ban az SMS Saida a Frundsberg gőzkorvettel (csavarkorvettel) a kelet-ázsiai vizekre ment. **A hajó Pólát 1898,10.01-én hagyta el,** és útját 12 hónaposra tervezték. A hajó parancsnokságát Conarde fregattkapitány. A hajó tervezett útvonala a Szezei-csatornán keresztül vezet, Afrika keleti partvidéke mentén Zanzibáron és Madagaszkáron keresztül Delagoa-öbölbe (Lartreneo Marquee), majd Nyugat-, Dél- és Kelet-Ausztráliába, a kontinens északi részén található Torres-szoroson áthaladva. A "Saida" ezután a holland kelet-indiai gyarmatokra indul, ahonnan a szokásos szénfelvevő-állomásokon való megállások után megkezdődik a visszautat.⁵⁰² Parancsnoka Guido Couarde fregattkapitány.

Brindisi (Olaszország) közelében az SMS Kaiserin Elisabeth torpedó-koshajó összetalálkozott a "Saida" korvetttel, amely a Tengerészeti Akadémia kadétjaival Ausztráliába tartott a Szezei-csatornán keresztül.⁵⁰³

1898.10.16-18-án Port Said-ban volt.

Ebben a 1898.10. 17-én a "Saida" részt vett a Khedive (Egyiptom szultánja) születésnapjának ünnepségén, a zászlófelvonási gála élén. 1898.10.19-én folytatta útját a Szezei-csatornán keresztül.⁵⁰⁴

1898.10.20-21-én Szeze-ben járt.

⁴⁹⁸ Magyar Ujság, 7. évfolyam, 1898-08-02 / 212. szám

⁴⁹⁹ Neue Freie Presse, August 1898-08-13

⁵⁰⁰ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-08-06 / 216. szám

⁵⁰¹ Neue Freie Presse, Oktober 1898-10-29

⁵⁰² Neue Freie Presse, Oktober 1898-10-15

⁵⁰³ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1898-10-13

⁵⁰⁴ Neue Freie Presse, Oktober 1898-10-29

„Eddig még semmi egyéb nem történt, minthogy a már a múlt ős (1898) óta a keletázsiai vizeken cirkáló Kaiserin Elisabeth torpedó-koszhajó után elküldték (talán 1898-ban) a „Saida“ korvettet is, hogy egy esetleges osztrák-magyar gyarmatnak alkalmas területet keressen ki. Arra azonban, hogy Keletázsiban megvessük a lábunkat, hadihajó-állományunk mellett természetesen sem ma, sem holnap nem gondolhatunk; egy ilyen akcióhoz sokkal erősebb hajóraj szükséges, mint amivel ma vagy a belátható jövőben rendelkezhetünk. Ma még a legoptimistább körökben sem hiszik, hogy Ausztria-Magyarország a közeljövőben merészkedni fog messzeható gyarmatpolitikát üzni, de azért a Lajthán innen is, túl is vannak olyan áramlatok, amelyek a Keletázsiban való térfoglalást nemcsak nagyhatalmi okokból, hanem nemzetgazdasági érdekekből is támogatnák.”⁵⁰⁵

1898.10.31 – 1898.11.02-a között volt Aden-ben.

1898.11.23-27-én Zanzibár-ban volt.

1898.11.27-29-én Dar-es-Salam következett.

1898.12.12-13-án Majunga (Mahajanga, Madagaszkár) vizein járt.

1898.12.17-21-én Mozambik-ban volt.

1899.

1899.01.03-05-én volt Lourenco Marques-ben (Mozambik).

1899.01.11-17-én Durban-t kereste fel.

1899.03.07-28-án járt Fremantle-ben (Perth kikötője).

1899.03.07-én megérkezett Perth-be, Nyugat-Ausztráliába.

