

SMS Albatros csavaros ágyúaszád

(Testvérhajója az SMS Nautilus (1873), amivel a sajtó szerint teljesen egyforma.)

Nem azonos az 1871-ben vízrebocsátott német császári SMS Albatros ágyúaszáddal. A helyzetet nehezíti, hogy a német SMS Albatros-nak is van egy SMS Nautilus nevű testvérhajója. Az Albatros hajónevet számos állam használta a legkülönbözőbb célú hajók elnevezésére. A magyar nyelvű lapok rendre Albatrosz-nak írják.)



1213

Vízkeszorítása: 570 tonna üresen (más adatok szerint 540 – 577 tonna üresen)
691,503 t teljes felszereléssel

Hossza: 46 m¹²¹⁴

hossza az egyenesek között 46,15 m (pp)

hossza vízvonalon 44,4 m (vv)

legnagyobb hossza 51,32 m (lh)¹²¹⁵

Szélessége: 8 m (8,23 m)

Merülése: 3,4 m (3,64 m) 1 cm merülés = 7,614 tonna súly

Meghajtása:

1 db fekvő kéthengeres gőzgép

1 kazán, üzemi nyomás 2 atm

1 db 2 szárnyú, jobbra forgó Griffith hajócsavar, 2,50 m átmérővel

Vitorlával és kiegészítő gőzmeghajtással rendelkezett.

Háromárbocos barque-schooner vitorlázat. Vitorlafelület: 1166,024 m²

A gőzgépet csak szélcsendben használták. Kémény az elő- és a főárbc között.

Teljesítménye: Motorja névleges teljesítménye 90 lóerő, ami 400 lóerős teljesítményre utal.

Főgép teljesítmény: 628 LE a próbaúton

Üzemanyagkészlet: 53,88 t szén

Sebessége: 10,5 csomó

10,85 csomó, 122-es fordulatszámánál a próbaúton

¹²¹³ <https://warshipsresearch.blogspot.com/2023/06/austrian-gunboat-sms-albatros-1873-1920.html>

¹²¹⁴ Magyar Ujság, 11. évfolyam, 1943-01-12 / 8.

¹²¹⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

Személyzete: 106 - 112-129 fő között váltakozott a sajtóban.

1873-ban: 129 fő.

1875-ben: 109 fő.

1877-ben: 115 fő.

1895-ben: 13 tiszt + 99 fő tengerész.

Fegyverzete:

2 db 15 cm-es hátultöltős Wahrendorf löveg

1 db 7 cs-es bronz csónak löveg

(Később lövegeinek száma 2 db 15 cm-es lövegre csökkent.)

63 db puska, 29 db revolver, 10 db tengerészkard

1877-ben: 3 ágyú, 57 karabély, 25 revolver, 26 kard

1895-től: 2 db 7 cm-es löveg

3 db 2,5 cm-es szórólöveg

Csónakok: 1 db IV. oszt. bárka, 1 db nagycsónak, 1 db III. oszt. gígg, 1 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kiscsónak

Horgonyok: 6 db Admiralitás típusú horgony: 1332 kg, 1189 kg, 722 kg, 452 kg, 232 kg és egy 155 kg-os horgony.

Épült: Polai Arzenál

Vegyes építésű hajó. Vas bordázat és fa palánkozat.

1872.01.13-án I. Ferenc József császár jóváhagyta a nevét és megépítését.

Építés kezdete: 1872.08.20.

1873.04.20-án még építés alatt állt.¹²¹⁶

1873.06.01-én már a hajósólyán volt.¹²¹⁷

Vízrebocsátása: 1873.11.22.

Beszerelték a főgépét és a kazánjai, továbbá a Frundsberg és az Auróra korvettek számára már elkészült árbocok felhasználásával az elő- és főárbocát és a vasból készült tatárboját.

Hadrendbe állt: 1874.09.03.

Sorsa:

1914. április 3-tól laktanyahajóként szolgált,

1920-ban jóvátételként átadták Olaszországnak, majd 1924-ben szétszedték.¹²¹⁸

A sajtó szerint 1921.07.28-án Polában felrobbant.

1876.

1876.05.14-én Pólában volt. Ekkor kezdik a Salamander fregatt és az Albatrosz ágyúaszád felszelését egy mediterrán útra.¹²¹⁹ Ekkor kerültek át a második tartalékból, első tartalékba.¹²²⁰

1876.06.01-én Konstantinápolyban horgonyzott.¹²²¹ Itt az SMS Narenta ágyúaszádot váltotta fel.¹²²² Erről az útról a sajtón kívül más forrás nem tud. Ha megtörtént, akkor igen rövid út lehetett.

1876.06.12-én Polából Smyrnába indult.¹²²³ A kifutás oka szerb-török háború.

¹²¹⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-04-20

¹²¹⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-06-01

¹²¹⁸ <https://warshipsresearch.blogspot.com/2023/06/austrian-gunboat-sms-albatros-1873-1920.html>

¹²¹⁹ Die Presse, Juni 1876-06-01

¹²²⁰ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-17

¹²²¹ Die Presse, Juni 1876-06-01

¹²²² Neue Freie Presse, August 1876-08-04

¹²²³ A Hon, 14. évfolyam, 1876-06-13 / 135. szám

Die Presse, Juni 1876-06-13

1876.06.14-15-én Korfu-n kötött ki.

1876.06.17-18. Syra-ban járt.

1876.06.19. – 1876.07.08 között Szmirna-t kereste fel.

1876.07.10. – 1877.02.04 között Konstantinápolyban tartózkodott, mint állomáshajó.

1877.

Közben 1877.01.23-án Konstantinápolyból Thesszalonikébe hajózott.¹²²⁴ A jelek szerint onnét visszatért Konstantinápolyba.

1877.02.06-27 között Szaloniki-ben járt.

1877.03.01-06-án ismét Szmirna-ban tartózkodott.

1877.03.08-16 között, ismét Szaloniki-ben volt.

1877.03.18-19-ban Kupho-nál volt.

1877.03.21-22 között Mikra (Thesszaloniki közelében) következett.

1877.03.24. – 1877.04.03 között visszatért Szaloniki-be.

1877.04.09-11 között Syra (Szüra) következett.

1877.04.09-én Szüra (Demre közelében) kikötőjében járt, ahol szenet vételezett, majd visszahajózott Thesszalonikébe.¹²²⁵

1877.04.13-án Sandjak Kalesi-nél járt.

1877.04.14-18-án Szmirna vizein horgonyzott.

1877.04.19. – 1877.05.02 között Skiathos Égei-tengeri szigetét kereste fel.

1877.05.07. – 1878.05.15. Konstantinápolyban tartózkodott, mint állomáshajó.

1878.

1878.05.16-21-én Tuzla vizein volt.

1878 májusában Tuzla-ban (Bosznia-Hercegovina) volt lögyakorlaton.¹²²⁶

1878.05.22. – 1878.07.30 között Konstantinápoly-ban állomásozott.

1878.07.30-án Makri-Lioe-nél járt.

1878.07.31. – 1878.08.03 között Principio következett.

1878.08.03. – 1878.09.29 között, ismét Konstantinápoly-ban járt.

1878.08.15-én egy nagyszabású nemzetközi regatta zajlott Vriukipo szigete (Konstantinápoly) közelében. Az itt jelenlévő összes nagykövet és misszióvezető, állomásfőnökeikkel együtt, valamint több száz magángőzös és jacht indult erre az eseményre. Őfelsége „Albatros” ágyúnaszádjáról két, egyenként tízevezős csónakot bocsátottak vízre. Tizenegy csónak indult, köztük hat angol, három török és a mi kettőnk. Figyelembe véve, hogy az itteni angol hajók a legjobbak, amit Anglia kínálhat, hogy az angoloknak több mint hatvan csónakjuk van, és közülük választották ki a hat legjobbat, és a körülbelül 2000 tengerész közül ki tudták választani a legerősebbet, és figyelembe véve azt, hogy az "Albatros"-nak csak két csónakja van, amelyeket csak nehezebb szállításra szántak, tengerészeinknek nem volt egyszerű dolga. Figyelembe véve, hogy hajóinknak sajnos a legkülső vonalon kellett elhelyezkedniük, így a lehető legnagyobb kört kellett megtenniük, és figyelembe véve, hogy csak körülbelül ötven ember közül választhattunk, akiknek többsége csak hat hónapja volt a fedélzeten, megérthetik azt a lelkesedést, ami elfogott minket, amikor láttuk, hogy csónakjaink, amelyek a táv első részéig az utolsó helyen álltak, és percről percre lemaradtak, és hogy a Catui (Gatuk) kormányosmester által vezetett hajó három hajóhosszal az angol hajó előtt ért célba. Gatuk kormányosmester nyerte az első díjat, a "Sruixer" egyik hajója lett a második. A másik csónak, amelyet Latkopic kormányosmester az "Albatros"-ról, a harmadik helyen ért célba. Gatuk húsz perc alatt tette meg a három tengeri mérföldes távolságot, ami kilenc mérföld/órának felel meg,

¹²²⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-01-23

¹²²⁵ Das Vaterland, April 1877-04-09

¹²²⁶ Neue Freie Presse, Mai 1878-05-31

és megfelel az átlagos gőzhajó sebességének. A fedélzeten mindenki magán kívül volt az örömtől; senki sem számított ilyen győzelemre. Hajónkról mennydörgő hurrá visszhangzott, a matrózok sírtak, ölelkeztek és csókolóztak; a lelkesedés általános volt. A célvonal elérésekor csónakjainkat több ezer néző éljenzéssel üdvözölte. Amikor a győztesek fedélzetre léptek, az üdvözölték őket, mennydörgő fanfárok kíséretében. Zichy gróf egyenként maga elé kérte a győzteseket, és megköszönte nekik a győzelmet, amely dicsőséget szerzett egész haditengerészetünknek. Ezután a legénységet pazar kiszolgálásban részesítették, és engedélyezték a partraszállást. Sornby admirális felszállt a fedélzetre, hogy gratuláljon Brode parancsnoknak. Az angol század összes parancsnoka, valamint Lady Layard, a nagykövét felesége is ugyanezt tette. De az angolok leginkább azt dicsérték, ahogyan embereink megérkeztek a célba. Ugyanaz az elegáns evezés volt – sem gyorsabb, sem lassabb. A matrózok nyugodtak voltak, mintha mi sem történt volna, és ugyanolyan tempóban eveztek vissza a fedélzetre, 1 mérföldnyi távolságot megtéve.¹²²⁷

1878.10.01-10 között Szmirna-ban járt.

1878.10.13-21 között Szalonikit kereste fel.

1878.10.13-án érkezett meg Szmirnából Szalonikibe az osztrák „Albatros” ágyúnaszád, amelyet Bradl (Brode) korvettkapitány vezetett 112 emberrel és 2 ágyúval.¹²²⁸

1878.10.23. – 1878.11.03 között visszatért Szmirna-ba.

1878.11.04-én Sigri-ben volt.

1878.11.06-07-én ismét Szaloniki következett.

1878.11.08-22-én Szmirna-ban járt.

1878.11.24. – 1878.12.07-én ismét Szaloniki-ben volt.

1878.12.08-11-én Yero-t kereste fel.

1878.12.11-29 között visszatért Szmirna-ba.

1878.12.31-én Szaloniki előtt a Micrabournou Foknál a sekély vízben zátonyra futott. A következő dagálnál leszábadult és csak csekély mértékben károsodott. Azután befutott Szalonikibe.

1879.

1879. 01.05-én kifutott Szalonikiből.

1879.010 6-12-én Syra következett.

1879.01.13. – 1879.02.10-én Szmirna-ban volt.

1879.02.11. – 1879.03.12 között Syra-ban vetett horgonyt.

1879.03.13. – 1879.04.03-án visszatért Szmirna-ba. A Szmirna – Szaloniki ingázást tovább folytatta.

1879.04.5-19. Szaloniki.

1879.04.21. – 1879.05.11. Szmirna.

1879.05.13-21. Szaloniki.

1879.05.23. – 1879.06.07. Szmirna.

1879.06.09-18. Szaloniki.

1879.06.20. – 1879.07.17. Szmirna.¹²²⁹

1879.07.18-án Syra-ra érkezett. A vihar egy evezős csónakot (jolle) lesodort a fedélzetről, később kimentették és visszarakták a helyére.

1879.07.27-én Korfu vizein horgonyzott.

1879.07.18-án befutott Gravosába. Eddig, a levantei tartózkodás alatt egy embere elhunyt.

Ez után a hajó történetében egy rövid, ismeretlen periódus van.

Hamarosan ismét a levantei vizeken tűnt fel.

¹²²⁷ Neue Freie Presse, August 1878-08-26

¹²²⁸ Grazer Volksblatt, Oktober 1878-10-26

¹²²⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1879.11.18-án az SMS Albatros Szira-ban (Syra, Syros, Görögországban a Kikládok szigetcsoportban) volt.¹²³⁰

1880.01.14-én Polában leszerelték, és kicserélték a kazánjait.

1880.02.01-én a hajót áthelyezték második tartalékba.¹²³¹

1882.

1882.08.03-án felszerelték az egyiptomi zavargások miatt.

1882.08.04-én Alexandriába indult Polából.¹²³²

Személyi változások 1882. augusztusban a Császári Haditengerészetben. A Császári Haditengerészet "Albatros" ágyúnaszádjának parancsnoka: Richard Banfield kapitány; az "Albatros" ágyúnaszádon: Franz von Klezl (Klex) hadnagy, Emil Kühne zászlós, Alfred Matuschka, Guslad Kosarek, Carl Koss haditengerészeti kadét, Eduard Höchsmann (Höchsmann), Carl Edler von Sellin (Hellin) haditengerészeti kadét, Dr. Anton Wolf orvostiszt, Paul Reberger törzsőrmeister és Friedrich Lang haditengerészeti segéd tiszt. Az "Albatros" ágyúnaszádot az első tartalékhoz kell beosztani, majd szolgálatba kell állítani.¹²³³

1882.08.07-én érkezett Korfu-ra.

1882.08.11-én megérkezett Alexandriába.

1882.08.16. – 1882.09.13 között Izmailia-ban járt, ahol a fedélzetére vette az osztrák-magyar állampolgárokat.

1882.08.19-én Ismailia-ban (Egyiptom) volt. Ebben az időben Abukir-nál harci bevetésre angol csapatok szálltak partra. A térségben angol hadihajók is vannak.¹²³⁴

1882-ben lépett szolgálatba az SMS Albatros, hogy a kelet-ázsiai vizekben cirkáljon, melyekkel a Lloyd egyenes közlekedésben áll. Albatroszt ott, mivel oly fontos helyet nem lehet védtelenül hagyni és az osztrák-magyar alattvalóktól nem akarják megvonni azt az oltalmat, melyben minden más állam polgárai részesülnek.¹²³⁵

1882.09.18. – 1882.10.22 között Port Said-ban volt.

1882.10.26-án Rodosz szigetét kereste fel.

1882.11.17-én Alexandriából Konstantinápolyba érkezett.¹²³⁶ Ekkor felváltotta a Taurus állomáshajót Konstantinápolyban, ahol az SMS Albatros 1883.03.28-ig maradt.

1883.

1883-ban az aktív flotta tagja.¹²³⁷

1883.04.04-07-én Szaloniki-ben járt.

1883.04.17-23-án Pireusz következett.

1883.04.30-án Ithaka vizein járt.

1883.05.03-án befutott Gravosába (Ragúza), majd Polába ment.

Trieszt, 1883.06.14- hír szerint az osztrák „Albatros” ágyúnaszád tegnap este érkezett Triesztbe.¹²³⁸

¹²³⁰ Neue Freie Presse, November 1879-11-18

¹²³¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1880-02-01

¹²³² Neue Freie Presse, August 1882-08-05

¹²³³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-08-06

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1882-08-08

¹²³⁴ Prager Tagblatt, August 1882-08-19

¹²³⁵ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹²³⁶ Neue Freie Presse, November 1882-11-17

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

¹²³⁸ Die Presse, Juni 1883-06-14

1883.06.20-kor a Muggia-öbölben volt.¹²³⁹

1883.07.02-án Polából Triesztbe érkezett.¹²⁴⁰

1883.07.15-én Cattaróba érkezett a „Lissa“, a „Tegethoff“ és „Ferdinand Max“ páncélos hajókból, valamint az „Albatros“ ágyúnaszádból álló hajóraj, Pauer ellentengernagy parancsa alatt.¹²⁴¹

Budahegyi Pauer ellentengernagy parancsnoksága alatt 1883.07.27. óta a Bocca di Cattaróban van összegyűlve a flottakötelék. A tengernagy zászlója a „Lima“ páncélos hajón van. A hajórajhoz még a következő hajók tartoznak: a „Tegethoff“ páncélos casemat-hajó, a „Ferdinand Max“ sorhajó és az „Albatros“ ágyúnaszad.¹²⁴²

1883.07.30-án az a hír, hogy a hajórajjal együtt Ragusa és Antivari között fog cirkálni.¹²⁴³

Fiume, 1883.08.15-hír szerint az osztrák-magyar hajóraj egy része Pauer altengernagy vezénylete alatt megérkezett és pedig „Lissa“ és „Ferdinand Max“ nevű páncélos hajók és az „Albatros“ ágyúnaszad.¹²⁴⁴

1883.10.16-án kifutott a Hajórajjal egy levantei cirkálásra, melynek során felkereste Korfu, Syra, Szaloniki, Mudros és Yero kikötőit.

