

SMS Fasana gőzkorvett 1869-1902 (utóbb SMS Gamma 1902-1920)

Néha korvett helyett, sloop-nak is nevezték.
(Nem volt testvérhajója, de hasonlított az SMS Helgoland-hoz.)

Vízkeszorítása: 1863,00 t, 1970,00 t
2461,00 t teljes felszereléssel (Máshol 2500 tonna szerepel⁹⁰²)
2382 hosszú tonna (2420 tonna)

Hossza: 67,93 m az egyenesek között
67,65 m a vízvonalon
68,25 m (223 láb 11 hüvelyk) a legnagyobb hossza a felső fedélzeten

Szélessége: 11,70 m (38 láb 4 hüvelyk)
Merülése: 6,20 m (máshol 5,78 m (19 láb))
Merülés változás 1 cm = 6,53 t

Meghajtása: 1 db 2 hengeres vízszintes gőzgép
4 db kazán, üzemi nyomás 2 atm
(Ezeket a San Marco gyár eredetileg az SMS "Schwarzenberg" fregatt részére gyártotta.)
1 db 2 szárnyú Griffith hajócsavar, 4,72 m átmérővel
3 db árboc, vitorlafelület 1973,22 m²

Teljesítménye: 1597 LE (1191 kW) (máshol 1709 LE)⁹⁰³

Sebessége: 12 csomó, 75-ös fordulatszámmal (máshol 11,58 csomó⁹⁰⁴)
9 csomó félerővel

Hatótávolság: 2100 tmf teljes erővel

Üzemanyagkészlet: 304 t szén

Személyzete: 1870-ben: 255 fő. (Más forrásban 256 tengerész és 18 tiszt)
1875-ben: 261 fő.
1877-ben: 262 fő.

Fegyverzete eredetileg: 2 db 21 cm-es 20-as kaliberű (180 fontos, 8,3 hüvelyk)
háttöltős Krupp löveg
4 db 8 fontos elöltöltős löveg

Fegyverzete 1877-ben: 6 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 71 kard⁹⁰⁵

Fegyverzete 1880-tól: 4 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) 26-os kaliberű Krupp huzagolt löveg
(Löveg hossza 3,84 m és a súlyuk 8000 font (3632 kg). A lövedék 70-80 fontot (31,78- 36,32 kg) nyom, lőtáv két mérföld (3,2 km).)
3 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) 15-ös kaliberű acélbronz Uchatius löveg

⁹⁰² https://grokipedia.com/page/sms_fasana

⁹⁰³ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1927-07-29

⁹⁰⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana

⁹⁰⁵ Ellenőr, 9. évfolyam, 1877-06-09 / 196. szám

Fegyverzete 1897-ben: 4 db 15 cm-es (5,9 hüvelyk) 26-os kaliberű Krupp löveg
1 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) 15-ös kaliberű Uchatius löveg⁹⁰⁶

Csónakok: 1 db III. oszt. gőzbárka, 1 db bárka, 1 db kutter, 1 db mentőkutter, 1 db gigg, 1 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak.

Horgonyok: 3 db Admiralitás típusú horgony: 3050 kg, 3300 kg, 2099 kg.

Épült: Navale Adriatico, Trieste – San Marco

1869.05.12-én I. Ferenc József császár engedélyezte a megépítését a Schwarzenberg fregatt pótlásaként. Építési száma 41.

Építésének a kezdete: 1869.10.09.

Vízrebocsátása: 1870.09.01.

Hadrendbe állt: 1871.05.05.⁹⁰⁷

A hajó fából épült, vas fedélzettartó gerendákkal, és vas árboctörzsekkel.

Az építésére 70 000 munkás-napot fordítottak a vízrebocsátásig. Mire teljesen felszerelté, a munkanapok száma elérte a 122 000 napot. Nem volt semmilyen orrfigurája, csak egy díszítő faragványa, egy ovális keretbe foglalt kétfejű császári sassal melyet Mascotto szobrász készített. A fa hajótest ellenére úgy néz ki, mint ha döfőorral szerelték fel. A döfőorr szerű hajóorr és a túlnyúló hajót a hajó tengeri stabilitását segítette elő.



908

1870.

A hajó építése örül problémák merülhettek fel. Már ősszel Kelet-Ázsiába küldték volna, noha a hajót csak ekkor bocsátották vízre.⁹⁰⁹

1871.

1871 márciusában kellett volna a tervek szerint a Távols-Keletre indulnia.⁹¹⁰

1871.05.01-én csupán az árboctörzsekkel Triesztből áthajózott Polába, ahol felszerelték rá a derék és a sudárarócokat, illetve a kötélzetet és a vitorlázatot.⁹¹¹ A próbaúton elérte a 13 mérföld/óra, avagy a 13 csomós sebességet.⁹¹² Más cikk azt írja, hogy több mint 13 mérföld/órás sebességet ért el.⁹¹³

1871.05.05-én a Haditengerészet átvette.

⁹⁰⁶ Magyar Hirlap, 7. évfolyam, 1897-09-01 / 242. szám

⁹⁰⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

⁹⁰⁸ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/fasana/>

⁹⁰⁹ Die Presse, März 1870-03-22

Neue Freie Presse, April 1870-04-14

⁹¹⁰ Das Vaterland, Februar 1871-02-08

⁹¹¹ A Hon, 9. évfolyam, 1871-05-04 / 103. szám

Neue Freie Presse, April 1871-04-25

⁹¹² Die Presse, Mai 1871-05-15

⁹¹³ Neue Freie Presse, Mai 1871-05-27

1871.06.23-án próbautat hajtott végre.

1871.07.04-én, miután felszerelték egy kelet-ázsiai útra, kifutott Polárból.⁹¹⁴

Ennek az útnak a költségét a haditengerészet fedezte, noha kereskedelmi célokat teljesített.⁹¹⁵

1871.07.05-08-án járt Triesztben.⁹¹⁶ A Császári és Királyi Haditengerészet parancsnoka, Triesztben, megtekintette a Kelet-Ázsiába tartó "Fasana" korvettet.⁹¹⁷

A hajó kapitánya Moritz Ritter von Funk császári és királyi sorhajókapitány.

1871.07.18-20-án volt Port Saidban.

1871.07.21-22-én Szuezt kereste fel. A Vörös-tengeren megfeneklett Bab-el-Mandeb közelében, és csak 4 nap után szabadult le a zátonyról. A keletkezett károk jelentősek.⁹¹⁸

A motor nem tudta lehúzni a hajót a zátonyról, és ami még rosszabb, a kazán tápcsövei valószínűleg eltömődtek homokkal, megakadályozva, hogy a szükséges tápvíz elérje a kazánokat. Allítólag az egyik kazán az alacsony vízszint miatt leégett, egy másik pedig súlyosan megsérült, annyira, hogy a kazáncsőveit le kellett zárni, hogy elszigeteljék a megmaradt használható kazánoktól. A hajó kiemelésére tett eredménytelen erőfeszítések után szükségessé vált az összes nehezebb felszerelés partra szállítása. A hajó legénységét, amely kénytelen volt éjszaka a parton táborozni, hogy őrizze az értékes hajófelszerelést, nemcsak a környék hiénái és más vadállatai, hanem a veszélyt érzékelő arab hordák is súlyosan zaklatták. Egyfajta megerősített táborot kellett építeni egy valószínű gránátládából és szénbrikettekből álló fal felhúzásával, és az ismételt támadásokat fegyveres erővel kellett visszaverni. Csak emberfeletti erőfeszítések után sikerült a hajót az ötödik napon újra vízre vinni, majd az összes felszerelés visszaszállítása után folytatni az utat Ádenbe és Szingapúrba. A kazán meghibásodása miatt használhatatlanná vált motoron kívül semmilyen különösebb kárról nem számoltak be. A parancsnokot, aki már több napja beteg volt, annyira súlyosan érintette az izgalom, hogy ideiglenesen át kellett adnia a hajó parancsnokságát és a javítási munkálatok irányítását az elsőtisztnek. Valószínű, hogy a hajónak Szingapúrban kell kikötnie a károk helyreállítása érdekében, mielőtt folytathatná útját, és a dokkolás költségei, valamint a kazánok és a hajótest javítása jelentős terhet rónak majd a haditengerészet költségvetésére.⁹¹⁹ Felmerült, hogy az SMS Zrínyit küldik a mentésére, de végül a hajó önerőből ki tudta szabadítani magát.⁹²⁰

Most már pontosabb részleteket tudunk közölni a "Fasana" Corvette balesetéről, amely ismeretek alapján az sokkal kevésbé jelentős, mint azt eredetileg jelentették.

Miután a korvett július 22-én este elhagyta Szuezt, és gyenge és változékony szél segítségével lefelé hajózott a Vörös-tengeren, augusztus 3-án este megérkezett arra a pontra, ahol a csatorna 30,58 mérföld széles átjáróvá szűkül össze a keleti Farsan Kebeer (Farsan el-Kebir sziget a Farsan szigetek legnagyobb szigete) és a nyugati Dalhac partjai között. A Farsan szigetek körülbelül 200 korallszigetből állnak.

⁹¹⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana

⁹¹⁵ Neue Freie Presse, Juni 1871-06-21

⁹¹⁶ Die Presse, Juli 1871-07-02

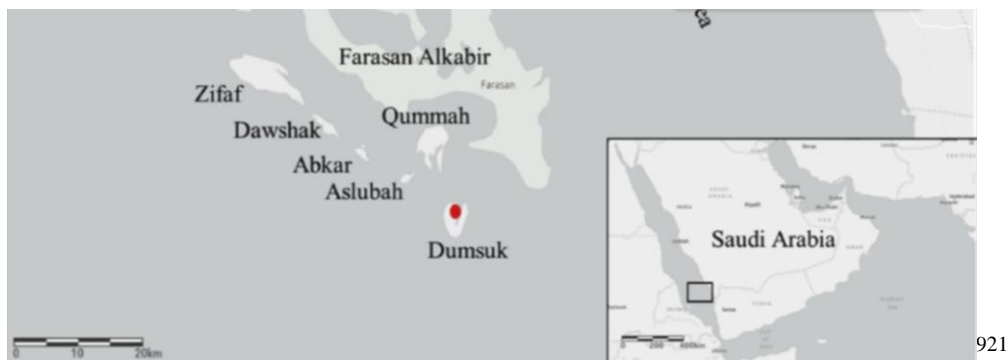
⁹¹⁷ Die Presse, Juli 1871-07-09

⁹¹⁸ Grazer Volksblatt, September 1871-09-20

Die Presse, September 1871-09-13

⁹¹⁹ Das Vaterland, September 1871-09-14

⁹²⁰ Die Presse, September 1871-09-16



Itt egy rendkívül veszélyes vízi úton kellett navigálnia, a kapitánynak. A hajózás annál is veszélyesebb ott, mivel a Vörös-tenger ezen részéről rendelkezésre álló speciális térképek még mindig megbízhatatlanok. Ráadásul a partvidék rendkívül sekély és nem könnyen látható.

Augusztus 4-én, este 8 órakor a Corvette Jibbel Zogur közelében, megerősödő 17,1/2-es erősségű szélben haladt. Az arab révkalauz tanácsát követve a parancsnok e sziget és egy közeli sziget Aboo Eyle között kívánt áthaladni. A növekvő sötétség miatt a révkalauz nehezen találta meg az átjárót. A parancsnok kezdetben meg akarta várni a holdkeltét, de mivel még tiszta időben, erős szellővel is nagyon nehéz az áthaladás, hamarosan rájött, hogy a felkelő hold nem lesz nagy segítség.

„A korvett ezért Jibbel-Zogurtól nyugatra vett egy irányt, megkerülte Harnish-szigetet és Ras-Bibol és Harnish közötti összes kis szigetet, majd Perim felé vette az irányt. Hajnalhasadéskor a levegő a Vörös-tengerre jellemző, ködös és bűdös volt, ami erősen korlátozta a látótávolságot. A révkalauz a zátonyok közelébe vezette a hajót, és hajnali 5 órakor le kellett állítani a motort, mivel a hajógerinc homokpadra futott, és az apály szilárdan tartotta a hajót. Ez a Ras-Nuckma nevű, kivételesen sekély zátonyánál történt. A szükséges intézkedéseket azonnal megtették az SMS Fasanán. A hajót a sekély homokhoz kihelyezett horgonyokkal rögzítették. „A hajó orra 4 méter mély vízben feküdt, ahol dagálykor a mélység 4,5 méter. A gerinc hátsó vége viszont kiemelkedett a víz fölé, és a kormánylapát nem ért vizet.” A hajó súlycsökkentése után végül a hajót le lehetett juttatni a zátonyról

Négy arab teherhajó, amelyeket ezen a területen béreltek korall- és gyöngyhalászatra, 60-70 fős legénységükkel együtt, nagyon hasznosnak bizonyult ebben a feladatban, mivel segítségükkel tudták partra vinni a felesleges felszerelést, lőszer és az azok védelmére szolgáló szeneszákókat. A hajótestben keletkezett károk jelentéktelenek voltak. Az arabok, akik bűvár- és úszótudásukról voltak ismertek, arról számoltak be, hogy egyetlen rezlemezt sérült meg a hajó alján. „Ami a gőzkazánt illeti, az egyik kazán víz alatti csövét homokkal dugították el, ami lehetetlenné tette a kazán táplálását, és a kazáncsövek egy része megsérült. Ezeket kicserélik. Az arabok figyelemre méltó segítőkészségről és kitartásról tettek tanúbizonyságot. Amikor a korvett a vízen úszott, éljeneztek.” A helyi lakóság ellenséges támadásairól szóló hírek, amit a partra kivitt felszerelés megszerzése érdekében indítottak, utóbb hamisnak bizonyultak. Miután a korvett kiszabadult a zátonyról, folytatta útját Aden felé, és onnan már Szingapúrba is elhajózott.⁹²² Funk kapitány állítólag idegösszeomlást kapott, és az elsőtiszt végezte a mentési munkák irányítását.