„Egy hadihajónk Kelet-Ausztráliában. A Saida nevű osztrák-magyar korvett legutóbbi tanulmányútja alkalmával hosszabb ideig volt a mesés fejlődésben lévő kelet-ausztráliai gyarmatok fővárosainak, Teriknek és Fremantlenek kikötőjében. Saida volt az első hadihajó, mely ott horgonyt vetett és úgy a lakosság, mint a sajtó fölülmúlni igyekeztek egymást az idegenek üdvözlésében és ellátásában. Az első napok alatt 1800-nál több tisztelgő látogató jött a fedélzetre. Számptalan meghívás érkezett a tiszteletükre rendezett ünnepekre. A tisztek rendelkezésére kocsit, lovakat adtak s a gyarmat összes vonataira szabadjegyet. A gyarmat kormányzója, miniszterelnöke nagy lakomákat és bálkat rendeztek tiszteletükre.

A hajó parancsnoka tiszteletét tette perthi miniszternél, Alexandre Forrest úrnál, akit nagyon meleg fogadtatásban részesítettek. A miniszterelnök és édesapja, Sir John Forrest, valamint a polgármester kerti ünnepeket rendezett az osztrák-magyar tisztek tiszteletére. A polgármester hivatalosan a városházán fogadta a vendégeket, ahol „Hip, hip, hurra!” kiáltásokkal üdvözölték őket. Este bált rendeztek a polgármesteri rezidencián. Az osztrák-magyar tengerésztisztek gyorsan széles körű népszerűsége tettek szert itt; a város és lakói ünnepi hangulatban vannak. Egy itt élő bécsi férfi, Richard Königstein cipőgyáros is részt vett a fogadáson.

A hajó parancsnoka, Guido Couarde fregattkapitány a hajó ottlétét meghosszabbította, hogy a coolgardie-i kiállítás megnyújtásán részt vehessenek. Coolgardie 500 mértföldnyire fekszik az ausztráliai sivatagban Perthtől és központja az aranyvidékeknek, hol már sok szegény ember szerzett vagyont rövid idő alatt. Itt is nagy szívéllyességgel fogadták tiszteinket s a lakomán királyunkat is fölköszöntötték. Saida tisztikara 1899. márczius 25-én viszonzta a szíves vendéglátást, a mennyiben bált adott a hajó fedélzetén.”⁵⁰⁶

1899.04.12-16-án járt Batavia-ban.

1899.05.13-15-én volt Hongkong-ban, ahol találkozott az SMS Kaiserin Elisabeth-tel.

⁵⁰⁵ Pesti Hírlap, 21. évfolyam, 1899-04-25 / 114. szám

⁵⁰⁶ Magyarország, 6. évfolyam, 1899-06-04 / 152. szám
Neue Freie Presse, April 1899-04-11

Az osztrák-magyar hadihajó, a „Saida”, amely már úton volt Amerika felé, új parancsra irányt váltott, és most kelet-ázsiai vizek felé tart, hogy elérje Hongkongot. 1899.04.15-én már Hongkong felé hajózott.⁵⁰⁷ A „Saida” egy teljesen felszerelt korvett, körülbelül 300 fős legénységgel.⁵⁰⁸ Ekkor az ázsiai vizeken volt még a Frundsberg és a Donau korvett, valamint a Kaiserin Elisabeth páncélos.⁵⁰⁹ A bokszerlázadás 1899.11.02-án tört ki.

Fontos kereskedelmi oka volt a hajók térségben való megjelenésének. A Frundsberg hadihajókorvett, később pedig az Elisabeth cirkáló és a későbbi Saida korvett esetében –, inkább kereskedelempolitikai célokat kövessék. Ha a nagyiparnak több exportlehetősége van, a kis- és középvállalkozásoknak több munkahelyük lesz itthon. Ezért minden kormányzati tényezőnek együtt kell működnie az általános jólét elérése érdekében.⁵¹⁰