1883.11.15-én Szmirnába érkezett, majd érintette Rodoszt és Korfut.

1883.12.08-án Triesztbe érkezett Korfuból az SMS Lissa kazamatahajó, az SMS Ferdinand Max fregatt és az SMS Albatros ágyúnaszad.¹²⁴⁵ Innét áthajózott Polába.

A Trieszt mellett, a muggiai öbölben horgonyzott hajóraj szakasz tegnap (1883.12.20-án) Fiuméba indult és ott fogja tölteni a karácsonyi ünnepeket. A hajóraj a következő hadihajókból áll: Lissa vértés hajó 642 emberrel és 16 ágyúval, Ferdinand Max fregatt 680 emberrel és 16 ágyúval, Albatros ágyúnaszad 120 emberrel és 3 ágyúval, továbbá a Sebentco ágyúnaszad 150 emberrel és 3 ágyúval.¹²⁴⁶

1883. decemberében felmerült, hogy Polából Bombaybe és Ceylonba hajózik, egy 5 hónapos útra. Az "Albatros" küldetése valószínűleg kettős. Amellett, hogy részt vesz a kelet-ázsiai szükséges védelmi intézkedésekben, itt az ideje, hogy az osztrák hadi zászlót ismét kibontsák ezeken a távoli vizeken. Bár Ausztria-Magyarország meglehetősen jelentős kereskedelmi kapcsolatokat tartott fenn Indiával és Kínával, közel öt éve egyetlen osztrák hadihajó sem érintette kikötőiket. A kevés hajó, amely Kelet-Ázsiában járt, az "Erzherzog Friedrich" korvett volt, amely 1874-es világ körüli útja során látogatott el oda, és a "Helgoland" korvett, amely az 1879-es Sydney-i világkiállításra vezető útján több kelet-ázsiai kikötőt is érint.¹²⁴⁷

A hajó parancsnoka Vostry korvettkapitány. De lehet, hogy már késve érkezik a térségbe, ezért útvonala bizonytalan. Mert, mire ez a hadihajó eléri Bombayt vagy Madraszt, a helyzet a kínai-tonkingesi határon annyira előrehalad, hogy felmérhessük, szükséges-e az „Albatros” számára, hogy folytassa útját, és a Malaka-szoroson át Kantonba tartó útvonalat válassza. Továbbá, úgy vélik, hogy az Albatros önmaga kevés lehet a megfelelő érdekképviselőhez, ezért erősítésre lehet majd szüksége.¹²⁴⁸

¹²³⁹ Die Presse, Juni 1883-06-20

¹²⁴⁰ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1883-07-02

¹²⁴¹ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-07-16 / 195. szám

Neue Freie Presse, Juli 1883-07-15

¹²⁴² Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-08-03 / 213. szám

¹²⁴³ Neue Freie Presse, Juli 1883-07-30

¹²⁴⁴ Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-08-16 / 226. szám

¹²⁴⁵ Wiener Sonntags-Zeitung, Juli-Dezember 1883-12-09

¹²⁴⁶ Ellenzék, 4. évfolyam, 1883-12-21 / 292. szám

¹²⁴⁷ Neue Freie Presse, Dezember 1883-12-17

¹²⁴⁸ Pester Lloyd - Abendblatt, Dezember Jahrgang 30, 1883-12-19 / nr. 290

1883.12.30-án Josef Ostry fregattkapitány parancsnoksága alatt Polából Kelet-Ázsia felé indult egy kiképző és kereskedelempolitikai útra, melynek célja egyben hala és hullók gyűjtése is volt.¹²⁴⁹

1884.

1884.01.01-03-án érkezett Korfura.

1884.01.07-én már Port Said-ban volt.

1884.01.08-i hír szerint az Albatros ágyúnaszád parancsot kapott, hogy Kelet-Indiába és Ceylonba menjen. Az expedíció célja nemcsak az, hogy részt vegyen a Khinában élő európaiak védelmére tett nemzetközi óvintézkedésben, hanem hogy lendületet adjon kereskedelmi összeköttetéseinknek is a khinai kikötővárosokban. E vizeken 1874—75-ben jelent meg már egy osztrák-magyar hajó, a Fridrich korvett, mikor földkörüli útját tette meg, 1879-ben pedig a Helgoland korvette látogatta meg Sidney-t. Az Albatros-on két ágyú van, gépje kilencven löerejű, 570 tonnás, személyzete 115 ember. Az útra öt hónap van számítva.¹²⁵⁰

Az „Albatros“ ágyúnaszád néhány nap múlva elindul Polából és Keletáziába megy. Parancsnoka Vostry József korvett kapitány. A hajó érinti a következő helyeket: Adent (Vörös-tenger), Point de Gallet Ceylon szigetén, Singaport, Batavia-t, Saigont Cochinchinában és Hongkong, Shangait Chinában.¹²⁵¹

1884.01.09-én áthaladt a Szezei-csatornán

1884.01.12-én érkezett Szezebe.¹²⁵² *(Más forrás szerint 1884.01.10-16-án volt Szezeben.)*

1884.01.26-án érkezett Aden-be.¹²⁵³ *(Más forrás szerint 1884.01.25. – 1884.02.03-án járt Adenben.)*

1884.02.24. – 1884.03.04 között járt Bombay-ben.

Őfelsége „Albatros” ágyúnaszádjá, amely Vostry korvettkapitány parancsnoksága alatt Kelet-Indiákba tart, február 24-én a rossz időjárás miatt befutott Bombayba. Innen folytatja útját Pointe de Galle-ba (Ceylon).¹²⁵⁴

1884.03.10/11-én befutott Colombo (Sri Lanka – Ceylon) kikötőjébe.¹²⁵⁵ A kikötőt 1884.03.18-án hagyta el.

1884.04.12/13-án Batavia-ba (Jakarta, Indonézia) érkezett.¹²⁵⁶ Itt 1884.04.21-ig maradt.

1884.04.24/25-én Szingapúr-ba érkezett.¹²⁵⁷ Szingapúrt 1884.05.05-én hagyta el.

1884.05.10-én Saigon-ba (Don Nai) érkezett.¹²⁵⁸ Innét 1885.05.14-én hajózott tovább.

1884.05.24-én érkezett Hongkong-ba.¹²⁵⁹ Hongkongban maradt 1884.06.10-ig.

1884.06.11-13-án Swatow-ban kötött ki..

1884.06.14/15-én Amoy-ba (Hsziamen, Kína) érkezett.¹²⁶⁰ Innét 1884.06.17-én ment tovább.

1884.06.20/21-én Sanghaj-ba érkezett.¹²⁶¹ Sanghajt 1884.06.28-án hagyta el.

¹²⁴⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹²⁵⁰ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-01-08 / 8. szám

¹²⁵¹ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-02-18 / 48. szám

Földrajzi közlemények 1888. Könyvészet / II. Külföldi művek / Freiherr von Benko Jerolim: Reise S. M. Schiffes „Zrinyi”

¹²⁵² Morgen-Post, Januar 1884-01-13

¹²⁵³ Das Vaterland, Januar 1884-01-27

¹²⁵⁴ Das Vaterland, Februar 1884-02-26

Klagenfurter Zeitung, Februar 1884-02-23

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1884-03-07

¹²⁵⁵ Die Presse, März 1884-03-11

¹²⁵⁶ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1884-04-14

¹²⁵⁷ Die Presse, April 1884-04-25

¹²⁵⁸ Morgen-Post, Mai 1884-05-12

¹²⁵⁹ Neue Freie Presse, Mai 1884-05-25

¹²⁶⁰ Neue Freie Presse, Juni 1884-06-16

¹²⁶¹ Die Presse, Juni 1884-06-21

A hajó innét Zaluki grófot, a Japánba és a Mennyei Királyságba egyidejűleg akkreditált császári és királyi követ Chihu-ba (Csifu) vitte.¹²⁶²

1884.07.01-23 között Csifu-ban volt. Ott tartózkodása alatt rövid időre áthajózott Tiencsienbe. 1884.07.05-én befutott Tiencsien-be.¹²⁶³

A kereskedelem és a hajózás védelmével kapcsolatos szokásos utasításokon túl az "Albatros" parancsnoka külön utasítást kapott, amely szerint utasítják, hogy, ha olyan kikötőkbe érkezik, ahol Lloyd-ügynökök működnek, ragadja meg az alkalmat, hogy szorosabb kapcsolatot teremtsen a Lloyd-ügynökökkel, állapítsa meg a Lloyd indokínai vonalainak jövedelmezőségét, teherfuvarozásra való felhasználását és egyéb releváns kérdéseket, és készítsen jelentést ezekről az ügyekről. A jelentésnek ki kell térnie a Lloyd indokínai vonalainak esetleges bővítésének kérdésére, valamint arra a kérdésre is, hogy a Lloyd kartellmegállapodásokat köt-e külföldi hajózási társaságokkal a Lloyd hajóin szállított áruk Lloyd által nem kiszolgált kikötőkbe történő tovább szállítása tekintetében. Ezekről a kérdésekről részletes megbeszéléseket kell folytatni a Lloyd's ügynökeivel, más hajózási társaságok ügynökeivel, valamint a Császári és Királyi Konzuli Hatóságokkal – ezek mind kiemelkedő gyakorlati fontosságú feladatok.¹²⁶⁴

1884.07.24-26-án Wei-hai-wei-ben járt.

1884.07.29/30-án érkezett Nagaszaki-ba (Japán).¹²⁶⁵ Nagaszakit 1884.08.01-én hagyta el.

1884.08.04/05-én visszatért Sanghai-ba.¹²⁶⁶ 1884.08.31 körül kihajózott Sanghai-ból.¹²⁶⁷

Végül csak 1884.10.07-én hagyta el Sanghai-t és indult tovább Hongkong-ba.¹²⁶⁸ A hajó indulását a sanghaji zavargások befolyásolhatták.

1884.10.10-én befutott Hongkong-ba.¹²⁶⁹ A kikötőt 1884.10.20-án hagyta maga mögött.

1884.10. 29. – 1884.11.04-én Szingapúr-ban kötött ki.

1884.11.06/07-én Penang-ba (Malajzia) érkezett.¹²⁷⁰ Innét 1884.11.11-én ment tovább.

1884.11.14-én lehet, hogy Sanghai-ban volt. A hajó ekkor már a hazai vizek felé vette az irányt.¹²⁷¹

1884.11.29-én megérkezett Pointe-de-Galle-ba (Ceylon). December 1-jén folytatja útját Colombóba.¹²⁷²

1884.12.01/02-án Colombóba érkezett. 1884.12.08-án indul tovább Aden-be.¹²⁷³

1885.

1885.01.01-én érkezett Aden-be.¹²⁷⁴ Máshol egy nappal korábbi érkezés szerepel Adent 1885.01.06-án hagyta maga mögött.

1885.01.11/12-én Suakin-ba (Szudán, Vörös-tenger) érkezett.¹²⁷⁵ Innét 1885.01.15-én hajózott tovább.

1885.01.16-án Dsaeddah-ból (Jedda, Dzsidda, Szaud-Arábia, Vörös-tenger) futott ki.¹²⁷⁶ Talán egy napot lehetett ott.¹²⁷⁷ A sajtó e téren nem egyértelmű. Más forrás szerint 1885.01.21-én hajózott el innét.

¹²⁶² Das Vaterland, Oktober 1884-10-02

¹²⁶³ Neue Freie Presse, Juli 1884-07-06

¹²⁶⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1884-07-19

¹²⁶⁵ Neue Freie Presse, Juli 1884-07-31

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

¹²⁶⁶ Die Presse, August 1884-08-05

¹²⁶⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1884-08-31

¹²⁶⁸ Das Vaterland, Oktober 1884-10-06

¹²⁶⁹ Die Presse, Oktober 1884-10-13

¹²⁷⁰ Die Presse, November 1884-11-07

¹²⁷¹ Prager Abendblatt, November 1884-11-14

¹²⁷² Die Presse, November 1884-11-29

¹²⁷³ Die Presse, Dezember 1884-12-03

¹²⁷⁴ Das Vaterland, Januar 1885-01-01

¹²⁷⁵ Das Vaterland, Januar 1885-01-13

¹²⁷⁶ Neue Freie Presse, Januar 1885-01-17

¹²⁷⁷ Das Vaterland, Januar 1885-01-18

1885.01.25/26-án Szuezb-be érkezett.¹²⁷⁸ A kikötőt 1885.02.02-án hagyta el.

1885.0203/.04-én futott be Port Said-ba.¹²⁷⁹ Innét 1885.02.07-én indult tovább.

Az SMS Albatros parancsnoka, Wostry József fregatt-kapitány, Port-Saidban értesült a távirati rendeletről (1885 februárjában), mely szerint ne menjen a központi kikötőbe (Pola-ba), hanem menjen a Piraeus-ba, egyesülve ott a hajóraj zömével, mely a következő hajókból fog állani: Radetzky fregatt, Pitner Miksa báró ellentengernagy zászlóshajója Ham, Albatros és Kerka ágyúaszádok (az utóbbi Károly István korvett-kapitány parancsnoksága alatt) és a Donau korvett.¹²⁸⁰ A sajtóban nem találtam meg, hogy mikor érkezett vissza Polába.

1885.02.13-25-én Pireusz-ban volt, ahol csatlakozott a Hajórajhoz.

1885.03.15-én befutott Triesztbe.

1885.03.18-án megérkezett Polába. az út során megtett 22 000 tmf-et.

1885.03.30-án Polából Triesztbe ment a trónörökös pár fogadására.¹²⁸¹

1885.03.30-án leszerelték. A hajó a kis mérete ellenére bevált az óceánon.

1885.07.29-i hír: „A budapesti kereskedelmi és iparkamara hivatalból értesítettet, hogy a „Zrínyi“ és „Frundsberg“ hadihajók, valamint az „Albatros“ ágyúaszád ez évi augusztus havában tengeren túli útra, mégpedig Nyugat-Indiába, illetőleg Dél-Amerika keleti partvidékére és a bengáli tengeröbölbe indulnak, s hogy a hajók parancsnokainak az is lesz feladatuk, hogy a monarkia kereskedelmi érdekeit lehetőség szerint előmozdítsák. A kamara ennél fogva felhívja mindazon kereskedői és iparos cégeket, amelyek az érintett vidékekről megbízható üzleti értesítéseket óhajtanak nyerni, hogy ez iránti kívánalmaikat legkésőbb f. évi augusztus hó 8-áig a kamarához (Új tőzsde épület, II. em.) juttatni szíveskedjenek.”¹²⁸²

Az »Albatros« ágyúaszád ugyanezen időben Dél- Amerika partvidékeire indul (1885), egyelőre Barnos Ayres végcéllal, ahova a jövő év áprilisában érkezik meg s az ottani mezőgazdasági kiállítás tartama alatt egy ideig ott fog tartózkodni. Az Albatros Dél-Amerika partvidékein körülbelül egy egész évig fog állomásozni, illetve czirkálni.¹²⁸³ Itt tehát egy újabb alkalom arra, hogy malmaink, szeszgyáraink és egyéb iparvállalataink azt lehető legjobbban értékesítsék újabb piacok megszerzésére, amelyekre pedig oly igen nagy szükségünk van.¹²⁸⁴

A hajó Dél-Amerikai útjának kezdetét 1885 augusztusára tervezték, de végül az átkerült szeptemberre. A hajó tervezett útvonala: a tervek szerint a La Plata régióban fog kikötni, konkrétan Peruambucóban, Bahiában és Rio de Janeiróban (Brazília), Montevideóban (Uruguay) és Buenos Airesben (La Plata régió). Miután itt töltötte a nyarat, a hajó visszatér a déli félteke vizeire.¹²⁸⁵ Az utat egy év hosszúra tervezték.¹²⁸⁶ A hajó Buenos-Ayres-ben részt vesz a nemzetközi mezőgazdasági kiállításon.¹²⁸⁷

1885.08.16-án felszerelték, és a taton lévő 7 cm-es löveg helyett egy 2,5 cm-es gyorstüzelő löveget, az orrfelépítményre pedig két db 7 cm-es löveget kapott.¹²⁸⁸

¹²⁷⁸ Die Presse, Januar 1885-01-26

¹²⁷⁹ Die Presse, Februar 1885-02-05

¹²⁸⁰ Egyetértés, 19. évfolyam, 1885-02-19 / 49. szám

Das Vaterland, Februar 1885-02-19

¹²⁸¹ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-03-31 / 74. szám

¹²⁸² Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-07-29 / 206.