1871.08.19-25-én járt Ádenben.

1871.09.20-25-én már Szingapúrban volt. A hajó itt szemet vételezett.⁹²³

A fából készült „Fasana” korvett, amely először állt szolgálatba.” 222 láb hosszú, 400 lóerős motorokkal rendelkezik, és azzal a sajátossággal bír, hogy egy modern páncéloshajóra hasonlít.

⁹²¹ https://www.researchgate.net/figure/Map-of-the-Farasan-Islands-Saudi-Arabia-showing-the-collection-site-red-dot-created_fig1_342659709

⁹²² Die Presse, September 1871/1871-09-16

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1871 Hauptteil

⁹²³ Die Presse, September 1871-09-23

Első pillantásra mindenhol összetéveszthető vele. Orrrésze hattyúnyak alakban felfelé ívelt, mintha döngölésre tervezték volna. Fegyverzete két 180 fontos és négy stuttgarti 8 fontos előltöltős ágyúból áll. A korvett június végén fejezte be felszerelését, majd Triesztbe hajózott a kereskedelmi minta áruk begyűjtésére. Innen, Ritter von Funk sorhajókapitány parancsnoksága alatt, a múlt hónap 8-án kezdte meg küldetését. Mivel a Szuezi-csatorna felfedezését tervezte, Port Szaíd volt az első kikötője, ahová július 18-án befutott és lehorgonyzott. Eddig a pontig tartó, részben gőzzel, részben vitorlával megtett útja a legkedvezőbb körülmények között zajlott. A Port Szaíd-i tartózkodás csak addig tartott, amíg a hajó a szükséges 100 tonna szénszállítmányt berakodta. 20-án a korvett belépett a Szuezi-csatornába, és estére megtette a 133 kilométerig tartó távolságot, majd a parton kikötött, hogy megvárja a másnap reggelt, amely Szuezebe vitte. Innen egyenesen Szingapúrba hajózott, amelyet már biztosan elért. Sanghaj lesz a második kelet-ázsiai kikötő, ahol a „Fasana” megállt. A Triesztből szállított osztrák áruk mintáinak nagy részét is oda irányítják. Sanghaj elhagyása után először a japán szigetcsoport felé veszi az irányt. „Hogy a korvett küldetése rövid vagy hosszú távú lesz-e, vagy a hajó Ázsia keleti vizein állomásozhat-e, hogy ott kitűzze a zászlónkat, erről, valamint a parancsnoknak adott utasítások további részleteiről nem hoztak nyilvánosságra semmit.”⁹²⁴

1871.10.02-07-én tájfunba került Kína előtt, és kisebb károkat szenvedett.

1871.10.08-án kikötött a kínai Hsziament-ben.

1871.10.11-én visszatért Hongkongba, ahol megjavították a főgépét, a kötélzetét és a vitorlázatát. Kirakodták a Hongkongba szánt árumintákat. Hongkongban találkozott a német SMS Hertha fregattal, a dán HDMS Tordenskjold fregattal, valamint a brit HMS Curlew és Thistle ágyúszádokkal. 1871.10.21/22-én kifutott Hongkongból.

1871.10.26 – 1871.12.10-e között Sanghajban, Woosung mellett horgonyzott.⁹²⁵Hóesést, jégesőt és heves szélrohamokat élt át. Ekkor találkozott a HMS Juno fregattal, valamint az USS Benicia és Monocay hajókkal. 1871.12.08-án a hajót felkereste Heinrich von Calice osztrák-magyar nagykövet. Az SMS Fasana a nagykövetet Japánba szállította.

1871.12.14-20-án Nagaszakit kereste fel. Nagaszakiban találkozott az olasz Vettor Pisani korvettel. A két hajó kisegítette egymást, mert az SMS Fasanának volt egy révkalauza még Kínából, míg az olasz hajón volt egy japán tolmács. A két hajó kicserélte a révkalauzt és a tolmácsot egymás között.

1871.12.21-én Shimonoseki előtt elszakadt a horgonylánc. A horgonyt másnap a helybeli halászok megtalálták, majd kiemelték. 1871.12.22-én elhagyta a kikötőt.

1871.12.24-én Sozu-Sima (Kozu-shima) szigete előtt vetett horgonyt.

1871.12.25-28-én Hiogo-ban (Kobe) volt. Kobéban Calice és a hajó kapitánya találkozott Hiogo prefektúra vezetőjével.

1871.12.30-án befutott Yokohamába.⁹²⁶

⁹²⁴ Neue Freie Presse, September 1871-09-03

⁹²⁵ Neue Freie Presse, Oktober 1871-10-30

⁹²⁶ Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Báró Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar Monarchiában / 7. szám



Az SMS Fasana 1871-ben.⁹²⁷

1872.

1872.01.06-án beállt a Yokotska (Jokoszuki Haditengerészeti Arzenál) dokkjába Yokohamában és a javítások 1872.01.20-ig tartottak. Amíg javítottak a hajót, Calice és a hajó kapitánya egy ünnepségen találkozott Mutsuhito japán császárral. 1872.01.25-én kifutott Yokohamából.

1872.02.03-04-én a Batanes sziget vizein járt.

1872.02.09-15-én volt Manilában.

1872.02.20-24-én Saigon melletti francia kikötőben, Kocsinkinában vetett horgonyt. Onnét, Kambodzsa partjai mentén hajózott tovább.

Őfelsége „Fasana” korvette túlélte egy heves tájfun, jelentős károkkal. A legénység állítólag nagyon rátermettnek és türelmesnek bizonyult ez alkalommal. Sajnos ugyanez nem mondható el a hajóról, amely ezt a kellemetlen alkalmat arra használta ki, hogy megmutassa súlyos hibáit. A hajó heves hullámozása és a nyílt tenger szükségessé tette az összes nyílás bezárását, ami arra kényszerítette a legénységet, hogy friss levegő nélkül maradjon a kabinban, ahol a motor hője egészen elviselhetetlenné tette a tartózkodást.⁹²⁸

1872.03.04-11-én Batáviában, Holland-Kelet Indiában járt.

1872.03.15 - 1872.04.11-én Szingapúrban volt.⁹²⁹

1872.04.21 – 1872.05.09-én Paknam (Bangkok - Sziám) látta vendégül. Itt, Calice kereskedelmi szerződést írt alá Chulalongkom királlyal. A király és Calice, valamint a hajó kapitánya április 27-én és 29-én találkozott az uralkodóval.

1872.05.22-23-én megállt Macao-ban a Gyöngy-folyónál.

1872.05.23 – 1872.06.01-án Whampoa vizein volt.

1872.06.01-10-én Victoria-ban vetett horgonyt, Hongkongban.

Elhaladt Tunga, Road és Foochow-foo (Fuzhou, Kína) mellett, majd 1872.06.14-16-án Amoy-n állt meg.⁹³⁰

1872.06.18-21-én Fucusu, (Pagoda horgonyzóhely) vizei ringatták.

1872.07.04-18-án járt Csifuban.⁹³¹

A rossz időjárás miatt 1872.07.28-án lehorgonyoztak a Csicsakov Fok mellett, és ott vészelték át a tájfun.

⁹²⁷ https://www.reddit.com/r/WarshipPorn/comments/ld40nc/sms_fasana_completed_in_1871_for_the/

⁹²⁸ Neue Freie Presse, März 1872-03-04

⁹²⁹ Neues Fremden-Blatt, März 1872-03-17

⁹³⁰ Neue Freie Presse, September 1872-09-07

⁹³¹ Neues Fremden-Blatt, September 1872-09-05
Deutsche Zeitung, September 1872-09-05



932

1872.07.30-án átkeltek a Kagoshima-öbölbe.

1872.08.03-án indultak onnét tovább.

1872.08.07-én megérkeztek Yokohamába. 1872.08.18-án a császár születésnapján az összes jelenlévő külföldi hadihajó és a japán parti tüzérség üdvövéseket adott le. 1872.09.04-én kifutott a Yokohamából és elhaladt Csuzima szigete mellett.

1872.09.05-06-án érintette Oshima-t (Kagoshima).

1872.09.06-08-án Hiogo-n (Kobe) állt meg.

1872.09.09-10-én Mihara-ban vetett horgonyt. Utána érintette Himesimát.

1872.09.12 – 1872.10.06 között Nagaszakiban volt. Ott, megjavították a kötélzetét. A hajó jó vitorlázókéességűnek bizonyult, naponta 246 tmf-et tett meg.

1872.10.29-én befutott Szingapúrba. Behajózták a sziámi kormányzat által a bécsi világkiállításra szánt tárgyakat. 1872.11.14-én futott ki Szingapútból. A hajó raktere teljesen megtelt az 1873-as bécsi világkiállításra küldött ázsiai termékekkel.⁹³³ Kínában 20 ládányi szállítmányt pakoltak be a világkiállításra.⁹³⁴

1872.11.16-20-án Georgetown (Penang) kötött ki.

1872.12.14-19-én Pointe de Galle (Ceylon) következett. Ott, megtartották a szokásos negyedévi tüzérségi lögyakorlatot. Ez után érintette Kochit.

1873.

1873.01.05-16-án járt Bombayban.

1873.02.01-05-én állt meg Ádenben.

A «Fasana» korvetten mint első hadnagy, Hinke János (utóbb ellentengernagy) nagyobb utazást tett s midőn az utazás vége felé a hadihajó a Vörös-tengerben zátonyra futott, az ő elismert

⁹³² https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana#/media/File:SMS_Fasana_NH_87275.jpg

⁹³³ Neues Fremden-Blatt, September 1872-09-18

⁹³⁴ Neue Freie Presse, Januar 1873-01-30

erélyes fellépésének és határozottságának köszönhető az, hogy nagyobb szerencsétlenség nem történt.⁹³⁵

1873.02.19-21-én volt Suezben.

1873.02.22-én befutottak Port Saidba, ahol megújították a hajó festését.

1873.03.01-én tovább indultak Port Saidból. Ekkor heves viharba került.

1873.03.15-én megérkeztek a Navarinói-öbölbe, ahol a vihar elől keresett menedéket.

Navarinóból 1873.03.17-én futottak ki.

1873.03.23-án késő este visszaérkeztek Polába.⁹³⁶ Polába érkezés után a hajó Vörös-tengeren történt zátonyra futása miatt szigorú vizsgálatot rendeltek el.⁹³⁷

1873.04.01-én első tartalékba helyezték.⁹³⁸ Áprilisban kihajózták az összes lövegét, majd májusában Polában dokkba állt.⁹³⁹

1873.07.05-én újra felszerelték és legénységgel látták el, majd beosztották a Hajórajhoz. A kötelék az SMS Lissa páncélos, az SMS Zrínyi korvett és az SMS Velebich ágyúszázadból állt.⁹⁴⁰

1873.07.20-án Pirano (Piran)-ban volt a fiatal legénységének kiképzésére.⁹⁴¹ Utána a Muggia öbölben csatlakozott a hajórajhoz.⁹⁴²

1873 augusztusában az SMS Lissa az SMS Fasanát a Fasana csatornába vontatta, hogy ott gyakorlatoztassa új legénységét.⁹⁴³

1873.08.18-án kifutott Polából Spanyolország felé az ottani forradalmi események miatt.

Parancsnoka Spindler fregattkapitány.⁹⁴⁴

1873.09.10– 1873.10.06-án járt Barcelonában.⁹⁴⁵ Ekkor az ott lévő olasz, angol és amerikai hajórajhoz csatlakozott az SMS Velebich ágyúszázad társaságában.

1873.10.07-én Tarragona-ban volt, ahol céllövészeti gyakorlatot tartottak.

1873.10.08-21-én Valencia látta vendégül. Ide várták a spanyol lázadók flottáját. A lázadó flotta a Tetuán, Numancia és Méndez Nunez páncélosokból állt. Ezek több kereskedelmi hajót elfogtak a térségben, de elkerülték a nemzetközi flottával való megütközés. Amikor a lázadók Cartagena felé távoztak, a nemzetközi flotta keretében az SMS Fasana is távolról követte őket.

1873.10.24 – 1873.11.05-én volt Gibraltárban.

1873.11.07-10-én felkereste Malagát.

1873.11.15- 1873.12.03-án Barcelonában kötött ki. Ferenc József jubileumára teljes zászlódíszít vett fel december másodikán.⁹⁴⁶

1873.12.06 – 1873.12.11-én Porman-ban horgonyzott.

1873.12.13 – 1874.04.09-én ismét Barcelonában volt. Ott, tüzérségi lögyakorlatot hajtott végre.⁹⁴⁷

⁹³⁵ A Pallas nagy lexikona, 9. kötet: Hehezet-Kacor (1895) H /

⁹³⁶ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-03-27 / 71. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-30

⁹³⁷ Deutsche Zeitung, März 1873-03-30

⁹³⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

⁹³⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-05-04

Die Presse, Mai 1873-05-16

⁹⁴⁰ A Hon, 12. évfolyam, 1874-04-28 / 97. szám

⁹⁴¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-07-20

⁹⁴² Die Presse, Juli 1873-07-30

⁹⁴³ Neues Fremden-Blatt, August 1873-08-04

⁹⁴⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-08-17

⁹⁴⁵ Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

⁹⁴⁶ Neue Freie Presse, Dezember 1873-12-12

⁹⁴⁷ Die Presse, April 1874-04-28

1874.

1874.01.08-09-én Barcelonában katonai különítményt tett partra a célból, hogy a lázadóktól megvédjék az Osztrák-Magyar Konzulátus épületét. Februárban átszervezték az aktív flottát, így az SMS Kaiser, SMS Radetzky, az SMS Frundsberg és az SMS Velebich társaságába került, bár csak az SMS Fasana és az SMS Velebich állomásozott ekkor spanyol vizeken.