Mayotte vázlata Guido Couarde, a császári és királyi fregattkapitány tollából. Az újonnan kinevezett tengerészeti kadétok idei transzocéáni útja során a "Saida" a korvettel többek között meglátogatott egy olyan érdekes szigetet, amely a hatalmas tengerek között való elszigeteltségük és a mai mércével mérve még mindig nagyon korlátozott kommunikációs infrastruktúrájuk miatt mintegy önálló kis világokat alkotnak. Ez Mayotte, egyike azon számos szigetcsoportnak, amelyek Madagaszkár északi felét meglehetősen széles sugarú körben veszik körül, és messze észak felé, India közepe felé húzódnak. Ez a kiterjedt szigetcsoport nem egységes módon alakult ki. A déli csoportok vulkanikus eredetűek, a Seychelle-szigeteki csoport gránitból áll, de az összes többi korallok csendes működése révén jött létre. Szerény méretük ellenére ezek a szigetek politikailag is jelentősek. Az előretolt hadműveleti állásokhoz hasonlóan némelyikük egy olyan régióban áll, amelyet sokféle érdek hálóz be, és az évek során ismételten bizonyították fontosságukat, amelyet ma sem veszítettek el. Ezek közül a legfontosabbak Mauritius, Réunion és a Seychelle-szigetek. Mayotte története azonban fő kikötőjével, Dzauzival, ahol a korvett több napig kikötött, lényegesen összetettebb. A cikk részletesen elemzi a térség történelmét.

Mayotte a Comore-szigetek legkeletibb része, amely magában foglalja Gran Comoro, Anjouan és Mohilla szigeteit is. Nagyjából a Mozambiki-csatorna északi torkolatának közepén helyezkednek el. Mayotte konkrétan a déli szélesség 12°44' és 13°5', valamint a keleti hosszúság 42°2' és 45°19' között fekszik. Mayotte lakossága körülbelül 12 000 fő, míg az egész szigetcsoport lakossága körülbelül 80 000 fő, akiknek a fele a legnagyobb, hegyvidékes Comoro szigetén él, amely 18 négyzetmérföldet foglal el. Anjouan ezzel szemben 6 négyzetmérföldes, Mayotte 6, Mohilla pedig csak 49 négyzetmérföldes. A teljes csoport vulkanikus eredetű, de ebben a században a vulkáni tevékenység csak a Nagy-Comoron volt észrevehető, ahol a kitörések meglehetősen gyakoriak voltak.⁵¹¹

1899.06.09-14-én Woosung-ban kötött ki.

1899.06.22-25-én járt Hongkong-ban.

1899.07.10-12-én rövid időre megállt Szingapúr-ban.

1899.07.17-23-án Tandjongpriok következett.

1899.08.15-21-én a Seychell-szigeteken járt.

1899.09.04-07-én Aden-ben vetett horgonyt.

1899.09.19-21-én járt Suez-ben.

1899.09.23-27-én Port Said következett.

1899.10.11-16-án már Gravosa-ban járt.

⁵⁰⁷ Salzburger Chronik für Stadt und Land, April 1899-04-15

⁵⁰⁸ Salzburger Chronik für Stadt und Land, April 1899-04-01

⁵⁰⁹ Grazer Volksblatt, April 1899-04-09

⁵¹⁰ Deutsches Volksblatt, Oktober 1899-10-26

⁵¹¹ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1899 Hauptteil

1899.10. 16-án megérkezett Polába. Összesen megtett 25 074 tmf-et, ebből 14 467 tmf-et vitorlával. Az út során 24 kikötőt keresett fel. ⁵¹²

Az általam elért sajtóból nem derült ki, hogy 1899-ben mikor érkezett vissza Polába.

1899.10.25-én leszerelték. Ez után a hajón különböző javításokat végeztek el. A felső fedélzetét megújították.

1900.

1900.06.05-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységét, majd az első évfolyamos tisztinövendékekkel hajózott az Adrián. **Ez után visszatért Polába.**

A Tengerészeti Akadémia első évfolyamának kadétjai 1900. júliusban a „Saida” korvettel kiképző hajóúton vesznek részt Dalmácia, Velence és Pola különböző kikötőibe, míg a másod- és harmadévesek 1900 augusztus 1-jétől szeptember közepéig Messinába, Palermóba, Marseille-be, Cattaróba és Polába utaznak. ⁵¹³

1900.07.30-án Polából átment Fiumébe, ahol kicserélték a növendékeket és **1900.08.01-én elindult az újabb gyakorló útra.**

1900.08.08-10-én Messina-ban járt.

