

SMS Nautilus csavaros ágyúaszád (máshol gőzszkúner) (1873)

(Testvérhajója az SMS Albatros.) A hajó történetének kutatását ugyan azon dolgok nehezítik, mint amik fennállnak az SMS Albatros esetén. Az angol flottában is volt egy 8 ágyús Nautilus nevű brigg ugyan ekkor. Az SMS Nautilus ágyúaszád, nem azonos a Nautilus kutatógőzössel.

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

Hossza: 46 m¹³⁹³

hossza az egyenesek között 46,15 m (pp)

hossza vízvonalon 44,4 m (vv)

legnagyobb hossza 51,32 m (lh)¹³⁹⁴

Szélessége: 8 m (8,23 m)

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

Meghajtása:

1 db fekvő kéthengeres gőzgép

1 kazán, üzemi nyomás 2 atm

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

Vitorlával és kiegészítő gőzmeghajtással rendelkezett.

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

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

Teljesítménye: Motorja névleges teljesítménye 90 lóerő, ami 400 lóerős teljesítményre utal.
Máshol 615 LE szerepel.

Sebessége: 10,5 csomó

9,68 csomó, 126-os fordulatszámnál a próbaúton

Fordulókör átmérője:

ideje, teljes erővel:

jobbra 25°-ra kihajtott kormányval 360 m, 4 perc 26 mp.,

balra 25°-ra kihajtott kormányval 470 m, 5 perc 20 mp.¹³⁹⁵

Üzemanyaga: 53,88 tonna szén

Személyzete: 106 - 112-129 fő között váltakozott

1873-ban: 109 fő.

1877-ben: 115 fő

Fegyverzete:

2 db 15 cm-es hátultöltős löveg (2 db 24 fontos, öntöttvas Krupp ágyú a hajó tatján)

(Más forrás szerint Wahrendorf lövegek voltak rajta.)

1 db 7 cm-es bronz csónaklöveg

63 db puska, 29 db revolver, 10 db tengerész kard

¹³⁹³ Magyar Ujság, 11. évfolyam, 1943-01-12 / 8.

¹³⁹⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹³⁹⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1875-től: 53 db karabély, 29 db revolver, 10 db kard

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

1882-ben a hajón több revolver ágyú volt.

A Monarchia ekkor főleg 25,4 mm-es Palmkrantz – Nordenfelt szórólövegeket használt.

Fegyverzete 1895-től:

2 db 7 cm-es löveg

3 db 2,5 cm-es szórólöveg

2 db 8 mm-es géppuska

Csónakok:

1 db IV. osztályú bárka, 1 db nagycsónak, 1 db III. osztályú gígg, 1 db jollboot, 1 db jolle, 1 db kicsónak.

Horgonyok:

6 db Admiralitás típusú horgony: 1332 kg, 1189 kg, 722 kg, 452 kg, 232 kg, 155 kg.

Épült: Polai Arzenál **Tervezte:** Josef Romako

Vegyes építésű hajó, vas bordázat és fa palánkozattal készült.

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

Építés kezdete: 1872.01.20.

Ára: A haditengerészet 1874-es költségvetésében a hajó teljes hajótestének új értéke, beleértve a szerelvényeket és a motort, 205 000 florinban szerepel, a lövedékeké, beleértve a csöveket és a felszerelést is, pedig 6800 florinban.¹³⁹⁶

Vízrebocsátás: 1873.07.21.

Pola, 1873. július 21. Ma reggel nagy csinnadrattával és ágyútűzzel sikeresen vízre bocsátották a helyi fegyvertárban épített „Nautilus“ ágyúaszádot.¹³⁹⁷

Más újság szerint, már 1873.07.19-én vízrebocsátották. Lehet, hogy csúszott a vízrebocsátás, mert a többségi lapok 21-ét írják.

A hajó, testvérhajójához hasonlatosan, fából épült.¹³⁹⁸

Hadrendbe állt: 1874.04.12-én készült el.

1874.06.21-én már teljesen felszerelt állapotban volt.¹³⁹⁹

1874.05.09-én Polában, már közel volt a teljes felszereléséhez a haditengerészet által.¹⁴⁰⁰

A hajó sorsa: 1921.07.08-án Polában elsüllyesztették, nehogy a rajta tárolt lőszer felrobbanjon.¹⁴⁰¹

A Stabilimento Navale Adriatico 1872-ben elnyerte a "Nautilus" ágyúaszád motorjának gyártására vonatkozó szerződést, amelyet a haditengerészeti arzenálban házon belül építenek. A motor névleges teljesítménye 90 lóerő, és a Trunck rendszer szerint épült.¹⁴⁰²

1874.

1874.06.06-án kifutott Polából egy adriai cirkálásra.

1874.06.11-12-én Gravosa-ba érkezett.

1874.06.17-22-én Korfu-n járt.

1874.07.01-03-én Lissa-ban horgonyzott.

1874.07.10-15-én Gravosa következett.

¹³⁹⁶ Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-23

¹³⁹⁷ Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-21

¹³⁹⁸ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

¹³⁹⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-06-2

¹⁴⁰⁰ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-05-17

¹⁴⁰¹ Salzburger Wacht, Juli 1921-07-29

¹⁴⁰² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1872-12-04

1874.07.12-én parancsot kapott, hogy menjen Konstantinápolyba a Nagykövetség védelmére. Ez sajtóban pár nap késéssel jelent meg. 1874.07.15-én már felmerült, hogy Konstantinápolyba küldik.¹⁴⁰³

1874.07.19-én nagyon rossz időben került meg a Matapan Fokot.

1874.07.20-21-én S. Nicolo következett.

1874.07.24-26-án Andros-ban volt.

1874.07.28 – 1874.08.01-án a Dardanellák-nál (Csanak Kaleh) járt.. Bebizonyította jó vitorlázóképeségét, és könnyedén manőverezett.

1874.07.30-án segített egy parti tűzvész eloltásában.

1874.08.01-06-án Konstantinápoly-ban volt.

1874.08.06– 1874.09.14-én Büyükdere-ben, Konstantinápoly-ban horgonyzott.

1874.09.14-30-án Tophane-ben, Konstantinápolyban volt.

1874.09.24-én az SMS Nautilus ágyúaszád Konstantinápolyban volt. Innét novemberben akart visszatérni Polába.¹⁴⁰⁴ Végül még decemberben is Konstantinápolyban volt.¹⁴⁰⁵

1874.09.30-án érintette Prinzen szigetét.

1874.09.30 – 1875.01.26-ig a konstantinápolyi Tophane-ben horgonyzott.

1875.

1875.01.05-én még Konstantinápolyban volt. Ekkor indult a felváltására az SMS Dalmata (Dalmácia) ágyúaszád.¹⁴⁰⁶ Még január 12-én is a török vizeken állomásozott.¹⁴⁰⁷

1875.01.28-30-án Sigri-t kereste fel.

1875.02.01-03-án Mudros következett.

1875.02.05-10-én Yero-ban vetett horgonyt.

1875.02.11-13-án Kiosz-ban állt meg.

1875.02.13-15-án Cesme vizein volt.

1875.02.15-17-én Mersier következett.

1875.02.18-23-án Syra vizein ringatózott.

1875.02.23-24-én a Tourla-öbölben járt (Mykene).

1875.02.25-26-án Nausea-ban volt Paros (Párosz)-ban.

1875.02.27-28-án Vathi következett, Számosz-ban.

1875.02.29. -1875.03.02-án Kiosz-t kereste fel.

1875.03.03-04-én Yero-ba érkezett, Mytilene-ben.

1875.03.04-14-én Szmirna-ban kötött ki.

1875.03.19-23-én Korfu-n járt.¹⁴⁰⁸

1875.03.26/27-én érkezett meg Polába Konstantinápolyból.¹⁴⁰⁹ A hajó, a kisebb javítások elvégzése után áthajózott Triesztbe.¹⁴¹⁰ A hajót az aktív hajórajhoz vezényelték.

1875.04.08-án Polában, a pólai hajóhadosztály gyakorlata délutáni két órára volt kitűzve. A hadosztály Radetzky fregatte, admirálhajó, Kaiser kazamatahajó Frundsberg korvette és Nautilus ágyúaszádból áll. A gyakorlatot Ferenc József császár és király megtekintette a Radetzky fedélzetéről. A gyakorlat alatt szakadt az eső.¹⁴¹¹ A gyakorlatot a Fasana csatornában tartották meg.

¹⁴⁰³ Die Presse, Juli 1874-07-15

¹⁴⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-09-27

¹⁴⁰⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-12-20

¹⁴⁰⁶ Die Presse, Januar 1875-01-05

¹⁴⁰⁷ Neuigkeits-Welt-Blatt, Januar 1875-01-12

¹⁴⁰⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁴⁰⁹ Die Presse, April 1875-04-01

¹⁴¹⁰ Neues Fremden-Blatt, April 1875-04-01

¹⁴¹¹ A Hon, 13. évfolyam, 1875-04-13 / 83. szám

Neue Freie Presse, April 1875-04-09

1875.05.13-án Fiumében volt, mikor Ferenc József császár és király felkereste a flottát.¹⁴¹²
1875.06.06-án Polából Triesztbe érkezett. Rakománya sör volt.¹⁴¹³

1875.06.13-án kifutott Triesztből.
1875.06.23-27-én Zante-ra érkezett.
1875.07.13-17-én Alexandria-t kereste fel.
1875.07.18-21-én Port Said-ban volt.
1875.07.29 – 1875.08.02-án Rodosz következett.
1875.08.02-03-án Makri-ban állt meg.
1875.08.04-én Marmarizza-t érintette.
1875.08.05-14-én Karagacs-ban járt.
1875.08.14-15-én ismét Rodosz-t kereste fel.
1875.08.17-18-án Kosz-ban (Égei-tengeri sziget) horgonyzott.
1875.08.18-20-án egy közeli fokok vizén volt.
1875.08.22-25-én Kiosz-ban állt meg.
1875.08.26-29-én a Skrophos-öböl következett.
1875.08.29 – 1875.09.02-án Kuvela- (Kavála) öbölben járt.
1875.09.03-án Vathi-ban állt meg, Számosz-on.
1875.09.05 – 1875.11.04-én Szmirna-ban volt.
1875.11.04-10-ig Yero-ban, Mytilene-ben állt meg.
1875.11.11-13-án Syra következett.
1875.11.14-15-én Tigani-ban (Tigani félsziget a Peloponnészosz déli részén) járt.
1875.11.15-18-án Kiosz-ban horgonyzott.
1875.11.18-19-án Cesme-t látogatta meg.
1875.11.19-20-án Vourlah-ban (Vourla) járt.
1875.11.20 – 1875.12.01-én Szmirna vizein horgonyzott.
1875.12.02-03-án Syra következett.
1875.12.04-07-én Koroni-ban (Görögország) állt meg.
1875.12.08-09-én Korfu-ra érkezett.
1875.12.11-én megérkezett Polába.¹⁴¹⁴
1875.12.08 után várták Polába.¹⁴¹⁵
1875.02.19-én leszerelték.

1876.

1876.03.17-én a következőt írják Polából: Tegnap délután a Custozza kazamatahajóból, mint zászlóshajóból, a "Radetzky" fregattból, a "Frundsberg" korvettből és a Triesztből érkező "Nautilus" ágyús hajóból álló osztag friss délnyugati szélben lépett be a helyi kikötőbe.¹⁴¹⁶

1876.05.10-én az isztriai vizeken járt.¹⁴¹⁷

1876.05.13-án kifutott Pola-ból a levantei vizek felé a Szaloniki zavargások miatt. A hajó útja rendkívüli út, mert az akadémia kadétjait kellett volna kiképzésre vinnie. A flotta többi egységét is mozgósították.¹⁴¹⁸

1876.05.22-én Smyrna-ba érkezett az osztrák Nautilus ágyúszázad 112 fővel és 2 ágyúval.¹⁴¹⁹
Ugyan ekkor a térségben volt a német Nautilus ágyúszázad is, amely Konstantinápolyba

¹⁴¹² Neue Freie Presse, Mai 1875-05-14

¹⁴¹³ Neue Freie Presse, Juni 1875-06-07

¹⁴¹⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁴¹⁵ Neue Freie Presse, Dezember 1875-12-12

¹⁴¹⁶ Neue Freie Presse, März 1876-03-22

¹⁴¹⁷ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-10

¹⁴¹⁸ Neue Freie Presse, Mai 1876-05-17

¹⁴¹⁹ A Hon, 14. évfolyam, 1876-05-23 / 119. szám

tartott.¹⁴²⁰ Török vizeken volt ekkor az SMS Radetzky fregatt 21 ágyúval, az SMS Nautilus, SMS Albatros, oda tartott az SMS Custozza 570 fő és 12 ágyú, az SMS Salamander 3110 tonna, 308 fő, 16 ágyú. Ha szükséges, akkor a Monarchia pár nap alatt, még több egységet is a térségbe tud irányítani.¹⁴²¹

Egy Polából származó jelentés szerint 1876.07.08-án a következő hadihajók tartózkodtak Szmirnában: egy török haditengerészeti különítmény, amely 5 páncéloshajóból és több fahajóból áll, a Császári és Királyi S.M. kazamatahajó század, amely áll a Salamander páncélos fregattból, a Radetzky fregattból, és az Albatros és a Nautilus ágyúszázadokból, továbbá ott volt a francia Heroine, az olasz Venezia és Palestro páncéloshajók, az Askold orosz korvett és a görög Syros ágyúszázad.¹⁴²²

1876.07.29-én megérkezett Szmirnából Lyra-ba (görög sziget, Spira) és Kandia-ba (Kréta) tart.¹⁴²³

„Az osztrák-magyar haditengerészet és az okkupáció Az európai nagyhatalmak 1878. június 13. és július 13. között Berlinben ülésező kongresszusa - amely lezárta a cári csapatok győzelmével végződő 1877-78-as orosz-török háborút és rendezte az új balkáni hatalmi viszonyokat - felhatalmazást adott Ausztria-Magyarországnak a török birodalom részét képező Bosznia és Hercegovina, valamint a novibazári szandzsák katonai megszállására. 1878. július 29-én a császári és királyi XIII. hadtest báró Joseph Philippovich von Philippsberg tábornok vezetésével Boszniába, a báró Stephan von Jovanovic altábornok vezette 18. közös gyaloghadosztály Hercegovinába kezdte meg a bevonulást. A hadműveletekben résztvevők összlétszáma kezdetben 72 713 fő, 112 löveg és 13 313 lő volt. A mohamedán felkelők elkeseredett ellenállása, amelyhez részben reguláris török csapatok is csatlakoztak, megkövetelte, hogy az osztrák-magyar hadvezetés a csapatok létszámát 270 000 főre emelje, és augusztus végén felállítsa a 2. hadsereget. A haditengerészet a hadsereg hadműveleteit az Adrián és a Száván is támogatta. A flotta egységei és a bérelt szállítóeszközök segítségével a XIII. hadtest csapatainak összevonása alkalmával Spalatónál tengeri szállítás folytattak. Júliusban Elek körzetében hat elektromos vezetékkel ellátott megfigyelőaknákat és 157 érintőaknákat raktak le, a szárazföldi aknafigyelő helyek között 5000 méter telefonkábellet fektettek le, valamint egy katonai táviróállomást létesítettek. (December elején az aknazárat felszámolták.) Augusztusban a két megszállt tartományból származó török csapatokat és menekülteket -kb. 6000 főt - Neumból az albán partoknál található Prevesába vitték. Neumnál a hadműveletek alatt összesen 26 000 főt és 600 járművet hajóztak be és szállítottak el. A Narenta folyón a Mostarba vezető egyik út kiindulópontjába, Metkovicba, csapatokat és hadianyagot, a nagyobb kikötővárosokba sebesülteket és betegeket szállítottak, a GARGNANO gőzös például 98 sebesültet és 1696 beteget vitt Dalmáciából Triesztbe. Mindezekre a feladatokra - a különböző (polgári) társaságoktól bérelt gőzösök és kereskedelmi vitorlások mellett - a Kaiser Max kazamatahajót, a Nautilus, a Kerka és a Narenta ágyúszázadot, a Gargnano, a Triest, a Pola és az Andreas Hofer kerekesszállító gőzöst, a Grille műhelyhajót, a Drache raktárhajót, a Curtatone hulkot vették igénybe.”¹⁴²⁴

Das Vaterland, Mai 1876-05-23

¹⁴²⁰ Ellenőr, 8. évfolyam, 1876-05-17 / 135. szám

¹⁴²¹ Grazer Volksblatt, Juni 1876-06-04

¹⁴²² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-07-21

¹⁴²³ Neue Freie Presse, Juli 1876-07-29

¹⁴²⁴ Hadtörténelmi Közlemények, 118. évfolyam, Hadtörténelmi Intézet (Budapest, 2005) 4. szám / Tanulmányok / Balla Tibor: A LEITHA és a MAROS monitor Bosznia és Hercegovina 1878-as okkupációjában.

1877.02.26-án megérkezett Pola-ba Thesszaloniki-ből, és a hajót leszerelték.¹⁴²⁵ A hajón javítási munkálatokat végeztek el.¹⁴²⁶

1877.04.27-én második tartalékba került.¹⁴²⁷

1878.

1878-ban Dalmáciában állomásozott.

1878.02.03-án első tartalékba került.¹⁴²⁸

Raguza, 1878.12.01. Ivanovics (Jovanovic von Bortotolero) altábornagy táviratilag Bécsbe hivatott és ma a »Nautilus« ágyúnaszádon utazott Triesztbe, ahová december 3.án érkezett meg.¹⁴²⁹

Az Osztrák-magyar haditengerészet szerepe Bosznia-Hercegovina annektálásában. Írta: Fmk., d. R. August von Urbanjui. Jogos büszkeséggel olvassuk a napilapokban az 1878-as csaták felidézését, amikor fél évszázaddal ezelőtt Ausztria-Magyarország megtette az első lépést a vallási és faji gyűlölet sújtotta Bosznia-Hercegovina tartományainak birtokba vétele felé, hogy azokat a békés fejlődés áldásaiba vezesse. Az Osztrák-magyar haditengerészet is dicséretes szerepet játszott az 1878-as csatákban. Az Osztrák-magyar haditengerészet R. von Pokorny ellentengernagy parancsnoksága alatt állt. A Császári és Királyi Haditengerészeti század feladata az volt, hogy Spitsa-tól Saseno szigetéig őrizze az adriai partvidéket. Feladatuk volt megfigyelni az ezeken a vizeken működő hadihajókat, de a hercegovinai műveleteket is figyelemmel kísérni. 1878. május eleje óta a „Habsburg” páncélos fregatt a „Kaiser Max” és a „Don Juan d'Austria” kazamatahajókkal együtt zászlóshajóként szolgált az Adriai-tengeren. A hadműveletek kezdetén a „Habsburg” és a „Kaiser Max” időszakos ellenőrzőpontokat tartott fenn a castelnuovi főállomásnál. Ezeknek a hajóknak lehetőségük volt közvetlenül részt venni a szárazföldi csapatok akcióiban is. Amikor 1878. július 26-án felmerült a Ragusa–Carsovica út biztosításának szükségessége, 1 tengerésztisztből és 200 tengerészből álló különítményt vezényeltek a ragusai erődök elfoglalására és az őrség felügyeletére. Ez az intézkedés megghiúsította a Meier-inváziót. Július 28-án a 38. gyalogos sánc zászlóalját bevetették. A 27. számú zászlóalj Ragusából Castelnuovóba szállították a „Kaiser Max”-hoz. A tengeri századok jelenléte felbecsülhetetlen értékűnek bizonyult augusztus első felében, mivel jelentős török erők, köztük reguláris katonák Neum közelében – a 18. gyaloghadosztály hercegovinai bevetésének legsebezhetőbb pontjánál – való koncentrációja könnyen kritikus helyzethez vezethetett volna. Augusztus 4-én a zászlóshajónak, a „Kaiser Max”-nak és a „Nautilus” ágyúnaszádnak kellett volna megérkeznie Klek vizeire, hogy egy megfelelő ponton hajóra szálljanak Ali pasa Mostarból visszavert csapatai, hogy azokat Albániába szállítsák. Ali pasa annyira késleltette a Krupa folyó menti táborból való indulását, hogy kezdeti 3000 fős erőinek száma a lemaradók és menekültek miatt megduplázódott. A szállításra megrendelt Lloyd-hajók még nem érkeztek meg. Ezért közel 6000, többnyire jól felfegyverzett katonát – akik közül néhány a korábbi tapasztalatok alapján megbízhatatlannak bizonyult – egyesítettek az egyik legfontosabb part menti ponton, míg a kíséretükre a Himmel kapitány vezette 22. számú gyalogezred százada állt rendelkezésre. Ebben a helyzetben a vízi parancsnok elrendelte a törököknek, hogy Neumnál a tengerparton létesítsenek egy gyülekezőhelyt. A kíséret Neum és a tábor között foglalt helyet. A csapat úgy helyezkedett el, hogy a török tábor biztonságos pozícióban legyen. 13-án 18:00-kor még mindig fennállt a veszélye annak, hogy a fegyelmezett

¹⁴²⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-03-06

¹⁴²⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-03-06

¹⁴²⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-04-27

¹⁴²⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-02-03

¹⁴²⁹ A Hon, 16. évfolyam, 1878-12-02 / 293. szám

A Hon, 16. évfolyam, 1878-12-03 / 294. szám

Neue Freie Presse, Dezember 1878-12-03

és erejüket tudatában lévő török csapatok Stolac vagy Ljubinja felé kitörhetnek, és jelentősen megzavarhatják a megszállás menetét. Végül 1878. augusztus 13-án megkezdődött a csapatok behajózása. Ekkora már a lefegyverzett erő 6500 főre rúgott. Minden hajó Brebesa (?) felé indult, ahol augusztus 15-én horgonyoztak le, majd számos nehézség leküzdése után augusztus 16-án partra szállították a csapatokat.