1874.03.05-től kezdve, az SMS Dalmat ágyúnaszáddal megerősítve, a flotta többi része is fokozatosan megérkezett a spanyol vizekre. Az SMS Fasana rövid ideig Maximilian Daublebsky von Sterneck ellentengernagy zászlóshajója volt 1874.03.09-13 között. 1874.04.07-09 között az SMS Fasana, SMS Frundsberg és az SMS Kaiser közös flottagyakorlatot tartott. A hajó felkereste Cartagena-t, de hogy pontosan mikor, az a sajtóból nem derül ki egyértelműen.⁹⁴⁸

1874.04.18 – 1874.05.08-án és 1874.05.19-22-én Gibraltár vizein járt. Gibraltárban az SMS Fasana lögyakorlatot tartott.

1874.06.02-án befutott Messinába.

1874.06.14-én érkezett meg Polába.

1874.06.20-án leszerelték.⁹⁴⁹

1876.

„A c) tételnél: »hajóépítések« a »Drache« kazamathajó építésére felvett 641.360 frt töröltetett. A többi tételek, nevezetesen a »Saida« korvettre, »Taurus« gőzösre, »Fasana« korvettre, a »Kaiser«, »Don Jouan d' Austria«, »Radeczky«, »Frundsberg« hajók tartalékkazánjai; továbbá a »szivattyóművek« és »kőszénvétel« változatlanul megszavaztattak.”⁹⁵⁰ Ekkor az SMS Fasana átalakítására is szántak pénzt a költségvetésben.⁹⁵¹ Az SMS Fasana kazánjára 63 000 forintot szavaztak meg.⁹⁵²

1878-ban javították és kicserélték a kazánjait.

1879.

A "Fasana", a "Zrinyi" és az "Aurora" korvetteket az 1. tartalékba osztják be 1879.02.09-én.⁹⁵³ 1879.02.24-én felszerelték.

1879.03.16-án a Hajórajhoz vezényelték.

Parancsnoka Rudolf Schröder fregatkapitány.⁹⁵⁴

Ritter von Pokorny ellentengernagy parancsnoksága alatt álló század, amely a „Habsburg” páncélos fregattból, mint zászlóshajóból, valamint a „Donau”, „Fasana”, „Aurora” és „Zrinyi” korvettekből áll, jelenleg Spalatóban van, és várhatóan egyelőre nem hagyja el a hazai partokat.⁹⁵⁵

1879.05.06-án Cattaróba ment a cs. és kir. szárazföldi csapatok támogatására.

1879.07.01-én kifutott Gravosából Levante felé.

1879.07.15-29-én járt Szmirnában.

1879.08.01-11-én következett Szaloniki.

1879.08.13-31-e között visszatért Szmirnába.

1879.09.04-15-én ismét Szalonikiben horgonyzott le.

1879.09.20 – 1879.10.07-én megint Szmirna látta vendégül.

1879.10.11-14-e között Szalonikiben járt.

⁹⁴⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-06-21

⁹⁴⁹ https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Fasana

⁹⁵⁰ Pesti Napló, 27. évfolyam, 1876-05-20 / 117. szám

⁹⁵¹ Budapesti Közlöny, 10. évfolyam, 1876-06-25 / 144. szám

⁹⁵² Neue Freie Presse, Mai 1876-05-16

⁹⁵³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-02-09

⁹⁵⁴ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1879-03-22

⁹⁵⁵ Die Epoche, April 1879-04-25

1879.10.16 – 1879.11.04-én Syrat kereste fel.

1879.11.05-15-én Pireuszban volt. A befutáskor megsérült az orrvitorla és a külső orrvitorlarúd. Az Eberhardt ellentengernagy parancsnoksága alatt álló osztrák század megérkezett Pireuszba Syra-ból. A század tagjai a Habsburg páncélozott zászlóshajó korvett, valamint a Fasana, Zrínyi és Aurora korvettek. Az Albatros ágyúaszád egyelőre Syra-ban állomásozik. A kötelék Pireuszban 8-10 napig akart maradni a tervek szerint.⁹⁵⁶

1879.11.17-18-án Fouchie következett.

1879.11.19 - 1879.12.09-én Szmirnában horgonyzott.

1879.12.10-12-én Vathi (Számosz) vizein állt meg.

1879.12.12-13-én Tigani következett.

1879.12.13-14-én a Jassus-öbölben (Kis-Ázsia, Jász öböl) vetett horgonyt.

1879.12.15-17-én Marmarizza-t érintette.

1879.12.17-én érkezett Rodoszra.

1879.12.19-26-án a Suda-öbölben tartózkodott.

1879.12.28 – 1880.01.03-án járt Korfun.

1880.

1880.01.05-07-én Lissán volt.

1880.01.08-án befutott Polába. Azután az Adrián cirkált.

1880.03.20-án Polában, a Fasana fedélzetén elhunyt Freiherr von Weber-Ebenhof zászlós, életének 25. évében. A zsebében elsült a saját pisztolya, és az végzett vele.⁹⁵⁷

A "Fasana" korvettet leszerelik, helyére a "Donau" korvettet állítják be.⁹⁵⁸

1880.06.01-én leszerelték, és első tartalékba helyezték.⁹⁵⁹

A nemrég Szmirnába érkezett „Minerva” (1838, eredeti neve Clemenza) vitorlás korvett állítólag javításra szorul, ezért leszerelik, a helyén a „Fasana” korvettet szerelik fel újra.⁹⁶⁰

1880 augusztusába került első tartalékba.⁹⁶¹

1880.09.27-én felszerelték.⁹⁶² Parancsnoka Alfons Ritter von Henrique sorhajókapitány.⁹⁶³

1880.10.04-én a behívott tengerészcadéttal a fedélzetén kifutott Polából Amerika felé. Gravosában kitétek egy súlyos beteget.

1880.11.06-12-én járt Gibraltárban.⁹⁶⁴

1880.12.16-29-én kereste fel Bahiát.⁹⁶⁵ A sárgaláz miatt nem futottak be Rióba.

1881.

1881.01.20- 1881.02.04 között volt Montevideóban.⁹⁶⁶ Megjavítottak egy kisebb géphibát, és rendbe hozták a köteléket. Egy matróz lezuhant a vitorlarúdról a vízbe és 8 órás keresés után sem találták meg.

1881.03.26 – 1881.04.02 között a Carlisle-öbölben járt, Bridgetownban, Barbadoson.⁹⁶⁷

1881.04.07-12-én Porto Cabello következett.

1881.04.13-18-án St. Anna-n (Curago) vetett horgonyt.

⁹⁵⁶ Die Epoche, November 1879-11-20

⁹⁵⁷ Prager Abendblatt, März 1880-03-26

Prager Abendblatt, März 1880-03-27

⁹⁵⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1880-03-21

⁹⁵⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

⁹⁶⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1880-06-19

⁹⁶¹ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-05

⁹⁶² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-09-24

⁹⁶³ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-09-24

⁹⁶⁴ Neue Freie Presse, November 1880-11-08

⁹⁶⁵ Die Presse, Dezember 1880-12-20

⁹⁶⁶ Die Presse, Januar 1881-01-24

⁹⁶⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-26

Das Vaterland, März 1881-03-28

1881.04.22-28-án volt Kingstonban, Jamaicában.⁹⁶⁸

1881.05.14-22-én a kubai Havanna következett.⁹⁶⁹

1881.06.02-20-én Philadelphiában volt.⁹⁷⁰ Ott, karbantartást hajtott végre a hajón.

A gyönyörű „Fasana” hadihajó rövid időre kikötött Philadelphia kikötőjében. Mint köztudott, haditengerészetünk külföldön, különösen Amerikában, nagyon népszerű, ezért számos látogató tartózkodott a korvetten.

Néhány nappal ezelőtt a „Fasanán” látogatók között volt a „Philadelphia-Freie Presse” egyik tudósítója is. Beszámolóját, ami június 18-án kelt, Ausztria legszélesebb körei is örömmel fogadhatják. Leírta, hogy a Noble Street-i hajógyárral szemben egy impozáns, csinos hajó horgonyoz jelenleg a Delaware-ben, amelynek árbocáról a piros-fehér osztrák haditengerészeti zászló lobog. Ez a „Fasana” korvett, amely e hónap 4-e óta horgonyoz a fent említett helyen, de holnap ismét útra kel. A hajógyárból a hajóra, majd a hajóról a hajógyárba hajóval szállított civilek nagy száma azt bizonyítja, hogy az osztrák urak nem veszítették el bátorságukat és jóindulatukat külföldön sem, és nagyon boldogan szállítanak sokakat a fedélzetre.

A tudósító, I. R. Schmidt hadnagy, ügyeletes tiszt engedélyével, egy kadét kíséretében járhatta be a hajót. A „Fasana” egy síkfedélzetű korvett. A hajó 67,67 méter hosszú és 11,69 méter széles, vízkiszorítása 1980 tonna. A hajó vegyes felépítésű, ami azt jelenti, hogy vasat és fát is használnak az építéséhez; az alsó árbocok vasból, a felsők fából készültek. A hajó teljes vitorlázattal rendelkezik, de egy 1800 lóerős gőzgép és hajócsavar hajtja.

A felső fedélzeten található a „Fasanán” ütegei, ami 7 löveget számlál. A hajón volt 4 huzagolt csövű Krupp 15 cm-es ágyú, amelyek hossza 3,84 m és a súlyuk 8000 font (3632 kg). A lövegek lövegkocsikon vannak elhelyezve, így azokon minden irányban könnyen lehet mozgatni. A lövedék 70-80 fontot (31,78- 36,32 kg) nyom, és egy 16 fontos (7,2 kg) csörlő segíti a mozgatásukat. A tüzelést pedig egy papírhüvelyben elhelyezett lőporösszák és gyújtózsínőr biztosítja. Ezek a lövedékek két mérföldre (3,2 km) pontosan kilőhetők, és még messzebbre is képesek a célt eltalálni. E négy nagy ágyú közül kettő a főárboc előtt, kettő pedig mögötte található, míg két 7 hüvelykes Uchatius ágyú közül az előrészen volt egy, és egy pedig a fedélzeti felépítményben van felszerelve. Ezek a kis ágyúk acélbronzból készülnek, és a visszarúgást nem fékek vagy gépek, hanem két glicerinnel töltött henger szabályozza, azaz gátolja. Az Uchatius ágyúk partraszálláskor is használhatók, erre a célra kerek kocsikra szerelik őket. (Egy ágyúról nem írt a tudósító.) A matrózok fegyverzete Werndel karabélyokból áll, amelyek 1000 méteres hatótávolságúak, továbbá Gosser revolverekből és szabályokból áll.

A hátsó fedélzet alatt egy nagy társalgó található könyvtárral a tisztek számára, valamint több tiszt kabin. Az orr alatt ellátmány és állatállomány található; 10 ökör, 20 juh, 10 sertés és baromfi etetésére alkalmas helyiségek vannak ott. Az tat alatt, a jobb oldalon található a kapitány elegáns kabinja hálóhelyiségekkel, amit mindkét oldalon tiszt kabinok szegélyeznek. Ezek között található az étkező. Ezekhez közel, a hajó közepén található a tengerészkadétok kabinjai, míg az orr elülső része a matrózok lakóhelyiségeként szolgál. A hajónak ebben a részében található a konyha, a különböző kézművesek műhelyei, egy börtön, és az orrban egy betegszoba. A Lepieres (kórházzsoba) nagyon praktikus és előnyösen van elrendezve, és mindent kínál a betegeknek, amit csak egy hajón lehet megszerezni.

Az alsó rekeszekben található a lőszer, az élelem és a szén raktárai. A friss húsellátásnak köszönhetően a legénység ellátmánya kiváló. Levesből, friss húsból, zöldségből és borból áll. Az ivóvizet tenger- és folyóvíz lepárlásával nyerik. A lepárlási eljárás drága, de biztosítja a folyamatosan jó minőségű vizet. A legénység összesen 235 főből áll; mindannyian osztrákok, a térség minden tartományból, így a matrózok szállásán egyfajta nyelvi konglomeráció uralkodik, mint Babel tornya. (Itt a szerző az Osztrák-Magyar Monarchia tartományaira és

⁹⁶⁸ Die Presse, April 1881-04-25

⁹⁶⁹ Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Bárány Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar Monarchiában / 7. szám

⁹⁷⁰ Die Presse, Juni 1881-06-03

országaira gondol.) Leggyakrabban az olasz nyelvet hallják; a parancsnokság német, és a tisztek a legénységgel a különböző nyelveiken kommunikálnak.

A "Fasana" tisztikarát a következő urak alkotják: Alphons Ritter von Henriauer kapitány; Mathias Morin, Johann Rudolf Schmidt és Aug. von Stromwell-Wayer sorhajó hadnagyok. Másodosztályú sorhajó hadnagy: Julius Ber; sorhajó zászlósok: Michael Banjanin, Julius Lohr, Alexander Bulopich.

Dr. Joseph Breither sorhajó sebész; Dr. Emil Maschka korvetorvos. Haditengerészeti biztosság: Melchior Cvitkovic altiszt; Eduard Körber i osztályú mérnök, Zoseph Bien 2. osztályú mérnök, Franz Davidel 3. osztályú mérnök. Ezen felül 25 tengerészcadét van, így a személyzet 39 főből áll. A tisztek osztrák barátságossággal bánnak a legénységgel, katonás tapintattal ötvözve, a legénység pedig vidám, élénk és nagyon fegyelmezett. A „Fasana” fedélzete tiszta és nemrég festették újra, ahogy az egy hosszú út után szokás, így különösen vidámnak és vendégszeretőnek tűnik.