¹²⁸³ Nemzet, 4. évfolyam, 1885-07-29 / 1043. szám

¹²⁸⁴ Nemzet, 4. évfolyam, 1885-12-19 / 1186. szám

¹²⁸⁵ Neue Freie Presse, August 1885-08-18

¹²⁸⁶ Grazer Volksblatt, August 1885-08-25

¹²⁸⁷ Die Presse, September 1885-09-04

¹²⁸⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1885.09.01-én kifutott Polából Dél-Amerika és Nyugat-Afrika felé. A legénység kiképzése, a kereskedelmi érdekek támogatása, kereskedelempolitikai információk gyűjtése és hidrográfiai mérések végrehajtása volt az út célja.

1885.09.02-05-én Gravosa-ban járt.

1885.09.05-06-án Meljine-ben volt.

1885.09.09-én Máltára érkezett.¹²⁸⁹ Máltát 1885.09.12-én hagyta el.

1885.09.21-25-én Tanger-ben kötött ki.

1885.09.22-én futott be Gibraltár-ba.¹²⁹⁰ Valójában 1885.09.25-én érkezhetett oda.

1885.09.25-án ismét Tangerben volt.

1885.10.02-06-án Mogador (Marokkó)-ban járt.

1885.10.08-án Tenerife-re érkezett.¹²⁹¹ Személyzete 115 fő.¹²⁹² Tenerifét 1885.10.12-én hagyta el.

1885.10.16-án Madeira-ra érkezett.¹²⁹³

1885.10.17-én Madeiráról Pernambuco-ba indult.¹²⁹⁴

1885.10.16-18-án Funchal-ban állt meg.

Pernambuco-ba 1885.11.19-én érkezett meg.¹²⁹⁵ Innét 1885.11.24-én ment tovább.

Bahiába 1885.11.29-én futott be.¹²⁹⁶ Itt 1885.12.05-ig volt.

1885.12.11-én érkezett meg Rio de Janeiro-ba.¹²⁹⁷ A kikötőt 1885.12.25-én hagyta el.

1886.

1886.01.02-án már Paraguay-ban volt.¹²⁹⁸ Más forrás szerint 1885.12.30 – 1886.01.11 között volt Paraguay-ban. Ott felújították a hajó festését.

1886.01.08-11.-én Antonina-t (Brazília) kereste fel.

1886.01.11-12-én Paranagua (Brazília) következett.

1886.01.13-19-én a S. Catarina-csatorna és szigetek vizén járt Brazíliában.

1886.01.27/29-én Montevideo-ban járt.¹²⁹⁹ Montevideóban, nagyjavítást hajtottak végre a hajón. A kikötőt 1886.03.05-én hagyta el.

1886.03.06-án megérkezett Buenos Aires-be.¹³⁰⁰ 1886.04.15-től a Buenos Airesben megnyíló nemzetközi mezőgazdasági kiállításon képviseli az Osztrák-Magyar Monarchiát. Az ágyúnaszád parancsnoksága arra is utasítást kapott, hogy alapos megfigyeléseket tegyen Ausztria-Magyarország mezőgazdasági érdekeit érintő összes kérdésben, és arról jelentést tegyen.¹³⁰¹ Kiegészítették a bécsi Kézműipari Múzeum számára gyűjtött anyagot. Két hadköteles állampolgár jelentkezett a hajón és állományba vették őket. A kikötőt 1886.06.16-án hagyta el.

1886.06.24-27. Erős viharban hajózott.

1886.07.03-án a nagy hullámszél miatt befutott Tristan da Cunha szigetére a Dél-Atlanti-óceánon, 2816 km-re Dél-Afrikától. A viharban a hajó kilengése (oldaldőlése) elérte a 37°-ot.

¹²⁸⁹ Die Presse, September 1885-09-10

¹²⁹⁰ Die Presse, September 1885-09-23

¹²⁹¹ Die Presse, Oktober 1885-10-09

¹²⁹² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1885-10-14

¹²⁹³ Die Presse, Oktober 1885-10-17

¹²⁹⁴ Die Presse, November 1885-11-17

¹²⁹⁵ Neue Freie Presse, November 1885-11-20

¹²⁹⁶ Das Vaterland, November 1885-11-30

¹²⁹⁷ Die Presse, Dezember 1885-12-12

¹²⁹⁸ Das Vaterland, Januar 1886-01-02

¹²⁹⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1886-01-29

¹³⁰⁰ Das Vaterland, März 1886-03-08

¹³⁰¹ Die Presse, März 1886-03-30

1886.07.20-án érkezett meg Fokvárosba.¹³⁰² Ott a hajót újralfestették. Fokvárost 1886.08.05-én hagyta el.

1886.08.19-23-án Mossamedes (Angola) következett.

1886.08.30. – 1886.09.03-án S. Paul de Loanda-ban vetett horgonyt.

1886.09.05-06-án Banana Creek (Belga – Kongó) volt a megállóhelye. A legénységnek kinint osztottak ki, feltehetőleg a malária megelőzése végett.

„Történt t. i., hogy az »Albatros« osztrák-magyar hadihajó Müldner Arthur fregatta-kapitány vezénylete alatt azon missziót nyerte, keresné fel, keleti Dél-Amerika érintése után, Nyugat-Afrika partjait. Feladatul tüzetett ki neki egyebek közt, hogy az érintendő vidékek kereskedelmi és konzuláris viszonyain kívül, tegye tanulmányainak tárgyává az ott uralkodó egyéb állapotokat is, és annak idejében foglalja jelentésbe nyert tapasztalásait. Ezen jelentés, a haditengerészet vezényletének gondoskodása folytán, egy vaskos kötet alakjában hagyta el a sajtót..... „Az »Albatros« ágyúaszád a Fokföld meglátogatása után, mielőtt a Kongót fölkereste volna, éjszak felé irányított útjában előbb a portugáli birtokot kereste fel. E birtokot, mely a déli szélesség mintegy 18° 30' foka alatt fekvő Frio foktól a Kongóig, a déli szélesség 6° foka alatt terjed, voltaképen a portugál Alsó- Guineának kellene elneveznünk. Ugyanis már oly első rendű tekintély is mint Ritter Alsó-Guinea kiterjedését akkép határozza meg, hogy az a Lopez foktól, a déli szélesség 1-ső foka alatt, a Frio fokig, tehát a déli szélesség 18-ik fokán valamivel túlterjedő tengerpartot foglalja magában. Mi azonban nem vélünk hibát elkövetni, midőn a portugáli koronához tartozó s a Kongótól délre eső ezen gyarmati birtokot »Angola« elnevezéssel jelöljük meg.....” „Müldner Arthur fregatta-kapitány ép oly érdekes mint tanulságos leírását. A Frio-foktól éjszak felé egész Mosszamédesig a tengerpart majdnem teljesen kopár. Néhány mértföldre éjszak felé Mosszamédestől a növényzet már ugyan valamivel dúsabb, de csakis a Kongó közelében kezd teljes tropikus színpompában és bujaságban fejlődni. Kedvezőbbek a növényzeti viszonyok az ország belsejét képező fensíkon, amelynek magasabb pontjai 1500—2000 méterig emelkednek fel és a magaslatokról leszakadó számos folyó és patak előmozdítják a föld termelő erejét. Magasabb fekvésénél fogva az ország belsejének éghajlata is sokkal kedvezőbb mint a tengerparté, ott az európai is könnyebben megszokja az éghajlatot. Fölötte termékeny földjében megterem az ott honos haszonnövényeken kívül, majdnem minden európai földtermény. Ezen viszonyok azonban éjszak felé, az egyenlítőhöz való távolság apadtával tetemesen módosulnak. A többnyire homokos talajú tengerpart 200 és 500 láb közt váltakozó magasságra emelkedik föl. Habár a tenger sehol sem nyúl be mélyen a szárazföldre, és az afrikai kontinenssel sajátos egyhangú partalakzat e részeken is ugyanolyan, mindamelllett a portugáli Alsó-Guinea tengerpartja néhány eléggé alkalmas kikötővel bír. Ha eltekintünk a Kongótól, mely tengeri hajókkal, és a Koanzától, mely parti járművekkel hajózható, a tengerbe szakadó többi igen számos vízér — sekély voltánál fogva — nem nyújt a hajóknak utat a szárazföld belsejébe, sőt számos közülök a száraz évadban elvész a parti terület fövenyében anélkül, hogy a tengert elérné. De még kedvező vízálláskor is járhatatlan zátonyok választják el e vízfolyásokat a tengertől. Különben a csapadékok évi mennyiségének egyenlőtlen volta okozza, hogy oly vízerek, a melyek több egymásra következő száraz esztendőben egészen kiapadtak, oly évben, midőn dül a csapadék egészen más ponton törnek maguknak utat a tengerhez, mint a hol előbbi torkolatuk volt, s ezen körülménynek tulajdonítandó az ezen partokról létező térképek megbízhatatlansága. A tartomány belseje még egyáltalán nincs alaposan kikutatva, a portugáli kormány azonban e tekintetben közelebb intézkedéseket tett és szakembereket küldött ki terepfelvételre. A fehér fajhoz tartozó lakosság, t. i. az európaiak legnagyobb része a tengeri városokban van letelepedve és csakis a mosszamédesi terület belsejében, mely kerületnek mint a legdélebbnek legjobb az éghajlata, található néhány európaiaktól lakott telep, melyeket a portugáliai és madeirai bevándorlottak alapítottak, s ezek földműveléssel foglalkoznak. Mindenestől az

¹³⁰² Die Presse, Juli 1886-07-21

európaiak száma Angolában 10—15,000-re tehető. A lakosság fő részét az aethiopiai faj képezi, mintegy 2 millió lélek; szaporodásuk azonban 100 év óta, amióta megfigyeltetett, egyáltalán nem észlelhető.....”¹³⁰³

1886 augusztusában az aktív flotta tagja.¹³⁰⁴

1886.09.06-08-án Porto de Lenha-ban járt a Kongó folyó torkolatvidékén Kongóban.

1886.09.08-09-én Banana Creek (Kongó) következett.

1886.09.09-én befutott S. Antonio-ba (Egyenlítői Guinea egyik szigete).

1886.09.24-28-án volt Freetown-ban (Sierra Leone).

1886.10.03-05-én Dakar-t (Szenegál) kereste fel.

1886.10.29 – 1886.11.05-én Funchal (Madeira). Rossz időjárásban volt re ekkor a hajó legénységének. Madeirán az SMS Albatros parancsnoka és tisztjei szentmisén vettek részt a Donna Maria Amelia kórház templomában.¹³⁰⁵

1886.12.11-13-án befutott Tanger-be.

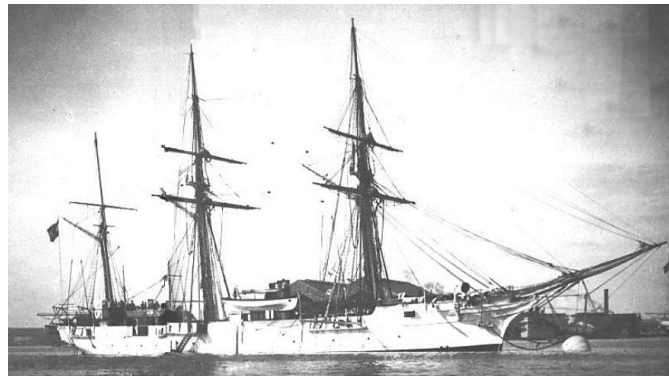
1886.11.13-26-án Gibraltár-t kereste fel.

1886.11.27-30-án visszatért Gibraltár-ba.

1886.12.09-11-én Palermo-ban kötött ki.

1886.12.19-én megérkezett Polába.

1886.12.22-én kivonták a szolgálatból és leszerelték. Az út során megtett 22 056,6 tmf-et.¹³⁰⁶



SMS Albatros

1887.

1887.09.15-én felszerelték.

1887.09.17-én Dél-Amerika és Nyugat-Afrika felé indult Polából.

Az »Albatros« ágyunaszád 1887 nyarán hagyta el Pólát, Cadixből a marokkói partra, majd Dél- Amerikába ment, december végén Rio de Janeiroban horgonyzott. 1887-ben a haditengerészet létszáma a békeidőben 6369 fő, és ebből 4244 fő volt a tengerész.¹³⁰⁷

1887.09.20-22-én Korfu-ra érkezett.

1887.09.22-én már tudták, hogy Gustav von Pott kapitány által vezérelve, Dél-Amerika vizeire fog indulni egy, egy éves hajóútra.¹³⁰⁸

1887.10.01-03-án Port Mahon következett.

1887.10.06-07-én Gibraltár-ban járt.

1887.10.08-25-én Cadiz következett.

1887.10.12-én egy flottakötéllel Cadiz kikötőjében volt, majd folytatta egyedül az útját Dél-Amerika felé.¹³⁰⁹

¹³⁰³ Földrajzi közlemények 1889. Reményi Antal: Nyugat-Afrika és az Albatros utazása

¹³⁰⁴ Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

¹³⁰⁵ Das Vaterland, November 1886-11-13

¹³⁰⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁰⁷ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

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

¹³⁰⁸ Neue Freie Presse, September 1887-09-22

¹³⁰⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1887-10-12

1887.10.27-28-án Rabat-ban (Marokkó) vetett horgonyt.
1887.10.30-án Mazighan-nál kötött ki.
1887.11.01-02-án Mogador (Szavira, Marokkó) következett.
1887.11.05-09-én S. Cruz de Teneriffe-n járt.
1887.11.12-14-én Puerto de la Cruz (Las Palmas) kikötőjét látogatta meg.
1887.11.26-27-én Porto Grande (S. Vincent).
1887.12.14-21-én Pernambuco következett.
1887.12.31 – 1888. 01.13-án Rio de Janeiro-ban kötött ki.

1888.

1888.01.17-23-án Santos-t kereste fel.
1888.01.26-27-én Santa Catarina következett.
1888.02.10-17-én Buenos Aires-ben (Argentína) vetett horgonyt.
1888.02.25-én megérkezett Montevideo-ba. A hajó ott tíz – tizenkét napig kívánt horgonyozni.¹³¹⁰ Montevideot 1888.03.15-én hagyta el.
1888.04.22. – 1888.05.05-én Fokváros-ban járt.
1888.05.10-13-án Angra (Pequero) következett.
1888.05.21-23-án Mossamedes-ben (Angola) állt meg.
1888.05.29-31-én Benguela (Angola) következett.
1888.06.04-09-én Loanda-ban vetett horgonyt.
1888.06.11-12-én Ambrisse-ben időzött.
1888.06.14-15-én Banana Creek következett.
1888.06.15-16-án Puerto de Lenha-ban állt meg.
1888.06.16-19-én Boma (Kongó) vizein járt.
1888.06.20-21-én Banana Creek-et kereste fel.
1888.06.23-26-án Loango-ban (Kongó) volt.
1888.07.13-23-én Freetown (Sierra Leone) volt a megállóhelye.
1888.07.27-31-én Bathurst-ot kereste fel.
1888.08.20 – 1888.09.07-én Ponta Delgada (Azori-szigetek) látta vendégül. Gustav von Pott hajóparancsnok megbetegedett és 1888.08.30-án elhunyt. 1888.09.01-én eltemették.
1888.09.23 – 1888.10.02-án járt Gibraltár-ban.
1888.10.08-13-án érkezett Palermo-ba.
1888.10.19-én megérkezett Polába.
1888.10.23-án leszerelték. Az út során megtett 21 900 tmf-et.¹³¹¹

1889.

1889-ben a Hajóraj kötelékében szolgált.
1889.01.28-án érkezett Adenbe, közel két és fél évnyi hajóút után.¹³¹² A hajó egy véres incidensbe keveredett, ahol négyen meghaltak, majd befutott egy addig ismeretlen kikötőbe. Feltehetőleg téves híradás és egy másik hajóval keverhették össze.
1889.10.21-én az SMS Minerva Lissába való befutása közben megfeneklett és az SMS Frundsberg sietett a segítségére, de a vontatókötel rátekeredett a hajócsavarjára és így az is mozgásképtelenné vált. Mindkét hajót az SMS Albatros vontatta biztonságos helyre.
Az év során az SMS Albatros-nak kicserélték a kazánjait.
1889.12.23-án a császári szemle alkalmából a Muggia-öbölben tartózkodott.

¹³¹⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1888-03-02

¹³¹¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³¹² Pester Lloyd, Januar Jahrgang 36, 1889-01-29 / nr. 25

1890.

1890 januárjában a Hajórajban kitört influenzajárvány idején Isztria előtt cirkált.

1890.01.05-én az SMS Laudon betegeivel együtt a sajátjait is kihajózta Polában, majd tovább cirkált. 1890. márciusban a Cattarói-öbölben a Műszaki-Erődítési Bizottság rendelkezésére állt.

1890.06.16-án Polában leszerelték.

1890.12.22-én felszerelték, és beosztották a Téli Hajórajba.

1890 decemberében a kiképző század tagja. Parancsnoka Reznicek korvettkapitány.¹³¹³

1891.