A dalmát partvidék többi részének biztosítása érdekében a "Kerka" és a "Nautilus" ágyúnaszádokat, az "Andreas Hofer" lapátkerekes gőzhajót és a "Grille" gőzhajót a Közös Parancsnoksághoz rendelték.

A fokozott part menti védelem különösen ott bizonyult szükségesnek, ahol a török terület 8-10 kilométer hosszan határos volt a hadműveleti területtel. Ehhez kellett biztosítani a Miet-öblöt és a Stagno Piccolo-csatorna bejáratát. A feladat végrehajtásával az 1. számú haditengerészeti aknaparancsnokságot bízták meg Masotti korvettkapitány parancsnoksága alatt, amelyhez tartozott a "Drache" löszerszállító, a "Curtatone", valamint a "Triest" és a "Pola" szállítóőzösök. Az aknazár 11 kilométer hosszú volt, és Punta Popovánál a szárazfölddel, Bunta Blacánál pedig a Sabbioncello-félszigettel határos volt. Az aknazár 157 mechanikus érintkezőaknából állt. A baráti hajók hozzáférését a területhez 6 elektromosan aktiválható megfigyelőakna zárta el. 16 napos fáradtságos munka után lerakták az összesen körülbelül 3 millió kilogrammot nyomó aknákat. Ezenkívül 5 kilométernyi távírvonalat és ugyanennyi kilométernyi kommunikációs vonalat építettek, és a korábban elhagyatott Neum kikötőjét minden szükséges létesítménnyel felszerelték, hogy állomáshelyként szolgálhasson.

A hadianyag-utánpótlást Lloyd gőzhajók vagy part menti hajók végezték Punta Visnjica és Porto Tolero di Narentaig. Onnan a Narenta Flottilla intézte a tovább szállítást Metkovicba. A flottilla megalakulásához a haditengerészet biztosította a Bott hadnagy parancsnoksága alatt álló "Thurn-Taxis" gőzhajót, egy gőzhajót, egy chalandot (uszály), két nagyobb hajót és a "Dromedar" szénraktárhajót. Ezekon a hajókon kívül a Narenta Flottilla parancsnokának hat nagyobb könnyűhajója és három kisebb egység állt rendelkezésére, de a növekvő forgalom miatt lényegesen több part menti hajóra volt szükség az utánpótlás szállításához. A haditengerészet ezután a "Gorzowski" gőzhajóval, egy gőzhajóval, a "Colibri" hajóval és a "Pollux" gőzhajóval, valamint a zarai kikötőkapitányi hajóval is hozzájárult a műveletekhez. Bár ezek az óceánjáró hajók nem feleltek meg a Neretva folyón való hajózás feltételeinek, a szakértelem mégis teljes mértékben elérte a kívánt célt.

De a haditengerészet közvetett szerepet is játszott a harcokban. Amikor Bienert hadtestét 1878 augusztusának közepén a Száva folyón való átkeléssel bízták meg, a cél az volt, hogy megtévesszék a felkelőket az átkelőhelyről. Ehhez az elterelő hadművelethez Blaschke ezredes két gyalogosvonalat, egy századot és egy üteget kapott, és a von Henriquez hadnagy parancsnokolta "Leitha" monitort. A Natti hadnagy parancsnoksága alatt álló "Maros" monitor Samac közelében állomásozott. Szeptember 14-én a "Leitha" 130 lövést adott le Nowo-Brekára, több tüzet okozva a városban. A monitor így jelentősen hozzájárult a megtévesztés sikeréhez. A "Maros" monitor használata ugyanilyen sikeres volt. Lövedékei nagy riadalmat keltettek a felkelők körében. Az együttműködésének köszönhetően a hídépítés teljes békében történhetett. Amikor az 1879 májusában végrehajtott sikeres megszállás után a Spiza körzet elfoglalására került sor következő lépésként, Schröder fregattkapitány vezetésével a "Fasana" korvetet küldték a tengeri expedíció kíséretére. Amikor az oszlop szárazföldi része belépett Sutomore-ba, a "Fasana" megjelent a kikötőben és birtokba vette azt.¹⁴³⁰

1879.04.20-án tartalékba került Pola-ban.¹⁴³¹

1879-ben Dalmáciában állomásozott az év októberéig.

1880-ban Polában tartózkodott, közben kicserélték a kazánjait.

¹⁴³⁰ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1928-08-17

¹⁴³¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-04-20

1881.

1881.10.28-án az üzembehelyezése folyamatban volt.¹⁴³²

1881.10.30-án a hajóra került kadétnak Emerich von Horhy.¹⁴³³

1881.12.16-án a Nautilus Risano előtt (kotori öböl) van kikötve.¹⁴³⁴

1881.12.25-én 112 fős legénységével Bocca vizein volt Cattaróban, több kisebb hadihajóval együtt.¹⁴³⁵

1882.

1882.01.09-én Bocca vizein volt Cattaróban, de ekkor már nagyobb hajóegységek is befutottak ide.¹⁴³⁶

1882.01.10-én a dalmáciai felkelés leverésére rendelték a „Laudon“ és a „Zrínyi“ fregattokat, továbbá a „Nautilus“ és „Sansego“ ágyúaszádokat.¹⁴³⁷ A kötelék feladata egyben a montenegrói partok, elsősorban Antivari (Bar, Montenegró) közelében a kikötői rendszert szigorú irányítása, valamint a háborús szervezetek megfigyelése. Erre a feladatra főleg a Morve ágyúaszád lett kirendelve.¹⁴³⁸

1882.01.14-én a "Nautilus" ágyúaszád Yuta (Ljuka) és Orahovac között felügyelte partot. Ezt figyelte még 1882.01.22-én is.¹⁴³⁹ A Monarchia ekkor megszállta Krivoscie-t.

(Bosznia és Hercegovina 1878. évi megszállása után a két tartományban megfelelő erejű helyőrségek maradtak vissza és azok védelme alatt nyomban megkezdődött a nagy kultúrmunka, mely hivatva volt ezeket az erősen elmaradt tartományokat is minél előbb modern állami részekké átformálni. 1881 november 4.-én kihirdették a három tartományra vonatkozó véderő-törvényeket és bár azok a legmesszebbmenően tekintetbe vették főleg a mohamedánok különleges szokásait és vallási berendezéseit, a katonai szolgálatnak még ilyen enyhe formában való megkövetelése, épp úgy mint 1869-ben, hamarosan forrongásba hozta kivált e tartományok délkeleti részén lakó, rendhez és törvénytisztelethez nem igen szokott lakosságot. De az említett törvénynek proklamálása csak keresett és szívesen vett ürügy volt a nagy elégületlenség kitörésére, amelynek mélyebben fekvő okai is voltak. Az új osztrák rezsimnek sok azelőtti önkényt és furcsaságot korlátozó rendelkezéseitől ugyanis sem az ottani keresztények, sem a törökök nem voltak elragadtatva s így könnyen adtak hitelt az őket a fennálló rend ellen uszító agitátorok csábító szavainak. Az ellenállás eleinte főképpen abban nyilvánult meg, hogy egyes kerületek vonakodtak a sorozásra köteles ifjúságot a sorozó bizottságok elé állítani. Nemsokára azonban nyílt erőszakosságokra is került a sor. Így többek között 1882 január 10.-én egy erős fölkelő csoport az uloki csendőrkaszárnnyát rohanta meg, amelyben Radakovic Miklós őrmester 30 órán keresztül sikeresen védekezett s aztán a létrejött egyezés szerint szabadon elvonulhatott embereivel együtt. 1882. májusáig tartottak a fegyveres harcok.¹⁴⁴⁰)

Jovanovics altábornagy azt jelenti Kastaróból 1882. február 10-én délután 5 órakor, hogy megtekintette Ledeniczét és ezen pont, valamint a grebeni, ubalaczi és orahováci állások tartós megszállását s azoknak megerősítését rendelte el. A 47. hadosztály parancsnoksága igen előnyösen eszközölte Ledeniczének és Grieben-Ubalacz és Veljeselo helységeknél

¹⁴³² Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-10-28

¹⁴³³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1881-10-30

¹⁴³⁴ Függetlenség, 2. évfolyam, 1881-12-16 / 346. szám

¹⁴³⁵ Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 28, 1881-12-25 / nr. 355

¹⁴³⁶ Pester Lloyd, Januar Jahrgang 29, 1882-01-09 / nr. 9

¹⁴³⁷ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

¹⁴³⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1882-01-13

¹⁴³⁹ Neue Freie Presse, Januar 1882-01-14

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1882-01-22

¹⁴⁴⁰ <https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Banlaky-banlaky-jozsef-a-magyar-nemzet-hadtortenelme-2/22-i-ferenc-jozsef-haborui-az-184849-evi-magyar-szabadsagharcot-kiveve-1848-1882-6E9C/k-az-1882-evi-hercegovinai-delboszniai-es-dalmaciai-folkelés-773A/>

elfoglalását. A harcban a 3. tábori vadászzászlóalj, A hegyi üteg és a 14. hesszeni nagyherceg ezred, (hadkieg. kerülete Lincz) és 43. sz. Aleman ezred (hadkiegészítési kerülete Karánsebes. Szerk.) gyalogezredek egy-egy zászlóalja vett részt. A csapatok nagy erélyt és kitartást fejtettek ki a roppant terepnehézségek leküzdésében. Az „Albrecht főherceg“, a „Fasana“ és „Nautilus“ hadihajók hatásosan támogatták a csapatok felvonulását. A 3. vadászzászlóalj legénysége közül elesett 1 altiszt, sebet kapott 7 vadász. A 14. sz. gyalogezred tisztjei közül súlyos sebet kapott Bohn százados, könnyű sebet kapott Winternitz főhadnagy, a legénység közül elesett 1 gyalogos és sebet kapott 7 gyalogos.¹⁴⁴¹

A harctérről. Ledenice elfoglalása, mint az imént közölt hivatalos jelentésekből kitűnik, nem ment minden nehézség nélkül s a művelet a 3. vadászzászlóaljat s a 14. gyalogezredet egészen igénybe vette, jóllehet az öbölből is három hadihajó lövegei támogatták a váratlan rohamot. Ezenkívül hegyi ágyuk is részt vettek a rohamban. Az előny, melyet ezáltal a boccei dandár szerzett, máris mutatkozik, amennyiben a csapatok ezen egyetlen győzelem által három más községnek jutottak birtokába és pedig ellenállás nélkül. Sokkal fontosabb azonban ennél a zárai „Narodni List“ ama híre, hogy ugyanazon nap mikor Ledenice elfoglaltatott Hosztinek ezredes dandára Castelnuovo felől, Zijebi és Ubi községeken át a krivosjei területre nyomult, a fölkelőket elvágta a montenegrói határról és Drágáit, a fölkelés központját, elfoglalta. E hír, amennyiben megerősítést nyer, egyértelmű a krivosjeiek teljes leveretésével. Egyelőre azonban nem merünk hinni Dragalj elfoglalásában. A N. W. Tagbr. értesülése szerint Ledenicét nem kevesebb mint 800 fölkelő védte. Veszteségünk e forrás szerint 3 tiszt és 19 legény. A fölkelők vesztesége ismeretlen. A nevezetes ütközetet következőleg írja le a tudósító:

A „Jonio“ gőzösön utazók váratlan látvány tanúi voltak, midőn e hó 9-én (1882.02.09.) korán reggel elindultak Cattaróból és elhagyták a San Matteo fokot. Valamennyi csúcson, kiváltképen az Orahovácon számos fölkelő mutatkozott. Néha-néha fegyverlövés hallatszott. Midőn Perasto felé közeledett a gőzös, hallhatóbbá lett a fegyverdurrogás és az utasok látták miképen kúszik fölfelé a sziklás meredeken a vadászok szürke csatárlánca. Az ellenség ekkor nem volt látható, csak a puskapor robbanása és a fölemelkedő füstkarikák jelezték a lázadók állását. A „Fasana“ ágyúnaszád a part mentében lassan úszkálva követte a csapatok mozdulatát, készen tartva lövésre a szikláit felé irányzott ágyúit. Lyuta felől egyszerre ágyúdörgés hallatszott: Orahovácon és Drazinerten fölül lázadók mutatkoztak és leereszkedni készültek, hogy az előnyomuló vadászok szárnyát fenyegezzék.

A „Nautilus“, mely fűtött kazánal állott a lyutai öbölben, hirtelen megjelent és revolver ágyúkkal kezdett lődözni a lázadókra. Pontos lövéseivel — körülbelül harmincat tett — nyomban szétugrasztotta a fölkelőket. Az utolsó lövés délelőtt 8 és fél órakor hangzott el. A 3. vadász-zászlóalj vitéz magatartását rendkívül dicsérik.¹⁴⁴²

Az 1882.02.09-i csatáról más forrás így írt a hajó szerepéről: „Kora hajnalban indult meg Winterhaider tábornok rendeletéből Eizanóból, Perastóból és Lyuta di Dobrotából három hadoszlop a felkelők által megszállva tartott köves fennsík ellen. A mintegy 2400 emberből álló haderő támadását hatalmasan támogatta egy fél hegyi üteg, s az «Albrecht», «Fasana» és «Nautilus» hadihajók tüzelése. Ez utóbbi ágyúnaszád adta meg, reggel 6 órakor a jelt a támadás megkezdésére, egy jól irányzott ágyúlövessel Alsó-Orahovacz templomára. A lövés azonnal fölriasztá a helységtől néhány száz lépésnyire táborozó fölkelőket, kik, még egynehány egymásra gyorsan következett lövés után, hirtelen megkezdték visszavonulásukat Felső-Orahovacz felé, hol állást foglaltak.”¹⁴⁴³

¹⁴⁴¹ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-02-12 / 43. szám

¹⁴⁴² Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-02-13 / 44. szám

¹⁴⁴³ Vasárnapi Ujság – 1882/1882-03-12 / 11. szám / A tenger alatti vasut Anglia és Franciaország közt (három képpel) 166. oldal / Természettudomány, ipar, kereskedelem és rokon

Az 1882.02.08/09-i csata egy másik leírása: A "Möwe" ágyúaszád Ubli és Lipci ellen, az "Albrecht" páncélos fregatt Unter-Ledenice magaslatai ellen, a "Fasana" korvetta Stepen magaslatai ellen, valamint a "Nautilus" és "Sansego" ágyúaszádok Orahovac ellen. Körülbelül reggel 6 órakor a "Nautilus" ágyúaszád adta le az első lövést. Közvetlenül az orahovaci görög templomra irányult, amelynek közelében egy körülbelül 300 fős felkelőből álló csapat táborozott három napja. Az első lövés azonnal hatalmas zavart keltett a felkelők között, amit egy második és harmadik lövés csak súlyosbított. Úgy tartják, hogy 12 felkelővel végeztek ott a templomnál. A felkelők fő erői azonnal Felső-Orahovac felé vonultak vissza.¹⁴⁴⁴

A mi katonáinkat félhegyi üteg s az „Albrecht“, „Fasana“, és „Nautilus“, hadihajók tüzelése támogatta. Ez az utóbbi ágyúaszád 1882. február 12-én reggeli hat órakor adta meg a jelt az általános támadásra. A felkelők által megszabva tartott kolostort vette célba. Az első jól irányzott lövés megremegtette a falakat, a második és harmadik lövésre pedig az ősi épület, mint a kártyaváromlott össze. A tengerésztisztek messzelátóval kivehették, mint menekülnek hanyatt homlok a „sólomok“ Montenegró felé, ahol az oroszok által berendezett primitív egészségügyi csapat vette át sebesültjeiket.¹⁴⁴⁵

1882.02.15-én vívták meg az Ornovac-i csatát. A terület a tenger fölé 600-700 m-rel emelkedik egy dombtetőként. A területet egy ideig a Nautilus ágyúaszád figyelte 270 (24) fontos és két könnyebb ágyúval. A hajó az ellenséges felkelőkre kartácstüzet lőtt. A felkelők felmásztak a lejtőkön, amelyeket a "Nautilus" és a "Sansego" ágyúaszádok folyamatosan repeszekkel bombáztak. A felkelők elmenekültek és a területet a Monarchia gyalogsága elfoglalta.¹⁴⁴⁶
A hajó ekkor Gravosa-ban (Ragusa) állomásozott.