A hajó 1880. október 4-én indult Polából, 34 nap után ért Gibraltárra, majd további 34 nap múlva Bahiába, Brazíliába. A Bahiából 23 nap alatt hajózott Montevideóba, majd 50 nap alatt Barbados szigetére. A nehezebb út során a „Fasana” heves viharokkal nézett szembe, amelyek során elvesztette egyik tengerészét, aki a vízbe esett és megfulladt.” Az út Barbadosról Portocabellóig öt napig tartott, onnan Curagaóig egy napig, majd Havannáig 15 napig. Havannától Philadelphiáig az út tíz napig tartott. Holnap a „Fasana” innen ismét útnak indul, először Portsmouthba, majd Brestbe látogat, és onnan visszatér Pólába – Jó utat!⁹⁷¹

1881.07.16-29-én Portsmouth-ban volt (Spithead).⁹⁷²

1881.07.28 – 1881.09.15 között Gravesand látta vendégül, ahol jelen volt azt ott épült X. és XII. számú torpedónaszádok átvételénél. Ezeknek a hajóknak az általános mérete, 34 méter hosszúak, 4 méter szélesek, 50 tonna vízkiszorítással és 500 lóerős motorral rendelkeznek, ami több mint 22 tengeri mérföld/órás sebességet biztosít számukra. Két kéményük hátrafelé ívelt, hogy megakadályozzák a tengeri vízpermet bejutását.” A két torpedónaszádot Angliában építették az Osztrák-Magyar Monarchia megrendelésére. A hajók fegyverzete négy Whitehead torpedóból áll majd. Ezeket a torpedókat a hajó orrában található két csőből indítják sűrített levegővel, majd útjukat folytatják a víz alatt. A két torpedónaszádot Ripper és Jedina sorhajó hadnagyok irányították.⁹⁷³

1881.09.17-én befutott Plymouthba. Polába kísérte a torpedónaszádokat.

1881.09.19-23-án a rossz időjárás miatt befutott Brestbe.

1881.09.25-27-én Ferrol-ban kötött ki.

1881.09.18 – 1881.10.01-én járt Lisszabonban.

1881.10.02-06-között Gibraltárban volt.

1881.10.08-10-én Almeria következett. Ez után érintette Cartagénát.

1881.10.11-13-án Port Mahon-ban (Maó), Menorca-ban volt. Onnét Caglariba tartott.⁹⁷⁴

1881.10.17-20-én járt Palermoban.

1881.10.20-27 között időzött Messinában.

1881.10.28-án befutott Sassenóba (Albánia).

1881.11.03-05-én Gravosa következett.

1881.11.10-én megérkezett Polába.⁹⁷⁵

⁹⁷¹ Prager Tagblatt, Juli 1881-07-09

⁹⁷² Morgen-Post, Juli 1881-07-19

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-07-22

Das Vaterland, Juli 1881-07-18

Die Presse, Oktober 1881-10-06

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1881-10-09

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-11-18

⁹⁷³ Neue Freie Presse, Oktober 1881-10-05

⁹⁷⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-10-21

⁹⁷⁵ Neue Freie Presse, November 1881-11-11

A hajó tisztikara: Szolgálati szabályzat: sorhajó hadnagyok: Gustav Kemmel, Carl Renvers, Friedrich Rubelli von Sturmfest, sorhajó zászlósok: Ladislaus Sztranyavszky, Marizn Pfau, Richard Ritter von Kohen, August Graf Lanjus. Haditengerészeti kadétok Anton Sanches de la Cerda, Alfred Weeber, Theodor Ritter Winterhalder, Wilhelm Kesslitz, Desiderius Kotan, Emil Graf Kulmer, Carl Kailer, Hermann Janetti. A fregattorvos Dr. Bertram Gorhan, az ideiglenes korvetorvos Dr. Alfons Pistel. Mérnökök: 1. osztály Adolf Rechel, és a 2. osztályú mérnök Albert Schönauer, a 3. osztályú mérnök Franz Wiessler.⁹⁷⁶

1881.12.27-én kifutott Dalmácia felé.

1881.12.29-én befutott Meljinébe, hogy megvédje a helységet a felkelőktől.

1881-ben a legénysége 245 fő.⁹⁷⁷

1882.

1882-ben Risano-ban és Perasto-ban állomásozott és katonai csapatszállításokat hajtott végre, továbbá a perastoi helyőrséget támogatta.

1882.01.08-án érkezett meg a Risano öbölbe.⁹⁷⁸

„Az antivarii és a montenegrói tengerparti rendőrségi szolgálatokat a „Fasana“ fregat és a „Möve“ ágyúaszád fogja teljesíteni, s pedig kiváló eréllyel, minthogy hadi eszközökkel nagy csempészetet üznek mind az olaszok mind a máltai angolok.”⁹⁷⁹

Wipplinger ellentengernagy parancsnoksága alatt egy századot vezényeltek a Boche-hoz. Ez a század jelenleg a "Laudon" zászlóshajó fregattból, az "Albrecht" kazamatát hajóból, a "Fasana" korvetből, a "Nautilus", "Sansego" és "Möve" ágyúaszádból valamint a "Thurn und Taxis" lapátkerekes gőzhajóból áll. A „Zrínyi” korvett Metkovičnál horgonyoz, az „Andreas Hofer” hadihajó pedig, amelyet a kormányzó rendelkezésére bocsátottak, jelenleg a Gravosa-öbölben tartózkodik.⁹⁸⁰

1882.02.07-én a felkelőket lőtte.

„Tegnap egy fölkelő csapat, mely Knezlac felől két osztályra szakadva részint Poljicsén, részint Veliknijen keresztül Perasto és Risano felé ereszkedett lefelé, birkákat rabolt. A 3. vadász zászlóalj 4-dik százada rögtön fegyverbe lépett s a felkelőkkel megütközött. Miután a heves fegyvertűz nem tett azonnal kellő hatást, a „Fasana“ fregat öt shrapnelt lőtt a felkelők közé, mire azok rögtön szerteszélettek.”⁹⁸¹ Ekkor a hajó mind a 4 nagyobb ágyúja tüzelt.⁹⁸²

„Perasztó fölött, honnan kisdud fehér házikók néznek alá, ellenséges tömegek tűnnek föl. Az Uchácziusok s a Fasana fregatte ágyúi egy szempillantás alatt megtisztítják a magaslatokat. Az „Albrecht“ pánczélos kolosszus, mely, mint úszó vár tűnik föl a risanoi öbölben, a San Nikola mellett mutatkozó felkelő csapatokra szórja tüzeit sugárágyúiból, mialatt a fedélzet ágyúkból félelmetes precizitással Ledenicze ellen irányozták a hatalmas lövegeket. A nyolcz tengeri mérföldnyire terjedő támadási vonalon folyó hatalmas ágyúzás által támogatva, a katonák előre nyomultak. A harmadik számi (salzburgi) vadászzászlóalj Bolzano őrnagy vezénylete alatt s az első Altemann zászlóalj a középén 8epen és Velikinje felé haladott, míg a jobb szárnyat a Hessen-gyalogezred képezte Ljutából Orohovác felé nyomulva. A hajóágyúk -1882.02.08/09-én- egyre tovább szórják aczél lövegeiket a magaslatok ellen, azonban az ágyúzásnak szünetelnie kellett, mihelyt a katonai csapatok a magaslat felé közeledtek. A „Nautilus“ hajónak utolsó ágyúlövése egy felkelőt talált, aki arra használta fel utolsó perczeit Alsó Orahovácban,

⁹⁷⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-11-29

⁹⁷⁷ Linzer Tages-Post, Februar 1881-02-06

⁹⁷⁸ Linzer Tages-Post, Januar 1882-01-17

⁹⁷⁹ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

Teplitz-Schönauer Anzeiger, Januar-Juni 1882-01-14

⁹⁸⁰ Linzer Tages-Post, Februar 1882-02-07

⁹⁸¹ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-02-11 / 42. szám

Vasárnapi Ujság – 1882-03-12 / 11. szám / A tenger alatti vasút Anglia és Franciaország közt (három képpel) 166. oldal /

Természettudomány, ipar, kereskedelem és rokon

⁹⁸² Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-02-12 / 43. szám

hogy két barmot elhajtson, azonban végzete utólérte, még mielőtt szándékát végrehajthatta volna.”⁹⁸³

1882.03.04-én Castelnuovoból Gravosába szállította Winterhalder hadosztálytábornokot.⁹⁸⁴

Csapatszállításokat hajtott végre a Cattarói-öbölben, illetve Ragusából. A hajó parancsnoka Heinrich Berthold fregattkapitány.

1883.03.10-én Cattaróban volt.

Március 10-én reggel, azon a napon, amikor elrendelték a Dragalj-erőd elleni általános támadást, a Risano-öböl lenyűgöző és nagyszerű látványt nyújtott. Az "Erzherzog Albrecht" fregatt, a "Fasana" korvett, a "Sansego" és a "Möve" ágyúaszádok, valamint az "Andreas Hofer", a "Gargnano", a "Thurn-Taxis" és az "Alnoch" hadihajók horgonyoztak a kikötőben, készen az indulásra. 11-én reggel 7 órakor Jovanović főparancsnok szemlét tartott a weslari 24. zászlóalj felett, melyeket erre a célra a risanoi tengerparton sorakoztattak fel, és győztesen tértek vissza Dragaljból. Reggel 8 órakor, miután felszálltak a hadihajók által vontatott uszályokra, útnak indultak céljuk, Castelnuovo felé, a kikötőben összegyűlt számos misanói lakos hangos éljenzésének kíséretében.⁹⁸⁵

Májusban két csapatszállítmányt vitt Gravosába. 1882.05.05-én Castelnuovoból Cattaróba szállította a 3. Jäger zászlóalj két századát.⁹⁸⁶

Júliusban leszerelték.

1882.06.19-én a "Fasana" korvett Castelnuovoból hozta Raguzába a felső-ausztriai 3. terepi Jäger zászlóaljat, hogy felváltsa az itt állomásozó dalmát 80. Landwehr zászlóalj három századát.⁹⁸⁷

1882.07.03-án az SMS Sansego ágyúaszád a Bocca torkolatában leváltotta az addig ott őrködő SMS Fasanát, így az visszatérhetett Polába.⁹⁸⁸

1882.11.06-án a Császári és Királyi Haditengerészeti Arzenálban volt Polában.⁹⁸⁹

1882-ben a Fasana részére pénzt szavaztak meg tartalék kazán címszóal.⁹⁹⁰

1885-ben kisólyázták. Általános nagyjavításnak vetették alá. Kiszerték a főgépét majd javítás után visszaszerelték.

1887.

1887.08.27-én felszerelték.

1887.09.01-én kelet-ázsiai útra indult Polából.⁹⁹¹ Az út célja a kiképzés, továbbá zoológiai, antropológiai, etnográfiai és botanikai leletek és tárgyak gyűjtése, valamint kereskedelmi információk és áruminták beszerzése volt. Leopold Ferdinánd főherceg is mint kadét a hajón tartózkodott. Von Jedina hadnagy kísérte a főherceget.

„A „Fasana“-gőzös tengerentúli útra kirendeltetett. A körülbelül 18 hónapig tartó út ez évi szeptember elején kezdődik és előreláthatólag a következő főbb pontok fog érintetni: Port- Said, Aden, Maskat, Singah, Kurrachee, Bombay, Goa, Colombo, Pondichery, Madras, Kalkutta, Rangoon, Moulinsin, Penang, Singapore, Hongkong, Kelung, Liu-Kiu, Yokohama az oda- és Kobes, Nagasaki, Sanghai, Ningpo, Hongkong, Manila, Saigon, Bongkok, Singapore esetleg Point de Galle, Aden és Szuezi a visszautazás alkalmával. Minthogy a hajó parancsnoka a

⁹⁸³ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-02-15 / 46. szám

Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-02-15 / 46. szám

Linzer Tages-Post, Februar 1882-02-15

⁹⁸⁴ Neue Freie Presse, März 1882-03-05

⁹⁸⁵ Neue Freie Presse, März 1882-03-20

⁹⁸⁶ Linzer Tages-Post, Mai 1882-05-06

⁹⁸⁷ Linzer Tages-Post, Juni 1882-06-21

⁹⁸⁸ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 29, 1882-07-03 / nr. 181

⁹⁸⁹ Pester Lloyd, November Jahrgang 29, 1882-11-06 / nr. 306

⁹⁹⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, November 1882-11-06

⁹⁹¹ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

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

Prager Abendblatt, Oktober 1887-10-03

kereskedelmi érdekek figyelembevételével is megbízott, a kamara felhívja az érdekelt kereskedői köröket, hogy netaláni kívánalmaikat a hajó elindulási idejének közelségére való tekintettel mielőbb, de legkésőbb ez évi augusztus hó 20-ig a kamarához írásban terjeszsek be. A hajó parancsnoka Emil Edlen von Wohlgemuth fregattkapitány, Markovics cs. és kir. naszádkapitány mint alparancsnok és Graz sorhajóhadnagy felelt az expedícióért. A Budapesti Hírlap, 1889.12.13 / 343. száma részletesen beszámolt az utazásról.⁹⁹²

A „Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherczeg keleti utazása” száma pedig teljes részletességgel ismerteti a 248-271. oldal között az utazást és az út során tapasztaltakat Maszkat elhagyásáig. A hajónak saját zenekara volt.⁹⁹³ A hajón 13 végzős kadét kapott helyet. A legénység 320 fő.⁹⁹⁴

1887.09.12-14-én járt Port Saidban.,⁹⁹⁵

1887.09.16-án érintette Izmailia-t.

1887.09.18-án érintette Szuezt.⁹⁹⁶

1887.09.28 –1887.10.04-én járt Ádenben.⁹⁹⁷

1887.10.06-07-én Makkalah (Makalla) következett.⁹⁹⁸

1887.10.21-24-én volt Maskat-ban (Zanzibár).⁹⁹⁹

1887.10.28 – 1887.11.02-án járt Bushire-ben.¹⁰⁰⁰

1887.11.07-10 között Lingga vizein (Singha) járt.