1891.02.11 – 1891.04.20 között Hinke ellentengernagy hajórajában szolgált.

1891.02.28-án befutott a hajóraj tagjaként Fiuméba.¹³¹⁴

1891.08.31-én felszerelték egy levantei útra.

1891.10.08-án kifutott Gravosából.

1891.10.10-25-én Castelnuovo-ban volt.

1891.11.03-án befutott Cerigoba.

1891.11.08-13-án Volosz következett.

1891.11.14-én az osztrák-magyar ágyúaszád "Albatros" megmentett egy török szkúnert és egy görög kikötőjébe (Scordelo) vontatta.¹³¹⁵ A. D. főmérnök fia így írt az esetről. "Volóból (Volosz) közvetlenül Skiathó (Sziathosz, Skiathos) szigetének kikötőjébe hajóztunk. Ott, a szárazföldön a kikötőmestertől megtudtam, hogy egy távirat szerint egy árboc nélküli török vitorláhajó súlyos bajban van a thesszáliai partoknál, és mindenféle segítség nélkül a zord, sziklás parton való hajótörés veszélye fenyegeti. Azonnal fedélzetre szálltam, hogy értesítsem a parancsnokunkat, és még aznap este 8 órakor gőzerővel elhagytuk a kikötőt, és teljes sebességgel arra vettük az irányt, ahol a török szkúnernek kellett volna lennie. Éjfélkor értünk a helyszínre, és nehéz volt megtalálni a hajót ilyen közel Pelion sziklás partjához. Éjfélkor vettem át az őrseget, és miután partra küldtünk egy csónakot a révkalauzunkkal, aki tolmácsként szolgált a felderítéshez, éles szememmel megláttam a segítségre szoruló hajót. A legénység egy része már aludt a parton, és azt hitték, hogy a horgonyon álló hajó elveszett. Miután a fedélzetre vittük az embereket, és a szkúner felhúzta a horgonyt, vontattuk, és napkeltekor Skiathóba (Sziathosz) vittük. Csak nappal láttuk, hogy a legutóbbi időjárás (ugyanaz az időjárás, mint Volo elhagyása előtt) mennyire megrongálta a szegény szkúnert. Szinte az összes vitorla leszakadt, és mindkét árboc a tövénél letört, amelyek közül az egyik a vízbe esett, megrongálva a hajótestet és elveszítve az egyik horgonyt. Most legalább megjavíthatják, és mivel nem kérünk kártérítést a mentőakcióért, a kapitány nagyon boldog lett. Mivel a legénység többi tagja teljes egészében görögökből áll, az illetékes hatóságok nemcsak a török, hanem a görög kormányznak is jelentették a mentési erőfeszítéseinket. A helyi újságok tele vannak hízelgő leírásokkal, amelyek részletesen beszámolnak az egész mentőakcióról, és sok dicséretet mondanak az osztrák haditengerészeti tisztjeire. Az "Albatros" fedélzetén mindannyian örömmel vettünk részt ebben a jótékony cselekedetben." Az "Albatros" osztrák ágyúaszád jelenleg (1891.12.13-án) úton van Szmirna felé.¹³¹⁶

1891.11.13-15-én Skiathos-ban kötött ki.

1891.11.18-án Pireus-ba érkezett.¹³¹⁷ Pireust 1891.11.23-án hagyta el.

1891.12.03-07-én Mytilene következett.

1891.12.15.– 1892.01.25-én Szmirna-ban járt.¹³¹⁸

¹³¹³ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1890-12-13

¹³¹⁴ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-02-28 / 3053. szám

¹³¹⁵ Das Vaterland, November 1891-11-16

¹³¹⁶ Grazer Tagblatt, Dezember 1891-12-13

¹³¹⁷ Die Presse, November 1891-11-19

¹³¹⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1892.

1892.02.04-én Yero-t kereste fel.
1892.02.08-09-én visszatért Szmirna-ba.
1892.02.17-20-án Volosz vizein járt.
1892.02.24-én Pireuszba érkezett.
1892.03.14-én befutott Castelnuovóba.
1893.03.27-én megérkezett Fasanába.
1893.04.01-én befutott Polába.
1893.04.03-án leszerelték.

1893-1894-ben a Kiképző Divízióban szolgált.

1894.10.04-én Fasana előtt egy erős bórásban elsodródott a horgonyáról. Az év során az Adrián cirkált, majd Dalmáciába hajózott. 1894. áprilisban leszerelték. A hajót hosszútávú utakra készítették fel.

1895.

1895 elején felvetődött, hogy SMS Albatros, Polából a Csendes-óceáni szigetekre indul.
1895.09.30-án felszerelték.

1895.10.01/02-án futott ki Polából.¹³¹⁹

Parancsnoka Josef Ritter Mauler von Eisenau (Elisenau) korvettkapitány. Az utazás célja tudományos jellegű.

A hajón 6 tiszt és hadapród, továbbá 125 főnyi legénység van.¹³²⁰

Más forrás szerint 5 tiszt, 5 kadét és 100 tengerész a legénység. A hajón van két közepes és egy könnyű ágyú. A hajó gépének teljesítménye 400 LE, vízkiszorítása 570 tonna.¹³²¹

1895.10.11-én érkezett Korfu-ra.

1895.10.22-24-már Port Said-ban volt.

1895.10.26-29-én Suez-ben járt.

1895.11.07-08-án Massawa következett.

1895.11.12-16-án Steamer Point (Áden) volt a horgonyzóhelye.

1896.

1896.01.05-16-én volt Colombo-ban (Ceylon). Az Aden-től Colombo-ig tartó 2100 tengeri mérföldet, 52 nap alatt tette meg.¹³²²

A Szezi-csatornán át, a Vöröstengeren keresztül Ceylonba ment, ahová 1896.01.05-én érkezett meg. Innen Kota-Badiába (1896.01.30-31. Szumátra), Singapore (1896.02.05-12.), Soerobaya (1896.02.26. Szurabaja), Ivoepang (1896.03.05-06. Koepang) s az Arafora szigettengeren át az Ausztráliától éjszakra fekvő Torres-szoroson keresztül (1896.03.17-18. Port Kennedy, Csütörtök-sziget), Ausztrália partjai mentén Cookbownt (1896.03.23.), Townsvillet (1896.03.26-28. Ekkor javítani kellett a főgépét.) Brisbanet (1896.04.02.) és Sidney-t kereste fel, ahol 1896. április 6-tól május 9-ig időzött, hogy a több hónapra terjedő, a polinéziai szigeteken végzendő tudományos kutatásokra megtehesse a szükséges előkészületeket, hogy szén-, élelmiszer s egyéb szükségleteit pótolhassa és a postai összeköttetést is rendezhesse.¹³²³

Sidney-ben 1896.04.09-én üzemanyagöltés közben felrobbant a motoros bárka benzintankja és a bárka kigyulladt. A bárka a vízen volt, és kevés ember sérült meg.¹³²⁴ Az első működő Ottó motor 1876-ban készült el. Így a hajó bárkája a korszakban igen korszerű volt.

¹³¹⁹ Pesti Hírlap, 65. évfolyam, 1943-01-10 / 7. szám

¹³²⁰ Budapesti Hírlap, 16. évfolyam, 1896-09-17 / 256. szám

¹³²¹ Neues Wiener Journal, September 1896-09-17

¹³²² Reichspost, Oktober 1910-10-25

¹³²³ Vasárnapi Ujság – 1898-08-21 / 34. szám / Az «Albatros» polinéziai utja (képekkel). Reményi Antal 578. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

¹³²⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

A hajó, útja során áthaladt a Malakka-szoroson és befutott Sidneybe.¹³²⁵

1896.05.12-én Sidney-ben horgonyzott.¹³²⁶ (Más újságcikk szerint már május 5-én kihajózott Sidney-ből.)

Sidney-ből hajózott tovább a Csendes-óceáni szigetvilághoz. Sydneyben szállt a hajóra az expedíció geológusa, Foullon báró is, aki a földtani észlelések és gyűjtések vezetésére volt hivatva, míg a tisztikar feladatát a többi tudományos munkálatok, mint a föld súlyerejének meghatározása, delejességi és légtüetani megfigyelések, vízrajzi felvételek s néprajzi és egyéb gyűjtések szervezése tette. Az «Albatros» 1896. május 9-ikén hagyta Sydneyt, útját a Salamon - szigetek felé irányozva. Ezek közül Isabelt és St. George-ot látogatta meg. Az egyes horgonyzó helyekről kisebb expedíciók küldtek ki a szigetek belsejébe, míg a parton és a hajón szintén folytak az észlelések. A tudományos eredmény gazdag volt, és bárha a tisztek és legénység sokat szenvedtek is a hőség s a gyakori esőzések miatt, mégis augusztus elejéig komolyabb megbetegedés nem fordult elő. 1896. augusztus 5-én az «Albatros» koránál, Guadalcanal szigetén kötött ki, hogy a Salamoncsoport ezen hegyes szigetét tudományosan átkutassa.

1896.05.24-30-án a Thousand Ship-öböl-ben volt az Isabel-szigetnél a Salamon-szigetcsoporthoz.

1896.05.30 – 1896.06.02-án a Vulavu-öbölben (Isabel-sziget) járt.

1896.06.02-23-án az Albatros-öblöt (St. George-sziget) térképezte fel.

1896.07.12-21-én Michieli horgonyzóhely következett (Isabel-sziget).

1896.07.22-23-án Quila (Savo-sziget) volt a horgonyzóhelye.

1896.07.23-24-én Tasimboko (Guadalcanal-sziget) következett.

1896.07.24-25-én a Gora horgonyzóhelynél vetett horgonyt.

1896.07.25 – 1896.08.03-án Morau Sound-nál járt.

1896.08.03-04-én visszatért Gora horgonyzóhelyre.

1896.08.04-05-én Tasimboko-ban volt.

1896.08.05-én befutott a Gora horgonyzóhelyre, ahol kihajózták a tudományos expedíciót.

A Salamon-szigetek meglátogatása volt az „Albatros” úti tervének egyik fő pontja és azon kutatások befejezése, amelyeket a „Saida” meg a „Fasana” egy-két évvel előbb megkezdettek. Az eredetileg csak másfél esztendőre tervezett expedícióra kiküldött „Albatros” további feladata abban állott, hogy pontos hidrografikus adatokat gyűjtsön a Salamon-szigetcsoporthoz és a szigetek közötti vízi utak felől, továbbá hogy meteorológiai, klimatológiai és magnetikus megfigyeléseket tegyen; természetrajzi, etnográfiai és antropológiai tárgyakat gyűjtsön; tanulmányozza a szigetcsoporthoz geológiai jellegét, stb. Báró Foullon Norbeck, már a „Saida” fregatt által az Új-Hebridákon és a Salamon-szigeteken végzett ilyen irányú előmunkálatokban részt vett.

A Salamon-szigeteken a legfontosabb teendők egyike az volt, hogy a meglátogatandó szigetcsoporthoz megfelelő szénállomást szervezzenek, azon célból, hogy minden eshetőségre való tekintettel függetlenül működhessenek, továbbá hogy szervezzék a hosszú időre szükséges élelmiszerek utána küldését (az „Albatros” sokkal kisebb hajó volt, semhogy olyan temérdek élelmiszert vehetett volna fel egyszerre). Sydneyben látták el magukat azokkal a cikkekkel is, amelyek a bennszülöttekkel fenntartott cserekereskedésre és ajándékképpen való kiosztogatásra voltak szánva. Néhány nappal azután, hogy az „Albatros” Sydneyben horgonyt vetett, megérkezett báró Foullon is, akinek utasítása szerint megállapították a Salamon-szigetek közötti cirkálásokat tervezetét. Az expedíció főállomásául Guadalcanal-szigetnek keleti végén fekvő Marau Soundot jelölték ki, amely helynek kiválasztása azon okból is „szerencsésnek” volt mondható, mert az egyetlen európai kereskedő, a norvég Svensen kapitány, aki a Marau

¹³²⁵ Pesti Napló, 47. évfolyam, 1896-09-17 / 256

¹³²⁶ Magyar Hirlap, 6. évfolyam, 1896-05-12 / 131. szám

Soundnak egyik kis szigetén volt letelepedve, ugyanezen időben véletlenül éppen Sydneyben tartózkodott. Svensen kapitány egy sónert vett meg Sydneyben és evvel most akart hazautazni Guadalcanalba. Az új sónert — a „Siskin“-t — azzal avatták fel, hogy az „Albatrosznak szánt első rakományt mindjárt magával is vitte. Hosszas kalandozások után a Salamon-csoport szigetei között, 1896. július 25-én az „Albatros“ megérkezett Marau Sound öblébe.

A Marau Sound kör alakban elhelyezkedett apró szigetek és korallzátonyok által körülzárt vízterület és Guadalcanal-sziget keleti csúcsának mintegy folytatása. Crawford-szigete, amely legfeljebb egy kilométer hosszú és fél kilométer széles, ennek a vízterületnek körülbelül a közepén fekszik. Ezt a szigetet a korallzátonyok csaknem egészen körülveszik; csak kelet és dél felé van egy-egy keskeny csatorna, amelyek egyikében — a Woodhouse Passageben — horgonyzott az „Albatros“. Ez a csatorna ugyanis a „Marau Company“ kikötője, egy keskeny védgát a parton meglehetősen jó kiszálló helyet biztosít a csónakok számára. A kiszálló hely közelében van a társaság meglehetősen kiterjedt telepe. Az „Albatros“ ott időzése alkalmával az öbölben három európai élt: Svensen kapitány, akivel Sydneyben a szerződést kötötték, továbbá Nordrum, a „Siskin“ kapitánya és az utóbbinak egy fivére. A három európain kívül mintegy húsz bennszülött élt, a szomszédos szigetéről ideszereződött munkások.

Mire az „Albatros“ a Marau Soundba megérkezett, a Sydneyben megrendelt szénkészlet és élelmiszerek is megérkeztek. Ezeket a sydneyi konzulunk küldette ide egy kisebb szabású gőzösön, amelyet erre a célra bérelt ki. Néhány napi itt tartózkodás után, amely idő alatt kiegészítették a hajó élelmiszer- és szénkészletét és a körülfekvő szigeteken néhány falut meglátogattak, az „Albatros“ ismét útra készült. Báró Foullon ugyanis a Lionshead és a Lammas-hegyeket akarta felkeresni. A helyi viszonyokra való tekintetből Foullon báró célszerűnek tartotta elsősorban a Lionsheadet megmászni. Hogy a Lammast is megmászzák-e és hogy melyik oldalról, azt a később megfigyelendő terepviszonyoktól meg az éppen javában uralkodó passzáttól tették függővé. Az „Albatros“ 1896. augusztus 3-án hagyta el a Marau Soundot. 1896. augusztus 5-én érkeztek Guadalcanal szigetéhez.