1882.03.14-én délután 2 órakor egy vadászosztálytól kísért Rizano-ból Kattaróba menő lószállítmányt a Ljutai híd közelében az orahováci fölkelők megtámadtak, kik a Golioth hegy szakadékaiból törtek elő. Ez összeütközésnél a Nautilus ágyúaszád azonnal akcióba lépett, és néhány jól irányzott shrapnel-lövessel megkönnyítette a csapat tovább vonulását. A felkelők azonban nem vonultak most oly gyorsan vissza, mint máskor, délután 5 órakor még mindig dörgött az ágyú Orahovác alatt.¹⁴⁴⁷

1882.03.22-én néhány orahovaci felkelő megjelent a Ljuta hegyen. A "Nautilus" ágyúaszád öt repeszlövést adott le rájuk reggel 8:00-kor, mire a felkelők visszavonultak.¹⁴⁴⁸

Zára, 1882.04.09/10-én (A P. H. saját tudósítójának távirata.) A már ismert fölkelőbanda a Ljuta feletti hozzáférhetlen sziklákon ismét mutatkozott, a Nautilus ágyúaszád shrapnel-lövésekkel zavarja őket, egyébként a legutolsó fényes hadművelet után a fölkelő mozgalom egész Krivosjében elnyomottnak tekinthető. Hercegovinából jelentik, hogy a Weber-ezred még e hóban visszatér.¹⁴⁴⁹

Új harc a Boccában. Raguzai jelentés szerint 1882.04.15-én d. e. 10 órakor Ljuta és Orahovac között a Hessen-gyalogság első százada s egy a magaslatokon felbukkant fölkelőcsapat közt élénk fegyvertűz folyt. Félórával később a fölkelők a Ljutai híd mellett újonnan felállított vranovo-brdói ágyúüteg lövonalába kerültek. A shrapnelek s az orahováci templom mellől

¹⁴⁴⁴ Neue Freie Presse, Februar 1882-02-17

¹⁴⁴⁵ Pesti Napló, 63. évfolyam, 1912-01-14 / 12. szám

¹⁴⁴⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1882-02-20

¹⁴⁴⁷ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-03-15 / 74. szám

Neue Freie Presse, März 1882-03-14

¹⁴⁴⁸ Neue Freie Presse, März 1882-03-24

¹⁴⁴⁹ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-04-11 / 99. szám

Die Presse, April 1882-04-11

lövöldöző gyalogság golyói a fölkelőket visszakényszerítették a magaslatokra. Később ismét a másik üteg lövonalába kerültek s az előbbi jelenség ismétlődött. Ezután a „Nautilus“ ágyunaszád is működésbe hozta 15 cm -es ágyúit s Ljuta fölül kikergette a fölkelőket. Később Zaacsi mellett jelentek meg a felkelők s a „Nautilus“ ismét lövöldözött rájuk. Délben csak egy-két puskalövés hallatszott még felső Orahovica mellett. Azonban délután 2-3-ig ismét puskaharc folyt Orahovica és Ljuta közt. Végre a gyalogság a felkelőket Ljuta fölött a montenegrói határon átszorította. Érdekes, hogy a Bok lövöldözés alatt egyetlen katonának nem esett baja, ellenben látni lehetett, hogy a fölkelők halottakat és sebesülteket cipelnek. Állítólag az orahovaci fölkelővezéreknek egyetlen fia, Perovics Bogdán is a halottak közt van.¹⁴⁵⁰

1882.04.18-án a jól tervezett portyázás eredményéről még nem érkezett jelentés. De már reggeli 7 óra óta lángján állanak Veljeselo, Klavici, Stepen és Poda, és 9 órakor a Vranovo Brdo sáncaiból s a Nautilus ágyunaszád fedélzetéről az ágyuk gyilkos tüzet szórtak Veljeselo katlana ellen, úgy látszik tehát, hogy az expedíció sikerült.¹⁴⁵¹

1882.04.19-20-án ismét összecsapások voltak Ljuta és Orahovac között. A "Nautilus" ágyunaszád és a Pranovos Brdo-i üteg, valamint az Orahovac-i templom udvarán elhelyezett üteg folyamatosan aktív volt és kivételesen jól teljesített.¹⁴⁵²

Ragusa, 1882.04.21. Ljuta és Oratovac közt több óráig tartó ütközet volt, melyben a Nautilus ágyunaszád is részt vett.¹⁴⁵³ A shrapnelek s az orahováci templom mellől lövöldöző gyalogság golyói a fölkelőket visszakényszerítették a magaslatokra. Később ismét a másik üteg lövonalába kerültek s az előbbi jelenség ismétlődött. Ezután a „Nautilus“ ágyunaszád is működésbe hozta 15 cm-eres ágyúit s Ljuta fölül kikergette a fölkelőket. Később Zalacsi mellett merültek föl s a „Nautilus“ ismét lövöldözött rájuk. Délben csak egy-két puskalövés hallatszott még felső Orahovica mellett.¹⁴⁵⁴ A Nautilus ágyunaszád fedélzetéről az ágyuk gyilkos tüzet szórtak Veljeselo katlana ellen.¹⁴⁵⁵ (Ez a cikk az április 19-20-i ütközetre vonatkozik.)

A hadműveletek során több hajót, közöttük a Nautilus-t is csapatszállításra is használták.¹⁴⁵⁶

1882.05.25-én Gravosa kikötőjében volt Ragusa közelében, felfűtött kazánnal és Bocche-ba (Cattaro) készült a flottakötélékhez.¹⁴⁵⁷

1882.06.23-án a Cattaro-i öbölben volt.¹⁴⁵⁸

1882.06.26-án Kumbor-ban volt.

1882.06.28-án a hadihajók közül most még csak kettő van a Bokka di Kattaróban. «Nautilus» ágyunaszád az orahováci öbölben, a «Thurn-Taxis» gőzös, meg a kattarói kikötőben vesztegel.¹⁴⁵⁹

¹⁴⁵⁰ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

¹⁴⁵¹ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-04-26 / 17. szám

¹⁴⁵² Neue Freie Presse, April 1882-04-23

¹⁴⁵³ Ellenzék, 3. évfolyam, 1882-04-21 / 90. szám

¹⁴⁵⁴ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

¹⁴⁵⁵ Pesti Napló, 33. évfolyam, 1882-04-22 / 110. szám

¹⁴⁵⁶ Das Vaterland, August 1882-08-08

¹⁴⁵⁷ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 29, 1882-05-31 / nr. 148

¹⁴⁵⁸ Neue Freie Presse, Juni 1882-06-23

¹⁴⁵⁹ Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-06-28 / 26. szám

Közös hadügyminiszteremhez! A Boszniában, Hercegovinában és Dél-Dalmáciában folytatott hadműveletek alkalmából, az 1882. évnek mint hadiévnek beszámítására vonatkozólag rendelem: Az 1882. év mint hadiév beszámíttatik: a fegyveres erő, csendőrség, pénzügyőrség minden egyéneinek, valamint a hadseregnél kinek-kinek hivatása szerint táborba osztott azon államhivatalnokoknak, kik 1882. évi január hó 1-től május hó 31-ig:

I. a felkelés vidékén az alábbi határokon belül szolgálati alkalmazásban állottak, és pedig: nyugaton: az alsó és közép Narenta Konjiczáig, a konjiczai út Tarcinon át Blazuj felé; északon:

a blazuj-serajevo-mokra-rogatica-visegrádi út; keleten: a Drina a Lim torkolatáig, a Lim a szandzsák határig, továbbá ez és a montenegrói határ délen:

a raguzai kerület határa Hercegovina felé, továbbá a tenger; mindazon helyek, melyek a nevezett határvonalakon fekszenek, továbbá Baltics-Sokolac és Konkurenz megyei állomások — északra a blazuj-visegrádi vonaltól — a határolt területbe számíttatnak; Nekik az alább nevezett hadi vízi járműveken szállítottak és pedig

a) a lovas századnál:

Laudon-fregat, Albrecht főherceg, Kassemathajó, Fasana-korvett, Zrinyi-korvett, Nautilus ágyunaszád és Grille gőzhajó;

b) a katonai hatóságok rendelkezésére szolgáló hajók: Sansego ágyunaszád, Thurn-Taxis gőzhajó, Alnoch gőzhajó;

c) Gargnano gőzös, mint betegszállító hajó; továbbá

d) Hofer András hadigőzös, és

e) a matróz-detachment-ok Castelnuovóban és Cattaróban.¹⁴⁶⁰

1882.07.06-án csapatokat szállított Spalatoba, majd Polába ment kiegészíteni a készleteit.

1882.07.14-én kifutott Polából Egyiptom felé.

1882.07.18-án a Jón-tengeren hajózott. Egy nagyon rövid ott tartózkodás után ismét elindult, hogy a szükséges ellátmányt és postai küldeményeket szállítsa a Wiplinger báró ellentengernagy zászlaja alatt hajózó "Laudon" fregattnak, amely jelenleg az egyiptomi partok közelében tartózkodik. Innen Konstantinápolyba megy, hogy lecserélje az ott kikötött "Taurus" lapátkerekes gőzhajót.¹⁴⁶¹

1882.07.20-án hétfőn Spalatóban végbemenendő községi tanácsosi választások az egymással keményen küzdő pártok, a horvátok és olaszok oly nagyfokú izgatottságát idézték elő már most, hogy a spatatói helyőrséget meg kellett erősíteni, hogy a kihágások megakadályoztassanak. Elővigyázatképp a »Nautilus« ágyunaszád Czeke korvett-kapitány parancsnoksága alatt a 36 vadászászlóalj két századával Buduából (Budva, Montenegró) az ottani kikötőbe rendeltetett.¹⁴⁶² A két cikk ellentmond egymásnak, ha csak nem, a Nautilus-t a Jón-tengerről már korábban visszarendelték és nem ment Egyiptomba és Konstantinápolyba.

1882.07.29 után várják Triesztbe.¹⁴⁶³ A fenti két írás azonban pontatlan, mert a Nautilus Egyiptomban volt ekkor.

1882.07.20-22-én Korfu-n járt.

1882.07.31 – 1882.08.01. között Alexandriában védelmezte az osztrák-magyar állampolgárokat és hozzátartozóikat.

1882.08.02 – 1882.09.13-án Port Said-ot kereste fel.

¹⁴⁶⁰ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-08 / 217. szám

¹⁴⁶¹ Das Vaterland, Juli 1882-07-25

¹⁴⁶² A Hon, 20. évfolyam, 1882-07-20 / 198. szám

¹⁴⁶³ Neue Freie Presse, Juli 1882-07-29

1882.08.05-én három osztrák hajó, a „Laudon”, a „Nautilus” és az „Albatros” most Alexandria közelében állomásozik.¹⁴⁶⁴ A hajó legénysége Abukir-nál 1882.08.23-án bajba is került.

1882.08.27-i híradás:

Az egyiptomi események eddigi lassú folyásában kissé gyorsabb fordulat állott be, amennyiben az ellenségeskedések most már határozott alakot öltenek, mióta a fő vezényletet Wolseley angol tábornok vette át, ki működésének alapjául a suezi csatornát választó, melynek teljesen birtokában van, s honnan az összes hadműveletek kiindulnak. Angol tudósítások a helyzetet igen kedvező színben festik, s az angol csapatok minden mozdulata egy-egy győzelmet idéz elő. Hír szerint Arabi pasa hívei közül is sokan átpártolnak az angolokhoz, miután nem igen bíznak abban, hogy Arabi tartósan képes legyen ellentállani az angol haderőnek. Sajátságos véletlen, hogy az egyiptomi harctéren először is osztrák-magyar katonák estek fogságba 1882.08.23-án¹⁴⁶⁵. A »Nautilus« Abukir közelében horgonyzott, hogy tanúja legyen a vár bombázásának, melyre az angolok látszólag készültek, de a bombázás elmaradt. A „Nautilus” ágyúnaszádról a bombázás elmaradása után egy tiszt és tizenkét tengerész partra szállt, s Arabi (egyiptomi) katonái elfogták őket, azt híván, hogy az ellenséges hadseregből valók. Kiszabadításuk iránt megtétettek a kellő lépések.¹⁴⁶⁶ A „Nautilus” osztrák-magyar ágyúnaszád Abukir parancsnokával a foglyok szabadon bocsáttatja iránt alkudozik. Az osztrák-magyar konzul megkérte Wolseley tábornokot, tudassa Arabi pasával, hogy a foglyok nem angol nemzetiségűek.¹⁴⁶⁷ Egyébként még nincs megvilágítva, miért kellett a „Nautilus” tisztjeinek és matrózainak éppen Abukirnál partra szállniuk. Miért mentek a parthoz, nem tudni, de valószínűleg az Abukir erődjére felhúzott fehér lobogót angolnak hitték. Az angol haditengerészet lobogójának t. i. szintén fehér alapszíne van. Négy mezőre osztja ugyan a vörös Sz. György-kereszt, nagyobb távolságból azonban egészen fehérnek látszik. Csakis e tévedés teszi megérthetővé, miként kötöttek ki éppen Abukirnál.¹⁴⁶⁸ A szóban forgó ágyúnaszád parancsnoka Czeke korvettkapitány, van még rajta három tiszt, két tiszthelyettes, 109 főnyi legénység s egy könnyű és két 15 centiméteres ágyú.¹⁴⁶⁹ 1882.08.26-án a »Nautilus« tisztjei és legénysége minden baj nélkül szabadon bocsáttattak. A nevezett ágyúnaszád még ezen a napon Port-Saidba hajózott.¹⁴⁷⁰ Arabi pasa becsület szavuk lekötése mellett ígértette meg a foglyokkal, hogy senkinek semmit sem fognak szólni arról, amit Abukirban láttak vagy hallottak.¹⁴⁷¹ 1938-ban az incidensről már azt írták, hogy a Nautilus felderítési céllal küldte partra az embereit. Mikor kiderült, hogy nem angolok és a Nautilus-ról érkeztek, kávé és cigarettát kaptak.¹⁴⁷²

1882.09.14. – 1883.03.20-ig Alexandriában állomásozott.

(1882.09.17-én egy téves incidens miatt, Bocca partjainál arról beszéltek, hogy a lázadás kiújult. Erre a „Sansego” ágyúnaszád ide érkezett, hogy az Orahovac alatt álló „Nautilus” korvettet felváltsa s télen át egyedüli őrhajónak maradjon itt.¹⁴⁷³ Ekkor már a hajó új kapitánya Friedrich Freiherr von Haan korvettkapitány. Végül egyetlen hajó sem telelt Orahovac alatt. Szerintem a sajtó tévesen teszi a hajót az Adriára ekkor, viszont ekkora a parancsnokcsere Alexandriában megtörténhetett.)

¹⁴⁶⁴ Neue Freie Presse, August 1882-08-05

¹⁴⁶⁵ Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-08-30 / 35. szám

¹⁴⁶⁶ Kecskeméti Lapok, 15. évfolyam, 1882-08-27 / 35. szám

A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-25 / 233. szám

Fővárosi Lapok 1882-08-26 / 195. szám

¹⁴⁶⁷ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-08-25 / 233. szám

¹⁴⁶⁸ Politikai Ujdonságok, 28. évfolyam, 1882-08-30 / 35. szám

¹⁴⁶⁹ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-08-26 / 234. szám

Die Presse, August 1882-08-25

¹⁴⁷⁰ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-27 / 235. szám

¹⁴⁷¹ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-28 / 236. szám

¹⁴⁷² Grazer Volksblatt, Februar 1938-02-06

¹⁴⁷³ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-09-24 / 263. szám

1883.

1883 januárjától Josef Natti korvettkapitány a parancsnoka.

1883.03.10-i hír: „A monarchia hajóhadában, mint Polából jelentik, újabban a következő változások állottak be. A fölszerelt hajórajt jelentékenyen megerősítették. A hajóraj jelenleg a Lissa, Tegethoff, Ferdinand Max, Saida, Auróra, Nautilus, Narenta, Albatros, Grille, Hum, Sansego és Andreas Hoffer hajókból és naszádokból áll, melyek 52 ágyút és 14 golyószórót hordoznak. A hajórajt Wipinger lovag ellen-admirál vezeti s zászlaját a Lissa kazemat hajón tartja.”¹⁴⁷⁴

1883.03.27 – 1883.04.01-én Zante következett. ¹⁴⁷⁵

1883.04.02-04-én Korfu-ban volt.

1883.04.06-án befutott Gravosába.

1883.05.24-én Triesztbe érkezett. ¹⁴⁷⁶ 1883.06.01-én még Triesztben volt. ¹⁴⁷⁷

1883.06.07-én a Tegethoff, Donau és a Nautilus Triesztből Fasana felé kihajózott. ¹⁴⁷⁸

1883.06.17-én leszerelték.

„Mivel Ausztria partjainál nincsen kalózkodás, és ezért nincs szüksége a tengeri határ őrzésére velük szemben, miáltal nincs szükség fregattokra.

Ezeknek a hajóknak az építése nem volt mentes a kihívásoktól. A „Radetzky” (1872) kezdettől fogva hajózásra alkalmatlannak bizonyult, és egy hengerdugattyú törése miatt a fregatt leszereléséhez vezetett. A hajót később újjáépítették és fejlesztették, ez természetesen jelentős összegekbe került.

A „Laudon”-t (1873) még építés alatt áterveztek, de nyilvánvalóan a sebessége rovására, amely mindössze 12,5 csomó volt. Valószínűleg ez történt a „Radetzky”-val is, mivel kezdetben 14,2 csomót, később pedig csak 13,37 csomót ért el.

Egyébként ezek a fregattok messze elmaradtak a hasonló méretű külföldi hajóktól. A német „Gneisenau” korvett például, bár 400 tonnával kisebb volt, mint a „Radetzky”, 740 lóerővel gyengébb volt a meghajtása, mégis egyel több 15 centiméteres löveget hordozott, és elérte az 14,75 csomót, miközben 74 fővel kevesebb legénységet igényelt. A német hajó 350 000 gulddal kevesebbe került, mint a „Radetzky”.

Bár Ausztriának kiváló cirkálókra lett volt szüksége, mégis szükségesnek ítélték hét új korvett építését.

Két korvett épült, a "Fasana" (1870) és a "Helgoland" (1867), amelyeket nyolchüvelykes ágyúkkal szereltek fel eredetileg.

A "Helgoland" sikertelen kivitelezésű lett, és két héthüvelykes ágyúval kellett végül beérnie.

A "Fasana" sem bizonyult különösebben praktikus hajónak.

Ha összehasonlítjuk a hasonló méretű német "Freyával", azt találjuk, hogy a "Freya" 15,2 csomós sebességgel halad, nyolc 15 centiméteres ágyút szállít, és 30 emberrel kevesebbet igényel, mint a "Fasana", amely 12 csomós sebességet ér el és csak öt 15 centiméteres löveget szállít. Hasonló a helyzet a magas oldalú "Donau" (1874) és "Saida" (1878) korvettekkel.

Ugyanakkora a német „Elisabeth” korvett például 12,2 csomó sebességgel halad, és tizennyolc 15 centiméteres lövedéket szállít. A „Donau” csak tizenegy ágyút szállít, és 11,28 csomós sebességgel halad. Ha összehasonlítjuk az alacsony oldalú „Zrinyi” (1870), „Frundsberg” (1873) és „Aurora” (1873) korvetteket a hasonló, majdnem azonos méretű brit „Satellite” osztállyal, azt találjuk, hogy az utóbbi nyolc 15 centiméteres löveget szállít, 12,5 csomós

¹⁴⁷⁴ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-03-10 / 69. szám

Neue Freie Presse, März 1883-03-09

¹⁴⁷⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁴⁷⁶ Die Presse, Mai 1883-05-25

¹⁴⁷⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1883-06-02

¹⁴⁷⁸ Die Presse, Juni 1883-06-08

sebességgel halad, és 60 emberrel kevesebbet igényel, mint a „Zrinyi”, amely csak négy 15 centiméteres löveget szállít, és 11,2 csomós sebességgel halad.

Nemrégiben úgy döntöttek, hogy a leszerelt ágyúaszádokat torpedóvető hajókkal (torpedócirkálók), például a „Zieten”-nel helyettesítik. A „Spalato” (1879), a „Zara” (1879), a „Sebenico” (1882) és a „Lussin” (1883) közül az első kettő már elkészült, de némi csalódást okoztak azzal, hogy a várt 16 csomós sebesség helyett csak 13 csomót értek el, annak ellenére, hogy 2600 lóerővel rendelkeznek mindössze 840 tonnához viszonyítva. Mindössze négy 9 centiméteres ágyút hordoznak, és 83 emberrel több embert igényelnek, mint a német „Zieten”, amely annak ellenére, hogy négy 12 centiméteres ágyút hordoz, mindössze 2322 lóerővel rendelkezik 930 tonnához viszonyítva, és eléri a 16,3 csomót.