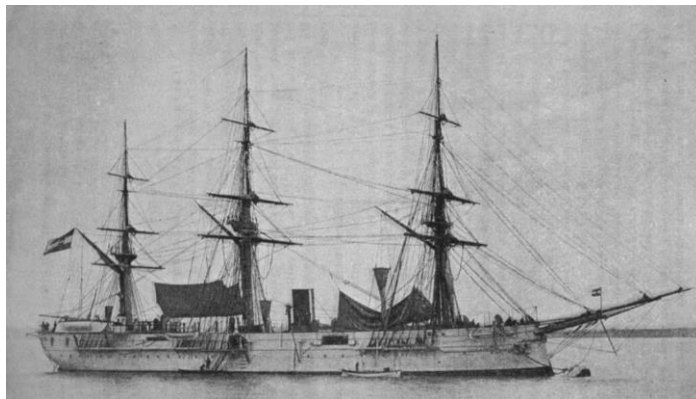
1887.11.11-12-én Bandar el Abbas (Irán) látta vendégül.

1887.11.12-16-án Hormuz-szigeténél volt.

1887.11.25-26-án Gwadar (Szvádar, Qatar, Beludzsisztánban ma Pakisztán része) következett.¹⁰⁰¹

1887.12.02-09-én Karacsi (Pakisztán) volt a horgonyzóhelye.¹⁰⁰²

1887.12.14-30 között volt Bombayban (Mumbai).



1003

1888.

1888.01.02-05-én Marmagao (Goa) következett.

1888.01.10-12-én Kalikut kereste fel.

1888.01.13-14-én Cochin vizein volt.

1888.01.19-29-én Colombo-ban volt.

⁹⁹² Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-12-13 / 343. szám

⁹⁹³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1887-08-28

⁹⁹⁴ Neue Freie Presse, August 1887-08-31

⁹⁹⁵ Budapesti Hírlap, 7. évfolyam, 1887-08-14 / 224. szám

⁹⁹⁶ Grazer Volksblatt, September 1887-09-02

⁹⁹⁷ Nemzet, 6. évfolyam, 1887-09-01 / 1797. szám

⁹⁹⁸ Budapesti Hírlap, 10. évfolyam, 1890-04-11 / 99. szám

⁹⁹⁹ Fővárosi Lapok 1890-04-11 / 99. szám

¹⁰⁰⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

¹⁰⁰¹ Neue Freie Presse, Oktober 1888-10-24

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1888-11-05

¹⁰⁰² Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherczeg keleti utazása

¹⁰⁰³ Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherczeg keleti utazása

1888.02.02-08-én Pondicherry-ben vetett horgonyt.
 1888.02.09-14-én Madras látta vendégül.
 1888.02.20-24-én Diamant Harbour (Kalkutta) vizein horgonyzott.
 1888.02.24 – 1888.03.02-án Kalkuttában volt. Kalkuttában D. Ferencz nevű tengerésze megszökött a hajóról, állítólag a heves fejfájásai miatt.¹⁰⁰⁴
 1888.03.10-16-én Rangunban állt meg.
 1888.03.17-26-án Moulmein következett.
 1888.04.06-09-án Penang-ban kötött ki.
 1888.04.13-21-én Szingapúrt kereste fel.
 1888.05.08-16-án befutott Batáviába.
 1888.06.08-19-én Hongkongot látogatta meg.
 A hajó ezen útja során a sajtó szerint felkereste Nanking-ot¹⁰⁰⁵ és Kantont is.¹⁰⁰⁶
 1888.06.23-24-én érintette Keelung-ot (Chilung, Tajvan, Formosa).
 1888.06.27-28-án a Narcha-öbölben (talán a Japán Nara öböl) volt.
 1888.07.05-06-án a Simoda-öböl (Japán) vizei ringatták. Az út során érintették Liukiu szigetét.
 1888.07.08-28 között Yokohama vendége volt.¹⁰⁰⁷
 „Lipót főherceg Japánban. Lipót főherceg a »Fasana« gőzösön utazik a föld körül. A nyáron Japánban időzött. A korvett Yokohama előtt horgonyzott s a főherceg onnan Tokióba ment, hol a mikádó egy villát bocsátott rendelkezésére. A mikádó a császárné, a császári hercegek és hercegnék társaságában fogadta a főherceget, aki Wohlgemuth korvettkapitány és több tiszt kíséretében jelent meg. A főherceg tiszteletére díszebéd is volt. Pár nap múlva a mikádó és a diplomáciai testület tisztelgett a főhercegnél. A mikádó a főhercegnek a chrisanthemum-rend nagycsillagát, Wohlgemuth kapitánynak pedig középcsillagát adományozta.”¹⁰⁰⁸ A hajó Kobe irányában futott ki.¹⁰⁰⁹
 1888.07.30 - 1888.08.01-án Oshima következett.



Japán népviseletbe öltözött kadétok az SMS Fasana fedélzetén.¹⁰¹⁰

1888.08.02-10-án Hiogo-ban volt.
 1888.08.13– 1888.09.01-én Nagaszakiban volt.

¹⁰⁰⁴ Gyógyászat, 32. évfolyam, 1892-12-25 / 52. szám

¹⁰⁰⁵ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-11-19 / 320. szám

¹⁰⁰⁶ Földrajzi közlemények 1890. Dr. Erődi Béla: Lipót toskanai főherceg keleti utazása

¹⁰⁰⁷ Das Vaterland, September 1888-09-19

¹⁰⁰⁸ Fővárosi Lapok 1888-09-19 / 259. szám

Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1888-09-19

¹⁰⁰⁹ Wiener Salonblatt, Juli-Dezember 1888-09-23

¹⁰¹⁰ <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=992289006276690&id=100064867983692&set=a.556189869886608>

1888.09.05-19-én Sanghajt kereste fel.¹⁰¹¹ Ez után Nanking-ba ment az SMS Fasana.¹⁰¹²
1888.09.22-24-én Ningbo vizein járt.
1888.09.26 – 1888.10.02-án Amoy-ban állt meg.
1888.10.03-17-én Hongkongban volt.¹⁰¹³
1888.10.10-én a hajóra látogatott Bardi gróf és grófné.
1888.10.22-29-én Manilában kötött ki.¹⁰¹⁴
1888.11.04-09-én Saigonban volt.
1888.11.15-26-án Paknam (Bangkok) következett. A fedélzetre látogatott a sziámi herceg, a tisztikar egy része a sziámi királynál tett viszontlátogatást.¹⁰¹⁵
1888.12.05-11-én Szingapúrban járt.¹⁰¹⁶
1888.12.27 – 1889.01.01-én Pointe de Galle (Ceylon) következett.¹⁰¹⁷

1889.

1889.01.18-20-án járt Ádenben.
1889.01.31-1889.02.01-én már Szuezen volt.
1889.02.03-08-án Port Saidban kötött ki.¹⁰¹⁸
1889.02.11-13-án Marmarizza következett.
1889.02.15-20-án Miloszt kereste fel.
A »Fasana« korvett, melyen Lipót Szalvator főherceg Port-Saidból hazatérőben volt, Kréta alatt szintén kénytelen volt meghátrálni a tenger haragja elől. A miloi kikötőbe menekült a hajó. Ugyan ebben a viharban a "Laudon" fregatt és a "Hum" ágyúaszád olyan súlyos károkat szenvedett, hogy mindkettőnek Polába kell mennie javításra. Az ágyúaszád olyan súlyosan megsérült, hogy a javítások elvégzéséig egy időre ki kell vonni a forgalomból. Ekkor sok vitorlánhajó is megrongálódott.¹⁰¹⁹
1889.02.21-23-án Navarin vizein horgonyzott.
1889.02.23-26-án Zantén volt, ahonnan Korfura kísérte az Osztrák-Magyar Lloyd megsérült „Euterpe” nevű gőzösét.¹⁰²⁰
1889.02.26-27-én érintette Korfut.¹⁰²¹
1889.02.28 – 1889.03.01-én járt Gravosában.¹⁰²²
1889.03.02-án megérkezett Polába.¹⁰²³
1889.03.06-án leszerelték. Az út során összesen megtett 21 436 tmf-et, ebből 12 868 tmf-et vitorlával, 7913 tmf-et gőzzel, illetve 655 tmf-et gőzzel és vitorlával. Elfogyasztott 1748 t szenet.

A sajtó szerint 1889.05.31-én Karl Stefan herceg parancsnoksága alatt, világkörüli útra indult. Az utat három és fél évre tervezték.¹⁰²⁴ Ez a hír azonban téves híradás volt.

¹⁰¹¹ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-07-14 / 2111. szám

¹⁰¹² Neugkeits-Welt-Blatt, November 1888-11-20

¹⁰¹³ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-08-16 / 2144. szám

¹⁰¹⁴ Klagenfurter Zeitung, November 1888-11-06

¹⁰¹⁵ Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1889-01-16

¹⁰¹⁶ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-10-03 / 2190. szám

¹⁰¹⁷ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-11-17 / 2235. szám

¹⁰¹⁸ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-02-17 / 48. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1889-02-17

Das Vaterland, Februar 1889-02-16

Die Presse, Februar 1889-02-20

¹⁰¹⁹ Fővárosi Lapok 1889-02-28 / 58. szám

Neue Freie Presse, Februar 1889-02-23

Linzer Tages-Post, Februar 1889-02-26

¹⁰²⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1889-03-01

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1889-03-05

¹⁰²¹ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1889-03-01

¹⁰²² Das Vaterland, März 1889-03-02

¹⁰²³ Neugkeits-Welt-Blatt, März 1889-03-06

¹⁰²⁴ Linzer Tages-Post, Juni 1889-06-01

1889.09.14-én újra felszerelték.

1889.09.21-én a behívott tengerészcadéttal a fedélzetén viládkörűli útra indult Polából reggel 10 órákor.¹⁰²⁵

Parancsnoka Rudolph Berghofer. A tervezett útvonal; a korvett Polából a Gibraltári-szoroson keresztül Brazíliába és a La Plata régióba hajózik, ahol hosszabb időszakokra a nagyobb kikötővárosokban horgonyoz. Ezután megkerüli a Horn-fokot, délre elhagyja Ausztráliát, és gőzzel Jávára hajózik. Az Indiai-óceáni átkelése után a tervek szerint megáll Mauritius szigetén, Afrika keleti partjainál, majd a "Fasana" megkezdi visszaútját a Szezei-csatornán keresztül.¹⁰²⁶

Rudolph Berghofer utasításba kapta, hogy tanulmányozza a tengeri élővilágot, a hálóból nyersen fogyasztható termékek származnak-e, és ha igen, milyen mennyiségben, valamint hogy a horgászsinórok olyan halfajokat fognak-e, amelyekből további előkészítés nélkül, a fej és a belsőségek eltávolítása után egyszerűen levegőn történő szárítással ehető és tartós élelmiszer készíthető.¹⁰²⁷

1889.09.28-29-én járt Messinában. Szardínia közelében kedvezőtlen időjárásban hajózott.

1889.10.19-26-én Gibraltárban volt.¹⁰²⁸

1889.11.24 – 1889.12.01-én Bahia következett. Ott kapták meg a hírt a brazil császárság bukásáról és a köztársaság kikiáltásáról. A szárazfölddel való összeköttetés a szükségállapot miatt erősen korlátozott volt.

Egy viharos, 24 napos Adriai- és Földközi-tengeren átvezető út után a "Fasana" október 19-én megérkezett Gibraltár kikötőjébe. Innen október 28-án folytatta útját Dél-Amerikába, és november 24-én biztonságban megérkezett Bahiába, Brazíliába. Az út átszelte az Atlanti-óceánt. Az utat a hajó főleg vitorlával tette meg. Kezdetben a gyenge szél miatt meglehetősen lassan haladt. Csak a Gibraltárról való indulás utáni harmadik napon erősödött fel és maradt meg a szél, lehetővé téve a viszonylag gyors és zavartalan haladást. Ezen a transzatlanti úton a "Fasanát" folyamatosan delfinek, repülőhalak és más tengeri élőlények kísérték. Az út felénél, egy déli napon, egy csapat prűszkölő, hatalmas ámbráscet bukkant fel a hajó előtt. De amikor egy hatalmas méretű, éhes cápa is befurakodott e nehézkes óriások körébe, a „Fasana” legénysége izgalmas vadászatra kapott engedélyt. Egy nagy darab hússal megkent cápahorgot dobtak a bestiára, mire az mohón ráakadt, de amikor megpróbálták kihúzni, újra kitépte magát, hogy a következő pillanatban újult mohósággal ráakadjon az élő csalira. Ez háromszor megismétlődött, majd a cápa, teljesen kitépett állkapcsokkal, megfordult és elúszott. A monoton utazás kellemes megszakítása volt a „Fasana” legénységének, mikor az Egyenlítő átlépésekor ünnepséget rendeztek. Bahiába érkezve, ahol – akárcsak az egész déli féltekén – elkezdődik a nyár, a „Fasana” legénysége nagyon szenvedett a szokatlan trópusi hőségtől, és a fedélzetén tartózkodóknak naponta kétszer-háromszor kellett fürdön átessenük. A bátor férfiakat azonban bőségesen kárpótolta az erotikus légkör, a brazil föld egzotikus, többnyire növényi finomságai, mint például a banán, az ananász stb., amelyek darabja körülbelül 1, illetve 10 krajcárba kerül. December 5-én a „Fasana” elhagyta Bahia kikötőjét, hogy folytassa útját dél felé Rio de Janeiro, Montevideo, majd a Magellán-szoros felé, ahonnan a Csendes-óceánba, majd északnyugat felé Ázsia felé vette az irányt.¹⁰²⁹

1889.12.08-16-án Rio de Janeiroban kötött ki.¹⁰³⁰ Ott, karbantartást hajtottak végre rajta. Kifutás után 90 mérföldre a kikötőtől egy ember lezuhant a kötélzetről, és a súlyos sérülései miatt a hajó visszatért Rióba.