1900.08.17-24-én Marseille-ben kötött ki. A tisztikar egy része Párizsba utazott és megnézte a Világkiállítást.

1900.08.29-31-én Palermo-ban járt.

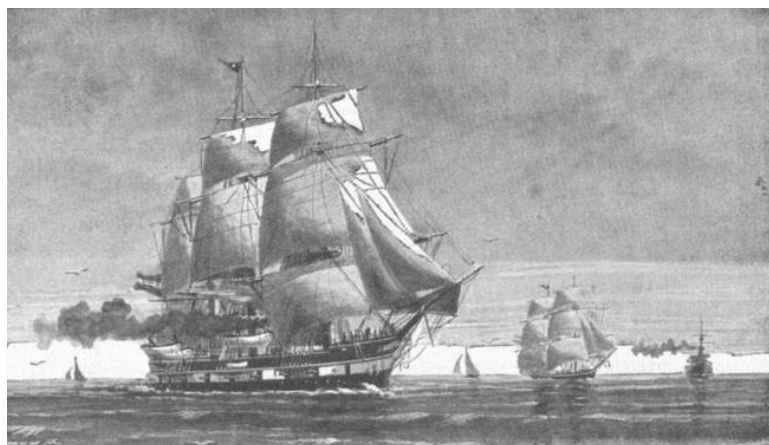
1900.09.07-10-én Triesztben tartózkodott az SMS Habsburg vízrebocsátása alkalmából.

1900.09.09-én Triesztben volt az SMS Habsburg pre-dreadnought vízrebocsátása alkalmával a „Leopard” torpedónaszád, a „Pelikan” és a „Fantasie” Franz Freiherr von Minutillo altengernagy zászlóshajója társaságában. ⁵¹⁴

1900.09.10-16-án Polában volt, majd áthajózott Fiumébe, ahol kihajózta a növendékeket.

„A Saida hadihajó levelezése, (1900) szeptember 6-ig Kataréba (Cattaró) érkezhettek, azután szeptember 14-ig Pólába és azután szeptember 15-ig Fiuméba irányítják.”⁵¹⁵

1900.09.18-án Polában leszerelték.



Az SMS Saida Quarnero-ban. ⁵¹⁶

1901.

⁵¹² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵¹³ Grazer Tagblatt, Juni 1900-06-10

⁵¹⁴ Neues Wiener Journal, August 1900-08-25

⁵¹⁵ Budapesti Hírlap, 20. évfolyam, 1900-08-27 / 234. szám

⁵¹⁶ Salzburger Fremden-Zeitung, Januar-Juni 1901-04-20

1901.06.15-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységet, azután az első évfolyamos tisztinövendékekkel hajózott az Adrián.
1901.07.21-én kifutott Cattaróból.
1901.07.22-26-án Ancona kikötőjét kereste fel.
1901.07.26-29-én Polában volt.
1901.07.30 – 1901.08.01-én Fiumében tartózkodott. Kicszerelték a tisztinövendékeket, majd a Földközi-tenger nyugati medencéje felé indult.
1901.08.05-07-én állt meg Korfu-n.
1901.08.11-16-án Máltát kereste fel.
1901.08.20-26-án Nápolyban járt.
1901.08.27 -1901.09.02-án Catania-t kereste fel.
1901.09.04-08-án Velencében kötött ki.
1901.09.08-án befutott Polába, majd Triesztbe, végül Fiumébe ment, ahol kihajózta a tisztinövendékeket.
1901.09.17-én leszerelték.⁵¹⁷

1902.