Az „Albatros“ parancsnoka — v. Mauler kapitány — úgy tervezte, hogy a közeli szigetek egyikén — Rolán — tehervivőket és vezetőket fog szegődtetni. Ebben a reményben azonban csalódtak; a bennszülöttek sem ajándékokért, sem pénzbeli fizetésért nem voltak hajlandók elszegődni. Amennyire az ellenkezésükön észrevehető volt, ellenkezésüknek valószínűleg az volt az oka, hogy féltették a falujukat az expedícióval meglátogatandó sziget lakosainak a bosszújától. Ugyanilyen eredménytelen volt a Taivo folyó menti falvakban tett kísérletük. A folyón órák hosszáig eveztek felfelé, hogy a folyómenti falvakban szerződtessenek tehervivőket. A falvak lakói azonban mindenütt ijedten futottak el előlük, be az őserdőbe. Innen is eredménytelenül tértek vissza éjjelre, az Albatroszra. Másnap még egy kísérletet tettek Lengő faluba, azzal az elhatározással, hogy a legrosszabb esetben vezetők és tehervivők nélkül fogják végrehajtani a lionsheadi expedíciót. Útközben Lengő felé, amely falu mintegy hat mértföldnyire feküdt legutolsó horgonyzó helyüktől, Tasimbokotól, néhány irányban bennszülöttek közeledtek az „Albatros“ felé és tört angol nyelven felhívták az „Albatros“ belieket, hogy horgonyozzanak az ő falujuk mellett; „ők jó emberek“. A vadakat meghívták a hajóra, ahol a beszédjükből kitűnt, hogy ismerik a hegyhez vezető utat és hogy hajlandók munkásoknak elszegődni. Az „Albatros“ erre a partnak fordult és a falu közelében horgonyt vetett. Két falu feküdt egymáshoz nagyon közel, Tetere és Gora, keskeny tisztáson, amely az őserdő és a tenger között húzódott. Míg az előbbi falvak lakói valósággal megrémültek arra az ajánlatra, hogy munkások vagy vezetők gyanánt elszegődjenek az idegen hajósokhoz, Tetere és Gora falu lakói viszont lelkesedéssel vállalkoztak a munkára. Ő felsége, Tetere királya, a ki a többi, teljesen meztelen alattvalóktól abban különbözött, hogy két posztókalapot viselt egymás fölött és a kinek az angol „Royalist“ korvettától kiállított „bizonyítványa“ volt, azonnal „szentesítette“ alattvalóinak azon szándékát, hogy munkába álljanak. A „Royalist“ parancsnoka által kiállított bizonyítvány szerint Saki király egyike volt Guadalcanal „leghatalmasabb

uralkodóinak“, akinek befolyása messzebbre, a sziget belsejéig terjed és hogy Ő felsége Saki király „az európaiak iránt barátságos érzelmű bennszülött“. Az „Albatros“ vezetősége előtt ki is jelentette, hogy: száz meg száz fegyveres embert állíthat ki, „for fighting bushmen“ (a bushmenek elleni hadjáratra). Ilyen nagyszámú felfegyverzett emberevőnek a szerződését azonban az „Albatros“ parancsnoka kissé aggályosnak tartotta, de különben is valószínűnek tartotta, hogy Saki király kissé túlozta a rendelkezésére álló haderőt. Gora királya — Billi — aki tulajdonképpen csak vazallusa volt Saki királynak, szintén felajánlotta a szolgálatait, valamint Jenni Parramatta is, Belesuma királya. Ez utóbbi királyság — három (!) kunyhóból állott a hasonló nevű folyó partján. A nagynevű király úgy jutott a nevéhez, hogy egykoron mint munkás szolgált egy kotróhajón Sydney egyik öblében, Parramattában. Ő felsége, Jenni Parramatta különben is dicső múltat tekintett vissza. Tudniillik egy francia hajón is szolgált mint a szénlapátoló, míg, végre mint valamely alsórendű teherszállító hajó fűtője, visszakerült a királyságába uralkodni. Amint a bennszülöttek beszédjéből kivehető volt, Saki király birodalma egészen a bushmenek által sűrűn lakott területig terjedt, tehát addig a területig, amelyen a meglátogatandó Lionshead fekszik. Sakinak a bushmenekkel való érintkezése abban állott, hogy néha rájuk rontott a csapataival, megbüntetni őket a határszáron elterülő ültetvényekben tett károk miatt. Hogy Teteré, Gora és Bolesuma lakosai olyan készségesen ajánlották fel szolgálataikat a bushmenek földjére való betöréshez, ez valószínűleg azon feltevésükön alapult, hogy az idegen hajósok hódítást szándékából, és aranyat rabolni hatolnak be a gyűlölt szomszédok területére és ha ők velük tartanak, bőséges alkalmuk lesz kedvükre gyilkolni a megtámadottakat. A „világot járt“ Jenni Parramatta ugyan csakhamar észrevette, hogy az idegeneknek nem ez a szándéka és királytársait fel is világosította ezen gyanúja felől. De hogy milyen más szándékuk lehet az idegeneknek, ezt nem tudták felfogni vagy megfejteni. Ígéretüket azonban nem vonták vissza, mert ha már elestek attól a gyönyörűségtől, hogy lemészároljanak és felfaljanak néhány tucat bushmant, még mindig fennmaradt az ígért jutalmazás csábítása. Jenni és Billi elhatározták, hogy az expedíciót elkísérik, Saki király ellenben méltóságteljesen kijelentette, hogy megadja az engedélyt arra, hogy „birodalmán“ átvonulhassanak.

Augusztus 6-án indult el az expedíció — báró Foullon 27 emberrel — a Lionsheadre. A csapat nyolcnapi élelmet vitt magával. A csapatban ott volt Foullon két szolgálója Nickel és Krausz, továbbá Budik Ferencz sorhajózáslós, De Beaufort Armand és Rosen Miksa hadapródok.

(A paron biztosító őrség maradt. Ennek Berkovits Béla gépészmester volt a parancsnoka. A hajó kijeleg horgonyzott a tengeren.¹³²⁷)

Vezetőül négyen jelentkeztek; Jenni, Billi és két más bennszülött. A Saki által rendelkezésükre bocsátott négy ember csak később csatlakozott hozzájuk. Báró Foullon azt remélte, hogy a hegységet a Balesuma és a Berande folyók között fogja elérni. A bennszülöttek állítása szerint a Balesuma folyó felső folyása mentén van még néhány falu, amelyek Saki király hatáskörébe tartoznak. Ezek között a legdélebben fekvő Aroti már háromszáz méter magasságban fekszik, a hegynek azon részén, amelyen a meredekség már kezdődik.

A falu és a part közötti távolság mintegy tizenkét tengeri mértföld (huszonnégy kilométer). Saki király ígérete szerint az általa felajánlott embereknek Arotiban kellett volna hozzájuk csatlakozni. Hogy meddig tart az út Arotitól Lionsheadig, azt a bennszülöttek nem tudták megmondani. Foullon három napra becsülte ezt az utat, az egész expedíciót pedig nyolc napra. Kezdetben, a Balesuma folyó felé, szavannákon vezetett az út, később, Aroti falu felé, a folyó mentén, halmos vidéken. Úgy volt megállapítva, hogy az expedíció szükség esetén hírt ad magáról. Következő napon, augusztus 7-én, az expedíció átkelt a Balesuma folyón és délben Sigijana falunál pihent meg, mintegy négy kilo méterre attól a helytől, ahol a folyón átkeltek. Este elérték Arotit, háromszáz méter magasságban és mintegy hat kilométerre Sigijánától, a déli pihenőtől. Arotiból másnap az egyik hadapródot, valamint nyolc matrózt visszaküldték a

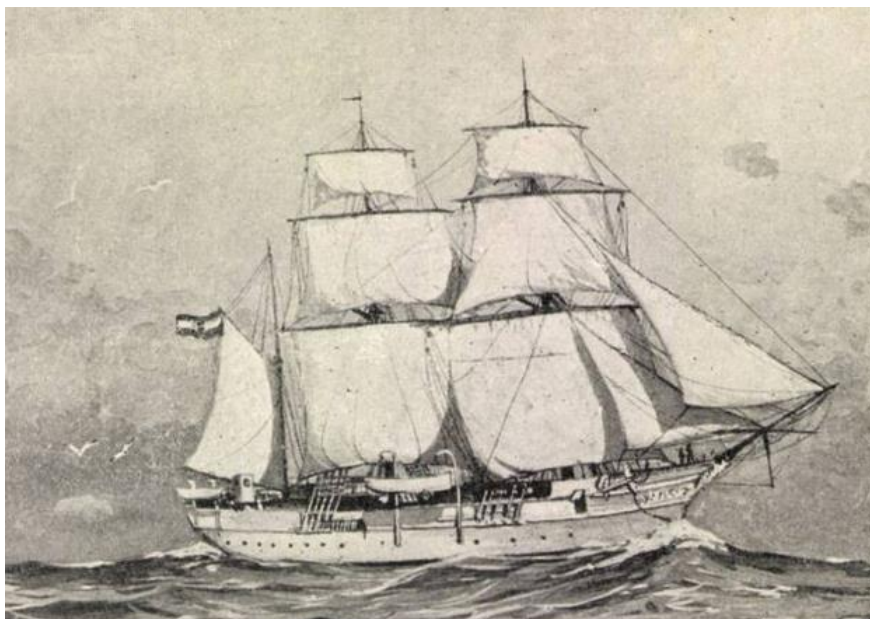
¹³²⁷ Pesti Hírlap, 65. évfolyam, 1943-01-10 / 7. szám

hajóra, mert lábfeltörés és gyengélkedés következtében alkalmatlanok voltak a továbbmenetelésre. A visszamaradt expedíció tagjai a következők voltak: báró Foullon és két szolgája, Krausz és Nickel; Budik Ferencz sorhajózászlós (utóbb I. osztályú sorhajó-hadnagy), mint katonai parancsnok; Armand de Beaufort hadapród; Neuper, Curcic, Kovacevic, Skoda és Maras altisztek; Chalaupka, Lovric, Sepsic, Babic, Car, Scarcic és Wageman matrózok; Dokovic egészségügyi matróz; Jenni Farramatta két emberrel és Billi. Összesen huszonkét ember, Foullon báró, valamint két szolgája, akik a báró podgyászt és a geológiai műszereket vitték, nem voltak felfegyverkezve; a sorhajó-zászlós, a hadapród és Chalaupka matróz — a kürtös — és az egészségügyi matróz csak revolverrel voltak ellátva; a többieknek, tizenegy matrózának és altisztnak, Mannlicher puskája volt és negyven-nyolcvan tölténye. A négy bennszülöttnak Snider puskája volt. Az eddigi utat roppant nehézzé tette a sok mocsár, a rengeteg sűrűség meg az iszonyú forróság. A további menetelést a nagy meredekség, a mindkét oldalról tátongó mélységek között húzódó síkos, keskeny ösvények tették a legnagyobb mértékben veszedelmessé. 1896. augusztus 8-án hat órai menetelés után a csapat elérte az 580 méter magasságot. Arotitól idáig 14 kilométer utat tettek meg, egyenes vonalban azonban alig többet két kilométernél. Ezen a helyen töltötték az éjszakát. Másnap délután egy órakor 950 méter magasra értek. Egy hegy tövéhez jutottak, amelyet 1300 méter magasra becsültek; a hegykúp, amelyet a bennszülöttek Tatube névvel jelöltek meg, rendkívül meredek volt. A Lionshead — a bennszülöttek nyelvén: Popomanisao — mintegy 3—4 kilométerre fekszik a Tatubetől. Báró Foullon előbb a Tatubet akarta megmászni. Minthogy már 950 méter magasságban voltak, a felettük levő háromszáz-négy száz méter magasság megmászását és a leszállást tíz-tizenkét órára becsülték. A vállalkozást a hegy rendkívül meredeksége ellenére kivihetőnek tartották, mert az oldalai dúsan be voltak növe fával; a podgyaszt természetesen nem szándékoztak magukkal vinni.

Ennek az őrizetére az expedíció tagjainak egy része a táborban maradt. Miután már késő volt, az indulást másnap reggelre halasztották.

Éjjeli táborozás helyéül körülbelül száz négyzetméter területű helyet választottak a Tatube oldalának egyik kiszögelésén. Ennek a plateau-nak két oldalát meredeken leeső falak alkották, harmadik oldalát az az út, amelyen jöttek. Ez az út erdővel sűrűn benőtt hegygerinczen vezetett. A plateau nyugati oldalának a szélén elhagyott kunyhó állott, gályákból és falevelekből összetákolva. Ezzel párhuzamosan ütötték fel a sátrakat. Kettőt a legénység számára, a kettő közé a tisztékét. Hogy a környéken emberek laknak, az észrevehető volt a kölcsönös átkiabálásokon, amelyek időnkint a völgyekből meg a hegyoldalokról felhangzottak. A sátrak felverése után a kiáltások sűrűbbek lettek. Lehet ugyan — gondolták az expedíció emberei —, hogy a kiáltások harci jelzések voltak, de semmi jel sem szólt e mellett, annál inkább, mert az ilyenkor szokásos dobjelzést nem hallották. Lehetséges, hogy csak intő jelzések voltak az asszonyok, gyerekek és házi állatok biztonságba helyezésére, amit a bennszülöttek mindenkor megtesznek mielőst idegenek lépnek a területükre. Később egyes csoportok voltak észrevehetőek a tisztásokon. Az expedíció vezetőjének munkába került, hogy a velük lévő bennszülötteket visszatartsa a lövöldözéstől, akiknek véleménye szerint a mutatkozó bushmenek azonnal szétrebbentek volna, ha rájuk lőttek volna. Sőt ellenkezőleg történt: megszólították őket és megtudták tőlük, hogy érintkezésbe akarnak lépni az idegenekkel. Meghívták őket a táborba, amely meghívásnak nagyon félénken tettek eleget. Egy néhányszor közeledtek egy darabig s aztán hirtelen elfutottak. Megijedtek a fehérektől, akiket ezelőtt sohasem láttak. Végül két öreg a táborba merészkedett; előbb azonban a fegyvereiket — tomahawkot, dárdát és paizst — önkéntesen letették. A bennszülött vezető tolmácsolása útján megmagyarázták nekik, hogy mi az expedíció szándéka. Tudniillik a Tatube megmászása s hogy éppen közülök szeretnének néhány embert vezetőkül szegődtetni. Hosszabb tárgyalás után, amelynek az volt a tárgya, hogy mi lesz a jutalmazásuk, hogy milyen irányban kell menniök, meddig tart az út fel és le stb., a két öreg megígérte, hogy másnap reggeli hat órára előállítják a

vezetőket. Az öregeket megajándékozták, amire ezek eltávoztak. Később, besötétedés után, most már meghívás nélkül tíz bushman jött a táborba és banánt meg czukornádat kínáltak megvételre. Megengedték nekik, hogy közeledjenek, megajándékozták őket, amire ezek elmentek. Lehet, hogy ezek azért jöttek, hogy kikémleljék a tábort, de minden jel inkább a barátságos érintkezés mellett szólott. Az éj nyugodtan telt el. A szomszédos hegycsúcsokon számos apró tűz volt látható; a táborban nagyon éber őrszolgálatot szerveztek. A következő napon, 1896. augusztus 10-én, korán reggel, a Foullon bárót kísérő csapat útra készült. A csapat vezetője Budik sorhajózászlós volt; tagjai voltak Maras és Skoda altisztek (káplári ranggal egyenlő „marsgast“-ok), Car, Lovric, Babié matrózok, a két szolga: Krauss és Nickel. A többi nyolcz ember, valamint a bennszülött vezetők őrizetül visszamaradtak a táborban Beaufort tengerészhadapród parancsnoksága alatt. Az öreg bushmenek által felajánlott vezetők pontosan megjelentek napfeljöttkor. Hárman voltak, hegymászó botokkal ellátva, kíséretükben — rendes szokás szerint mintegy húsz fiatal legény volt, akik élelmiszereket hoztak. Csak fél nyolckor indulhattak útra, mert a friss vízért küldött emberek csak erre az időre tértek vissza a távoli völgyből. A vezetők kíséretjének egy része ezen idő alatt a táborban maradt. A tegnapi nappal ellenkezőleg, a mai nap nyugodt volt, a kiáltások a völgyekben meg a hegyoldalon megszűntek, a bushmenek nyugodtan és bizalmasan viselkedtek. Minden jel a legbékésebb hangulatra mutatott. Főképpen Foullon fogta fel így a dolgot. Az ő bizodalma és az ő gazdag tapasztalatain meg logikus következtetéseken alapuló nyugalma végképpen elűzték Budik aggályait. A legénység pedig — hagyományos szokásához híven — vállalkozó szellemű volt és vidám hangulatú. Igen meredek ösvényen haladtak fölfelé délnek, az őserdön keresztül. Az út egy ároknak vezetett, amelyen keresztül kellett menniük, hogy a túlsó, kevésbé meredek hegyoldalra juthassanak. Ezt az árkot elérték háromnegyed óra alatt. Az árok fenekén forrásra bukkantak, pihenőt tartottak, hogy kulacsaikat megtöltsék. A kísérőkhöz útközben még néhányan csatlakoztak. A bennszülöttek közül csak hatan voltak tomahawkkal felfegyverkezve. Budik sorhajó-zászlós kulacsa leoldásakor kinyitotta revolvere táskáját és éppen helyre akarta a revolverét tenni, amikor az egyik bennszülött, egy herkules-termetű bushman, jelekkel azt az ajánlatot tette neki, hogy cserélje el a revolverét az ő bunkójával. Foullon báró, néhány lépésnyire Budiktól, avval foglalkozott, hogy néhány kődarabot jelzett meg, amelyeket Krauss hozott neki és aztán feljegyezte a barometer állását a jegyzőkönyvébe. El is mondotta Budiknak, hogy a magasság, amelyet elértek, 1040 méter, tehát kilencven méterrel több, mint oda lenn a táborban. Néhány matróz még a kulacsok megtöltésével volt elfoglalva, valamennyien pedig — a csak néhány méter széles árokfenéknek megfelelőleg — sűrűn állottak egymás mellett. Ebben a pillanatban az árok túlsó oldalán felbukkant vadak egy dúsan felcziczomázott bushman — valószínűleg a főnök — által adott jelre, megtámadták az expedíció tagjait, miközben az árok mindkét oldala felől sűrű tömegekben, ordítózva rohantak elő a vadak. A gyilkos támadás első másodperceiben báró Foullon, Maras altiszt és Lovric matróz, fejszecsapások által súlyosan megsebesítettek. Kraussnak, izmos és erős ember létére, sikerült ellenfelét körülfognia és a tulajdon tomahawkjával leütnie; Nickel pedig, akit a hátán levő műszeres táskája megóvott egy halálosan súlyos fejszecsapástól, Foullon támadóját üttette le. Budik sorhajó-zászlós, akit az említett herkules-termetű bennszülött meg egy másik vad egyszerre támadott meg, mindkét támadóját abban a pillanatban lőtte le revolverével, amikor ezek éppen őt akarták leütni; rögtön ezután lelőtte Maras támadóját és odaugrott báró Foullonhoz, éppen elég jókor ahhoz, hogy a