¹⁰²⁵ Deutsches Volksblatt, September 1889-09-21
Das Vaterland, September 1889-09-22

¹⁰²⁶ Neue Freie Presse, September 1889-09-19

¹⁰²⁷ Neue Freie Presse, Januar 1891-01-13

¹⁰²⁸ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-10-02 / 2548. szám

¹⁰²⁹ Neugigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1889-12-31

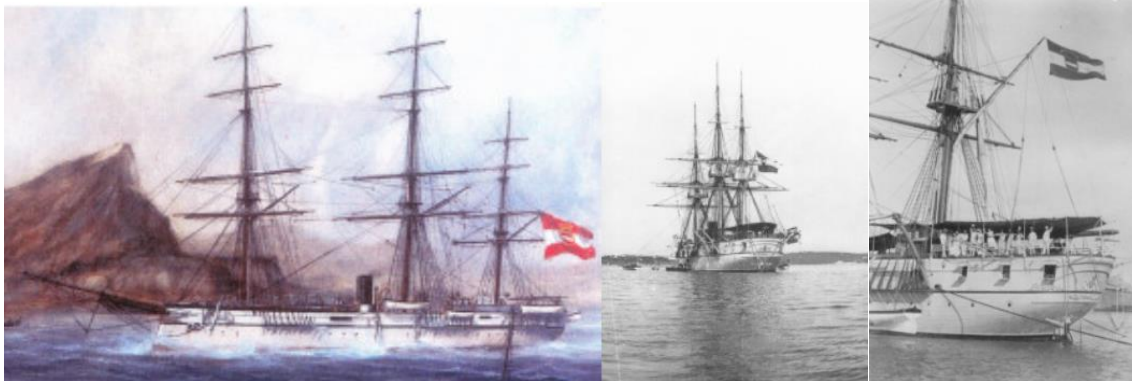
¹⁰³⁰ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-11-01 / 2579. szám

1889.12.18-19-én Rio de Janeiroban vesztegelt. A partok mentén erős délnyugati viharban volt része. Rióban a hajóról három tengerész dezertált, de utóbb a helyi szervek kiadták őket a Monarchiának.¹⁰³¹

December 2-án (téves adat) az Osztrák-Magyar Haditengerészet hadihajója, a „Fasana” korvett megérkezett Rio de Janeiróba világgöröli útja közben. A „Fasana” több mint két hétig, december 18-ig maradt a brazil főváros kikötőjében. Ezen a napon felszedték a horgonyokat, és a korvett elhagyta a csodálatos várost, ahol az osztrák tengerészek olyan barátságos fogadtatásban részesültek a helyi lakosságtól. Miután a hajó kiért a tengerre, a tüzeket eloltották, és a déli útjuk egyszerűen a kedvezően fújó szél kihasználásával folytatódott. Így a „Fasana” egy napon és a rákövetkező éjszakán nyugodtan és biztonságosan vitorlázott. Másnap a korábban kedvező szél megfordulni kezdett, és ez szükségessé tette a vitorlák cseréjét a gyorsabb sebesség érdekében, vagyis egy olyan vitorlázási manővert, amelyet tengerészeti nyelven „a felsővitorla reffelésének” neveznek. Ez reggel 7 órakor történt. Sajnos egy igen sajnálatos baleset történt, ami jelentősen elrontotta a legénység hangulatát, mivel ez volt az első komolyabb baleset a „Fasana” fedélzetén a Polából való indulás óta. Alighogy kiadták a szükséges parancsokat, és a manőver végrehajtására kijelölt matrózok felmásztak a kötélzetre, egyikük, egy jókedvű isztriai és a fedélzet egyik legjobb énekese, lezuhant a szédítő magasságból, és a becsapódáskor halálosan megsebesült. A sajnálatos baleset miatt a korvett megfordult, és visszahajózott Rio de Janeiróba. Ott az elesett matrózt partra hozták, és a rio de janeiroi tengerészeti kórházba szállították. Három órával később a „Fasana” másodszor is elhagyta a brazil fővárost, folytatva útját, először Montevideóba a Río de la Platán (Uruguayi Köztársaság), ahová december 30-án érkezett meg. Azonban a montevideói érkezés előtti utolsó nap olyan rossz időjárást hozott – viharokat, nyílt tengert és özönvízszerű esőt –, amelyet eddig az egész út során nem tapasztalt.¹⁰³² Más forrás a hajó érkezését korábbra teszi.

1889.12. 27/30 – 1890.01.07-én tartózkodott Montevideóban.¹⁰³³

Talán ekkor állhatott meg a Szendvics-szigeteknél. Több mint 20 évvel korábban egy Jerko Dominis nevű dalmát tengerész szállt ott partra. Beházasodott a bensülött uralkodóhádba, majd I. Hermann néven a térség királya lett, de ekkora már elhunyt. Utóda, 5 éves fia lett, II. Hermann néven. Az SMS Fasana kapitánya, elhatározta, hogy felkutatja a helyi uralkodó dalmáciai rokonait.¹⁰³⁴



Az SMS Fasana a földkerülő út során.¹⁰³⁵

1890.

1890.01.21--én Punta Arenasban kötött ki a Magellán-szorosban, majd megkerülte a Horn-fokot.¹⁰³⁶

¹⁰³¹ Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1890-02-04

¹⁰³² Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1890-02-18

Die Presse, Februar 1890-02-16

¹⁰³³ Nemzet, 8. évfolyam, 1889-11-18 / 2596. szám

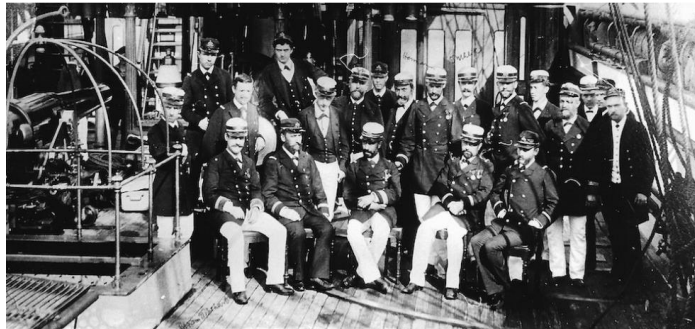
¹⁰³⁴ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1892-12-31

¹⁰³⁵ <https://www.osyc.at/veranstaltung/clubabend-der-rg-st-poelten-mit-alfred-winkler-1890-mit-dampf-und-segel-um-die-welt-teil-2/>

¹⁰³⁶ Prager Abendblatt, September 1889-09-23

1890.01.21-26-án Borja Harbour következett.

1890.01.26-27-én megállt Nassau Hafen-ben. A rossz időjárás miatt igen nehéz volt a navigáció.



Az SMS Fasana tisztikara.¹⁰³⁷

1890.01.27-28-án Istmus-t kereste fel.

1890.01.28-29-én Molyneaux-Sund (Molineux, Chile) következett.

1890.01.29-31-én Eden Harbourban (Chile/Argentína) vetett horgonyt.

1890.02.08-11 között Valdivia vizein járt.

1890.02.16 –1890.03.05 között Valparaisoban állomásozott. Lefestették a hajót. A rézlemezekből készült hajófenék borítást a hajó saját búvárjával letisztították. 90 ember elkapta az influenzát.

1890.03.17 - 1890.04.03-án Callao-t (Peru) látogatta meg, ahol heves elnökválasztási hadjáratot tapasztaltak.¹⁰³⁸

1890.04.30 – 1890.05.04-án Marquesas-ban horgonyzott.

1890.05.11-19-én Papeete (Francia Polinézia) következett, Tahitin.

1890.06.03-10-án Apia-ban állt meg, Szamoa-ban.

1890.06.18-24-én Suva következett a Fidzsi szigeteknél.

1890.07.02-03-án érintette Villa-t.

1890.07.04-én érintette Dillant.

1890.07.05-06-án járt Aneityum-ban (Vanuata).

1890.07.08-17-én kikötött Noumea-ban.

1890.07.18-19-án járt Pta Laquerre-ban.

1890.07.30- 1890.08.01-én rövid időre kikötött Port Moresbyben, Új-Guineában.

1890.08.04-án érintette Bramble Fok-ot (Cocoanut).

1890.08.14-16-án Koepang-ban járt, Timorban.

1890.08.22- 1890.09.01-én Szurabaja következett.

1890.09.07-20-án Batavia vendége volt.¹⁰³⁹

1890.10.07-15-én Port Louis-ban járt, Mauritiuson.

1890.11.13-18-án volt Áden.¹⁰⁴⁰ Hamarabb érkezett ide, mint a postája.

1890.11.23-26-án Dzsiddát kereste fel.

1890.11.30-1890.12.02-án járt Szuezbén.

1890.12.03-06-án már Port Saidban állt meg.

1890.12.16-18-án Zante következett.

1890.12.20-án megérkezett Polába.

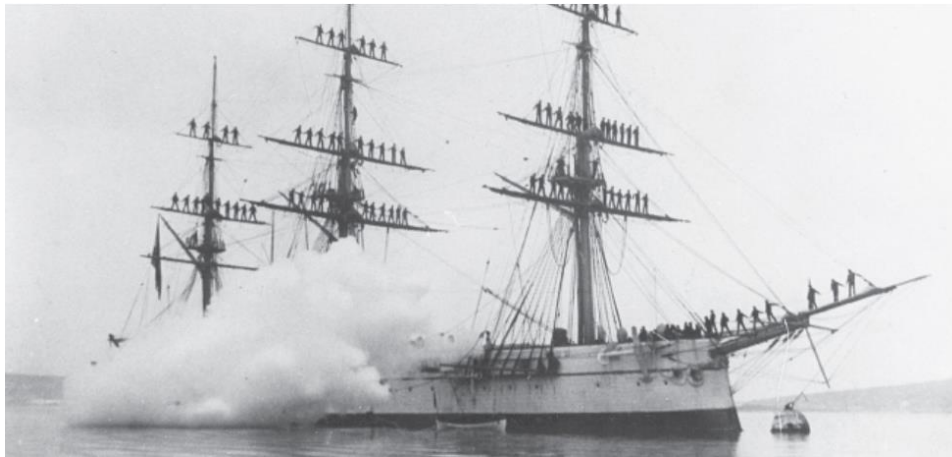
1890.12.24-én leszerelték. Útközben hidrográfiai szelvényezéseket és mélységméréseket hajtottak végre. Az út során összesen megtett 33 838 tmf-et, ebből 27 707 tmf-et vitorlával. 1110 t szenet fogyasztott el. **Ezen az útja során, körülhajózta a Földet.**

¹⁰³⁷ https://ocean7.at/news/dampfundsegel_24-4-2024/

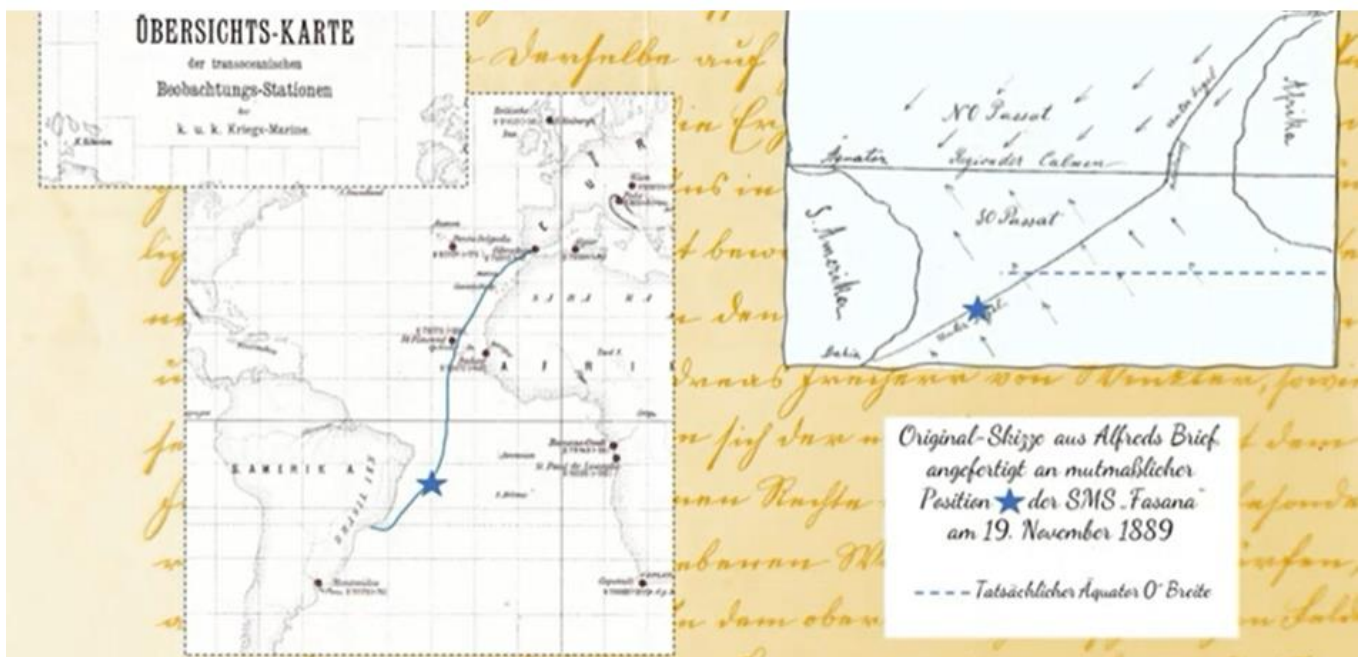
¹⁰³⁸ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-01-27 / 2663. szám

¹⁰³⁹ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-05-31 / 2785. szám

¹⁰⁴⁰ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-10-01 / 2907. szám



Az SMS Fasana díszlövést ad le.¹⁰⁴¹



¹⁰⁴¹ https://ocean7.at/news/dampfundsegl_24-4-2024/



Részletek a térképen az SMS Fasana világmérföld körüli útjáról.