Az SMS Saidát 1902-ben kivonták az aktív flottából és a jelek szerint a Tengerészeti Akadémia iskolahajó lett belőle. A hajó ekkor az egyetlen teljes szerelésű vitorlása egyben az akadémiának.⁵¹⁸

„A fiumei tengerészeti akadémia első három évfolyamának gyakorló útjára a következő programot dolgozták ki. **1902. július** elsején a Saida hajó az első évfolyam növendékeivel elindul Fiuméből, s meglátogatja Sebenicót, Spalatót, Lissát, Cattarót, Teodót, Meglinet, Velencét és Pólát. **1902. július 30-án este a korvett visszatér Fiumébe. 1902. augusztus 1-én** a Saida a II. és III. évfolyam növendékeivel meglátogatja Patrast, Piräust, Szmírnát, Szamoszt, Syrát, Naupliát, Zantét és Pólát. 1902. szeptember 15-én este visszatérnek Fiuméba. A hajó mindkét útja alkalmával lehetőleg csak vitorlával fog haladni. A Saida korvett 1800 lóerejű, állománya 23 tiszt és 224 haditengerészkatona s felszerelése 12 ágyú. A IV. évfolyam növendékeit 1902 július 1-én mint másodosztályú tengerészhadapródok kéthavi szabadságot kapnak, azután pedig földközi útra indulnak.”⁵¹⁹

Őfelsége „Saida” hajója idén 1902 július 1-jén indul Fiuméből, fedélzetén a Császári és Királyi Tengerészeti Akadémia elsőéves kadétjaival, a következő kikötőkbe: Sebenico, Spalato, Lissa, Cattaro, Teodo, Megline, Velence és Pola, így a korvett idén július 30-án este tér vissza Fiuméba. A másod- és harmadéves kadéttal a fedélzetén Őfelsége „Saida” hajója idén 1902 augusztus 1-jén indul Fiuméből, Patrasz-ban, Pyraeus-ban, Smyrnában, Samos-ban, Szira-ban, Nauplia-ban, Zante-ban és Polában ér vissza.⁵²⁰

1902.06.15-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységét. Ezután Fiumébe ment, és az első évfolyamos tisztinövendékekkel az Adrián hajózott. Érintette Velencét, majd Pólát, ahonnan 1902.07.30-án áthajózott Fiumébe kicserélni a növendékeit. Itt a 2. és 3. évfolyamosokat vette a fedélzetére, akikkel újabb útra indult.
1902.08.05/06. Távirati jelentés szerint a Saida hadihajó Patrasba érkezett. A hajón minden jól van.⁵²¹ Innét 1902.08.07-én hajózott tovább.

⁵¹⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵¹⁸ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-10-27 / 257. szám

⁵¹⁹ Magyar Nemzet, 21. évfolyam, 1902-06-13 / 140. szám

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1902-04-15

⁵²⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1902-06-18

⁵²¹ Pesti Hírlap, 24. évfolyam, 1902-08-07 / 215. szám

1902.08.07-11-én Pireusz-t kereste fel.

A Saida hadihajó ötnapi tartózkodásra (1902.08.13-19.) Szmirnába érkezett. A hajón minden jól van.⁵²²

1902.08.20-21-én Vathi-t (Számosz) látogatta meg.

1902.08.22-26-án Syra következett.

1902.08.23-én érkezett Szira (Syra)-ba (Syros, Görögországban a Kikládok szigetcsoportban).⁵²³

1902.08.27-30-án Nauplia-ban volt.

1902.09.01-04-én Zante-ban állt meg.

1902.09.10-14-én volt Polában.

1902.09.15-16-án járt Fiumében. Kihajózta a növendékeit, majd visszatért Polába.

A „Saida” idén 1902.09.15-én este tér vissza Fiuméba.⁵²⁴

1902.09.26-án leszerelték.

1903.

A tervek szerint 1903. június vége felé a "Saida" vitorlás korvett felveszi a fiumei Haditengerészeti Akadémia első és másodéves hallgatóit, és két hónapos oktató-kiképző körutazásra indulnak a Földközi-tengeren.⁵²⁵ A "Saida" korvett görög és olasz kikötőkben fog kikötni.⁵²⁶

1903.06.01-én felszerelték, és begyakoroltatták a legénységét. Ezután Fiumébe ment és az első évfolyamos tisztinövendékekkel Dalmáciába hajózott.