Még kedvezőtlenebb az összehasonlítás a német „Möve” ágyúaszáddal. Ez a hajó pontosan akkora, mint a „Zara”, csak egy csomóval lassabb, de egy 15 centiméteres és négy 12 centiméteres ágyúval rendelkezik, sokkal kisebb legénységet igényel, és mégis kevesebb mint feleannyiba kerül.

Az osztrák ágyúaszádok közül a „Hum” (1861), a „Sansego” (1861), a „Narenta” (1860) és a „Möve” (1859) ágyúaszádokat koruk miatt hamarosan ki kell vonni a forgalomból. Az „Albatros” (1873) és a „Nautilus” (1873) fegyverzetben és sebességben felveszi a versenyt a német „Drache”-sal, bár majdnem kétszer akkorák és kétszer annyiba kerülnek. A megmaradt osztrák hajók közül a „Cyklop” (Cyclop) (1872) figyelemre méltó, mivel ez az egyetlen fennmaradt műhelyhajó. A 486 000 guldenbe került hajó luxuskiadásnak tekintendő. Azok a küldöttségek, amelyek jóváhagyták ezt a luxusépítkezést, minden bizonnyal elutasították volna a hitelt, ha a pénzt nyolc torpedóaszád vásárlására kérték volna, amelyekre haditengerészetünknek nagy szüksége lenne. – A Cyclop egészen 1922-ig végig szolgálatban volt.-

Nem kevésbé a 848 000 gulden kiadása egy császári jachtra ("Miramar" lapátkerekes gőzös) (1872) felesleges volt, mivel az "Kaiserin Elisabeth" (1850) és a "Phantasie" lapátkerekes gőzös tökéletesen elegendő lett volna egy ilyen hajó ritka használatára.

Másrészt dicséretes az a gondosság, amelyet a torpedóaszádokra kellő időben fordítottak. Ezen hajótípust 1885-től kezdték építeni. Mindazonáltal a tizennégy osztrák torpedóaszád semmiképpen sem hasonlítható össze az orosz 140, az angol 100, a francia 70 és az olasz 50 torpedóaszáddal.

Amint láttuk, haditengerészeti flottánk állapota korántsem kielégítő. Csak a következők tekinthetők valóban üzemképes hajónak. Hét nagy hadihajó, 8 kazamatahajó, két korvett, négy torpedócirkáló, két ágyúaszád, egy jacht és a tizennégy torpedóaszád. Az összes többi hajó vagy régi, vagy nem megfelelő a céljára.

A következő háborúban valószínű ellenfelekként Olaszországot, Oroszországot és Törökországot kell figyelembe vennünk. Az előbbi nagyobb és három kisebb páncélos cirkálóval, három páncélos cirkálóval, tíz gyorscirkálóval és 50 torpedóaszáddal rendelkezik. Oroszországnak 19 páncélos fregattja és 20 kisebb páncélos hajója van, némelyik működőképes, némelyik építés alatt áll, valamint 22 cirkálója és 140 torpedóaszádja. (Ezek viszont három tengeren vannak szétosztva.)

Törökországnak még mindig hét páncélos fregattja, kilenc páncélos korvette és hat kisebb páncélos hajója, valamint 11 cirkálója van.

Ahhoz, hogy az Adriai-tengeren bármilyen ellenséggel sikeresen szembeállhassunk, az osztrák flottát legalább nyolc-tíz csatahajóval kellene megerősíteni. Mivel azonban a pénzügyeink nem teszik lehetővé 80 millió gulden kiadását, flottánknak partjaink és kikötőink védelmére kell korlátozódnia.

Ehhez azonban nincs szükség csatahajókra, hanem kisebb páncéloshajókra, mint például a "Wespe" ágyúaszád (1860), és egy jelentős torpedóaszád-flottillára. A legutóbbi költségvetési viták alapján a haditengerészeti parancsnokság két csatahajó építését tervezi. Ez azonban nem teszi lehetővé flottánk számára, hogy megvédje a nyílt tengert Olaszország vagy Oroszország ellen.

Talán ésszerűbb lenne a két hajó megvásárlásáért járó 7-8 millió guldent tíz Wespe osztályú páncéloshajó megszerzésére felhasználni, és az 1 300 000 guldent, ami a felesleges 2000 tonnás cirkáló állítólagos árába kerül, hús torpedóaszád megvásárlására felhasználni.

A hajók használata is sok kívánnivalót hagy maga után. Minden haditengerészeti évvente létrehoz egy páncélos harci századot. Olaszország például folyamatosan hat páncélos hajót tart a tengeren. Ausztriában megelégedtek eddig csak egy páncéloshajó és három kisebb gőzhajóval.

Hogyan gyakorolhatják az admirálisok egy flotta manőverezését, vagy a kapitányok az együttes manőverezést? Ma már azt mondják, hogy évente három páncéloshajót kell felszerelni egy meghatározott időszakra, de ez még nem történt meg. Ráadásul a század eddigi tevékenysége is problémás volt. Hetekig horgonyzott, és bár jó dolog gyakorolni a hajómanővereket és a partraszállásokat, a század fejlesztése fontosabb. Mivel a "tengeri szolgálatra" szánt összegeket olyan gondosan kiszámítják, a felszerelt hajók parancsnokait a lehető legjobban tájékoztatni kell arról, hogy mit lehetne könnyen elérni a gyakorlati szolgálat korlátozása mellett. Továbbá túl kevés hangsúlyt fektetnek a tengerentúli műveletekre.

Míg például Németország folyamatosan 14 hajót alkalmaz külföldön, általában csak 1 vagy 2 osztrák hajó tartózkodik külföldön.

A személyzet bevetése is sok kritikára ad okot. Csak néhány tisztet szállítanak hajóra. Sokakat mindenféle szárazföldi feladatra osztanak be, és a legtöbben egy helyben tétlenül ülnek és unatkoznak. Jobb lenne, ha több tisztet tennénk hajóra. Ha minden felszerelt hajóra egyharmaddal több tisztet vinnénk, a feladataik könnyebbek lennének, és többen maradnának a gyakorlatban. Más haditengerészetekben az ifjabb tiszteket szinte állandóan a tengeren tartják, és legfeljebb hat-nyolc hetes szabadságot kapnak néhány évente. Ausztriában ezzel szemben vannak olyan fiatal tengerésztisztek, akik soha nem vezényeltek őrseget a tengeren, és akiknek eddigi teljes foglalkoztatása irodai munkából, egy tengerészszázad kiképzéséből vagy a fegyvertár ellenőrzéséből állt. Amikor egy ilyen tisztet tengeri szolgálatra rendelnek be, tehernek érzi azt, aminek normálisnak kellene lennie. A tengeri élet nehézségei miatt türelmetlenül várja a partraszállás napját. Végül sajnálattal kell megjegyezni, hogy az előző rezsim alatt a tengerészeti parancsnokság egyre inkább bürokratikus jelleget öltött. Kimerült a rendeletekben és a szabályzatokban.

A tengerészeti parancsnokság középpontjában a part állt. A parancsnokság egy része Bécsbe vándorolt, így ma a teljes haditengerészeti vezérkar ott található. Ez elidegeníti a flottától.

A haditengerészeti parancsnok rövid ellenőrző útjai nem tudják ellensúlyozni azt a tényt, hogy nincs látótávolságában a flotta, nem ismeri első kézből annak igényeit, és elidegenedett a tisztikartól. Bécsből Polába küldik a parancsokat, madártávlatból vizsgálva a helyzetet.”¹⁴⁷⁹

A fenti német nyelvű cikk, igen kritikus a flottával szemben. Az egyik legfontosabb tényezőt, a legénység alacsony létszámát, ami alaposan befolyásolta az egyszerre bevethető hajók számát, a cikk szerzője meg sem említi. A flottára fordítható költségvetés szintén mindig befolyásolta az egyszerre bevethető hajók számát. Hajó, lett volna bőven, de üzemeltetésükhöz nem volt pénz és legénység. A cikk szerzőjét nagyban befolyásolhatta az 1882-es eseménysor, ahol ágyúaszádok eredményesen tevékenykedtek a tüzéség nélküli, pár száz gyalogost felvonultató felkelők ellenében.

¹⁴⁷⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Dezember 1883-12-01

1884.

1884.07.20-án Polában az ünnepiességek folyamán alkalma lesz a tengerészetnek, hogy a király ő felsége hajóhad parancsa fölött örömet nyilvánítsa. Holnapután a Ferdinand Max, Habsburg, Tegetthoff, Prinz Eugen, Kaiser Max és a torpedónaszádok kilépnek a hajóraj kötelékéből és lassankint tartalékba helyeztetnek. A Kerka ismét megkezdi az Adriai tengeren hidrografikai működését. A Minerva, Helgoland, Frundsberg, Aurora korvettek s a Hum és Nautilus ágyúnaszádok más tengerekre küldetnek vagy iskolázás céljaira fognak szolgálni. A Radetzky fregatt Pittner altengernagy vezérhajója lesz.¹⁴⁸⁰

1884 július végén a „Radetzky“ „Helgoland“ „Trundsberg“ hajók és a „Nautilus“ „Hum“ ágyúnaszádok fognak manőverezni, mint aktív hajóraj.¹⁴⁸¹ Július végén felvetődött, hogy külhoni útra, vagy tengerészképzésre használják az év további részében.¹⁴⁸²

1884.08.06-án állt szolgálatba és csatlakozott az aktív flottakötelékhez.¹⁴⁸³

1884.08.14-én a Hajórajjal adriai cirkálásra indult, melynek során megsérült az előárboc-derék. Befutott Piranóba (Piran, Szlovénia), majd a javítás után tovább indult.

1884.09.02-án testvérhajója az SMS Albatrosz leváltására készült. Az SMS Nautilus (korvettkapitány: Spetzler) már pár nappal korábban föl vonta vitorlát és úgy a legénység, mint a tisztek egyaránt érdeklődéssel néznek a khinai-japáni út elébe.¹⁴⁸⁴ Az út célja a legénység kiképzése, a kereskedelmi kapcsolatok, valamint egy kereskedelmi hajójárat indításának a felmérése volt.

Az utat 14 hónapra tervezték, és az úticélok: Brit-Indiák, Jáva, Kína és Japán.¹⁴⁸⁵

A hajó parancsnoka Spetzler (Spegler) Károly korvettkapitány, személyzete 2 sorhajó hadnagy, 3 sorhajó zászlós, 4 tengerészcadét, 1 orvos, 1 mérnök, 1 parancsnoki asszisztensből és 115 fő tengerész.¹⁴⁸⁶

1884.09.10-19-én járt Korfu-n.

1884.09.22-23-án Argostoli-ba érkezett.

1884.09.28-30-án Milosz-nál állt meg.

1884.09.30 – 1884.10.02-án Syra következett.

1884 októberében a „Nautilus” ágyúnaszád elhagyja az osztrák vizeket, és Kelet-Ázsia felé veszi az irányt, míg az „Albatros” ágyúnaszád, amely jelenleg ezeken a vizeken tartózkodik, megkezdi visszaútját Ausztriába. A „Nautilus” egy évig marad a kelet-ázsiai vizeken, Kína és Japán, valamint a Fülöp-szigetek főbb kikötőit látogatva meg. Ezzel kapcsolatban jelezni kell, hogy a haditengerészeti parancsnokság szándéka, hogy mindig egy vagy több hadihajónkat állomásoztassa ezeken a vizeken. Visszaúton ezek a hajók minden olyan kikötőt érintenek, amelyet Lloyd gőzhajóink látogatnak.¹⁴⁸⁷

1884.10.06-20-án Szmirna-ban elvált a hajórajtól.

1884.10.21-én már Szmirna kikötőjét hagyta el és a Szezei csatorna felé hajózott.¹⁴⁸⁸

¹⁴⁸⁰ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

Neue Freie Presse, August 1882-08-24

Pester Lloyd, Juli Jahrgang 31, 1884-07-20 / nr. 199

¹⁴⁸¹ Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-06-24 / 173. szám

¹⁴⁸² Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-07-20 / 199. szám

¹⁴⁸³ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

Die Presse, August 1884-08-07

¹⁴⁸⁴ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁴⁸⁵ Neue Freie Presse, August 1887-08-31

¹⁴⁸⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1884-09-28

¹⁴⁸⁷ Neue Freie Presse, August 1884-08-24

¹⁴⁸⁸ Das Vaterland, Oktober 1884-10-21

1884.10.23-25-én Tristana (Scarpanto – Krapathos) következett.
1884.10. 29 – 1884.11.01-én volt Port Said-ban.
1884.10.30-án Port Said-ban volt.¹⁴⁸⁹
1884.11.01-02-án áthajózott a Szuezi-csatornán. 1884.11.02. Nagy-Keserű-tavon járt.
1884.11.03-07-én Szuezen járt.¹⁴⁹⁰
1884.11.16-18-án Massawa (Eritrea) következett.
1884.11.18-19-én Numes Shariz-nál volt.
1884.11. 21-23-án Jebel Zukur (talán Szudán) következett.
1884.11.25-én rövid időre befutott Perim-szigetére, majd tovább indult.
A posta szerint a hajó Aden-ben kikötött.¹⁴⁹¹ Aden-be 1884.11.26-án érkezett meg.¹⁴⁹² Onnét Szingapúrba hajózott tovább, ahová 1884. december végére várták.¹⁴⁹³
Érdekesség, hogy az Adenbe a hajó után küldött posta később indult, mint a hajó, és már november 17-re várták a postát Aden-be.
Adent 1884.12.01/02-án hagyta el.¹⁴⁹⁴
1884.12.02-03-án még Áden közelében volt.

1885.

1885. 01.26-29. Benkoelen, Szumátra.
1885.01.28-án Öfelsége „Nautilus” ágyúnaszádja ma megérkezett Benkoelen-be (Szumátra), és holnap indul Batavia felé.¹⁴⁹⁵
1885.02.03/04-én megérkezett Batavia-ba (Jakarta, Indonézia).¹⁴⁹⁶
1885.02.12-én Batavia-ból Szingapúrba indult.¹⁴⁹⁷
1885.02.18-án érkezett Szingapúrba,¹⁴⁹⁸ ahol 1885.02.26-ig maradt.
A posta szerint 1884 decemberétől 1885. februárig Szingapúr-ban volt.¹⁴⁹⁹ Nem tudni, hogy miért küldték a postáját már 1884 decemberében Szingapúrba.

„(Egy osztrák magyar ágyúnaszád viszontagságai.) Haditengerészetünk „Nautilus“ nevű ágyúnaszádja még a múlt évben hosszabb gyakorló útra indult. Legénységének útközben sok viszontagsággal kellett küzdeni. A „Nautilus“ a suezi csatornán keresztülhalolva legelőször Adenben kötött ki. Itt néhány napi pihenőt tartottak, azután, — 1885 január első hetében — anélkül, hogy hosszabb útra való élelmi- és szénkészlettel látták volna el magukat, tovább indultak az indiai vizekre. Útközben borzasztó vihar érte a hajósokat, s ez annyira eltérítette őket eredeti irányuktól, hogy 56 napig kóboroltak a tengeren, anélkül, hogy szárazföldet láttak volna. Időközben kifogyott minden eleségük, elfogyott a szénük is, úgy hogy végre már a hajó gépét nem is használhatták s tisztán a vitorlákra s a szél önkényére kellett magokat bízniok. Végre midőn már reményük is veszni kezdett, szárazföldet és azon egy várost pillantottak meg: Szumátra szigetét és Benkoelen hollandi gyarmatot. A hajó a tenger folytonos háborgása következtében nem férközhetett egészen a kikötőhöz. A hajóstisztek egyrésze tehát csónakba szállott és úgy igyekezett a partot megközelíteni. Szumátra partjai körül azonban a tenger tele van vízalatti sziklakkal, melyeket a tiszték nem ismertek. Csónakuk fennakadt egy sziklán s a bennülők a legnagyobb veszélyben forogtak, nem mehettek se előre, se hátra. Az eső eközben

¹⁴⁸⁹ Die Presse, Oktober 1884-10-30

¹⁴⁹⁰ Das Vaterland, November 1884-11-04
Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1884-11-07

¹⁴⁹¹ Das Vaterland, Oktober 1884-10-22

¹⁴⁹² Das Vaterland, November 1884-11-27

Die Presse, November 1884-11-27

¹⁴⁹³ Die Presse, Oktober 1884-10-30

¹⁴⁹⁴ Das Vaterland, Dezember 1884-12-02

¹⁴⁹⁵ Das Vaterland, Januar 1885-01-28

¹⁴⁹⁶ Das Vaterland, Februar 1885-02-04

¹⁴⁹⁷ Die Presse, Februar 1885-02-13

¹⁴⁹⁸ Die Presse, Februar 1885-02-19

¹⁴⁹⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1885-01-22

a tropikus esőzések egész erejével zuhogott. Végre a partról észrevették a csónakosok szorult helyzetét és segítségükre jöttek. De amint a szegény lelkek végre partra szálltak és meleg fogadtatásban részesültek, minden nehézségük feledésbe merült. Soha nem volt azonban olyan vihar, mint azon az estén. Az eső özönvíz szerűen ömlött. A tiszték természetesen csontig áztak. Nem akartak ilyen állapotban megjelenni a város előkelőségei előtt, ezért este 11 óra körül visszatértek a hajóra. Bankoelenben (Bengkulu Szumátra) a hollandiak a legszívesebb fogadtatásban részesítették őket, a kormányzó fényes bankettet és táncestélyt rendezett a tiszteletükre másnap 6 órákor.

Aligha lehetne elképzelni kedvesebb és vidámabb vendéget, mint a parancsnok. (Ő Karl Spetzler korvettkapitány.) Igazi bécsiek voltak a szó legnemesebb értelmében. Vidámak, gondtalanok, étellel teli, és nagyon szellemesek a társalgásban. 9 órákor a kormányzóhoz mentünk, aki egy pompás házban lakik. Nagyon élénk társaság volt, és késő estig nagyon élénken táncoltunk. Megállapodtunk abban, hogy másnap este nálunk (hannoveri Heusinger von Walden mérnök lányának családja) tartunk egy összejövetelt. A jókedvű parancsnok ismét eljött, hogy megkérjen, rábeszéljem az összes hölgyet, hogy másnap délután 4 órákor látogassuk meg a Nautilus-t. Az urak rendkívül udvariasak voltak, mindent megmutattak, pezsgővel kínáltak minket stb. Este 6 óra körül zivatar csapott le, és vissza kellett térniük a partra a hölgyeknek. A hölgyek hajóját alaposan dobálta a vihar. Este Heusinger von Walden-éknél volt táncmulatság. Nagyon vidám, pompás összejövetel volt, szüntelenül szólt a zene és a tánc. A katonazenekar a ház előtti veranda alatt játszott. Másnap a „Nautilus“ eleséggel és szénellátással ismét felszedte horgonyait és tovább hajózott Kína illetve Batavia felé.”¹⁵⁰⁰

1885.02.27-én Szingapúrból Bangkok felé indult.¹⁵⁰¹

1885.03.03-06-án Sarawak folyó torkolatánál volt.

1885.03.06-07-én Sarawak-ban járt.

1885.03.15-25 között volt Bangkok-ban (Thaiföld).

1885.03.19-én Ófelsége ágyúnaszádja, a "Nautilus" megérkezett Bangkokba Sarawak-ból (Malajzia). Malusa matróz lázban meghalt és a tengeren temették el. A legénység többi része egészséges.¹⁵⁰²

1885.03.25-én Bankokból Saigon-ba indult.¹⁵⁰³

1885.04.01-én Keh Tang-ban (Tonquala-sziget) állt meg.

1885.04.04-05-én Kokosnus-öböl-ben járt.

1885.04.05-én érkezett Saigon-ba.¹⁵⁰⁴ Saigonból 1885.04.08-án hajózott tovább.