1042

1891.

Az év elején az SMS Fasanát kijelölték, hogy Erzsébet királynét Jeruzsálembe vigye, majd onnét visszafelé, egészen Korfuig hozza el.¹⁰⁴³ Van olyan cikk, amely Fasana királyi yacht-ról ír.¹⁰⁴⁴ Más cikk viszont kifejezetten Fasana korvettről ír a leendő út kapcsán.¹⁰⁴⁵ 1891 márciusában végül hivatalosan közölték, hogy, ilyen utazást a királyné nem tervez.¹⁰⁴⁶

1891.07.12-én a "Fasana" osztrák korvett megérkezett Velencébe, és legénységét a lakosság a legszívélyesebben fogadta.¹⁰⁴⁷

1891.08.19-én újból felszerelték egy **világmérföld körüli útra**, melynek célja a behívott tengerészcadétkok kiképzése és a tudományos kutatás volt.¹⁰⁴⁸

1891.09.01-én futott ki Poláóból. Parancsnoka Friedrich Schweisgut sorhajókapitány
1891.09.18-22-én járt Algierben. Útközben mélységméréseket hajtottak végre. Ekkor ott volt az SMS Aurora is. A hajók fedélzetén harmadéves kadétkok is szolgálatot teljesítettek.¹⁰⁴⁹

1891.09.26 – 1891.10.01-én Gibraltár vizein volt. A rossz időjárás miatt nem futottak be Madeirára.

¹⁰⁴² https://ocean7.at/news/dampfundsegeel_24-4-2024/

Ebben az internetes kisfilmben a hajóról sok felvétel szerepel.

¹⁰⁴³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-02-18 / 3043. szám

¹⁰⁴⁴ Pesti Napló esti kiadás, 42. évfolyam, 1891-02-18 / 48. szám

¹⁰⁴⁵ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-02-19 / 49. szám

¹⁰⁴⁶ Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-03-03 / 61. szám

¹⁰⁴⁷ Das Vaterland, Juli 1891-07-12

¹⁰⁴⁸ Neue Freie Presse, Juni 1891-06-19

¹⁰⁴⁹ Vorarlberger Tagblatt, Oktober 1891-10-06

1891.11.16-25-én Rio de Janeiro következett, ahol zavargások voltak és az elnök lemondásra kényszerült.

1891.12.14-26-án Montevideo volt a kikötőhelye. Itt az eltűnt Johann Orth (egykori Habsburg főherceg) után tudakozódtak.¹⁰⁵⁰ Rossz időjárás uralkodott ekkor a térségben.

1892.

1892.01.20-22-én Punta Arenas-nál járt a Magellán-szorosban.

1892.01.28-án céllövészeti gyakorlatot tartottak a 7 cm-es lövegekkel és puskákkal az Eden Harbournál zátonyon heverő Hermia német gőzhajó roncsaira.

1892.02.05-08-án Lota következett (Chilében).

1892.02.11-20-án Valparaisot kereste fel.

1892.04.23 – 1892.05.21-e között San Francisco volt az állomáshelye. A tervek szerint két hetes pihenő várt rá és a legénységére.¹⁰⁵¹ Itt egy matróz dezertált. San Franciscóban a tisztek és a kadétek számára bált rendeztek.¹⁰⁵²

1892.06.10-én kevéssel dél előtt, 224,9 tmf-re Honolulutól keletre, a hajó parancsnoka, Friedrich Schweisgut sorhajókapitány szíve hirtelen felmondta a szolgálatot, vagy pedig szívszélhűdést kapott és elhunyt. A parancsnokságot Josef Nemling sorhajóhadnagy elsőtiszt vette át.¹⁰⁵³

1892.06.11-23-án járt Honolulun.¹⁰⁵⁴

1892.06.12-én Schweisgut parancsnokot eltemették Honoluluban¹⁰⁵⁵, a Nuuanu-temetőben a főbejárat közelében. A katolikus temetőben lévő sírt később az SMS Donau legénysége hozta rendbe.

1892.07.04-én átlépték a dátumválasztó vonalat.

1892.08.02-03-án a Tanyama-öbölben (Toyama öböl Japánban) járt.

1892.08.03-30-án Yokohama vizei ringatták.

1892.08.20-tól az új parancsnoka Julius Ripper korvettkapitány, aki Európából az USA-n keresztül érkezett oda.¹⁰⁵⁶

1892.09.06-13-án Hiogo-t (Kobe) kereste fel.

1892.09.16-24-én Nagaszaki következett.

1892.09.29 – 1892.10.08-án Woosung horgonyzóhelyen vetett horgonyt.

1892.10.09-én tájfunba került és megsérült a kötélzete és a vitorlázata. Az oldalkilengése elérte a 35°-ot.

1892.10.10-én a Formosa-szorosban hajózott 12 cs sebességgel. A fedélzete állandóan víz alatt volt, összetörött a nagybárba, a gigg és a hajókorlát. A kilengése 40° volt, és a láthatóság 100 m-re csökkent. Befűtötték a kazánokat, és a főgéppel igyekeztek kifelé a vihar centrumából. Huszonnégy óra alatt 278,3 tmf-et tettek meg, és ez volt a legnagyobb távolság, amit az SMS Fasana egy nap alatt megtett. A vihar után extra boradagot mértek ki a legénységnek.

Október második hetében Kelet-Kína vizeit rendkívüli hevességű tájfun sújtotta. A hurrikán teljes erejét ki kellett állnia az osztrák-magyar "Fasana" korvettnak is, amely Woosungból Hongkongba tartott. Ebben a viharban a "Fasana" kiváló tengeri hajónak bizonyult. A hurrikánt kisebb sérülésekkel vészelte át, miközben két másik hajó ekkor elsüllyedt. A hurrikán dühét

¹⁰⁵⁰ Gáspár Ferenc: A föld körül 1. Délamerika (Budapest, 1906) A Falkland szigeteken

¹⁰⁵¹ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-12-30 / 3353. szám

Neue Freie Presse, April 1892-04-25

¹⁰⁵² Die Presse, Mai 1892-05-28

¹⁰⁵³ Die Presse, Juni 1892-06-30

Die Presse, Juli 1892-07-23

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, 1892-06-05

Fővárosi Lapok, 29. évfolyam, 1892-07-01 / 181. szám

¹⁰⁵⁴ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-05-14 / 3488. szám

¹⁰⁵⁵ Grazer Tagblatt, Juni 1892-06-30

¹⁰⁵⁶ Teplitz-Schönauer Anzeiger, Juli-Dezember 1892-12-03

kihasználva rendkívül gyors áthaladást ért el, a Woosungtól Hongkongig tartó 400 mérföldes szakaszt kevesebb, mint négy nap alatt tette meg. Az út során a korvett megpillantotta a Beninsular and Oriental Steam Navigation Company "Bo & Ehara" gőzhajóját, amely ugyanebben a hurrikánban elsüllyedt, 125 ember, köztük a hongkongi helyőrség több angol tisztjének halálát okozva. A "Fasana" korvett Hongkongban kijavította a károkat, és hamarosan folytatta útját.¹⁰⁵⁷

1892.10.12 - 1892.11.05-én volt Hongkongban. A befutás vitorlával nem sikerült, így egy vontatóhajó segítette kikötni egy bójához. A főgép túlmelegedett és felmondta a szolgálatot. A nagy hőségben a tengervíz hőmérséklete elérte 30,5° C-t, míg a fedélzeti ivóvíz a 29,5°-ot. 1892.11.21-28-án már Szingapúr következett a Malaka vagy Maláj félszigeten.¹⁰⁵⁸

1892.11.30– 1892.12.02-án rövid időre kikötött Georgetown-ban (Penang).

1892.12.13-21-e között járt Colomboban.¹⁰⁵⁹

1893.

1893.01.02-án a nyílt tengeren találkoztak az SMS Kaiserin Elisabeth -tel, melynek fedélzetén utazott Franz Ferdinand főherceg, aki átszállt az SMS Fasana-ra. Felvonták a kis lobogódísz.¹⁰⁶⁰ „Amikor mindkét hajó lassan közeledett egymáshoz, megálltak, és Ferenc Ferdinánd főherceg kíséretével és Bedher parancsnokkal egy evezős csónakban átkelt a „Fasanára”. A két hajó körülbelül 50 m-re állt meg egymástól. Egy rövid látogatás és egy futólagos hírcsere után a két hajó legutóbbi tapasztalatairól, visszatért a főherceg a hajójára és a két hajó eltávolodott egymástól. Ennek során a hajóikon maradtak távcsővel és teleszkóppal keresték egymást, és integettek egymásnak. A főherceg hajója a himnusz és a „Behütench Alle Gott miteinander” (hagyományos bajor dal) kíséretében teljes erővel folytatta útját, míg a „Fasana”, minden vitorláját felvonva, hön áhított hazája felé vette az irányt, amelyet tizenhat hónappal korábban hagyott el, és ha minden jól megy, további két hónap múlva – február végén – ér vissza. A két hajó közötti távolság ismét gyorsan megnőtt; Színes zászlókat vontak fel az „Elisabeth” árbocára, amelyek a „Fasanának” jelezték a „biztonságos utazás” kívánságát, amit az ugyanígy viszonzott, majd a „Fasana” fokozatosan eltűnt a távoli horizont alatt.¹⁰⁶¹

1893.01.12-14-én Ádenben járt.¹⁰⁶²

1893.01.20-22-én Dzsiddában kötött ki.

1893.01.28-30-án Suez következett.

1893.02.01-04-én Port Saidban horgonyzott.

1893.02.07-én befutott Kioszra.

1893.02.11-12-én Korfun állt meg. Ott szemet vételezett.

1893.02.14-én megérkezett Polába.¹⁰⁶³ Az útja során összesen megtett 35 831,3 tmf-et, ebből 27 099 tmf-et vitorlával, 710,5 tmf-et vitorlával és gőzzel, a maradékot gőzzel. Az út során mélységméréseket, tengeri viharefigyeléseket, a csendes-óceáni szigeteken növény- és állatgyűjtéseket hajtottak végre.

1893.02.08-án leszerelték.

1893.08.26-án egy újabb indiai és ausztráliai kiképző és tudományos megfigyelői útra szerelték fel, egyben a behívott tengerészcadétok kiképzése és a kereskedelempolitikai érdekek elősegítése is cél volt.

¹⁰⁵⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1892-12-10

Deutsches Volksblatt, November 1892-11-30

¹⁰⁵⁸ Teplitz-Schönauer Anzeiger, Juli-Dezember 1892-12-03

¹⁰⁵⁹ Nemzet, 11. évfolyam, 1892-10-25 / 3649. szám

¹⁰⁶⁰ Prager Abendblatt, Januar 1893-01-24

¹⁰⁶¹ Prager Abendblatt, Januar 1893-01-24

Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1893-01-26

¹⁰⁶² Nemzet, 11. évfolyam, 1892-11-23 / 3678. szám

¹⁰⁶³ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-14 / 3760. szám



Az SMS Fasana 1893-ban.¹⁰⁶⁴

1893.09.02-án, reggel 9 órákor futott ki Polából Karl Edler von Adamovic fregatt-, illetve később sorhajókapitány parancsnoksága alatt. a hajó Kelet-Ázsiát és Ausztráliát látogatja meg. Az út tervezett legkeletibb pontja Új-Kaledóniában található Numea (Nouméa).¹⁰⁶⁵

1893.09.23-25-én járt Port Saidban.

1893.09.28-31-én érkezett Szuezbé.

1893.10.13-18-án már Ádenben volt.

1893.11.18-30-án Bombay következett.

1893.12.17-25-én horgonyzott Colombóban.

1894.

1894.01.18-19-én érintette Penangot.

1894.01.22-29-én járt Szingapúrban, ahol az SMS Saida-val találkozott.

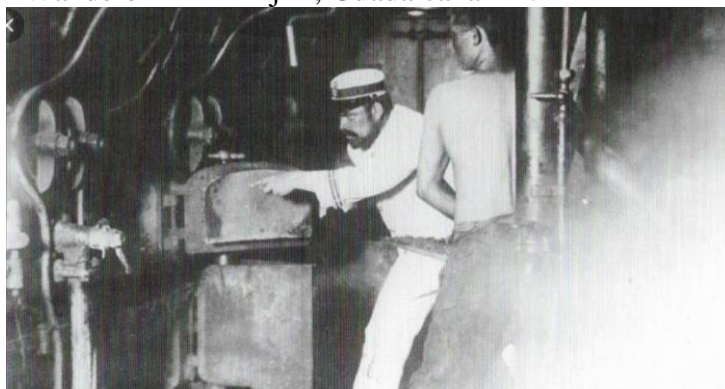
1894.02.05-15-én volt Bataviában.¹⁰⁶⁶

1894.04.05-15-én Melbourne látta vendégül. Ott, Johann Orth = Johann Salvator főherceg nyomait kereste, aki egy polgári nővel kötött házassága után lemondott a rangjáról és tengerészkapitányként hajóra szállt. Magával vitte a feleségét is, majd miután a Horn Fok megkerülésére indult, a hajójával együtt nyomtalanul eltűnt.

1894.04.24 – 1894.05.12-én Sydney látta vendégül.¹⁰⁶⁷ Kutatási célból, mélységméréseket végzett. A legnagyobb mért mélység 3650 m volt.

1894.06.03-05-én megállt Ugi-ban.

1894.06.06-07-én a Wanderer-öbölben járt, Guadalcanalnál.