A "Saida" korvett **1903.06.20-án**, szombaton indul kiképző körútjára a Haditengerészeti Akadémia első és második évfolyamának kadétjaival. Cattaro, Korfu, Navarin, Nauplia, Pireusz, majd Gravosa, Sebenico és Pola kikötőit látogatja meg, **1903.08.16-án** érkezik Fiumébe.

1903.06.29-én kifutott Cattaróból.

1903.07.02-án Korfura érkezett.

1903.07.09-én Pyloseon (Navarin) következett.

1903.07.12-én Nauplion-ba (Návplio, Görögország) érkezett.

1903.07.17-18-án Szerifosz következett.

1903.07.19-én Pireuszba érkezett, majd onnét Zante felé indult tovább.

1903.07.28-án érintette Korfut, és Ragusa felé hajózott tovább.

1903.07.31-én befutott Gravosába. Azután Sebenico, Zára érintésével Polába ment.

1903.08.18-án befutott Fiumébe és kihajózta a növendékeket.

1903.08.20-án Polában leszerelték.⁵²⁷

1904.

1904.05.31-én felszerelték.

„A haditengerészeti akadémia első és másodéves növendékei a Saida korvetten szintén hosszabb tanulmányutat fognak tenni. Meglátogatják a görög és a kis-ázsiai partokat s előreláthatólag a korfui, zantei, navarini, milói, pireuszi, szíriai, szmirnai, rhodusi, ciprusi és a szudai kikötőkben fognak kikötni.”⁵²⁸ A „Saida“ vitorlás hadihajóval haditengerészeti

⁵²² Magyarország, 9. évfolyam, 1902-08-16 / 195. szám

⁵²³ Neue Freie Presse, August 1902-08-24

⁵²⁴ Agrarzeitung, September 1902-09-16

⁵²⁵ Neue Freie Presse, März 1903-03-31

⁵²⁶ Neue Freie Presse, Mai 1903-05-28

⁵²⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵²⁸ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-28 / 147. szám

akadémiánk első és második éves növendékei indulnak tanulmányútra 1904.06.24-én.⁵²⁹ Az indulás előtt három napig Fiumében volt.⁵³⁰

Az út során meglátogatják a görög és a kis-ázsiai partokat s előreláthatólag a korfui, zantei, navarini, milói, pireuszi, szíriai, szmirnai, rhodusi, ciprusi és a szudai kikötőkben fognak kikötni.⁵³¹

1904.06.15-én kifutott Polából.

1904.06.17-21-én Fiumében volt, ahol behajózta a tengerésztishti iskola 1. és 2. évfolyamos növendékeit.

1904.06.25-26-én érkezett Lissa vizeire.

1904.07.01-04-én Zante következett.

1904.07.08-13-án Szmirnában kötött ki.

1904.07.14-17-én Syra-ban állt meg.

1904.07.17-19-én Milosz vizein horgonyzott.

1904.07.23-28-én Korfu-t kereste fel.

1904.08. 1-3. Ragusa.

1904.08.03-04-én Curzola-ban kötött ki.

1904.08.04-08-én Spalato-ban járt.

1904.08.11-15-én Polában volt.

1904.08.16-án Fiumébe érkezett, ahol kihajózta a növendékeket.

1904.08.18-án Fiumében volt.⁵³²

1904.08.21-én Polában leszerelték.

1904.10.15-én felszerelték.

1904.10.16-án a matrózok (hajósinasok) iskolahajójaként kifutott Polából.

1904.10.16-24-én Fasana-ban volt.