1885.04.16-18-án Victoria (Labuan, Malajzia) következett.

1885.04.18-19-én Muaro-sziget-nél horgonyozott a Brunei folyó torkolata előtt.

1885.04.23-29-én volt Manila-ban.

1885.04.23/25-én érkezett Manila-ba, és 1885.04.29-én indul tovább Hongkong-ba.¹⁵⁰⁵

1885.05.05/06-án megérkezett Hongkong-ba.¹⁵⁰⁶

1885.05.13-án a hajóról megszökött a 18 éves cseh Carl Merlet és rojanói (Trieszt) Johann Biasutti tengerész Hongkongban.¹⁵⁰⁷

1885.05.15-én hagyta el Hongkong-ot és Swatau és Amoy felé vette az útirányt.¹⁵⁰⁸

1885.05.16-17-én volt a Bill-szigetnél.

1885.05.17-19-én volt Swatow-ban (Swatau).

¹⁵⁰⁰ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-04-27 / 115. szám

Neue Freie Presse, April 1885-04-26

¹⁵⁰¹ Das Vaterland, Februar 1885-02-27

¹⁵⁰² Das Vaterland, März 1885-03-20

¹⁵⁰³ Die Presse, März 1885-03-26

¹⁵⁰⁴ Das Vaterland, April 1885-04-07

¹⁵⁰⁵ Das Vaterland, April 1885-04-25

¹⁵⁰⁶ Das Vaterland, Mai 1885-05-06

¹⁵⁰⁷ Prager Tagblatt, August 1885-08-01

¹⁵⁰⁸ Die Presse, Mai 1885-05-16

1885.05.20-23-között járt Amoy-ban.

1885.05.24-én a »Nautilus« ágyúnaszád megérkezett Amoyba s onnan folytatta útját Shanghaiba. Amint jelentik, a hajón mindenki egészséges.¹⁵⁰⁹

1885.05.25-én befutott Sanghaiba.¹⁵¹⁰

A Sanghajban élő osztrákok különös örömmel és hazafias büszkeséggel üdvözölték a „Nautilus” ágyúnaszád érkezését ez év május 25-én. A parancsnoknak és személyzetének kifejezett üdvözlés, valamint az osztrák tisztviselők közismert jóindulatúsága hamarosan élénk eszmecserehez vezetett, amely a társadalmi előnyökön kívül kereskedelmi tevékenységet is eredményezett. Ez olyan megbeszélésekhez és megfigyelésekhez vezetett, amelyek elsősorban az osztrák kereskedelemre összpontosítottak Kínában. Ez újabb bizonyítéka annak, hogy haditengerészetünk mennyire elkötelezett a kereskedelempolitikai kérdések iránt, és ez minden bizonnyal sehol sem üdvözlendőbb vagy sikeresebb, mint itt Kínában. Sajnos a „Nautilus” tartózkodása ezeken a vizeken, és különösen Sanghajban meglehetősen rövid, és kevés remény van a hajó visszatérésére. Hogy mennyire szeretnék, ha egy osztrák hadihajó állomásozna itt (vagyis a kínai és japán megszállók), az nem igényel további megvitátást. Mindazonáltal hálával tartozunk a haditengerészeti főparancsnokságnak az „Albatros” és a „Nautilus” látogatásáért. 1885. június 6-án a „Nautilus” kedves parancsnoka, Spetzler korvettkapitány kellemes délutáni ünnepséget rendezett, amelyre egy válogatott csoport gyűlt össze a zászlókkal, szőnyegekkel, fegyverekkel és virágokkal pompásan feldíszített hajón. A Sanghaji Városi Zenekar hangjaira, amelynek karmestere egy Hegrat nevű osztrák, a tánc élénk és vidám lett. A vendégek között külföldi hadihajók parancsnokai, különféle küldöttségek és Kína legfontosabb vállalatának képviselői is jelen voltak. A parancsnok és a tisztek versengtek egymással a vendégszeretetükben. A tánc szüneteiben a legénység osztrák népdalokat adott elő. Csak a lenyugvó nap készítette a vendégeket arra, hogy elhagyják a vendégszerető hajót. A hajó izléses díszítéséért főként Pajer zászlóst érdemelte az elismerést. A „Nautilus” sanghaji tartózkodása alatt a parancsnokot hivatalosan is meglátogatta a Tartáj (magas rangú kormánytisztviselő) és más magas rangú tisztviselők, akiket az osztrák hajó ágyútisztelgessel fogadott, ami üdvözlendő gesztus volt a kínai oldalról. Ezt azért említem meg külön, mert a Tartáj nem gyakran látogat külföldi hadihajókat. Konzulunk, Haas úr, nagy erőfeszítéseket tett, hogy kínai finomságokkal lássa el az urakat. Különösen egy nem hivatalos kínai vacsora tetszett a tiszteknek. A „Nautilus” ezután elhagyta Sanghajt, hogy folytassa útját Chefoo és Tien Jin felé. Ez utóbbi kikötőváros a Pei Ho folyó eliszaposodása miatt hetek óta a legtöbb hajó számára elérhetetlen, ami arra kényszeríti őket, hogy a folyóparton kívül rakodjanak be és ki. A vízszint dagálykor mindössze 10-11 láb, így a 15 láb hosszú ágyúnaszád, a "Nautilus", valószínűleg nem merészkedik oda.¹⁵¹¹

1885.06.11-én hagyta el Sanghait és Chefoo-ba (Yantai, Kína) tart.¹⁵¹²

1885.06.16-19-én volt Csifu-ban.

1885.06.29 – 1885.07.05-én volt Nagaszaki-ban. Ezt lényegében a sajtó is megerősíti.

Egy távirati üzenet szerint Ófelsége „Nautilus” ágyúnaszádjá megérkezett Tochifi-ból (Chefoo, Csifu, Tochigi) Nagaszakiba 1885.07.01-én, és 1885.07.04-én indul Kobe felé.¹⁵¹³

1885.07.06-07-én Shimonoseki következett.

1885.07.07-08-án volt Mitsugahama-ban (Mitsuhama).

1885.07.08-09-én Noosaki-ban járt.

1885.07.09-20 között volt Kobe-ban.

¹⁵⁰⁹ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-05-26 / 122. szám

Das Vaterland, Mai 1885-05-24

¹⁵¹⁰ Das Vaterland, Mai 1885-05-29

¹⁵¹¹ Neue Freie Presse, Juli 1885-07-30

¹⁵¹² Die Presse, Juni 1885-06-11

Neue Freie Presse, Juni 1885-06-11

¹⁵¹³ Das Vaterland, Juli 1885-07-01

Die Presse, Juli 1885-07-01

1885.07.09/10-én megérkezett Hiogo (Hjogo) (Kobe)-ba. ¹⁵¹⁴

1885.07.25/26-án érkezett Jokohamába. ¹⁵¹⁵ 1885.08.25-én hagyta el Yokohama-t és Hongkong felé indult. ¹⁵¹⁶

A Karl Spetzler korvettkapitány által vezetett „Nautilus” ágyúaszád jelenlegi útjáról való visszatérése után lecseréli legénységének egy részét, majd szintén októberben ismét tengerre száll. Az előző években – tizennégy hónapon keresztül Kelet-Ázsia fő kikötői Rangun közelében, Brit-Indiában, Szingapúrban a Malaka-szorosban, Batavia-ban Jáván, Hongkongban és Sanghajban Kínában, valamint Jokohamában Japánban járt. Az út oda-vissza a Szezi-csatornán keresztül történik. ¹⁵¹⁷

1885.08.31 – 1885.09.02. között, rövid időre visszatért Kobe-ba.

1885.09.02-03-án felkereste Hirosima-t.

1885.09.12-14-én kikötött Matsu-szigetén. ¹⁵¹⁸

1885.09.17/19-én befutott Hongkongba, miután túlélte egy heves tájfun 1885.09.05-én és 6-án. Minden rendben van a fedélzeten. ¹⁵¹⁹ A hajó kötélzete azonban megsérült. A Kowloon dokkban kijavították a kötélzetet és rendbe tették a hajót.

1885.10.28-án futott ki Hongkongból Szingapúr felé. ¹⁵²⁰

Kereskedelmi megállapodások a kínai kormánnyal.

Hongkongból Őfelsége "Nautilus" ágyúaszádjának parancsnoka, Carl Spetzler százados (korvettkapitány), egy rendkívül érdekes kereskedelmi jelentést küldött Sanghajról, amelyet báró Sterneck altengernagy jóvoltából tudunk közzétenni. A jelentésből az illetékes körök látni fogják, hogy sanghaji konzulunk, Josef Haas úr és a Russell & Co. képviselője, Wilhelm Klein úr erőfeszítéseinek köszönhetően mindent megtettek a Monarchia és Kína közötti üzleti kapcsolatok megteremtése érdekében – és a konzulátus erőfeszítéseit figyelembe véve szinte azt mondanánk, hogy többet is tettek, mint amire ésszerűen számítani lehetett. A jelentés további bizonyítéka annak az élénk buzgalmának és intenzív érdeklődésnek, amelyet haditengerészetünk tanúsít a hazai ipar előmozdításával és kereskedelmünk fejlesztésével kapcsolatos minden kérdésben. Spetzler százados jelentéséhez csatoltuk Wilhelm Klein úr, a Russell & Co. képviselőjének hozzá intézett levelét, amelynek lényegi tartalmát először is felvázoljuk. Klein úr kezdetben arról számolt be, hogy a Russell & Co. megtette a szükséges előzetes lépéseket az Ausztria-Magyarországgal való üzleti kapcsolatok kialakítása érdekében. Ezek a tárgyalások meglehetősen messzire haladtak, és az osztrák ügynökségek felvásárlásával kapcsolatos tárgyalások kedvezően haladnak. A Russell & Co.-t nemrégiben Li Hung-Cschang alkirály kinevezte egyedüli különleges ügynökévé, és ezt hivatalosan is közölték az európai kormányokkal. Ez a kinevezés a vállalat számára az első és legkiváltságosabb pozíciót biztosította Kínában a kínai kormány számára történő katonai felszerelések beszerzésében.

Klein úr úgy véli, hogy itt az ideje kihasználni ezt a kivételes helyzetet, és közvetlen javaslatokkal megkeresni az alkirályt. Az alkirályal személyes kapcsolatban álló Haas konzullal folytatott beszélgetés során az alkirály kijelentette, hogy teljes mértékben hajlandó támogatni a Russell Co. által előterjesztett Ausztria-Magyarország összes üzleti javaslatát, és amennyiben az ajánlatok egyenlőek, azokat előnyben részesíteni. Továbbá az alkirály hivatalos

¹⁵¹⁴ Die Presse, Juli 1885-07-10

¹⁵¹⁵ Das Vaterland, Juli 1885-07-26

¹⁵¹⁶ Die Presse, August 1885-08-26

¹⁵¹⁷ Neue Freie Presse, August 1885-08-18

¹⁵¹⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵¹⁹ Das Vaterland, September 1885-09-19

¹⁵²⁰ Die Presse, Oktober 1885-10-28

képviselőt delegált, akinek mindenkor mérlegelnie kell az összes javaslatot, ami nagyban megkönnyíti majd az alkirályal való kommunikációt. Tekintettel erre a kivételesen kedvező helyzetre, sajnálatos, hogy még nem tudnak terveket benyújtani hajókra vagy más hadianyagokra vonatkozóan. Az alkirály azonban sürgősen kérte Haas konzult, hogy amint bármilyen kézzelfogható anyag megérkezik, azonnal látogassa meg újra, hogy megbeszéljék a további részleteket. Az eddig elért sikerek alapján a feladat most egy olyan konkrét megállapodás megkötése, amely a nemzeti ipar javát szolgálja. Klein úr úgy véli, hogy most fontos lenne, hogy a haditengerészet főparancsnoksága vizsgálatot indítson annak megállapítására, hogy a Russell & Co. cég projektjei hogyan fogadtatódnak, és amennyiben a kormány részéről kedvező vélemény alakul ki, kívánatos lenne, hogy Pomeroy urat, a londoni Russell & Co. vezetőjét azonnal értesítsék, hogy további lépéseket tehessenek. Jövő év márciusában újraindul a téli hónapokban szüneteltetett Tiencsinbe irányuló szállítás. Ekkor adják ki az új szállítási parancsokat, és addigra már teljes mértékben fel kell készülni az anyagokkal, hogy kihasználhassuk ezt a kedvező helyzetet. Üzleti szempontból hangsúlyozni kell, hogy a megrendelések biztosításához a lehető leggyorsabban be kell nyújtani az Ausztria-Magyarországból származó összes hadianyag terveit, rajzait, fényképeit, modelljeit és részletes leírásait. Ez magában foglalja például a torpedónaszádokat, torpedókat – ekkor a világ legjobb torpedói Fiumében készültek-, minden típusú és méretű hadihajókat, partvédelmi felszereléseket, fegyvereket, ágyúkat, optikai távírókat, haditengerészeti jelzéseket és így tovább. Hamarosan többek között az ütegek és torpedók is szóba kerülnek, de ugyanígy lehetséges, hogy teljesen új termékek, például az Uchatius ágyúk, különösen Kína érdeklődését keltik fel, és hogy a tonkini határerődítmények hegyi ütegeire vonatkozó megrendeléseket is meg lehet szerezni. Ilyen körülmények között rendkívül sürgős, hogy a Stabilimento tecnico, a fiumei torpedógyár és más létesítmények haladéktalanul megkezdjék az anyagok beszerzését. Ami az ügylet pénzügyi vonatkozásait illeti, azt a Russell, Co. cég kielégítően fogja intézni.

Most közzétesszük, néhány apró részlet kihagyásával, Spetzler korvettkapitány jelentését.

A kereskedelmi jelentésemben, hangsúlyoztam, hogy Sanghajban, hogy ottani konzulunk, Haas úr, valamint Klein úr, az amerikai Russell & Co. kereskedelmi cég kínai alkalmazottjai, rendkívül szorgalmasan dolgoznak az osztrák kereskedelem Kínával való fellendítésén, és már számos előkészítő lépést tettek ebben az irányban.

Most abban a helyzetben vagyok, hogy továbbá beszámolhatok a Császári és Királyi Hadügyminisztériumnak (Haditengerészeti Osztály), hogy Haas konzulnak és Klein úrnak a közelmúltban lehetőségük nyílt arra, hogy a kormányzat állami támogatásával és közszolgáltatásával is támogatja a terveket, a remények szerint.

Haas konzul személyesen utazott Tiencsinbe, hogy támogassa ezt a hazafias vállalkozást, és találkozott Li-Hung-Tschang alkirályal. Tőle igen értékes biztosítékokat kapott, majd visszatért, hogy további megbeszéléseket tartson, és három napig maradt. Lényegében egyetérték Klein úr levelében leírtakkal. Mivel kötelességemnek tartom itt személyes véleményemet is kifejteni, röviden jelezem a Császári és Királyi Hadügyminisztériumnak (Haditengerészeti Osztály), hogy eddigi megfigyeléseim és tapasztalataim alapján milyen mértékben tartom megvalósíthatónak a javasolt projekteket. Ezért nemcsak a levélben említett kedvező lehetőségeket fogom tárgyalni, hanem optimizmus nélkül megemlítem azokat az akadályokat is, amelyek valószínűleg a vállalkozás útjában állhatnak. A következő kedvező tényezők jelenleg a kínai kormánynak szánt nagyobb, előnyös szállítások lehetővé tételét támogatják:

1. Az a tény, hogy a kormány hajlandó a lehető leghamarabb átszervezni és növelni az ország katonai erejét. Mivel Kína saját technikai erőforrásainak hiánya miatt a külföldi ipartól függ, Ausztria természetesen részt vehetne ennek az igénynek a kielégítésében. A jelenlegi rendszert, amelyben minden tartomány, vagy inkább alkirálya teljes mértékben saját belátása szerint

kezeli a katonai védelmet, akkor a teljes központosításra kell törekedni. Pechili jelenlegi kormányzója, Li Hung-chang ekkor valószínűleg Kína legbefolyásosabb államférfija és szervezője, és így katonai főnöke is lenne.

2. Haas konzulunk és Li Hung-Tschang közötti személyes megbeszélések azt mutatták, hogy Öfelsége készségesen biztosít piacra jutást az osztrák termelők számára.

3. A Russell & Co. cég, amelyet Kelet-Ázsia egyik legfontosabb vállalatának tartanak, írásban is megerősítették, hogy felajánlotta, hogy átveszi az összes nagyobb osztrák szállítás közvetítését, és ezért saját érdekében nagy értékesítési volumen elérésére fog törekedni. A Russell & Co. kapcsolata Li Hung-Tschang-gal olyan, hogy azonos minőségű áruk esetén valószínűtlen a verseny kialakulása.

4. Klein úr, mint a Russell & Co. sanghaji importüzletének vezetője, nagyon aktívan részt vesz az osztrák iparban, és minden bizonnyal a lehető legteljesebb mértékben vesse be energiáját, széleskörű tudását és jelentős befolyását hazája és saját országa jólétének mielőbbi növelése érdekében.

Mindezek ellenére tagadhatatlan, hogy a következő nehézségek akadályozzák a nagyobb mennyiségű katonai felszerelés Ausztriából történő behozatalát.

1/ Ausztria képességei jelenleg szinte ismeretlenek Kínában, míg más kereskedő nemzetek már régóta importálnak oda. Elsősorban a britek és a németek azok, akik aktív ügynökök révén biztosították az állami ellátás nagy részét. Különösen a haditengerészeti kérdésekben Németország tesz nagy lépéseket, és elsősorban a hadihajók építéséért, a fegyverellátásért stb. felelős.

2/ Tekintettel a kínaiak jelenlegi alacsony szintű katonai kiképzésére és a korábban említett tartományi önkényre, ebben az országban nem létezik szisztematikus katonai rendszer. A katonai felszerelések beszerzését ezért nem az egyes kormányzók végzik egységes, jól átgondolt terv szerint, hanem minden uralkodó gyakran meglehetősen válogatás nélkül és rendszertelenül vásárolja meg, egyszerűen azt, amit az ügyes közvetítők éppen a legmodernebb és legjobb termékként tudnak reklámozni.

Természetesen a vevő számára nagyon vonzó, ha a megrendelt tételt személyesen is be lehet mutatni neki, vagy ha azt jól illusztrálják modellek, rajzok stb. Így például a B. Schmidt, Co., akik Sanghajban a Krupp, majd a stettini „Vulcan” gyár, valamint egy amerikai fegyvergyár ügynökei, mindenféle minta és modell valóságos arzenáljával rendelkeznek, és ezért mindig készen állnak arra, hogy azonnal bemutassák a kívánt tételt, ügyesen kihasználva a pillanatnyi szorongást vagy vásárlási vágyat, és hatalmas üzletet kötnek.

Ezért, ahogy Klein úr is említette, iparosainknak törekedniük kell arra, hogy hasonló, a gyakorlatban bevált módon járjanak el, azaz minél több mintát, modellt és rajzot küldjenek ügynöküknek, a Russell & Co.-nak, hogy a vállalatot változatos kiállítási anyagokkal lássák el, és így ösztönözzék a kormány vásárlási kedvét.

Ha – ahogy a pletykák sugallják – az ország és a tengerpart megerősítését most komolyan és szisztematikusan kell vállalni, akkor véleményem szerint a következőket kell megfontolni.

1/ Erődítés: páncélos tornyok, tábori ütegek, esetleg Uchatius ágyúk, kézi lőfegyverek, Werndl puskák.

2/ Haditengerészet, csatahajók. – Két korvettet rendelnek ismét Stettinből. Úgy vélem azonban, hogy más országok ajánlatainak is jó esélyük lenne ügyes tárgyalással.