Az SMS Albatros¹³²⁸

Nickel által leütött támadóját, aki ismét feltápaszkodott újabb támadásra, lelője. Budiknak már az első egy-két lövése megrettentette a vadaknak egy tömegbe összeverődött csapatát és elejét vette a további támadásoknak, de már ezen néhány másodperc alatt Skoda, Car és Babic, valamint a súlyosan megsebesített Lovric pusztító gyors tüzelést folytattak Mannlicherekkel és ezekkel a lövésekkel egyidejűleg felhangzott alulról — a táborból — a fegyverek ropogása, jelülül annak, hogy azok is megtámadtak. A vadak fekete teste, a haláltusa görcsös vonaglásaiban rángatódzva, ellepte a támadás színhelyét; a négy matróz azonban tovább lövöldözött a menekülők után, jól irányzott lövéseikkel leterítve mindenkit, akinek nem sikerült fedezetet találni a fák vagy bokrok mögött; a felesleges és haszontalan tölténypazarlástól azonban okosan óvakodtak. A tüzelés mintegy húsz percig tartott. Eközben Budik sorhajózászlós az első segélyben részesítette báró Foullont és a minduntalan ájulásba eső Maras káplárt. Foullon tátongó sebet kapott a nyakszirten, Marasnak pedig a homlokát hasították ketté; az agyvelő kibuggyant a koponyájából. Lovric, akinek nagy lebenyt hasított ki az ütés a tarkójából, csak akkor hagyta bekötni a sebet, miután beszüntették a tüzelést. Ezután megindultak a tábor felé, ahonnan még szórványosan felhangzottak egyes lövések. Érezték, hogy odalenn roppant sürgős lenne a segítség, de nem siethettek. Főképpen Marast kellett nagyon kímélniük, ámbar ez csodálatra méltó fegyelmetséget tanúsított a rettenetes kínok elviselésében. Foullon báró kezdetben támogatás nélkül haladt, de csakhamar kízó fájdalmak állottak be a vállában és a mellében, úgyannyira, hogy pihenniük kellett. Végre kétórai küzdelmes és a sebesülteket teljesen kimerítő menetelés után megérkeztek a táborba. Beaufort hadapród, Dokovic egészségügyi matróz, Chalaupka matróz és a bennszülött vezetők egyike holtan feküdt a földön. Neuper, Curcic, Kovacevic és Sepsic súlyosan megsérültek. Jönni, a főnök, könnyen. Valamennyien a fejükön voltak megsebesítve. A támadás ugyanolyan módon történt itt a táborban, mint odafenn az árokban és azzal egyidejűleg. Amint a sebesülések számából megítélhető volt, a táborban tovább tartott a vadak támadása. A küzdőtér itt is el volt borítva az elesett vadak holttesteivel, de birkózás közben is matrózaink sok vadat dobtak le a szakadékbba. Az életben maradtak bevallása szerint a támadás pillanatában Chalaupka és Dokovic a tábor két bejáratánál állott őrsegen, Wageman pedig a gúlába rakott fegyverek mellett állott. Ennek közvetlen közelében hevert a többi matróz, mintegy tizenkét-tizenöt

¹³²⁸ Vasárnapi Ujság – 1898-08-21 / 34. szám / Az «Albatros» polynéziai útja (képekkel). Reményi Antal 578. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

bennszülöttel. Beaufort hadapród, néhány lépésnyire ezektől, a völgybe vezető úton állott. Miután a vadak támadása egyszerre történt mindkét oldalról és közvetlen közelből, nagyon valószínű, hogy úgy a völgy felől, valamint a hegylejtőről teljes fedezet mellett lopózhattak a vadak a tábor közelébe. Beaufort, Chalaupka és Dokovic már az első megrohanásnál a támadó bushmanek tömegébe jutottak, miközben a támadók nagyobb része a tábor közepén fekvő matrózok és a fegyvergúla felé rohant. Wageman azonnal megkezdte a tüzelést és ezáltal megakadályozta a fegyverek elvételét, a többi matrózoknak azonban utat kellett törni a fegyverekig. Az ember - ember elleni küzdelem abban a pillanatban megszűnt, amint a matrózok a puskájukhoz jutottak és rögtön lelőttek mindenkit, a ki nem menekült. Míg azonban ez megtörtént, a hadapród, meg a két matróz a tömeg áldozatául esett; mire kiszabadították őket a felettük fekvő bushmanek holtteste alól, már kiszenvettek volt a temérdek, rettenetes tomahawk ütéstől. A támadás tehát visszavezetett és a küzdőtéren elesett ellenség nagy száma bizonyította a csapat kitűnő fegyvelmeztségét és talpraesettségét. A gyilkos támadás a támadók kárára esett ki, de — sajnos — az orgyilkosság nem volt kikerülhető. Budik őrvonalat állított fel a még harcképes emberekből — ezek közé számítva a könnyen sebesülteket is — és aztán hozzáfogott a sebesültek bekötözéséhez. Foullon báró állapota rohamosan rosszabbodott és reménykedése — a szilárd jellemek reménykedése — helyébe a hőslélekű ember resignatioja lépett. Egyetlen aggodalma az volt, hogy míg a sorhajó-zászlós ő vele foglalkozik, akin már úgy sem lehet segíteni, addig megfosztja a segítségétől azokat, akiknél a gyors segély még életmentő lehet. Elkékvülő ajkairól egyetlen panaszszó sem hangzott. Ugyanaz a tapintat és gyöngédség, amely mindig jellemezte nemes önzetlenségét, most is visszatartotta attól, hogy a halálosan megsebesült bajtársak között említést tegyen azokról, akik neki legdrágábbak voltak a világon: a feleségéről és gyermekéről. Délelőtt tizenegy óra körül kilehelte a lelkét Budik karjai között. Jóllehet a fiatal tiszt, meg a többiek mind mélyen meg voltak hatva a Foullon halála által, nem veszthettek egy pillanatot sem; az egymásra tornyosuló események valósággal hajszolták őket előre. A völgyekből felhangzott a harci dob hangja; gyülekeztek a kannibálok. Nem volt lehetetlen, hogy talán újabb támadásra készülnek. Budik elhatározta, hogy azonnal megkezdje a visszavonulást, ha kell küzdelem árán is. A halottakat nem temethették el, részben a sziklás talajra való tekintetből, részben azért, mert nem volt semmiféle ásóeszközük. Magukkal sem vihették azokat, mert a sebesültek nagyobb részét vinniük kellett. Ugyanezen okból vissza kellett hagyniuk a tábori felszerelést és az élelmiszerek nagyobb részét, és csak a legszükségesebbeket vitték magukkal. A négy elesettet begöngyölték vitorlavászonba és úgy ahogy, eltemették őket az őserdőben, lombok és falevelek alá. Délben kezdték meg a visszavonulást. Kimondhatatlan küzdelmes nehézségek és a sebesültek roppant szenvedései közepette sikerült nekik hat órai menetelés után háromszázötven méterrel lejjebb jutni, tehát a feleútig Aroti felé. Szerencsére a vadak nem zavarták őket. Oda érkeztek meg, ahol a 8-ika és 9-ike közti éjjelt töltötte az expeditio. Az éjjel is nyugodtan telt el, támadás nélkül, holott a vadak körülvették őket. A nyolc nem sebesültből csak kettő aludt két óra hosszat, a többi őrségen állott. Budik az egész éjét a betegek ápolásával töltötte; kötszerük nem volt, mert a kötszertáska a küzdelem alatt az elesettek alá került és a kiömlő vér által az egész nagymennyiségű készlet hasznavehetetlenné vált. Széttépett fehérnemű csíkokkal segítettek magukon, amelyeket minduntalan tisztára mostak. A szegény lázbetegek kimondhatatlanul szenvedtek a hűvös éjszakában. Még naplemente előtt újból útrakeltek. Budik úgy a saját, mint az egész csapat teljes testi és lelki erejét latba vetette, hogy a bushmanek területéből kijusson és hogy hírnököt küldhessen az „Albatros“-ra. El kellett érni Arotit, még akkor is, ha az embertelen kísérlet néhány sebesült életébe kerül. A rendkívül súlyos fizikai nehézségeken kívül még az a teher is nehezedett a fiatal tiszt vállaira, hogy fent kellett tartania a sebesülteknek mindinkább fogyó energiáját. Főképpen a Marását. Helyenként teljes lehetetlenség volt a sebesülteket átemelni az akadályokon; ezeken a helyeken tolni és húzni kellett őket. Ezek szegények könyörögve kérték, hogy hagyják vissza őket, hagyják őket a kannibálok között és

meneküljenek. Este érkeztek meg Arotiba, ahonnan a lakosság mind elmenekült. Másnap, augusztus 12-én, Budik hajnalhasadtakor útnak eresztette Jonnit, aki sebesülése ellenére szívesen vállalkozott, hogy elvigye a tisztt levelét a hajóra. Ez a hűséges ember délutáni háromig megtette a huszonnyolc kilométer utat a partig és kenuval az „Albatroszra” evezett, ahol a levél átadása után kimerülten rogyott össze. A hír lesújtóan hatott az Albatroszon. A már megtörtént rettenetes bajon kívül attól is tartani kellett, hogy a kimerült csapatot újból megtámadják a vadak és elpusztítják. A hajó parancsnoka Budlay Ferdinánd és más két tisztt, továbbá két tengerész-hadapród, meg a hajóorvos vezetése alatt harminc embert küldött ki haladéktalanul a szükséges fegyverrel és felszereléssel a csapat megmentésére. Ennyi volt az egész, amit a hajón annak veszélyeztetése nélkül kiküldhettek. Tekintettel ugyanis a vadak fogható ítéletehességére, a parancsnok nem tartotta kizártnak azt a lehetőséget, hogy a merészé vált vadak megtámadják magát a hajót, amelyet különben azonnal harcra kész állapotba helyeztek. A kiküldött detachement azzal a paranccsal indult útra, hogy vágjon le mindenkit, aki útjában áll, egyesüljön Budikkal és térjen minél előbb vissza a hajóra. Vezetőket Arotika erőszak útján is teremtsen elő. A leírhatatlanul erőszakolt menetelés folytán Budlay sorhajóhadnagy még éjjel előtt elérte Budik táborozási helyét, miután előbb jelzőlövés útján kölcsönösen tájékoztak. Budik a nap folyamán néhány kilométerrel közeledett a part felé. Az orvos azonnal hozzáfogott a sebesültek bekötéséhez, vacsorát főztek és ágyat vetettek a sebesültek számára. A hajón szomorú aggodalmak között telt el az éjszaka. Szigorított őrszolgálatot vezettek be, a hajó előrészt pedig kórházzá alakították át. A következő napon még délelőtt érkezett meg a detachement. Alig néhány órai pihenés után ugyanaz a csapat újból útra kelt, hogy felkeresse a küzdőteret. Más csapattal nem válthatták fel a kimerült embereket. Meg kellett kísérteni a halottakat partra hozni, vagy hogy legalább ott helyt temessék el őket. Bármily valószínűtlennek tetszett a vállalat sikere, mégis meg kellett tenni, így követelte azt a kegyelet, amelynek elmulasztását a parancsnok sehogy sem vehette szívére. A siker reménye nagyon kevés volt, már a lakosok kannibalizmusára való tekintetből is. Kétes volt továbbá, hogy egyáltalában megtalálják-e a küzdőteret a szerteszt szagot és sűrű őserdővel borított hegyi terráriumon és hogy vajjon a csapat kimerült tagjai kibírják-e a túlságosan megerőltető feladatot. Újabb támadás veszélyét nem igen vették tekintetbe, mert Budik fejtegetése szerint az ő csapatát sem támadták volna meg a bushmanek, ha a puskák hatását ismerték volna. A vadak ugyanis a puskákat csak tompa fegyvereknek tartották, miután előbb sohasem láttak ilyen fegyvereket, tehát a hatásukat sem ismerték. Most azonban valószínű volt, hogy szökni fognak az idegenek elől. Már augusztus 15-én visszatért Budlay, eredmény nélkül. Csapata tökéletesen ki volt merülve. Arotitól északra lehetetlenség volt az első expeditio útját betartania, mert az időközben beállott nagy esőzések következtében megdagadt vízesések és hegyi patakok miatt nagy kerülőket kellett tenniük. A felpuhult talajon roppant nehéz volt a hegyre való felmászás és amikor rájöttek, hogy a temérdek mély szakadék között el is tévedtek, már a kimerülés végső határáig jutottak. Vissza kellett térniük. Augusztus 16-án gazdagon megajándékozták Tere falu lakosságát, főképpen a derék Jonnit és útra keltek Marau Sound felé.

Ezzel a melanesiai expeditio egyelőre, vagy talán véglegesen befejeződött. Ezt a Wienből megérkező további rendeletektől tették függővé. Egyelőre arra kellett törekedniük, hogy a sebesülteket annyira talpra állítsák, hogy kibírják a rengeteg utat Észak- Ausztráliáig és hogy minél előbb jelentést küldhessenek a haditengerészet parancsnokságának. A postát a „Siskin” sóner útján továbbították Brisbaneba, az „Albatros” pedig csak hetekkel később kelt át Ausztráliába, Cooktownba, hogy időt adjanak a szegény sebesültek felgyógyulására. Harmadnapra azután, hogy megérkeztek Cooktownban, Maras belehalt sebeibe. A „Siskin” valamely baleset következtében nem érkezett meg Brisbaneba, így tehát a hetekkel előbb elküldött posta sem továbbutazhatott Európába. Az „Albatros” parancsnoka ennek következtében sürgönyileg tett jelentést a tengerészet parancsnokságának az eseményről. A helyzet nehézségéhez új csapás járult: a hajón kiütött a malária, amelynek a csírája még a

melanesiai czirkálások alkalmával került a hajóra. A hajó egészségügyi viszonyainak helyrehozására huzamosabb ideig tartózkodtak Új-Déli- Walesben és Hobartban, Tasmania szigetén. Hónapokkal később újból meglátogatták a Salamon-szigeteket, amely alkalommal egy s más részletet tudtak meg a múlt évi szerencsétlenül végződött expedíció tragédiája felől, így például többek közt kitudódott, hogy a támadást két törzs közös megegyezés útján intézte: az egyik törzs az etatube volt, Toakomonno főnök vezetése alatt, a másik a bureri törzs volt, Booteva főnökkel. A két főnökön kívül összesen negyven ember pusztult el a mi embereink puskájától. Csaknem egy esztendő telt még az „Albatros” a melanesiai szigetek között, hogy tudományos kutatásait folytassa, anélkül, hogy eközben valamely kellemetlenség vagy baleset érte volna őket. Néhány évvel később a „Leopard” hajónk díszes emlékkövet szállított a Salamon-szigetekre, arra a helyre, amelyen a bajtársak elesetek. A derék harcosok és a tudomány bajnokának tiszteletére emelt emlékkövet a haditengerészetnél szokásos szertartással állították fel. A cikk a továbbiakban részletesen bemutatja a Csendes-óceáni szigetvilágot.¹³²⁹ A fenti tanulmány pontosította a korábbi írásokban leírtakat. Az SMS Albatros a támadás után a Guadalcanal-sziget mellett Tradalcanar délkeleti csúcsán fekvő Marau-tengerszorozshoz ment, ahol három hetet töltött el. Innét Cooktownba hajózott, ahol a súlyos sebesültek egyikét Maras altisztet az országos kórház ápolására bízták.¹³³⁰ Maras Cooktownban hunyt el.