„Vitorlázási tanulmányát. Pólából jelentik, hogy a Saida revü 2440 tonna hordképességű és 1800 indikált lóerejű gőzgéppel ellátott vitorlás korvett, amelynek fedélzetén nyolc közepszerű, egy könnyű és két kis gyorstüzelő ágyúból álló tüzértelep is van, a haditengerészeti altishti tanfolyam növendékeivel hosszabb gyakorló útra indult (1904.10.27-én). A hajót báró Baumberg-Bourguignon Arthur fregattkapitány vezényli és útjában érinti Korfu, Navarra, Milo, Pireus, Athén, Syra, Smyrna, Rhodus, Bejrut és Alexandria kikötőit. Az utazás kizárólag csak a vitorlák használatával fog történni, miután az egész utazásnak éppen az a célja, hogy az altisztjelöltek a vitorlakezelésben és a vitorlánhajó szolgálatában gyakorlati kiképzést nyerjenek, ez lévén az igazi alapja minden hajóstudománynak. Eddig erre a célra mindig kisebb vitorlás korvetteket használtak fel, és most legelőször történik, hogy ilyen nagy hajót rendeltek ki erre a szolgálatra. A Saida különben a tengerészeti akadémia iskolahajója és eddig is éppen tanítási célra szolgált, tehát most is be fog válni mindenképpen, mert a Donau nevű korvetten kívül a Saida az egyetlen teljes szerelésű vitorlása haditengerészetünknek.”⁵³³

1904.11.01-06-án Korfu-t kereste fel, majd a Jón-tengeren cirkált.

1904.11.10-14-én Zante vizein volt.

1904.11.15-18-án Argostoli-ban kötött ki.

1904.11.23-26-án Valona következett.

1904.11.28 – 1904.12.04-én Teodo-ban vetett horgonyt.

1904.12.08-15-én Lussinpiccolo-ban volt kikötve.

⁵²⁹ Magyar Szó, 5. évfolyam, 1904-06-23 / 148. szám

⁵³⁰ Független Magyarország, 3. évfolyam, 1904-06-24 / 816. szám

⁵³¹ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-05-28 / 147. szám

Neues Wiener Journal, Mai 1904-05-27

⁵³² Pesti Napló, 55. évfolyam, 1904-08-18 / 228. szám

⁵³³ Magyarország, 11. évfolyam, 1904-10-27 / 257. szám

1904.12.16-21-én Fasana-ban volt.
1904.12.21-én befutott Polába.⁵³⁴

1905.

1905.01.02/04-én, mint a matrózok iskolahajója kifutott Polából.
Jelentés Polából, 1905.01.04.: Délben megérkezett ide a "Saida" korvett. Egy csónakot bocsátottak vízre öt matrózzal, hogy biztosítsák a kihelyezett bójákat. Az erős szél és a viharos tenger miatt a matrózok nem tudták befejezni feladatukat. A manőver során a csónak felborult, és az öt matróz a jeges vízbe esett. A mentési kísérletek kudarcra fenyegettek, míg az utolsó pillanatban több torpedónaszádnak sikerült a fedélzetre vennie őket.⁵³⁵
1905.01.02-10-én Fasana-ban volt.
1905.01.20-23-án Sigri (Mytilene) vizein volt.
1905.01.24 – 1905.02.02 között Szmirnában volt.
1905.02.05-09-én Gavrión-öböl vizén járt.
1905.02.09-13-án Pireusz-t kereste fel.
1905.02.14-20 között Syra-nál horgonyzott.
1905.02.20-22 között a Gavrión-öbölben volt.
1905.02.22-23-án Syra vizein járt.
1905.03.02-03-án Korfu-ra érkezett.
1905.03.04-07-én Teodo-ban horgonyzott.
1905.03.13-14-én S. Giorgio (Lissa) következett.
1905.03.17-26-án Lussinpiccolo-nál járt.
1905.03.27-én befutott Polába.
1905.03.31-én leszerelték.

1905.05.31-én felszerelték.