3/ Folyami monitorok, tengeri aknák. Ezekkel kapcsolatban megbízható forrásból megtudtam, hogy a Canton folyó blokádjá során az elmúlt háborúban három rendszert használtak; a franciát, a britet és a németet. A német úgynevezett standard aknákból 120 darabot vetettek be. Ezeket a 40 font ágyúgyapottal megrakott elektromos kontakt aknákat részben itt gyártották, részben

pedig vásárolták, darabonként 250 fontba kerülve a kínai kormánynak. A kínaiak most különös hangsúlyt fektetnek a torpedónaszádok beszerzésére, amely ágazatban jó üzletet lehetne indítani kiváló építőanyagainknak köszönhetően. Ehhez azonban az szükséges, hogy a gyártók gyakorlatilag bevált terveket kapjanak. Természetesen várható, hogy más típusú hajók is piacképesek lennének, továbbá hogy a vasutak, a folyószabályozás és a hídépítés, a távírók navigáció, valamint a különféle katonai felszerelések hatalmas importmennyiségeket képviselnek majd.

A kérdés most az, hogy vajon rávehetők-e iparosaink arra, hogy megfogadják a kapott tanácsokat. A múltbeli tapasztalatok sajnos nem sok vállalkozói szellemet vagy kitartást sugallanak. Ahol ezek hiányoznak, lehetetlen szilárdan megvetni a lábunkat a mai hevesen változó nemzetközi kereskedelemben. Mire jók a legjobb tanácsok, még azok is, amelyeket más nemzetek sikerei mutatnak be, ha a szűklátókörű merkantilizmus csapdájába esve hamarosan egy irattartó szekrényben végzik szerencsétlen sorsukat, és a múltá válnak? A Klein úr levelében kért támogatás csak úgy nyújtható, ha felkérem a Császári és Királyi Hadügyminisztériumot (Tengerészeti Osztály), hogy tegyen meg minden olyan intézkedést, amely szerény véleménye szerint előnyös lehet a vállalkozás számára. Szerény véleményem szerint különösen hatékony lenne, ha magas rangú kormánytisztviselők támogatásával Mr. Pomeroy, a Russell Co. londoni képviselője, minden szükséges erőforrást megkapna ahhoz, hogy jól informált legyen iparágunkról. Ez minden bizonnyal a legjobb helyzetbe hozná őt ahhoz, hogy megismerkedjen a Kínában forgalmazható termékekkel, és azonnal megkezdje a szükséges tranzakciókat.¹⁵²¹

Egy osztrák hadihajó viharos útja. (Eredeti tudósítás a "Die Presse"-ből.) Őfelsége "Nautilus" ágyúnaszádjának hongkongi, 1885. szeptember 24-jei útleírásának egy részletéből a következő érdekes részleteket tudjuk meg.

"Röviddel délelőtt 10 óra után Őfelsége "Nautilus" ágyúnaszádjá egy hónapos jokohamai tartózkodás után kifutott a kikötőből, miközben a francia zászlóshajó, amelynek orra mellett az ágyúnaszád szoroson elhaladt, az osztrák himnuszt játszotta.

Este kedvező szellő támadt. Ennek következtében a motort azonnal leállították, és az utazás vitorlával folytatódott. Sajnos két nappal később a keleti szellő teljesen elült, és átadta helyét a nyugati légáramlatoknak."

Egy kétnapos kísérlet következett a kedvezőtlen szél és az erős Curoso (Kuroshio, Fekete, másképp Japán áramlat egy észak felé húzódó, meleg, erőteljes nyugati áramlat az Észak-Csendes óceánon)-áramlat elleni haladásra, ami nemcsak a Curoso elvesztéséhez vezetett, hanem éppen ellenkezőleg, a hajót még keletebbre eltolta. Ilyen körülmények között teljesen el kellett vetni a Japán déli partjai mentén vezető közvetlen útvonal tervét, és a Belső-tengeren át vezető utat kellett választani. A hajó az erősebb Curoso-áramlattal szemben nehezen haladva a Kit-csatorna felé kormányzott, ahonnan aztán jó sebességgel elérte Kobét. A kikötő világítótornya közelében volt kikötve az amerikai "Ossipee" korvett, amely karatén zászlót viselte. A hajó előző nap érkezett Nagaszakiból, és a rövid út során három emberét veszítette el kolerában.

Kobe-ban a hajó feltöltötte szénkészletét, majd egy tiszta reggelen ismét elhagyta a kikötőt. Útközben két ellentétes irányban haladó hadihajóval találkoztunk, az amerikai "Orenton" fregattal és a német "Nautilus" ágyúnaszáddal. Hajnalban elhaladtunk Simonoseki mellett, és amikor reggel 9 óra körül elértük a nyílt tengert, és kedvező szellőt találtunk, leállítottuk a motort, és jó irányt vettünk a dél-koreai csatorna felé. A szél felerősödésével a hajó viszonylag stabil maradt éjfél körül, de ettől kezdve a hullámozás nagyon hevesé vált. Kedvező szélirány maximális kihasználása érdekében az összes vitorlát felhúzták, így a hajó átlagosan $8\frac{3}{4}$ tengeri mérföldes sebességet tudott elérni. Reggel 6:00-kor az elülső felsővitorla elszakadt, majd

¹⁵²¹ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1885-11-27

hamarosan a fővitorla is. A napfelkeltekor tapasztalt szokatlan színárnyalat, valamint a barométer gyors csökkenése tájfun közeledtére utalt. Mivel azonban az állandó szélirány nem adott jelzést a szél útjáról, és a hajó helyzete miatt tanácsos elkerülni a jobb oldali haladást a koreai szigetcsoporthoz, illetve a bal oldali haladást a japán Goto-szigetek felé, a vitorlákat felhúzták, hogy a szél segítségével a lehető leggyorsabban tiszta tengerre kerüljenek, így a hajó szükség szerint választhatja meg a haladási irányát. Délre a szél megerősödött. A legerősebb vitorlák (felsővitorlák és fővitorla) varratai több helyen felszakadtak, de ezt a kárt hamarosan kijavították a tartalék felsővitorla felhúzásával. Mivel a déli térkép (a hajó helyzete a térképen) azt mutatta, hogy a Quelpart-szigetet (Jeju sziget Dél-Koreában) már elhagyták, megpróbálták a hajót jobbra dönteni (jobbra fordulni) szorosan reffelt felső vitorlákkal. A szél okozta nyomás olyan súlyos volt, hogy a dőlés igen veszélyessé vált. Miután a hajót gyorsan kiegyenesítették, csak az utolsó két viharvitorlát húzták fel. A kormányzás javítása és a megmaradt vitorlák elszakadása esetére a kazánt délután fél kettőkor begyújtották, a motort pedig délután fél kettőkor indították be. A lassan északra forduló szél délután folyamán drámaian felerősödött. A tenger alakjában és méretében vadul csipkézett, hatalmas hegyekre hasonlított, amelyeket a szél dűhe hajtott, mennydörgő robajjal hömpölyögtek a tenger felé, habot permetezve, és azzal fenyegetve, hogy mindent sötét ölelésébe borít. A kormányzás lehetetlen volt. A hajó megmentése már nem abban rejlett, hogy eltávolodjon a fenyegetően felénk forduló tájfun útjától, hanem azt kellett megpróbálni, hogy a hajót úgy manőverezzék, hogy az egyre gyorsabban tomboló elemek, ne zúzza össze a viharban.

Csak a hajó haladásának maximális figyelme és a kormányzás megfelelő beállítása, valamint a motor gondos kezelése, amelyet a hatalmas ringatózás közben nehéz volt kezelni, akadályozhatta meg a katasztrófát, amelynek minden kevésbé tengerálló és stabil építésű hajó, mint Őfelsége ágyúaszádja, a "Nautilus", biztosan áldozatul esett volna.

A szelet, amely éjjel körülíg állandó volt, folyamatos eső kísérte. A vihar éjjel után hevessebbé vált, és a parancsnok arcába csapódott, aki alig tudott megkapaszkodni a ringatózó hídra.

Ekkor a viharvitorla (a fedélzet legelső és legerősebb viharvitorlája, amely gyakran a bajba jutott és viharveszélyben lévő hajók utolsó túlélési eszköze) egyenesen kirepült a hajótestből, miután a vihar ágyúszerű durranással darabokra fújta, majd cafatokra tépte. A kikötőkötelekkel megerősített csónakot vastartóival együtt elmosta, a navigációs lámpákat, magas helyzetük ellenére, letépte a tenger, a bal hátsó csónak a daruval együtt a hajótestnek csapódott és összetört. A hídon lévő térképasztal leszakadt a zsanérjairól, és ezernyi darabra repítette a szél. A 2-es számú hajó is megrongálódott. Végül pedig a vitorlavászon utolsó darabja, az előcsúcs vitorlája is cafatokra szakadt. Egy hosszú, nyugtalan éjszaka után a barométer végre ismét lassan emelkedni kezdett, és az orkán ereje, valamint a tenger hullámzása is alábbhagyni kezdett. Ez, valamint a nyugatira forduló szél arra a következtetésre vezetett, hogy a tájfun ismét irányt váltott, és a hajó most a vihar útjának könnyebben kezelhető oldalán van. Ezért felhúzták a szorosan reffelt előárboc vitorlát, hogy a hajót (egy kis távolsággal) letérítsék az útvonalról, és így kivezessék a veszélyzónából. Délre az ágyúaszád ismét veszélyen kívül volt. Csak 32 óra folyamatos készenlét után gondolhatott a parancsnok arra, hogy némi pihenést adjon meglehetősen megviselt idegeinek.

Több hibát is észleltek a vihar alatt a hajón. Annak ellenére, hogy az összes nyílást speciálisan kialakított fedelekkal lezárták, a fedélzet gyakori elárasztása miatt jelentős mennyiségű víz jutott be az alsó rekeszekbe. A hajótest tömítése látszólag szivárgott, mivel jelentős mennyiségű víz jutott be a szomszédos lakóterekbe, szintén a hajó oldaláról. A motor későbbi beindítása során rezgéseket észleltek, amelyek a hajócsavar tengelyének meglazulásából eredtek. Ezen megfigyelések alapján a hongkongi távirati jelentésben a hajó leszerelését kérték. A tiszták és a legénység a hosszan tartó tájfun alatt rendíthetetlenül és fáradhatatlanul dolgoztak nedves, csöpögő ruhájukban. A sérülések és a súlyos fizikai megterhelés miatt azonban kilenc férfit, akiket a vihar különösen sújtott, betegállományba kellett helyezni.

Ugyanezen a napon déltől a hajó újra elindult a kínai partok felé. Miután a vitorlákat estére sietve megjavították, feltekerték azokat, és kikapcsolták a motort. A következő három napban gyenge déli szellő fúj, amely a hajót a Csusan-félsziget közelébe vitte. Miután a heves esőzéssel kísért kelet-délkeleti szél alábbhagyott, a hosszan tartó szélcsend miatt beindították a motort, és a hajó a kínai partok mentén Hongkong felé haladt.

A Formosa-csatorna közelében azonban a szél ismét olyan hevesen kezdett fújni, hogy a motor már nem tudott a széllel és a tengerrel szemben haladni, ezért egy szélvédett helyet kellett keresni. Erre a célra a Min folyó közelében fekvő Matsou szigetét választották.

Két nagyon viharos nap után, amit ott töltöttek, a szél megfordult, az ég kitisztult, és az út folytatódhatott. Ez kedvező körülmények között történt, mivel a Maisonból Hongkong szigetére tartó 428 tengeri mérföldes utat mindössze három nap alatt, egyedül vitorlával teljesítették. Végül a hajó átkelt a Leymoon-szoroson, és Hongkongba érkezve az osztrák főköormányzat épülete közelében horgonyzott le.¹⁵²²

1885.11.05/06-án érkezett Szingapúr-ba. Ott találkozott az SMS Saida korvettel, és a legénységük egy részét kicserélték. A két hajó Szingapúrt együtt hagyta el 1885.11.12-én.¹⁵²³ Az SMS Saida megkezdte visszaútját a hazai vizek felé. Az SMS Nautilus a Dél-Kínai tengeren készül áthajózni.¹⁵²⁴

1885.11.13-14-én Melaka-ban járt.

1885.11.15-18-án Dahli-ban (Taman Dahlia, Malajzia) volt.

1885.11.19/21-én Nalacca (Melaka, Malajzia) és Delhi (Dahli) megállók után (Georgetown) Penangba (Pinang, Malajzia) érkezett, majd tovább hajózott Rangun-ba (Yangon, Burma).¹⁵²⁵

1885.11.25-én érkezett Rangun-ba.¹⁵²⁶ Rangun-t 1885.12.05-én hagyta el.

1885.12.06-án Moulmein-be (Mawlamyine, Burma) érkezett, ahonnan 12-én hajózik tovább.¹⁵²⁷

1885.12.17-19-én Pukat Salanga-ban járt.

1885.12.20-21-én Pulo Ladda-ban Lancava, feltehetőleg Langkawi sziget Malajziában) volt.

1885.12.21-23-án Quara előtt horgonyzott.

1885.12.24-30-án Galanga (Lancava, Penang, Malajzia).

1885.12.25-én egy távirati jelentés szerint Ófelsége ágyúnaszádja, a „Nautilus” az út során felkereste Salanga-t (Banglades, felhajózva az oda vezető folyón), Lancava-t és Quedas-t (Quara ?), majd megérkezett Penangba (Malajzia).¹⁵²⁸

1886.

1886.01.01-05-én a szumátrai Atchin-ban (Szumátra) volt.

1886.01.09-11-én Sitali (Nias-sziget, Szumátra, Indonézia) vizein volt.

1886.01.13/15-én a szumátrai (Indonézia) Padang-ba érkezett.¹⁵²⁹ 1886.01.22-én hagyta el Padang-ot.¹⁵³⁰

1886.01.23-27-én Benkoelen-ben (Bengkulu, Indonézia) volt.

1886.02.01-én megérkezett Batavia-ba, ahonnan 1886.02.05-én hajózik tovább.¹⁵³¹

¹⁵²² Die Presse, Januar 1886-01-06

¹⁵²³ Die Presse, November 1885-11-06

¹⁵²⁴ Die Presse, November 1885-11-17

¹⁵²⁵ Die Presse, November 1885-11-21

Neue Freie Presse, November 1885-11-21

¹⁵²⁶ Die Presse, November 1885-11-26

¹⁵²⁷ Die Presse, Dezember 1885-12-07

Neue Freie Presse, Dezember 1885-12-07

Das Vaterland, Dezember 1885-12-10

¹⁵²⁸ Das Vaterland, Dezember 1885-12-25

Die Presse, Dezember 1885-12-25

¹⁵²⁹ Das Vaterland, Januar 1886-01-15

¹⁵³⁰ Neue Freie Presse, Januar 1886-01-22

¹⁵³¹ Morgen-Post, Februar 1886-02-01

1886.02.08-án befutott Surabaja-ba (Indonézia).¹⁵³² 1886.02.17-én indult tovább Bali sziget, Lombok (Indonézia) és Macassar (Indonézia) felé.¹⁵³³

„(A „Nautilus“ osztrák-magyar ágyúnaszád) 1886. februárius 9-én Jáva szigeténél horgonyt vetett Sperabaya (Surubaja) előtt. A naszád parancsnokát, Spetzler kapitányt értesíti a németalföldi kormányzó, hogy a soloi herceg és Sverkarta uralkodója hajlandó február 15-én este a hajó tisztikarának egy részét palotájában fogadni. A megállapított napon a társaság, mely a kapitányból, négy törzstisztből s a sperabayai osztrák-magyar konzulból állott, útra kelt s a reggeli vonattal Solóba utaztak, mely városba hét órai utazás után érkeztek meg. Spaan soloi németalföldi kormányzó szívélyesen fogadta a társaságot s 9 órakor diszkocsiban, lovas katonai kíséret mellett kísérte őket Sverkarta herceghez, kit a jávaik zuzuhmannak címeznek. A vendégeket nagy ceremónia közt vezették a palota fényesen világított márvány-diszes fogadótermébe. Itt a régens néhány lépéssel eléjük jött, kezét nyújtva előbb a kormányzónak, azután a kapitánynak s a vendégeket jobbjára ültette. A zuzuhman fényes nemzeti öltönyben volt, mellén a németalföldi oroszlán-rendjellel. Balján ült a 22 éves trónörökös világos fehér selyem öltönyben. A zuzuhuan mögött minden mozdulatát lesve egy csoport nő térdelt, kiknek felső testük övig mezítelen volt. Előtte pedig nagyobb távolságban nagy sereg udvari népség ült összekuporodva, többnyire leányok és fiuk, kik szótlánul figyeltek a cerimonia menetére, mely a felhangzó lágy zene által még ünnepélyesebb szint nyert. A zuzuhunan lassan, halkított hangon beszélt, a németalföldi kormányzóval malaji, alattvalóival jávai nyelven. A „Nautilus“ tisztjeivel való társalgásban a kormányzó szerepelt mint tolmács. A régens tudakozódott Ferenc József királyunk hogylétéről s a tisztetekhez több kérdést intézett utazási élményeikről. Az audiencia másfél óráig tartott. Tarka frakkos és mezítlábas szolgák ez alatt folyton szivarokat és kitűnő európai borokat hordtak körül. Másnap a németalföldi kormányzó a társaságot Mang-Kune Goro herceghez vezette. Ez egy elhalt jávai főnemes fia, kinek annak idején a jogtalan zuzuhman országai egy részét a hollandi kormány odaítélte. Ez uralkodók látszólag eléggé függetlenek, de tényleg a rájuk felügyelő németalföldi kormányzó tudtán kívül palotájukat sem hagyhatják el. Mangkune Goro herceg 21 éves s hollandi alezredesi rangja van. A „Nautilus“-ról jövő társaságot nagy látványos pompa közt pavillonszerű, köröskörül nyílt palotájában fogadta. A társaság erre engedélyt nyert megtekinteni a hölgytermet, persze a hölgyek eltávoztása után. E teremben látható volt a németalföldi királyi család képén kívül Ferenc József magyar király és Erzsébet magyar királyasszony sikerült arcképe is. A palota megtekintése után frissítők szervíroztattak s a társaság tiszteletére jávai nők és férfiak nemzeti táncokat mutattak be, e közben a szerelem kedvteléseit vonzó színgazdag allegorikus képekben jelenítve meg. Két órai tartózkodás után a társaság visszatért Soerabavaba, hol a kikötő kereskedelmi viszonyait tanulmányozza. A „Nautilus“ 1886.02.17-én hagyta el a sperabayai kikötőt és Makassar felé távozott.”¹⁵³⁴

1886.02.18-20-án Baliling (Bali) következett.

1886.02.21-22-én Ampanam-ban (Lombok) kötött ki.

1886.02.25 – 1886.03.03-án Makassar (Celebesz) vizein vetett horgonyt.

1886.03.12-16-án Kema-t (Észak-Celebesz) kereste fel.

1886.03.22-23-án Zamboanga-ban (Mindanao, Fülöp-szigetek) járt.

1886.03.29-én érintette Paulan-t (Mindoro, Fülöp-szigetek).¹⁵³⁵

¹⁵³² Die Presse, Februar 1886-02-09

¹⁵³³ Die Presse, Februar 1886-02-17

¹⁵³⁴ Pesti Hírlap, 8. évfolyam, 1886-05-06 / 125. szám

Pester Lloyd - Abendblatt, Mai Jahrgang 33, 1886-05-05 / nr. 102

¹⁵³⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1886.03.30/31-én megérkezett Manila-ba (Fülöp-szigetek). Előtte felkereste Beliling-et (Bali), Ampannam-ot (Lombok), Macassar-t és Kema-t (Celebes, Indonézia), valamint Samboang-ot (Indonézia) és Palawan-t (Fülöp-szigetek).¹⁵³⁶ Manilát 1886.04.06-án hagyta el.
1886.04.13-14-án a Tytam-öbölben volt.