Az SMS Fasana kazánháza.¹⁰⁶⁸

1894.06.08-09-án érintette Cockatoa-út (Kakadu sziget, Ausztrália).

¹⁰⁶⁴ https://www.europeana.eu/hu/item/92027/BibliographicResource_1000125588107?lang=

¹⁰⁶⁵ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1893-08-30

Deutsches Volksblatt, September 1893-09-02

Das Vaterland, September 1893-09-03

¹⁰⁶⁶ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-01-03 / 3. szám

¹⁰⁶⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1894-05-01

¹⁰⁶⁸ <https://www.facebook.com/100064867983692/photos/886669383505320/>

1894.06.19-22-én a Fasana Hafen (kikötő) nevet adták egy korábban fel nem térképezett öbölnek, és természettudományos megfigyeléseket hajtottak végre.
 1894.06.22-25-én Porto Paulo következett az Isabel-szigeten.
 1894.06.25-26-án a Labic Fok-nál járt.
 1894.06.26-28-án Lissa-szigete következett.
 1894.06.28-29-én Omavou-szigetnél horgonyzott.
 1894.06.30 – 1894.03.07-én Hathorn-Sund (Salamon szigetek) következett.
 1894.07.03-05-én az Ariel-öbölben járt.
 1894.07.05-07-én a Bagga-sziget (Mbava, Salamon szigetek) vizei ringatták.
 1894.07.07-09-én kikötött Toma Harbourban.
 1894.07.09-12-én Bambatani vizei látták vendégül.
 1894.07.12-15-én az Alexandra Fok következett.
 1894.07.15-18-án Tonolai Harbourban (Salamon szigetek) volt.
 1894.07.21 – 1894.08.01-én Matupi következett (Bismarck szigetek).
 1894.08.03-07-én Gazelle Harbourban volt (Bougainville, Pápua Új-Guinea).
 1894.08.08-09-én érintette Narrow-ot.
 1894.08.19-20-án Dalrymple volt a horgonyzóhelye.
 1894.08.20-21-én Double-szigetnél (Ausztrália) kötött ki.
 1894.08.21-28-án a Csütörtök-sziget (Torres szoros) következett.¹⁰⁶⁹
 1894.09.06-12-án Banda-ban állt meg.
 1894.09.13-18-án Amboina vizein (Molukka – Maluku szigetek) horgonyzott.¹⁰⁷⁰
 1894.09.28 – 1894.10.04-én Makassar következett. Segítséget nyújtott a német Madeleine bark parancsnokának a fellázadt legénysége ellenében.
 1894.10.16 – 1894.11.08-a között Szingapúrban állomásozott.
 1894.11.10-14-én Penangban járt.¹⁰⁷¹
 1894.11.25 – 1894.12.15-én Rangoon vendégszeretétét élvezte.
 1894.12.16-21-án Colomboban állt meg.

1895.

1895.01.14-19-én volt Ádenben.
 1895.01.25-27-én Dzsidda következett.¹⁰⁷²
 1895.02.01-05-én Szuezt kereste fel.
 1895.02.08-13-án Port Saidban járt.¹⁰⁷³ Az indulás után erős nyugat-északnyugati viharba került és megsérült a főgépe.
 1895.02.21-26-án járt Korfum.
 1895.02.28 – 1895.03.04-e között Teodoban javítás alatt állt.
 1895.03.05-én megérkezett Polába.¹⁰⁷⁴ Az útja során tudományos kutatásokat hajtott végre a csendes-óceáni szigetcsoportokon, két addig névtelen helynek a Fasana Hafen és a Paula Hafen nevet adta. 312 napot töltött a tengeren 241 napot kikötőben. Összesen megtett 28 871 tmf-et, ebből 19 479 tmf-et vitorlával.
 [A "Fasana" visszatérése.] Ahogy arról korábban beszámoltunk, a tengerészeti és tudományos tapasztalatokban gazdag "Fasana" korvett tegnap tért vissza Pola kikötőjébe, miután másfél évig volt távol a hazai vizektől. Ausztráliába és Melanéziába tett missziós utat. Karl Edlen von Adamovich kapitány parancsnoksága alatt a "Fasana" 1893. szeptember 1-jén indult el Polából,

¹⁰⁶⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1894-08-24

¹⁰⁷⁰ Neue Freie Presse, Juli 1894-07-05

Agramer Zeitung, Juli 1894-07-06

¹⁰⁷¹ Prager Abendblatt, November 1894-11-13

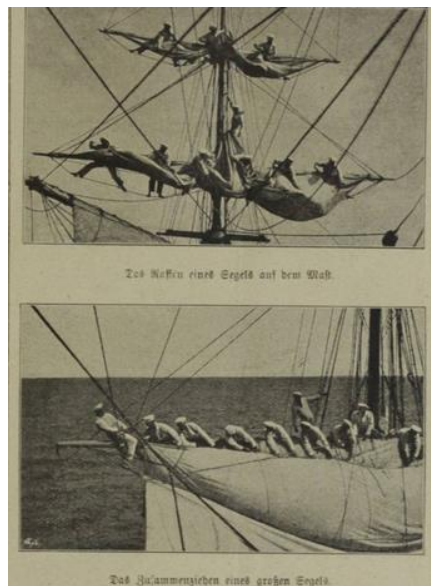
¹⁰⁷² Prager Abendblatt, Januar 1895-01-28

¹⁰⁷³ Prager Abendblatt, Januar 1895-01-08

Prager Abendblatt, Februar 1895-02-09

¹⁰⁷⁴ Das Vaterland, März 1895-03-06

kezdetben a Szuezi-csatornán át Kelet-Indiába, majd onnan Szingapúron keresztül Ausztráliába hajózott. Sydneyből a korvett négy hónapos utat tett Melanéziába, meglátogatva a Salamon-szigeteket és Új-Guineát, és többször is érintve Pápua Új-Guineát. Az út ezután a Torres-szoroson keresztül folytatódott a Maluku és Szunda-szigetekre, majd Szingapúrba, mielőtt végül Szuez érintésével tért volna haza. A hosszú út során a korvettnek nehéz navigációs körülményekkel és számos viharral kellett megküzdenie. A hajó ennek ellenére nem sérült meg, a legénység pedig jó egészségben, emberéletek vesztesége nélkül tért haza. A hajónak számos tudományos feladatot kellett elvégeznie, elsősorban oceanográfiai és néprajzi jellegűeket. A kutatás, különösen az óceáni áramlatok megfigyelése, igen érdekes eredményeket hozott. Ezek a megfigyelések az angol admirális vízrajzi ügyek vezetőinek tetszését is elnyerték. A bécsi Központi Meteorológiai Intézet igen értékes anyagokhoz jutott. Többek között óránkénti barométer-leolvasásokat végeztek a napi légnyomás-ingadozások okainak megállapítására. Nagyon értékes anyagokat szolgáltatottak a geológia területén is, és gazdag gyűjteményeket hoztak vissza, amelyeket a Császári Múzeumoknak szántak.¹⁰⁷⁵
1895.03.09-én leszerelték.¹⁰⁷⁶



A két fényképet Fiedler hadnagy, a hajó tisztje készítette a nyílt óceánon a fő árbocról, a felső árboc felé nézve. A képek a vitorla feltekerését ábrázolják a matrózok által az árbocon, ami egy nehéz és veszélyes feladat, mert munkájuk nagy részében a matrózoknak a lengő kötélnek állniuk, és a nehéz vitorlákat össze kell fogniuk, hogy a szél a lehető legkisebb felületet kapja.¹⁰⁷⁷

1896-ban kazánokat szállított Triesztből Polába, majd kiszerezte a főgépét.

1897.08.05-én a császár jóváhagyásával törölték a Flotta aktív hajóinak jegyzékéből és **1897.08.07-én** átminősítették a leszerelt hajótest (hulk) kategóriába. Azután az Aknász és Távírász Iskola lakóhajója lett.¹⁰⁷⁸

Az SMS Fasana pótlására kezdtek neki az SMS Szigetvár cirkáló megépítésének.¹⁰⁷⁹

¹⁰⁷⁵ Neue Freie Presse, März 1895-03-07

¹⁰⁷⁶ Prager Abendblatt, Januar 1895-01-24

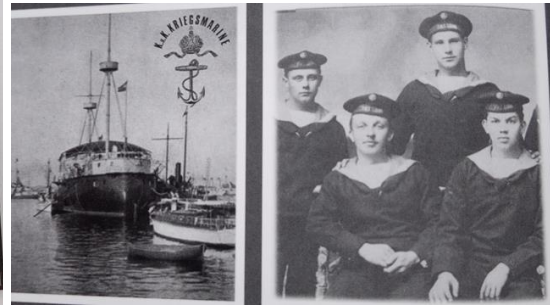
¹⁰⁷⁷ Das interessante Blatt, Juli-Dezember 1895-11-14

¹⁰⁷⁸ Prager Abendblatt, August 1897-08-24

Grazer Volksblatt, August 1897-08-26

¹⁰⁷⁹ Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1901-05-23

1902-ben átkeresztelték a GAMMA névre és Pola közelében, Fisellában állt kikötve, mint az Aknász Iskola iskolahajója.



Az SMS Gamma és legénysége 1915-ben Polában.¹⁰⁸⁰

Hadihajótűz. Pola, **1909.09.05.** Pusztító tűz tombolt a Fiselában horgonyzó "Gamma" tengeri akna- és távírókiképző hajón. A tűz az orrnál csapott fel, amely gyúlékony anyagokkal volt tele, egyelőre ismeretlen okból. A polai tűzoltóságot és több száz tengerészgyalogost riasztottak a tűz megfékezésére. A kár, amennyire eddig megállapították, nem jelentős. A "Gamma" hulk vízkiszorítása 2430 tonna.¹⁰⁸¹ A károk részletes felmérése után, már másképp látták a hajó állapotát. A tűz a hajó konyhájában keletkezett, és nagyon gyorsan átterjedt a fa hajótestre. Az energikus beavatkozásnak köszönhetően a tüzet az éjszaka folyamán eloltották. A kár igen jelentős, mivel a hajó nemcsak a tüztől, hanem a vízbetöréstől is jelentősen megsérült. Kétséges, hogy megéri-e a 39 éves hajó javítása.¹⁰⁸²

1911-ben komoly iskolahajóként szerepelt. Egyidejűleg aknamester-tanfolyamot, távírómester-tanfolyamot, távírókezelő-tanfolyamot, aknaoktató-tanfolyamot és aknamester-tanfolyamot is indítanak. Minden tanfolyamot a "Gamma" hulkon tartanak meg.¹⁰⁸³ A cikkből azt lehet feltételezni, hogy bár kazanja és fegyverzete nincsen a hajónak, vitorlázattal még ki tud hajózni.

1914-től Polában volt aknaraktár hajó a háború végéig.

1917.10.06-án sodródó aknák felszedése közben a csónakja felborult. A vízbe veszett Remus Pulgher és 6 tengerész.¹⁰⁸⁴

1920-ban az olaszok szétbontották.



A hajó egyik tengerészenek a képe.¹⁰⁸⁵

¹⁰⁸⁰ Szekér Imre Tibor: „Adria foglyai” Zalai haditengerészek áldozatvállal az első világháborúban: Szülőföld Könyvkiadó Kft. 2024.

¹⁰⁸¹ Die Zeit, September 1909-09-06

¹⁰⁸² Reichspost, September 1909-09-08

¹⁰⁸³ Grazer Tagblatt, September 1911-09-29

¹⁰⁸⁴ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1928-04-06

¹⁰⁸⁵ <https://www.darabanth.com/hu/auction/446.0/Mutargy-papirregiseg-egyeb/Militaria~1000001/cca-1890-Az-SMS-Fasana-Gamma-lapos-feneku-barka-matroza-Vizitkartya-Sailor-of-the-slo-II2948542/>

Parancsnokai:

Moritz Ritter von Funk császári és királyi sorhajókapitány 1871-1873¹⁰⁸⁶

Franz Spindler fregattkapitány 1873-1874¹⁰⁸⁷

Rudolf Schröder fregattkapitány 1879

Alfons Ritter von Henrique sorhajókapitány 1880-1881

Heinrich Berthold fregattkapitány 1882-1885¹⁰⁸⁸

Emil Edlen von Wohlgemuth fregattkapitány 1887-1888¹⁰⁸⁹ (Sarkkutató volt korábban, majd első tengerésztisztként I. Ferenc József szárnysegédje volt.)¹⁰⁹⁰

Rudolph Berghofer 1889-1891¹⁰⁹¹

Friedrich Schweisgut sorhajókapitány 1891-1892.06.10+

Josef Nemling sorhajóhadnagy 1892.06.10-1892.08.20

Julius Ripper korvettkapitány 1892.08.20-1894

Adamovich Károly (Karl Edler von Adamovic) fregattkapitány 1894-1895¹⁰⁹²

Artur Drexel fregattkapitány 1911¹⁰⁹³

Adolf Lenocho fregattkapitány 1914-1917

Maximilian Hilscher fregattkapitány 1917

Admirálisok:

Maximilian Daublebsky von Sterneck ellentengernagy 1874

¹⁰⁸⁶ Neues Fremden-Blatt, Mai 1871-05-31

¹⁰⁸⁷ Neues Fremden-Blatt, August 1873-08-11

¹⁰⁸⁸ Neuigkeits-Welt-Blatt, Mai 1882-05-25

¹⁰⁸⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1888-09-19

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1886 Hauptteil

¹⁰⁹⁰ Budapesti Hírlap, 9. évfolyam, 1889-12-13 / 343. szám

¹⁰⁹¹ Neuigkeits-Welt-Blatt, September 1889-09-20

¹⁰⁹² Budapesti Hírlap, 14. évfolyam, 1894-10-07 / 277. szám

Die Presse, August 1893-08-05

¹⁰⁹³ Grazer Tagblatt, September 1911-09-29