A Saida úti programját nem állapították meg és az Holup Ferenc sorhajóhadnagy parancsnok rendelkezésétől függ. A Saida-n kétszázhetvenkét főnyi személyzet van. A hajó 1905.06.21-én futott ki, és 1905. augusztus 16-án tér vissza Pólába.⁵³⁶

1905.06.20-án tisztinövendékekkel a fedélzetén kifutott Fiuméből.
1905.06.23-án érintette S. Giorgiot (Lissa).
1905.06.30 – 1905.07.04-én Argostoli vizein tartózkodott.
1905.07.09-16-án Pireusz-ban horgonyzott.
1905.07.20-25 között Ithaka-n kötött ki.
1905.07.27 - 1905.08.01-én Gravosa következett.
1905.08.01-02-án Curzola-ban járt.
1905.08.02-07-én Spalato következett.
1905.08.08-10-én Lussinpiccolo-ban állt meg.
1905.08.11-15 között Polában volt.
1905.08.16-án megérkezett Fiuméba.
1905.08.20-án Polában leszerelték.⁵³⁷

1906.02.26-án törölték a haditengerészeti nyilvántartásból és átminősítették a leszerelt Hajótest kategóriába. Meghirdették eladásra, de csekély érdeklődés mutatkozott iránta.

1908-tól gőzgép nélküli aknataroló raktárhajó Polában.

⁵³⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁵³⁵ Agramer Zeitung, Januar 1905-01-05

⁵³⁶ Budapesti Hírlap, 25. évfolyam, 1905-06-22 / 170. szám

Független Magyarország, 4. évfolyam, 1905-08-17 / 1227. szám

⁵³⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1912-ben átnevezték Minervára, mert nevét az új SMS Saida cirkáló kapta meg.⁵³⁸



A budapesti Duna-korzón álló magyar Tengerészemlékmű (1993-) (Az emlékmű a második világháborúban elsüllyedt UNGVÁR Duna-tengerjáró hajó horgonyának másolata.⁵³⁹

Az SMS Saida aktív korszakában a jelek szerint a legtöbbet foglalkoztatott osztrák – magyar hadihajó volt. Pályafutása alatt, igen ritkán volt hazai vizeken. Eltérően a többi kortárs hajótól, amiket teljes vitorlával, illetve gőzgéppel szereltek fel, az SMS Saida és az SMS Donau vitorlázatát soha sem szerelték le, vagy kurtították meg. Az SMS Saidát nem lehet az Adria foglyának nevezni. Inkább illik rá az Adria száműzötte kifejezés, hiszen a hajó alig látta a hazai vizeket. A hajó pályafutása során alig szorult nagyobb javításra. Egy hosszú tengeri út után, igen gyakran, szinte talán csak a legénységet cserélve, máris indult tovább egy több hónapos, vagy több mint egy éves útra.



Érem a világkörüli út megünneplésére.⁵⁴⁰

⁵³⁸ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_\(1878\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Saida_(1878))

⁵³⁹ https://hajosnep.hu/Cimkek/Magyar_haditenger%C3%A9szek_eml%C3%A9knapja

⁵⁴⁰ Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai” Zalai haditengerészek áldozatvállal az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft. 2024.



541

Parancsnoka:

Rudolf Schröder korvett, majd fregatt, majd sorhajókapitány 1882-1883⁵⁴²

Granda vagy Grancica, Graneicg⁵⁴³ fregattkapitány 1884

Fayenz Henrik 1884 fregattkapitány, majd sorhajókapitány⁵⁴⁴

Heinze Armin sorhajó-kapitánynak 1886-1888

Alois Ritter von Becker (Bekker) fregattkapitány 1888-1889

elbenbrucki Wachtel József I. oszt kapitány (fregattkapitány) 1890-1891

Sachs (Saebo) Móricz fregatt, majd sorhajókapitány 1892-1894 (volt királyi szárnysegéd)

Ferdinand Gebhardt fregattkapitány 1895

Spiller (Spáler) Konrád, fregatt-kapitány 1895-1897

Guido Couarde fregattkapitány 1898-1899

Leonidas Pich fregattkapitány 1903⁵⁴⁵

Holup Ferenc sorhajóhadnagy 1905

Admirális:

Pech altengernagy 1882

⁵⁴¹ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/saida-67/>

⁵⁴² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-07-21

⁵⁴³ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

⁵⁴⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1884-10-25

⁵⁴⁵ Neue Freie Presse, Juni 1903-06-19