Tehát az expedíció vesztesége nem 4, hanem 5 fő: Heinrich Foullon von Norbeck báró, Maras káplár, Beaufort Armand hadapród, Dokovic (Dakovics) egészségügyi matróz és Chalaupka (Halupka) matróz, és 3 fő súlyosan megsérült.¹³³¹ Közülük Maras meghalt, Kovácsévics és Kursics altisztek felépültek. Sebet kapott még három matróz is: Lovrics, Szepsics és Kursics, akik nehéz fejsérüléseket szenvedtek. A benszülöttek közül 45-en estek el. Amikor aztán az Albatros visszaindult a Salamon-szigetekre, az angolok, akik alighanem megsejttették tartózkodásunk célját, már egy hadihajóval vártak Guadalcanal-sziget partjánál. Még ki sem kötöttünk, teljes hadifelszereléssel ellátott matrózok eveztek hozzánk egy tiszttel és a tiszt hivatalos hangon jelentkezett a parancsnoknál, azzal az üzenettel, hogy az Albatros 24 óra alatt hagyja el a szigeteket. –Az angolok megsejthették, hogy a Monarchia gyarmatosítási céllal kutakodik a szigeten.– Érdekes, hogy ugyanez a tiszt volt ez, akivel Ausztráliában a legbarátságos viszonyt tartotta fenn az Albatros tisztikara. Ezek után természetesen fölszedtük a horgonyt. Bécsben nagy megrökönyödést keltett a gudalcanari vérengzés. Szigorú titoktartást rendeltek el. Hallgatni kellett mindenkinek az utazás céljáról. De azért — úgy látszik — valamit mégis megsejtettek az angolok. — Hazatérésünk után az expedíció résztvevői díszes királyi kitüntetést kaptak: oklevélszerű iratot a király pecsétjével és báró Spaun tengernagy sajátkezű aláírásával. Ez egyike legkedvesebb emlékeimnek a csendesóceáni utazásról.¹³³²

Később az angolok vizsgálata megállapította, hogy a támadást két törzs hajtotta végre, kb. 300 benszülött részvételével. A két vezér mellett kb. 40 benszülött meghalt és 120 megsebesült.¹³³³

Az óceániai Salamon-szigeteken próbálta megvetni lábát az Osztrák-Magyar Monarchia. A tengeri hatalmaktól nagyon elmaradó Monarchia tudományos célokkal fűszerezett presztízszokokból igyekezett minél több helyen megjeleníteni flottájával a századforduló felé, még a Csendes-óceánon is. Többek között az új váltópénz nikkelszükségletét akarták fedezni az ottani nyersanyag-készletekből, a fiatal tengerészként

¹³²⁹ Gáspár Ferenc: A föld körül 5. Ausztrália, Csendes óceáni szigetek, Japánország, Khina, Szibíria (Budapest, 1908)I. rész / A Csendes-óceáni szigetvilágban: https://adt.arcanum.com/hu/view/GasparAFoldKorul_05/?query=Albatros&pg=183&layout=s

¹³³⁰ Deutsches Volksblatt, September 1896-09-17 / 256. szám

¹³³¹ https://napitortenelmiforras.blog.hu/2016/09/05/_kannibalok_foldjen_egyszeru_felfedezoutnak_indult

Az Ujság, 8. évfolyam, 1910-12-09 / 292. szám

¹³³² Pesti Hírlap, 65. évfolyam, 1943-01-10 / 7. szám

¹³³³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1894-ben a Salamon-szigetekre is eljutó Horthy emlékirataiban azt írta, hogy egyes szigeteket teljesen saját birtokba is szerettek volna venni. Az ellenséges bennszülöttekkel nem törődve például 1896-ban a felfedezők megmásztak egy szentként tisztelt hegyet a kutatók, mire a helyiek baltákkal támadtak rájuk. Ugyan puska lövésekkel megfutamították a támadókat, a baltacsapásokba az expedíció több tagja belehalt, a felfedezést vezető Foullon von Norbeck báró is.¹³³⁴ Horthy azért írt Foullon von Norbeck báróról, mert 1894-ben együtt hajóztak az SMS Saida fregatt fedélzetén.

Gora horgonyzóhelyet 1896.08.17-én hagyta el.

1896.08.17 – 1896.09.03-án Marau Sound-nál kötött ki.

1896.09.11. – 1896.10.05-ig Cooktown-ban járt, ahonnan először küldtek távirati jelentést Bécsbe a történekről.

Cooktown-ból a hajó ismét Sydneybe vitorlázott. Útközben pár helyen megállt.

1896.10.07-08-án Townsville-t kereste fel.

1896.10.6-11-én a Nagy Korall Zátony vizein hajózott.

1896.10.13-23-án Brisbane-ben volt. Segédkezett a hajók között álló kigyulladt Maida szénraktár hajó eloltásában.

1896.10.27 – 1897.01.21 között Sydney-ben volt. Itt, beszállt a hajóra a legénységi pótlás.

Sidney-ben az ott uralkodó nagy hőség folytán Tasmaniát kereste fel.

„Albatros ágyúnaszád, amelynek tudományos küldetése volt 1897-ben Polynéziában, Sidneyből Hobartba (Tasmánia) vitorlázott, hogy a tisztek meg a legénység fáradalmaik után kissé kipihenjék magukat,“¹³³⁵ mert erősen szenvedtek a maláriától.

1897.

1897.01.30- 03. 10. Hobart (Tasmánia) Itt láz tört ki a hajón.

1897.03.19 – 1897.04.20-án ismét Sydney-ben volt.

Marausund-ban (1897.05.06-16.) szemet vételeztek, majd visszatértek Sidney-be.

1897.05.17-18/20-án Cocatao-ban volt. (Cokatao Sidney kikötőjében lévő hajógyár és fegyenctelep.)

1897. márcziusban az «Albatros» visszatért Sydneybe, hogy ott megtegye az előkészületeket a Salamon-szigeteken végzendő tudományos kutatások befejezésére. Miután a geológiai munkálatok vezetésével a megölt Foullon báró helyében megbízott Mann dr. hajóra szállott volt, ismét a Marau öbölbe hajózott, Guadelcanal szigetén. (Sydney-ből 1897.05.18-án futott ki.) Marausund-ban szemet vételeztek. Húsz napig tartottak a kutatások és megfigyelések következtek ez után.

1897.05.24. – 1897.06.01-én Austria Sound (Isabela-sziget) vizein horgonyzott.

Az "Albatros" legénysége nekilátott az Isabela-sziget partjainak felfedezésének, amelynek, különösen északnyugati részét, még csak nem is térképezték fel teljesen. A fősziget mellett korallzátonyok és zátonyok, sziklák, homokpadok és szigetek valóságos labirintusa húzódik, és a legtávolabbi kiálló pontok összekötő vonala, amelyek földrajzi hosszúsága szintén nem volt pontosan ismert, ott található, ahol korábban a tengerészeti térképeken piros szaggatott vonalak voltak összekötve a szárazföld tematikus jelzésére. Ott a tenger ritka, mára már csaknem kihalt, nomád élővilága teljes mértékben kibontakozhatott. Ismeretlen, felmérhetetlen vizeken navigálva, iránytű segítségével kitapogatva az utat a még meghatározatlan sekély területek között, hatalmas, egész flottákat befogadni képes bázisokon lehorgonyozva, soha nem érezték

¹³³⁴ https://index.hu/tudomany/tortenelem/2014/11/03/ahol_majdnem_magyar_gyarmatok_lettek/

¹³³⁵ Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-01-29 / 29. szám

a horgony súlyát a tengerfenéken. Szigetek, fokok, átjárók és szorosok, elnevezve őket – mindig szorgalmasan dolgozva csónakokban és szárazföldön szondázókkal, szextánsokkal és fényképezőfelszereléssel – irigyelhetjük az expedíciót a tevékenységéért, annak ellenére, hogy hatalmas követelményeket támaszt minden egyes emberrel szemben! Még a tengerészek között sem mindenki tudja, hogy a sarkvidékeken kívül is vannak olyan tengeri területek, amelyek a geométer és a hidrográf érkezésére várnak érintetlen, feltáratlan területeken. Hasonló területek, mint amilyen a szóban forgó is, találhatóak például a Fülöp-szigeteken, valamint Borneó és Sulawesi (Celebes) vizein. Ortegához és Cookhoz képest a mai felfedezőknél kétségtelenül van egy felbecsülhetetlen értékű szövetségük, a gőzerő. Amihez a régi felfedezőknél évekig volt szükségük, azt utódaik most hónapok, sőt hetek alatt elvégzik.

Számos fénykép és térkép lesz ennek a fáradságos munkának a gyümölcse, amely biztonságosan vezeti a tengerészeket az úton, de folyamatosan emlékezteti őket a kihívásokra olyan neveken keresztül, mint az "Ausztia", "Vindobona Anchorage", "Couple Island", hogy az osztrák-magyar tengerészek voltak azok, akik először mertek belépni és felmérni ezt a meredek zátonyok és alacsony szakadékok és túszerű sziklák, kanyargós járatok és tómboló áramlatok hátborzongató labirintusát. Az az idő, amelyet Öfelsége "Albatros" hajója küldetésére fordított, most lejárt, és a kis hajó már meg is érkezett Makassarba. Mivel az ágyúnaszádnak Penangban kell várnia a kedvező monszun beköszöntére, január előtt nem érhet haza a hazai kikötőjében.¹³³⁶

Után az «Albatros» fölkereste a Thousand-Ships öbölt, az Isabel sziget partjait, hol a fősziget s két azelőtt fekvő kisebb sziget közt egy új csatorna fedeztetett fel. Innen az «Albatros» Choiseul szigetét, a Manning-csatornát és a Taura-öblöt kereste fel. A munkálatok fáradságosak voltak ugyan, de mégis június 22-éig befejezhetőek voltak. 25-én a hajó a Marau-öbölbe tért vissza és ellátván magát élelmi czikkével, július 3-án megkezdte hazautazását. Az „Albatros” ágyúnaszád tegnap (1897.07.15-én) érkezett meg Thursday-szigetre a Torres-szorosban, Új-Guinea és Ausztrália között. Minden rendben van a fedélzeten.¹³³⁷ A hajó a hazaúton kikötött Szingapúr-ban is.¹³³⁸

1897.06.01-02-án Manning Strait (Manning csatorna) vizén volt.

1897.06.02-10 között a Taura-öbölben járt.

1897.06.10-11-én ismét Manning Strait vizein járt.

1897.06.12-13-án a Savo-sziget (Salamon szigetek) következett.

1897.06.13-22-án Gavatu (Salamon szigetek) vizein horgonyzott.

1897.06.22-24-én Lengo (Salamon szigetek)-nél volt..

1897.06.24. Gote-n (Tetere, Salamon szigetek) állt meg.

1897.06.24-25-én a Gera-sziget (Salamon szigetek) vizeit járta be.

1897.06.25. – 1897.07.03-án visszatért Marau Sound vizeire.

1897.07.11-12-én a Masden-sziget következett, és a Fly folyó előtt horgonyoztak le Új-Guinea-ban.

1897.07.12-13-án a Good-sziget vizén horgonyzott.

1897.07.13-18-án Port Kennedy-ben (Thursday-szigetre) kötött ki.

1897.08.02-10-én Makassar-ban volt.

1897.08.20-28-án Batavia-ban (Jakarta, Indonézia) vetett horgonyt.

1897.09.08. – 1897.10.08-án Szingapúr-ban tartózkodott.

1897.10.07 – 1897.11.30-én Penang következett.

¹³³⁶ Das Vaterland, August 1897-08-20

¹³³⁷ Neue Freie Presse, Juli 1897-07-16

¹³³⁸ Deutsches Volksblatt, Januar 1898-01-29

1897.12.15-én érintette Colombot, majd kormányhiba miatt kénytelen volt oda visszatérni.
1897.12.19 - 1898.01.01-én Colombo-ban volt, ahol megjavították a kormányberendezést.¹³³⁹
Colombóba december közepén érkezett, hol a hajó a kormány s egyéb részek helyreigazítása kerültek. 1898.01.01-én hagyta el Colombot és indult Aden felé.¹³⁴⁰
Adenbe 1898.01.25-én érkezett meg és két napot töltött ott.¹³⁴¹

1898.

1898.01.25-27-én volt Áden-ben.

1898.02.03-07-én Dzsidda-t kereste fel.

1898.02.13-15-én járt Suez-ben.

1898.02.18-20-áv volt Port Said-ban.

1898.02.27-28-án volt Isthmia-ban (Izsthmia) Korinthosz közelében.

1898.03.02-03-án S. Maura-t kereste fel.

1898.03.07-én megérkezett Polába.

1898. március elején leszerelték és tartalékba helyezték az SMS Albatrosz-t Polában.¹³⁴²-
harmadfél évi távollét után érkezett vissza Póla hadi kikötőjébe. A tudományos világ nagy érdeklődéssel várja az «Albatrosz»-expedíció által eszközölt tudományos kutatások eredményeinek közzétételét.¹³⁴³

1898.03.10-én leszerelték. A Madonna del Mare templomban egy emléktáblát avattak a Guadalcanalon elesettek emlékére. Később a szigeten, a Gora parton az SMS Leopard egy keresztet állított fel.



Az SMS Albatrosz tisztkara, középen Mauler kapitánnyal.

Az út során az 1896-ban útnak indult „Albatrosz” ágyúszád 52 nap alatt tette meg az Aden és Kolombo közötti mindössze 2100 tengeri mérföldet, a sok kikötői vesztelés miatt.¹³⁴⁴
A hajón szolgált Henzyk Gyula, későbbi dunai folyami hajóskapitány.¹³⁴⁵

¹³³⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁴⁰ Neue Freie Presse, Januar 1898-01-04

¹³⁴¹ Neue Freie Presse, Januar 1898-01-26

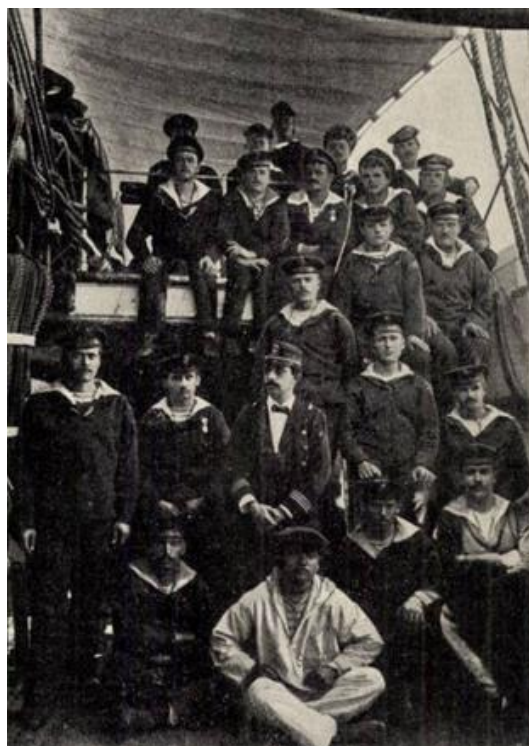
Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-01-29 / 29. szám

¹³⁴² Neugkeits-Welt-Blatt, März 1898-03-05

¹³⁴³ Vasárnapi Ujság –1898-08-21 / 34. szám / Az «Albatrosz» polynéziai útja (képekkel). Reményi Antal 578. oldal / Természettudomány; ipar; kereskedelem és rokon

¹³⁴⁴ Reichspost, Oktober 1910-10-25

¹³⁴⁵ Váci Hírlap, 33. évfolyam, 1919-09-14 / 42. szám



Sorhajó hadnagy és a legénység egy része.

Horthy azt írta emlékirataiban, hogy a nikkelt, amit a Salamon-szigeteken kerestek az új pénzhez volt szükség. Azonban nem ez volt a valódi indok. 1896-ban az Albatros ágyúszád tudományos vizsgálatok és gyűjtés örve alatt Arthur Krupp osztrák iparmágnás anyagi támogatásával kutatók arra fordultak, hogy a fegyvergyártáshoz szükséges olcsó nikkelforrás után, és szándékoztak siker esetén egyes szigeteket birtokba venni.¹³⁴⁶ Találtak is nikkelt, de az angol flotta megakadályozta a térség gyarmatosítását.

1899.

1899.09.30-án felszerelték.

1899.10.01-én kifutott Polából a Földközi-tenger felé kiképzőútra.

1899.10.01-10 között Fasana-ban volt.

1899.10.20-24-én Messina-t kereste fel.

1899.11.01-02-án Cagliari-ban állt meg.

1899.11.06-13-án Barcelona-ban horgonyzott.

1899.11.15-19-én Grao (Valencia) volt az úticélja.

1899.11.19 – 1899.12.02-án Port Mahon (Baleari-szigetek) vizein járt.

1899.12.05-07-én Goletta-ban (Tunézia) vetett horgonyt.

1899.12.13-18-án már Gravosa-ban volt.

1899.12.20-án megérkezett Polába, ahol kicserélték a legénységet.

1900.

1900.01.02-án kifutott Polából, mint kiképzőhajó.

1900.01.02-10-én Fasana-ban volt, majd egy levantei cirkálásra indult.

1900.01.12-én Comisa-ban volt.

1900.01.23-28-án Patrasz következett.

¹³⁴⁶ MúzeumCafé, 7. évfolyam, 2013/6. december-január / 38. szám • Köztelenül - Nem állami fenntartású hazai múzeumok

1900.01.28-30-án Ithaka-ban járt.
1900.02.07-09-én Milosz vizein horgonyzott.
1900.02.10-14-én Syra következett.
1900.02.15-22-én Szmirna-ban vetett horgonyt.
1900.02.23-28-án Port Vathi-t (Számosz) kereste fel.
1900.03.10-11-én Navarin-ban volt.
1900.03.15-17-én Kefalónia-ban állt meg.
1900.03.17-20-án Korfu következett.
1900.03.24-25-én Spalato-ban volt.
1900.03.27-én megérkezett Polába.
1900.04.06-án leszerelték.¹³⁴⁷

1900.09.30-án felszerelték, hogy kiképző- és gyakorló utakat hajtson végre.
1900.10.01-énkifutott Polából.
1900.10.01-09-én még Fasana-ban horgonyzott.
1900.10.15-17-én Teodo-ban volt.
1900.10.20-22-én kényszerből Brindisi-ben állt meg.
1900.10.22-én az "Albatros" ágyúaszád a rossz időjárás miatt befutott Brindisibe (Olaszország). Az út folytatódik, amint az időjárás engedi.¹³⁴⁸ Innét a görög vizekre hajózott, mert postáját ebben a hónapban Argosz-ba küldték utána.¹³⁴⁹
1900.10.23-26-án Valona-ban járt.
1900.10.26-28.-án S. Nicolo bei Saseno (Saseno sziget) következett.