1886.04.14/15-én megérkezett Hongkong-ba,¹⁵³⁷ és beállt a Kowloon dokkba. Hongkongból 1886.04.22-én hajózott ki.

1886.04.24/25-én Canton-ba (Kína) érkezett és e hó 27-én Hongkongba megy. A naszádon nincs semmi baj.¹⁵³⁸ Végül Cantont 1886.05.02-án hagyta el.

1886.05.03-06-án ismét Hongkong-ban volt.

1886.05.09/11-én Swatau-ba érkezett.¹⁵³⁹ Innét 1886.05.15-én indult tovább.

1886.05.17-én rövid időre megállt Tongku-ban (Tongkuan).

1886.05.18-án megérkezett Foochow-ba (Fuzhou, Fucus, Kína), és május 20-án indul onnan tovább.¹⁵⁴⁰ Ezt a kikötőt, másképp Pagoda horgonyzóhelyként nevezik.

1886.05.23-25- Ningpo-ban járt.

1886.05.26/28-án befutott Sanghaiba. ¹⁵⁴¹ 1886.06.06-án hagyta el Sanghait. ¹⁵⁴²

1886.06.08-09-én Port Hamilton-t kereste fel.

1886.06.10/11-én megérkezett Fusan-ba (Pusan, Korea), ahonnét június 12-én indul tovább.¹⁵⁴³

1886.06.17-én befutott Vlagyivosztk-ba.¹⁵⁴⁴

1886.06.14-15-én volt Genzan-ban (Wonsan).

1886.06.17/20-án Vladivosztk-ból a Nautilus fedélzetéről érkező jelentés. Miután 1886 június 5-én Sanghajból indult, június 8-án megérkezett Port Hamiltonba, ahol négy brit hadihajó horgonyzott éppen. A Nautilus parancsnoka a brit haditengerészet főparancsnokától készségesen engedélyt kapott, hogy szemlét tartson a katonailag aktív országgal. Port Hamiltonból a Nautilus a koreai Fusan kikötőjébe hajózott. Június 13-án folytatta útját Genfanba, ahová a Nautilus június 15-én érkezett meg. Genfan koreai prefektusa igen ünnepélyes módon fogadta a Nautilus parancsnokát, és megszervezte a másnapi látogatást az ágyúnaszádon. A „Nautilus” június 17-én érkezett meg Vlagyivosztk kikötőjébe.¹⁵⁴⁵

1886.06.24-én a Szahalin szigethez indult Vlagyivosztkból.¹⁵⁴⁶

1886.06.28 – 1886.07.03-án Karszakovszk-ot kereste fel.

1886.07.11-19-én Petropavlovszk-ban járt.

1886.07.31 – 1886.08.05-én Hakodate (Japán) következett.

1886.08.10-31-én Yokohama-ban járt.¹⁵⁴⁷

1886 augusztusában még a Kelet-Ázsia-i vizeken volt.¹⁵⁴⁸

1886.09.02-09-én Kobe-ban horgonyzott.

1886.09.09-10-én Simomura következett.

1886.09.10-12-én Ote Hato Ura-ban volt.

1886.09.12-13-án Himesima-t kereste fel.

1886.09.13-14-én Shimonoseki-ben járt.

1886.09.15-30-án Nagaszaki-ban volt.

¹⁵³⁶ Die Presse, April 1886-04-01

¹⁵³⁷ Das Vaterland, April 1886-04-15

¹⁵³⁸ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-04-25 / 1312. szám

Das Vaterland, April 1886-04-25

¹⁵³⁹ Das Vaterland, Mai 1886-05-12

¹⁵⁴⁰ Das Vaterland, Mai 1886-05-19

¹⁵⁴¹ Morgen-Post, Mai 1886-05-29

¹⁵⁴² Das Vaterland, Juni 1886-06-06

¹⁵⁴³ Die Presse, Juni 1886-06-12

¹⁵⁴⁴ Die Presse, Juni 1886-06-19

¹⁵⁴⁵ Pester Lloyd, September Jahrgang 33, 1886-09-03 / nr. 244

¹⁵⁴⁶ Das Vaterland, Juni 1886-06-23

¹⁵⁴⁷ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁴⁸ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-06 / 185. szám

1886.10.09-18-között Hongkong vizein horgonyzott.
A posta már 1886.09.05-én Hongkong-ba a hajó küldeményeit.¹⁵⁴⁹
1886.10.28 – 1886.11.01 között Szingapúr-ban tartózkodott.
1886.11.20-22-én Pointe de Galle (Ceylon) volt a megállóhelye.
1886.12.10-12-én Áden-ben volt.
1886.12.18-19- Dzsidda következett.
1886.12.23-28-án Szuezből volt.
A hajó postáját 1886.12.23-án már Szuezből várták.¹⁵⁵⁰
1886.12.28-án áthaladt a Szuezi-csatornán.
1886.12.28-29-án Izmailia-ban volt.
1886.12.29 – 1887.01.01 között Port Said-ban vetett horgonyt.

1887.

1887.01.02-04-én Alexandria-t kereste fel.
Visszafelé érintette Port Saidot és Alexandriát.¹⁵⁵¹
Egyiptomban a az Osztrák-Magyar Monarchiát kapitulációs jog illette meg. A kapitulációs jog a 19-20. század fordulóján olyan kiváltságokat jelentett, amelyek alapján a külföldi állampolgárok mentesültek a helyi joghatóság alól, és saját államuk konzuli bíróságai ítélték felettük.¹⁵⁵² Kapitulációs jog volt érvényben Marokkóban, az Oszmán Birodalomban, Sziám-ban és Kínában.¹⁵⁵³
1887.01.18-án megérkezett Polába. Aránylag kis mérete ellenére jó tengerállónak bizonyult.
A Nautilus ágyúszád megtette 1884-ben kezdett útját 1887. január 18-án fejezte be avval, hogy befutott Poklába, 34 980 (más forrás szerint 41 572 tmf) tengeri mértföldet járva be.¹⁵⁵⁴
1887.01.20-án leszerelték. Azután kicserélték a kazánjait.

(Az osztrák magyar monarchia vízi hadereje. A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztályában a napokban dolgozták ki az osztrák-magyar tengeri flotta új beosztását s ezt tegnapelőtt adták ki a tengerészeti főhivataloknak. E szerint a hajóraj új beosztása a következőképpen történt meg: I. Főcsoport: „Rudolf koronaherczeg” és „Ferdinand Max” kazamatahajók. Tegethoff, Custozza, Lissa, Albrecht, Kaiser, Don Juan d’Ausztia, Kaiser Max, Prinz Eugen, Habsburg páncélos fregattok . Rauther és Leopard torpedó hajók. Zára, Spalató, Sebenico, Lasin és Loup torpedó csónakok, Adler, Habicht, Falke, Sperber torpedónaszádok, Miramar, Greif, Fantasie czirkáló és jelző hajók. Ezekhez csatlakoznak a Kaiserin Elisabeth, Cyelop és Rela nevű nagy szállítóhajók a Gargano nevű tengeri katonai kórház és a Maros és Lajtha nevű folyamnaszádok. A főtorzshöz tartoznak a következő flottahajók: Radetzky, Lauden, Saida, Erzherzog, Friedrich, Falanz, Helgoland, Zrínyi, Frundsberg és Aurora páncélfregattok. Végül kilencz ágyúszád és pedig: Hum Nautilus, Albatros, Kerka, Narentatensego, Andreas Hofer, Triest és Taurus. II. mellékcsoport áll a Novara és Ferdinand Max tüzérhajókból, a Velebich, Carlatone, Schwarzenberg, torpedónaszádokból, az Artemisia és Chameleon czirkáló korvettekből, a Minerva folyamnaszádból és a Move és Bravo nevű szállító schoonerekből. A harmadik mellékcsoport hat fregattból áll, melyek a Salamander, Adria, Dandola, Belona, Alfa és Dalmata. Ez utóbbi csoport csak kiegészítő és őrszolgálatra alkalmaztatik. E szerint a magyar hadiflotta áll 66 kisebb nagyobb hajóból, melyekhez természetesen nincsenek hozzávéve a kis segédhajók és az

¹⁵⁴⁹ Die Presse, Juli 1886-07-09

¹⁵⁵⁰ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1886-12-10

¹⁵⁵¹ Pesti Napló, 39. évfolyam, 1888-11-24 / 325. szám

¹⁵⁵² <https://promotions.hu/tortenelem-tudomany/2026/01/19/trianon-bekeszerzodes-egyiptom-osztrak-monarchia-kapitulacios-jog-nagy-britannia>

¹⁵⁵³ Teschmayer Gábor - Törő Csaba: Magyarország „Európán kívüli érdekeinek” felszámolása a trianoni békeszerződésben: Jog, Történelmi Szemle: https://epa.oszk.hu/04100/04139/00073/pdf/EPA04139_jogtorteneti_szemle_2020_02_67-71.pdf

¹⁵⁵⁴ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-10-29 / 299. szám

apróbb torpedó Csolnokok. Az őszi flottagyakorlatokon már e beosztás szerint fognak működni. A főcsoport három szárnyra van osztva, melyekhez összesen 24 torpedónaszád és 40 torpedósajka tartozik. Az összes hajókon majdnem 500 ágyú van.)¹⁵⁵⁵

1887.02.22-én a császár a Vaskorona Rend harmadosztályú, adómentes kitüntetését adományozta Karl Spetzler fregattkapitánynak sokéves kiváló és ismételten megújított szolgálata elismeréseként, különösen a "Nautilus" hajó parancsnokaként végzett kelet-ázsiai missziós útjának körültekintő és sikeres végrehajtásáért.¹⁵⁵⁶

Dr. jur. Rainer von Keßlit felszálta a „Nautilus” nevű ágyúnaszádra 1884-1887 között, és részt vett egy kelet-ázsiai missziós úton. Aprólékos kutatások és megfigyelések alapján kivételesen hasznos jelentéseket nyújtott be a hadügyminisztérium haditengerészeti osztályának a meglátogatott bevetésre kész kikötők ellátásáról és pénzügyi helyzetéről.¹⁵⁵⁷

Az 1884-1887-es útról utóbb több összegzés is született. Ezekből idézek párat. A fenti cikkek teszik egyértelművé, hogy a távoli utakat megtevő hajókat, miért lehet a kutatóhajók közé sorolni.

„.....Mivel az utak nagyon hasonló útvonalakat követtek, a Nautilus útjának főbb szakaszainak rövid összefoglalása elegendő ehhez a részlethez. Ez az 1873-ban épült hajó egy 46 méter hosszú, 8 méter széles, 34 méteres merülésű és 570 tonna vízkiszorítású, fából készült ágyúnaszád. Vitorlás hajóként háromárbcos barque-schoonernek minősül. Motorja névleges teljesítménye 90 lóerő, ami 400 lóerős teljesítményre utal. Az ágyútalpon két 15 cm-es hátultöltős ágyú és egy kis 7 cm-es bronzágyú található.

1884. október 20-án a hajó Szmirnából indult útnak. Nehéz körülmények között elegánsan és ügyesen kihajózott a kikötőből, és a Nautilus a kikötőmestertől a "A manővert dicsérik" zászlójelzést kapta üdvözlő búcsúként.

A hazafi, aki szeretné, hogy Ausztria zászlaja erősen képviselve lenne a tengeren, már felkészült arra, ami a Nautilus-on a Szuezi-csatornában vár rá. Eddig erről csak külföldi hajókról tudott információt szerezni mikor találkozott velük. Elhaladt mellette az AAP „Ligurie”, „Port Darwin”, „Sussex”, „Villagram” és „Sarpedon” hajó, a francia „Samarang” és „Canton”, a holland „Princess Mary” hajó, szinte a nyomában pedig az angol „Falcon” ágyúnaszád.

És így folytatta kecsesen az utat a Nautilus. Adenben angol és francia hajók, Bataviában 25 kereskedelmi hajó, többnyire hollandok, Szingapúrban pedig egy angol járőrhajó tartózkodott. „Nagyon érdekes, bár rövid leírás egy Bangkokban a sziámi külügyminiszternek tartott előadásról, akinek a neve mindenestre elég hosszú: »Chon BP' Rajah Phanmwongs 'Marab Kosah Tibaudee T'ee P'ra Krang«.” Leírnak itt egy csapatbemutatót is a király előtt, amelyen körülbelül 4000 férfi vonult, zászlóvivőkből, elefántokból, lándzsásokból és európai fegyveres gyalogságból álló csoportokból állva, akik fehér köpenyűben és villogó tőrökkel meglehetősen szép alakot öltöttek, de az európai szem számára komikusnak tündek, mert mezítláb vonultak.

Labuan-t (Malajzia) kereskedelmi okokból látogatták meg. Manilában a Nautilus összetalálkozott a spanyol „Aragon” fregatttal és az orosz „Kreisser” korvettel. A legtöbb külföldi hadihajót Hongkong kikötőjében találták.”

A kor némileg háborús hangulata uralkodott ott, és a Nautilus parancsnoka megragadta az alkalmat, hogy részletes információkat szerezzen négy nagy kereskedelmi gőzhajó katonai célokra való átalakításáról, amelynek átalakítását itt végezték.

¹⁵⁵⁵ Ellenzék, 7. évfolyam, 1886-08-02 / 173. szám

¹⁵⁵⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1887-02-22

¹⁵⁵⁷ Danzers Armee-Zeitung, Januar-Juni 1928-06-22

(Ezek a brit és Otto Gőzhajózási Társaság „Rosetta”, a Currie and Company „Pembroke Castle”, a Gregor Gow and Company „Glenogle” és a brit India Gőzhajózási Társaság „India” gőzhajói voltak.) A havi bérleti díj, amelyet az államnak ezért a tulajdonosoknak kellett fizetnie, regisztrertonnánként 16-22 shillinget tett ki, így átlagosan tíz aranyguldent, ami összesen 25 000 guldent jelent az állam számára.

A beszámoló kifejezetten hangsúlyozza, hogy honfitársaink fogadtatása mindenhol barátságos és örömteli volt.

Sanghajban konzulunk, Haas úr, Jokohamában pedig Nitter von Kreitner konzul, akit a "Welt-Blatt" olvasói már élénk és érdekes beszámolóí révén ismertek, látta el tanácsokkal és gyakorlati segítséggel a Nautilus parancsnokát és legénységét. Nagy humorral írja le Spetzler korvettkapitány rövid queddini (?) tartózkodását, ahol muszlim Óexcellenciája, a szultán minisztere, "Abdul Ahmed Klimscha Jang Lipertuan Kidah", vallási előítéleteket elvetve, felmentette magát a neki felszolgált alkoholos italok fogyasztása alól és többet ivott, mint amennyi talán jót tett neki. A szíves vendéglátást egy élő ökörrel viszonzta.

A hajó legénysége Penangban ünnepelte a karácsonyt és a szilvesztert ragyogó trópusi égbolt alatt.

Január 13-án a Nautilus kikötött a szumátrai Padang-ban, ahol Grinzenberger zászlóst, aki súlyosan beteg volt lázasan, partra kellett szállítani, és a holland katonai kórházba kellett szállítani.

Miután felépült április 15-én visszatért a Nautilus-ra, Hongkongban, és újra partra szállt.

Csak Surabaya-ból mesél Spetzler egy kifejezetten osztrák importcégről, az L. Wolffról, és megemlíti egy Lloyd szárnyvonal megindítását a holland-indiai kikötőkbe. Itt látta a Nautilus először az osztrák-magyar kereskedelmi zászlót több mint egy évnnyi tengeren töltött év után.

A zászlót a „Marietta Braile” (kőolajat szállító) és a „Twiliat” (rakományra várva) hajók lobogtatták, és csak 1888. október 28-án történt, hogy Szingapúrba érkezésünkkor három Lloyd gőzhajóval való találkozást is feljegyeztek – a bajorországi építésű „Vorwärts”, az „Amphitrite” és a „Medusa” gőzhajókkal.

Képességeinken kívül áll, hogy belemenjünk az útleírásokból gyűjtött számos kereskedelmi, politikai és tengerészeti adatba. Azonban az általunk R. von Kreitner konzul előadásain alapuló cikksorozatra hivatkozva kijelentjük, hogy a kereskedelmi utalások és javaslatok teljes mértékben megfelelnek Kreitner vonatkozó megfigyeléseinek, különösen a japán és kínai kereskedelem megindításával és fejlesztésével kapcsolatban.

Hogy mennyi tennivaló van még ezen a téren, az abból is látszik, hogy Ausztria-Magyarország folyamatosan az utolsó helyen áll a bevándorlás, az import, sőt még a tengerentúli kikötőkben és kereskedővárosokban élő külföldi állampolgárok listáján is. Sajnálatos, de igaz, csak reményt adhatok Naumnak, hogy a haditengerészeti kormányzat, melyet ilyen szűkös korlátok szorítanak, a hiányos erőforrásai ellenére is képes lesz ellátni a belföldi kereskedelem számára kitűzött feladatokat.

Hogy ehhez, ahogy Müller sorkapitány helyesen megjegyzi, pénzre van szükség, akárcsak a hadviseléshez, valóban sajnálatos körülmény.

Hogy egy céltudatos kormány merné-e vállalni a felelősséget a közhitel gyarmatosítási célokra – az osztrák kereskedelmi érdekek intenzív előmozdítására külföldön – történő felhasználásáért, aligha képzelhető el vagy írható le másképp –, a jelenlegi körülmények között aligha vitatható meg. Amíg az állandó hadseregre és az adósságkamatok kifizetésére fordított szükségletek az állami bevételek nagy részét emésztik fel, az ilyen megfontolások üres fantáziálásnak tűnnek, amelyeknek – a külkereskedelem fellendülésére irányuló jámbor kívánságok ellenére – nincs megvalósítási kilátásuk.

A belső, titkos vitáktól kimerülve hazánk egyszerűen soha nem találta meg az időt, a lehetőséget, vagy talán még a bátorságot sem, hogy kövesse más nemzetek példáját, amelyek

hazájuk határain túl új termékeny talajt, kreatív energiájuk új lefedettségét keresték, ahonnan munkájuk áldásai aztán visszaáramlottak a hazába.