1900.11.01-én Kefalonia-ba érkezett.¹³⁵⁰ (Más forrás szerint már 1900.10.30-án megérkezett és 1900.11.01-én már tovább is hajózott.)
1900.11.07-11-én Cerigo-ban (Kythera) kötött ki.¹³⁵¹
1900.11.13-19-én Pireusz-t látogatta meg.
1900.11.22-24-én Syra-ban volt.
1900.11.25-27. Porto Megolo (Santorin) következett.
1900.11.26-án két napos tartózkodásra Santorini-be érkezett.¹³⁵²
1900.11.27-29-én a Psatho-öböl (Nio-sziget, Niosz sziket a Kükládok szigetvilágban) vizein ringatózott.
1900.11.30 – 1900.12.04-én kényszerből, Monevasia (Görögország) következett.
1900.12.03-án a rossz időjárás miatt kikötött Monemvaszia-ban.¹³⁵³
1900.12.10-én két napra Zakynthosz-ba (Zante) érkezett.¹³⁵⁴ (Más forrás szerint 1900.12.06-10 között járt ott.)
1900.12.17-19-én Teodo-ban volt.
1900.12.24-én megérkezett Polába.¹³⁵⁵

1901.

1901.01.02-án kiképzőútra futott ki Polából.
1901 januárjában postáját Catania-ba küldték utána.¹³⁵⁶
1901.01.02-08-án még Fasana-ban volt.

¹³⁴⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁴⁸ Neue Freie Presse, Oktober 1900-10-22

¹³⁴⁹ Neue Freie Presse, Oktober 1900-10-26

¹³⁵⁰ Neue Freie Presse, November 1900-11-01

¹³⁵¹ Neue Freie Presse, November 1900-11-11

¹³⁵² Neue Freie Presse, November 1900-11-27

¹³⁵³ Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-04

¹³⁵⁴ Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-10

¹³⁵⁵ Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-25

¹³⁵⁶ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-18

1901.01.15-17-én Gallipoli következett.

1901.01.19-24-én Catania-ban járt.

1901.01.21-én öt napra megérkezett Catania-ba. Innét Syracuse-ba (Szirakúza) megy tovább.¹³⁵⁷

1901.01.22-én Girgenti-ben (Agrigento) volt.¹³⁵⁸

1901.01.25/26-án két napra megérkezett Syracuse-ba (Szirakúza).¹³⁵⁹ Végül 1901.02.03-án hajózott csak tovább.

1901 februárjában a postáját Tunisz-ba küldték.¹³⁶⁰ Tuniszba végül nem ment el.

1901.02.03-06-án Trapani-t (Olaszország) kereste fel.

1901.02.18/19-én Korfun járt.¹³⁶¹

1901.03.03-07-én Spalato-ban volt.

1901.03.09-11-én Fasana vizein ringatózott.

1901.03.11-én megérkezett Polába.

1901.03.26-án leszerelték, majd kicserélték a kazánjait.

Az Anton Bertoves korvettkapitány által vezetett "Albatros" ágyúnaszád két rövidebb, egyenként két hónapos járőrözést hajtott végre, az egyiket a Levantében, a másikat Olaszországban és Észak-Afrikában. E gyakorlatok alatt minden járőrözést vitorlával végeztek.¹³⁶²

1901.09.03-án második tartalékba került.¹³⁶³

1902-ben átalakították kiképzőhajójává. A sebenicoi hajósinas iskola¹³⁶⁴ 1902.10.24-én vette át. Ezután Dalmáciában hajózott hajósinasokkal a fedélzetén.¹³⁶⁵

1903.

1903.06.15-én kifutott Gravosából.

1903.06.20-24-én Korfu-n járt.

1903.06.25-26-án Maura (Drepano, Görögország) következett.

1903.06.26-án érintette a Dragomesti-öblöt és Misszolungit.

1903.06.27-28-án Argostoli (Kefalónia) következett.

1903.06.28 – 1903.07.01-én Zante-t látogatta meg.

1903.07.01-03-án Calamotta volt az úticélja.

1903.07.08-11-én Patrasz-ban járt.

1903.07.16-17-én Korfu-ban volt.

1903.07.20-21-én Teodo-t kereste fel.

1903.07.24-26-án Zára-ban volt.

1903.07.28-án megérkezett Polába.

1903.08.09-én leszerelték.¹³⁶⁶

1904.

1904 áprilisában felszerelték a sebenicoi hajósinasok kiképzése céljából. A hajósinas olyan 14–17 éves fiú, aki kereskedelmi vagy iskolahajón gyakorlati úton készül hajósnak, matróznak.¹³⁶⁷

¹³⁵⁷ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-21

¹³⁵⁸ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-22

¹³⁵⁹ Neue Freie Presse, Januar 1901-01-26

¹³⁶⁰ Neue Freie Presse, Februar 1901-02-08

¹³⁶¹ Neue Freie Presse, Februar 1901-02-19

¹³⁶² Pester Lloyd, April Jahrgang 48, 1901-04-06 / nr. 83

¹³⁶³ Neue Freie Presse, September 1901-09-03

¹³⁶⁴ Trianoni Szemle Évkönyv, 2015 (7. évfolyam)

¹³⁶⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁶⁶ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁶⁷ A magyar nyelv értelmező szótára 3. H-Kh (Budapest, 1960) H / hajótest

1904.05.04-én Pola előtt erős vihart élt át.

1904.06.01-én kiképzőútra futott ki Gravosából.

1904.04.16-i hír: Az Albatrosz és a Nautilus ágyúaszádok, mint tudósítónk jelenti, elhagyták a gravozei kikötőt s a Levantéra indultak, ahol két hónapig fognak cirkálni. A két ágyúaszád magával vitte a szebenikói hajósiskola növendékeit, hogy gyakorlati kiképzésben részesítse őket. Az ágyúaszádok Korfun, Navarinón, Szirán, Cipruson át Rhodusba mennek s valószínű, hogy ellátogatnak Szmirnába is, ahonnan aztán ismét visszatérnek a hazai vizekre. A hajósiskola növendékei visszatérésük után elméleti vizsgálatot tesznek s augusztus elején besorozzák őket. A haditengerészet legjobb altisztjei és egyáltalában a legkitűnőbb legénysége ebből az iskolából kerülnek ki. Az iskolának, amely december közepén fogja ismét működését megkezdeni, háromszáznolcvan növendéke van. Az iskola parancsnoka Bublay fregatta-kapitány s helyettese, Seidemacher Károly sorhajó-hadnagy; őket nevezte ki a haditengerészet vezetésére a Levantéra induló két ágyúaszád parancsnokaivá is.¹³⁶⁸

1904.06.21-22-én Kalamata-ban járt.

1904.06.23-30-án Szmirna-t kereste fel.

1904.07.03-07-én Pireusz-ban kötött ki.

1904.07.10-13-án Korfu-n vetett horgonyt.

1904.07.16-20-án Teodo-ban volt.

1904.07.24-27-án Zára-t kereste fel.

1904.07.29-én Polába érkezett.

1904.08.08-án leszerelték.¹³⁶⁹

1905.

1905.03.31-én felszerelték.

1905.04.01-én kiképzőútra indult a hajósinasokkal Dalmáciába.

1905.04.30-án Triesztben volt az SMS Erzherzog Friedrich vízrebocsátásakor.¹³⁷⁰

1905.06.08-án kifutott Gravosából.

1905.06.15-18-án felkereste Zante-t.

1905.06.23-27-én Syra-ban volt.

1905.06.28 – 1905.07.04-én Pireusz-ban járt.

1905.07.04-05-én Kalamata következett.

1905.07.11-15-én Korfu-n járt.

1905.07.20-25-én Gravosa-ba érkezett.

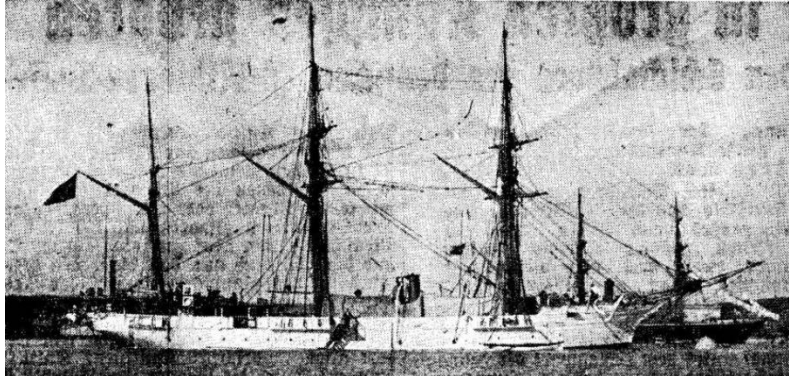
1905.07.28-án megérkezett Polába.

1905.08.12-én leszerelték.

¹³⁶⁸ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-16 / 166. szám

¹³⁶⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁷⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, Mai 1904-05-01



1371

1906.

1906 áprilisában felszerelték és a hajósinasokkal tett utakat Dalmáciában.

1906.06.09-én kiképzőútra futott ki Sebenicoból Görögország felé.

1906.06.13-án Korfu-n volt.

1906.06.23-28-án Patrasz-ban járt.

1906.06.29- 1906.07.01-én Zante-ban volt.

1906.07.03-06-án Kefalónia-t kereste fel.

1906.07.08-12-én Valona következett.

1906.07.13-án befutott Teodóba.

1907.

1907 áprilisában felszerelték és a hajósinasokkal hajózott ki.

1907.06.12-én külföldi útra futott ki Teodóból.

1907.06.13-án befutott Korfura.

1907.06.18-án Ithakára érkezett.

1907.06.21-én Korinthosz-ban volt.

1907.06.24-27-én Zante-ba érkezett.

1907.06.28 – 1907.07.01-én Kefalónia-t kereste fel.

1907.07.04-07-én Korfu-n állt meg.

1907.07.09-én befutott Teodóba.

1908.

1908 áprilisában felszerelték és a hajósinasokkal futott ki.

1908.06.11-én külföldi útra indult Teodóból.

1908.06.12-14-én Korfu-n járt.

1908.06.16-18-án Argostoli-t (Kefalónia) kereste fel.

1908.06.21-26-án Pireusz-ban horgonyzott.

1908.06.29 – 1908.07.01 között Patrasz-ban volt.

1908.07.01-03-ban Zante-ban horgonyzott.

1908.07.13-án befutott Teodóba.¹³⁷²

1909-ben parti állomáshajó.¹³⁷³

1909.04.24 – 1909.08.12., és 1910.04.01. – július, valamint 1911.04.01. – július, továbbá 1912.04.03. – július között a hazai partok előtt cirkált a hajósinasokkal.

1914.03.04-én a polai Arzenál átvette és a munkásainak szolgált lakóhajóul a háború végéig.

¹³⁷¹ Oesterreichische Volks-Zeitung, September 1943-09-08

¹³⁷² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁷³ Kincses Kalendárium, 1909 A haditengerészet

1910-ben a „Zeelandia“ nevű ausztráliai gőzös hírt hozott a Foullon expedíció szomorú sorsáról. Tatuve szigetén meggyilkolt emberek csontjait látták s a benszülöttek elmondták, hogy az „Albatrosz“ utasait megölték és megették.¹³⁷⁴

1920-ban Olaszország kapta meg hadizsákmányként.

1921.07.28-án az SMS Albatros ágyúszázad felrobbant Pola haditengerészeti kikötőjében. Tíz tonna különféle robbanóanyagot szállított. A tűz áterjedt a közeli lőportoronyra, és körülbelül 170 tonna dinamitot gyújtott be, amely szörnyű durranással robbant fel. Az SMS Nautilus fedélzetén is tűz ütött ki, de a harmadik robbanást a hajó elsüllyesztésével megakadályozták. A város szinte összes ablaka betört, a temetőben sok sír megrongálódott, és a városi parkban több fasor is kidőlt. Emberélet nem történt. A kár tízmillió líra.¹³⁷⁵

Maradványait 1924-ben bontották szét.

Parancsnoka:

Gustav Tröster korvettkapitány 1876¹³⁷⁶

Josef Primavesi korvettkapitány 1877¹³⁷⁷

Brode (Bradl, Bendl) korvettkapitány 1878

Emil Palese Edler von Grettberg korvettkapitány 1879¹³⁷⁸

Richard Banfield korvettkapitány 1882

Erwin Graf Dubsky korvettkapitány 1883¹³⁷⁹

Vostry (Wostry, Ostry) József korvettkapitány (utóbb fregattkapitány) 1883-1885

Müldner (Mildner) Arthur fregattkapitány 1885-1887

Pott Gusztáv (1887-Azori-szigetek 1888+)

Reznicek korvettkapitány 1890

Hajek korvettkapitány 1894¹³⁸⁰ Josef Ostry fregattkapitány



Mauler József (báró Maulen von Elisenau, Josef Ritter Mauler von Elisenau) fregattkapitány 1895-1896 -1898

Anton Bertovesy (Bertoves) korvettkapitány 1900-1901¹³⁸¹

Bublaj fregattkapitány 1904

¹³⁷⁴ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-12-08 / 291. szám

¹³⁷⁵ Salzburger Wacht, Juli 1921-07-29

¹³⁷⁶ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 23, 1876-05-31 / nr. 125

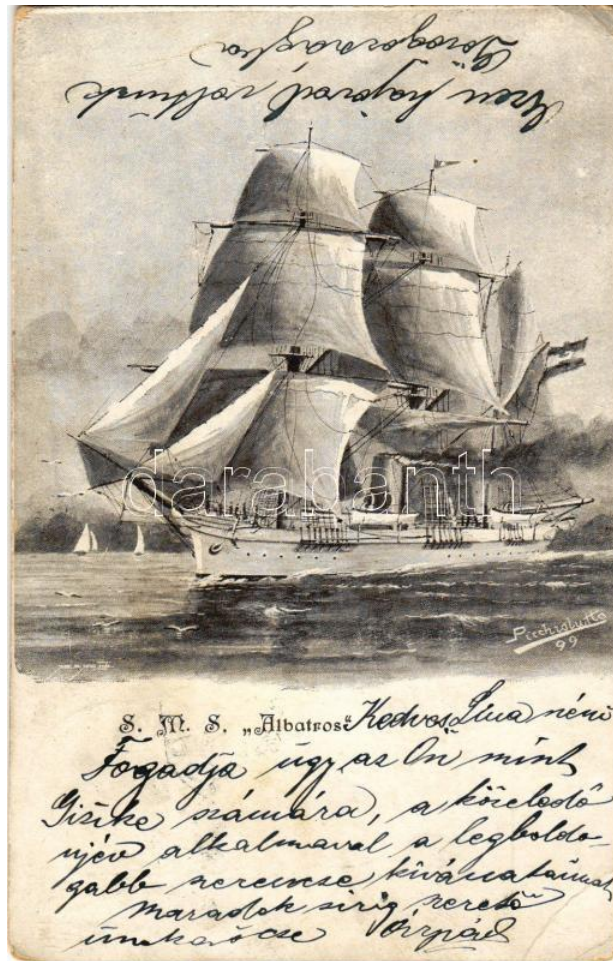
¹³⁷⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-01-03

¹³⁷⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1879-04-30

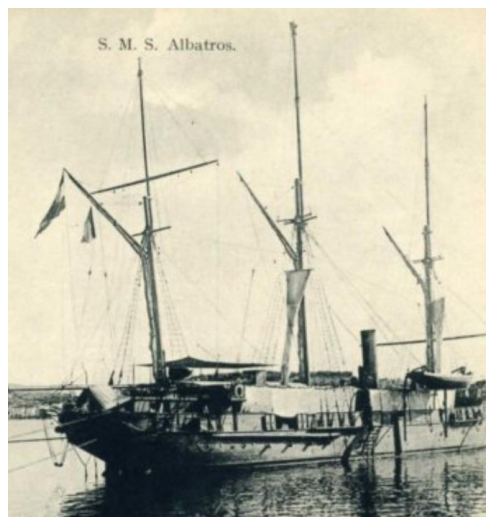
¹³⁷⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1883-05-30

¹³⁸⁰ Fővárosi Lapok 1894-01-14 / 14. szám

¹³⁸¹ Pester Lloyd, August Jahrgang 47, 1900-08-15 / nr. 195



Az SMS Albatros 1903-ban.¹³⁸²



1383

A hajó Gudalcanar-i felfedező útjáról még 1950-ben is cikkeztek.¹³⁸⁴

¹³⁸² <https://www.darabanth.com/en/446-Online-auction/446.0/Postcards/Warships~2000025/1903-KuK-Kriegsmarine-SMS-Albatros-Schraubenkanonenboot-SMS-ALBATROS-es-es-kir-haditengere-II2947552>

¹³⁸³ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/albatros-133/>

¹³⁸⁴ Die Furche, Januar-Juni 1950-01-07