Most nehéz versenyezni a külföldi munkaerővel és a külföldi iparral idegen földön, annál is inkább, mert hazánk zászlaja soha nem volt megfelelően képviselve távoli vizeken A Császári és Királyi Hadi Újság, amely minden osztrák együttérzését és nagybecsülését élvezzi és teljes mértékben megérdemli, amint azt ez a munka is bizonyítja, olyan egyetemes és csodálatra méltó dolgokat ér el, hogy melegen ajánljuk a fent említett művet azoknak – és ez sajnos a többség – , akik nem képesek helyes képet alkotni haditengerészetünk békeidőben végzett tevékenységéről, feladatairól és eredményeiről. Célja, hogy egyetemes jelentőségű referenciakönyv legyen minden művelt ember számára, aki statisztikai, földrajzi, néprajzi, politikai és tengerészeti adatokról keres információkat, és ezenkívül értékes kiegészítője lesz minden tudományos könyvtárnak.”¹⁵⁵⁸

A „Nautilus” parancsnoka Karl Spetzler korvettkapitány, a hadihajó hadnagya pedig, August Schweißgut volt. „A haditengerészeti parancsnokság utasításai szerint a „Nautilus” kelet-ázsiai útján Port Szaid, Szuez, Áden, Rangun, Szingapúr, Batavia, Bangkok, Saigon, Borneó több pontja, Manila, Hongkong, Swatow, Amoy, Sanghaj, Chefu, Tiencsin, végül pedig Nagaszaki és Jokohama kikötőiben is megállt, mindegyikben szükség szerinti ideig tartózkodva. A Nautilus indulásakor Franciaország és Kína között fennálló politikai bonyodalmak azonban arra késztették a bécsi haditengerészeti parancsnokságot, hogy a hajó kapitányának engedélyezték, hogy belátása szerint alternatív útvonalat válasszon. Felhatalmazást kapott arra, hogy abban az esetben, ha egy nem európai kikötőben megtudja, hogy a fent említett politikai bonyodalmak veszélyeztetik az európaiak biztonságát a kínai szerződés keretében, azonnal

Sanghajba hajózzon, és a hajót az Osztrák-Magyar Főkonzulátus rendelkezésére bocsássa.” Ebben az esetben a hajó parancsnokának az Osztrák-Magyar Főkonzulátussal egyetértésben kellett eljárnia saját állampolgárai védelme érdekében, de egyébként magatartását más európai hajóparancsnokok cselekedeteihez kellett igazítania. Elsősorban a „Nautilus”-nak ilyen esetben a Német Császári Flotta hajóihoz, vagy esetleg haditengerészeti hadosztályaihoz kellett igazodnia. A „Nautilus” útja 1884. augusztus 12-től 1887. január 20-ig tartott.¹⁵⁵⁹

Hadihajóink nem térnek vissza távoli tengerekről anélkül, hogy értékes információkat ne hoznának nekünk a meglátogatott régiók földjéről és népéről, és különösen a Császári és Királyi Haditengerészet kelet-ázsiai haditengerészeti bázisának köszönhetjük az utóbbi időben a földrajzi anyagok gazdagságát.

Báró Benko parancsnok tavaly megjelent jelentése Őfelsége "Nautilus" és "Aurora" hajóiról a kelet-ázsiai vizeken 1884 és 1888 között, ugyanolyan átfogó, mint amilyen gazdag tartalommal rendelkezik, és bárki, aki ismeri, nem vitatkozik azzal, hogy a földrajzi irodalom becses gyöngyszemének nevezzük. Mivel a Spetzler fregattkapitány parancsnoksága alatt álló „Nautilus” ágyúaszád szintén ellátogatott Sziámba, és Paknam (Sziám) kikötőjében horgonyzott le, nem messze Sziám fővárosától, Bangkoktól, sokat megtudunk Sziámról az úti beszámolóiból, és most már kitölthetünk néhány hiányosságot az egzotikus országról alkotott ismereteinkben, valamint helyesbíthetünk néhány téves nézetet. Ha Sziám csupán egy kis ország lenne európai mércével mérve, tengerparti fekvése már régen lehetővé tette volna számunkra, hogy felfedezzük hosszát és távolságát. De Ázsia országait nagyobb léptékben kell mérni, és kiterjedésüket a legjobban akkor érthetjük meg, ha összehasonlítjuk őket Európa relatív méreteivel. Északról délre, azaz szélességi fokon, Sziám egy olyan területen terül el, amelynek legkülső pontjai olyan messze vannak egymástól, mint Szentpétervár

¹⁵⁵⁸ Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1892-04-02

¹⁵⁵⁹ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 39, 1892-05-29 / nr. 129

Konstantinápolytól. Hogy ezt a hatalmas területet milyen keveset fedezték fel, az abból is látszik, hogy még az északi határát sem tudjuk meghatározni, és ugyanolyan bizonytalanok vagyunk a méretét illetően, mint a lakosságát illetően. Ha az ingadozó adatok átlagát vesszük, Sziám méretét körülbelül 890 000 négyzetkilométerre állapíthatjuk meg, és magukra a sziámiakra alapozva kilencmilliós lakosságot feltételezhetünk. Mivel közülük csak körülbelül hatmilliósan élnek Sziámban, míg a fennmaradó hárommillió a Sziámhoz tartozó laoszi területek lakosságát teszi ki, ez négyzetkilométerenként átlagosan alig nyolc lakost jelent. Hiba lenne ebből az Indiához képest alacsony népsűrűségből arra következtetni, hogy Sziám talaja nem elég termékeny egy sűrűbb népesség eltartására. Épp ellenkezőleg, Sziám rendkívül termékeny, mivel nemcsak a trópusi övezetben fekszik, hanem bőséges csapadék és vízfolyások is öntözik. Mindenekelőtt a Menam, a "Vizek Anyja", amelynek rendszeres áradásai felbecsülhetetlen jelentőséggel bírnak a föld termékenysége szempontjából. Ez azért figyelemre méltó, mert a termékeny földterületnek csak egynegyedét művelik meg, mégis a rizstermés nemcsak az ország szükségleteit elégíti ki, hanem exportra szánt felesleget is termel. A lakosság alapvető élelmiszereként szolgáló rizs mellett számos trópusi gyümölcs is virágzik, a talaj alkalmas cukornád, kávé, dohány, gyapot, indigó stb. termesztésére is, az erdők pedig értékes faanyagot biztosítanak. A bányászat is virágozhatna Sziámban, és hozzájárulhatna a gazdasághoz. Az ország fő bevételi forrása az arany, nagyon gyakran az ón, és más fémek is. De a bányászatot gondatlanul végzik, ahogyan a földet is megművelik, és az emberek, akik pusztán a föld feletti és alatti föld hozamából meggazdagodhattak volna ipar nélkül, szegények és napról napra élnek. Ez utóbbi körülményt nem lehet azzal magyarázni, hogy a trópusokon élő emberek lusták, és nem kell megerőltetniük magukat, amikor a természet annyit vagy akár többet is biztosít számukra, mint amennyire minimális segítséggel kell megélniük.

A sziámi embereknél a gond oka mélyebb. Mindenekelőtt a Sziámnak természetes tulajdonságait kell figyelembe venni, amelyeket Carl Scherzer az 1868-1871-es kelet-ázsiai császári és királyi expedícióról szóló jelentésében a következőképpen világított rá: „A sziámi faj apró, rövid csontozatú, izomgyenge a kizárólagos rizs-, gyümölcs- és halfogyasztás miatt, valamint lomha és tunya a forró éghajlat miatt. Mivel nem túl munkaképes, műveletlen és spekulációra képtelen, a sziámi csak a mindennapi éléskamra beszerzésével, legfeljebb apró luxuscikkek beszerzésével és szenvedélyes szerencsejáték-ösztönének kielégítésével foglalkozik. Emiatt a sziámiak nem tudták ellenállni a kínai bevándorlók versenyének; sőt, a kínaiak messze felülmúlták őket, így ma szinte az összes kereskedelmet, az állami bevételek manipulálását, a rizstermesztés nagy részét, a cukor- és borsültetvényeket, sőt mindent, ami tőkével, munkaerővel és spekulációval jár a gazdaságban, a kínaiak ellenőrzik.” A kínaiak jelenleg szinte monopolhelyzetben vannak mindezen előnyök felett.”¹⁵⁶⁰

1888-ban a Téli Hajórajhoz volt beosztva.

1888.12.19. Pola. A »Laudon«, »Frundsberg«, »Zrinyi«, »Nautilus« és »Hum« nevű hajókból álló hajóraj Spaun báró ellentengernagy parancsnoksága alatt ma délután ide érkezett.¹⁵⁶¹

1889.12.23-án a császári szemle alkalmából a Muggia-öbölben tartózkodott.

1890.

1890 januárjában a Divíziójával Isztria előtt cirkált. Ekkor az influenzajárvány megkímélte a hajót, így a karantént elkerülte.

1890.01.18-án levontatta a sziklákra sodródott Trieste C. nevű trieszti gőzhajót.

¹⁵⁶⁰ Deutsches Volksblatt, Juli 1893-07-18

¹⁵⁶¹ Nemzet, 7. évfolyam, 1888-12-20 / 2267. szám

1890.01.25-26-án nyílttengeri szénátvételi kísérletet hajtottak végre a Pola szénszállító hajóval. Azután Isztria előtt cirkált.

1890.06.16-án Polában leszerelték.

1890.12.22-én felszerelték és beosztották a Téli Hajórajba.¹⁵⁶²

1891.

1891.02. 11 – 1891.04.20. között a Hajóraj kötelékéhez tartozott, majd leszerelték.

Fiume, 1891.02.28. A »Radetzky«-fregatt, »Brundsberg« és »Erzherzog Friedrich« hajók, s a »Nautilus« és »Albatros« ágyúnaszádokból álló osztrák-magyar hajóraj Hincke ellentengernagy vezénylete alatt ma de. 10 órakor horgonyt vetett a fiumei kikötőben.¹⁵⁶³

1891.08.31-én felszerelték és beosztották a Hajórajba.

1891.09.26/27-én a von Rottauscher korvettkapitány parancsnoksága alatt álló „Nautilus” ágyúnaszád befutott Lussinpiccolo (Lussin) kikötőjébe, vontatva a fiumei „Sator” barakkot és az olasz „Maria” (R.) szkúnert. A Császári Akadémia ágyúnaszádja a dalmát szigeteken kelt át, amikor Punta Bianche közelében megpillantotta a vészjelzéseket mutató „Sator” barakkot. Azonnal gőzt fejlesztettek, és a hajót a veszélyeztetett hajó felé kormányozták, ahol megtudták, hogy a „Sator” súlyosan megsérült, és egy másik hajó, a „Maria” szkúner zátonyra futott. Az utóbbi legénysége, egy halálos áldozat kivételével, a „Sator” fedélzetén tartózkodott. A „Nautilus” elindult, hogy megkeresse az olasz szkúnert, és mivel fával volt megrakva, megtalálta azt a vízen. Miután az eltűnt tengerész utáni keresés sikertelen volt, a „Nautilus” mindkét hajót vontatására vette, és átadta a helyi kikötői hatóságnak. Az azonnal elrendelt vizsgálat kideríti, hogy kinek a hibája okozta az ütközést.¹⁵⁶⁴ A hajó ekkor már iskolahajóként szolgált.

1891.10.25-én gyakorlóútra futott ki Meljine-ből.

1891.11.01-03-án Kapsoli (Cerigo) következett.

1891.11.08-10-én Makri-ban volt.

1891.11.11-én érintette Rodoszt.

1891.11.11-13-án Marmarizza-ban járt.

1891.11.13-14-én ismét Rodosz-ban volt.

1891.11.17-18-án Kosz következett.

1891.11.19-20-án a Guvergenik-öböl-ben járt.

1891.11.22 – 1891.12.05-én Vathi (Számosz) következett.

1891.12.14 – 1892.01.18-án Szmirna-ban vetett horgonyt.

1892.

1892.01. 18-22. Vourlah.

1892.01.22-25-én és 1892.02.01-06-a között Szmirna-ban volt.

1892.02.06-10-én Mytilene-ben állt meg.

1892.02.13-16-án Budrun-ban kötött ki.

1892.02.18-21-én Syra vizein járt.

1892.02.22-25-én a Marathón-öbölben volt.

1892.02.25 – 1892.03.01-én Pireusz-ban állomásozott.

1892.03.12-21-én Castelnuovo-ban (Kumbor) horgonyzott.

1892.03.21-24-én Teodo-ban volt.

1892.03.27-31-e között Fasana-ban volt.¹⁵⁶⁵

¹⁵⁶² <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁶³ Nemzet, 10. évfolyam, 1891-02-28 / 3053. szám

¹⁵⁶⁴ Linzer Tages-Post, Oktober 1891-10-01

¹⁵⁶⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

1892.03.29-én Fasana-ba (Horvátország) érkezett az SMS Albatros és az SMS Nautilus.¹⁵⁶⁶
1892.03.31-én megérkezett Polába.
1892.04.03-án leszerelték.

A Radetzky-fregatta, az Albatros, Nautilus és Hum ágyunaszádokból álló hajóraj 1893.02.26-án több napra Fiuméba érkezik.¹⁵⁶⁷

„A Radetzky fregattból, Nautilus, Albatros és Hum ágyunaszádból és a Sebenico torpedóhajóból álló hajóraj, mint fiumei levelezőnk táviratozza, Károly István főherceg parancsnoksága mellett **1894.** január első felében Fiuméba rándul. A látogatás több napra van tervezve.”¹⁵⁶⁸

1896.

A „Laudon”, a „Zrínyi” és a „Nautilus” 1896.10.25-én indult útnak Teodóból. A „Nautilus” ágyunaszád több téli hónapot tölt majd a Levantében. Feladata a fiatal legénység tengerészeti képzése lesz, ezért többnyire vitorlával fog közlekedni. A hajó valószínűleg a karácsonyt és az újévet a vendégszerető Szmirna városában tölti, és jövő tavasszal tér vissza a századhoz.¹⁵⁶⁹
1896.10.26-án a dél-dalmáciai vizeken vitorlás gyakorlaton volt a Laudon, Nautilus és Zrínyi. A szélben a Zrínyi nekiütközött a Laudon-nak és a Nautilus-nak, mikor közöttük akart elhajózni. A Laudon elvesztette az orrárbocát, sérült a Nautilus egyik árboca, és a Zrínyi horgonydaruja eltört. A hajók javításra Polába mentek. A keletkezett károk nem súlyosak.¹⁵⁷⁰
Az SMS Nautilus jobb oldala és kötélzete sérült az SMS Zrínyivel való ütközéskor.

Polába 1896.10.27-én érkezett meg.

A baleset megváltoztatta a hajók előre eltervezett programját.

1897.

1897.02.16-án a Nautilus ágyunaszád Nemling József korvetta-kapitány parancsnoksága alatt, 570 tonna 400 lóerővel, 2 középszerű és 1 gyorstüzelő ágyúval van felszerelve.¹⁵⁷¹ Ekkor a téli hajókötelék tagja, de nem ment a levantei vizekre.¹⁵⁷² A hajó egy időben Kréta vizein járhatott.
1897-ben Polában leszerelték.

1897.12.31-én felszerelték a hajót.

1898.

1898.01.07-én az osztrák-magyar haditengerészet egyelőre nem szándékozik a keletázsiai vizekre hadihajót küldeni; a Nautilus ágyunaszád, mely már többször járt a kínai vizeken, ez idő szerint matrózok oktatására van berendezve.¹⁵⁷³

1898. 02. 9-én kifutott Polából kiképzőútra.

1898.02.10-11-én Lissa-ban volt.

1898.02.14-17-én Bari következett.

1898.02.20-22-én Barletta-ban állt meg.

1898.02.27 – 1898.03.03-án Ancona-ban kötött ki.

1898.0305-11 között Velencét kereste fel.

¹⁵⁶⁶ Deutsches Volksblatt, März 1892-03-30

¹⁵⁶⁷ Nemzet, 12. évfolyam, 1893-02-23 / 3769. szám

¹⁵⁶⁸ Pesti Napló, 45. évfolyam, 1894-01-04 / 4. szám

¹⁵⁶⁹ Danzers Armee-Zeitung, Juli-Dezember 1896-11-05

¹⁵⁷⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1896-10-28

¹⁵⁷¹ Magyar Hírlap, 7. évfolyam, 1897-02-16 / 47. szám

¹⁵⁷² Linzer Tages-Post, Februar 1897-02-17

¹⁵⁷³ Budapesti Hírlap, 18. évfolyam, 1898-01-07 / 7. szám

Kärntner Zeitung, Januar 1898-01-09

1898.03.16-án Polába érkezett.¹⁵⁷⁴

1898.03.23-án a krétai századhoz beosztott Nautilus-t leszerelték és első tartalékba került.¹⁵⁷⁵

1898.08.31-én a Nautilus-t és Möve-t kiképzőhajóként állították szolgálatba. A Nautilus a déli tengerek szigetvilágába indul, legfőképpen vitorlázva. Egy nyolcnapos Valona melletti horgonyzóhely után a Nautilus útra kel a Földközi-tenger nyugati részén, érintve Messinát, Nyugat-Olaszország legfontosabb kikötőjét, majd Nápoly és Dél-Franciaország partjain Eivita Beccijiát, Villefranche, Toulon, Marseille és Bort-Ventres kikötőit, valamint Barcelonát és La Palmát. Útja során Algírban is kiköt. Érinti Bizerte-t, Tunisz-t, Catania-t és Gorju-t városait. Az út célja, hogy a hivatásos tengerészeket altisztekké képezzék ki.¹⁵⁷⁶

1898.09.01-én kiképzőútra futott ki Polából.

1898.09.01-09-én Fasana vizein volt.

1898.09.17-20- Messina-ban járt.

1898.09.28 – 1898.10.04-e között Nápoly-ban kötött ki.

1898.10.06-án érintette Civitavecchia-t.

1898.10.12/13-án a Nautilus osztrák-magyar ágyunaszád Genova-ba érkezett és a szokásos üdvözlő lövésekkel fogadták.¹⁵⁷⁷ Genovát 20-án hagyta el.

1898.10.24-29-én Marseille-ben járt.

1898.10.30-án rövid időre befutott De Rosas-ba.

1898.11.02-07-között Barcelona-ban volt.

1898.11.26-i hír: A Nautilus útja. Barcelonából írják. A Nautilus nevű osztrák-magyar ágyunaszád, amely most, mint iskolahajó a Földközi-tenger nyugati vizein cirkál, november nyolcadikán innen Tuniszba indult. A Nautilus Marseiléből ment Barcelonába, de útközben igen erős délnyugati vihar arra kényszerítette a kis hadihajót, hogy Rasasban (Roses), a spanyol partokon menedéket keressen. Marseilleben derék tengerészeink kitüntették magukat és a régi kikötőben egy felfordult csónak három főnyi legénységét megmentették.¹⁵⁷⁸

1898.11.20-28-án volt Tunisz-ban.

1898.12.09-13-án Gravosa-ban tartózkodott.

1898.12.17-én megérkezett Polába.¹⁵⁷⁹

1899.

1899.01.08-án leszerelték. Azután kijavították a kazánjait.

E tárcza írója dr. Gáspár Ferencz fogorvos, műtermét rövid időre városunkba tévén át, felhasználta az alkalmat, hogy lapunkban is közöljön utazásaiból egy érdekes részletet. Ő ugyanis mint fregatta-orvos 7 évig utazott a tengeren, erről egy igen becses könyvet is irt „40 ezer mérföld vitorlával és gőzzel“ czim alatt, amely már a harmadik kiadást is megérte.

A „Nautilus“ ágyunaszád nehezen himbálva küzdötte fel magát a tomboló sciroccó ellen. Az állhatatosan dél-nyugatról nyomó szél erejét a legtapasztaltabb tiszték is, meg a sokkal hitelesebb angol gyártmány: a szélérő-mutató műszer Sas számmal jelölte. A mindenben precíz és exakt tengerészek ugyanis még a szelet is numerusok közé szorítják: 6-tól 10-ig. A p-erejű szél tudniillik egyenlő a szélcsenddel (ilyenkor a szél valószínűleg máshol fúj), a 10 es

¹⁵⁷⁴ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁷⁵ Neues Wiener Journal, März 1898-03-23

¹⁵⁷⁶ Pester Lloyd - Abendblatt, September Jahrgang 45, 1898-09-06 / nr. 204

¹⁵⁷⁷ Pesti Hírlap, 20. évfolyam, 1898-10-14 / 284. szám

Das Vaterland, Oktober 1898-10-14

¹⁵⁷⁸ Pesti Napló, 49. évfolyam, 1898-11-26 / 327. szám

Pester Lloyd, November Jahrgang 45, 1898-11-25 / nr. 284

¹⁵⁷⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

pedig annyi mint: orkán. E tabellából ítélve tehát egy olyan jól megmért No., 8. épen elég dolgot ad egy hajónak, kivált ha az csak olyan gyenge vitorlás ágyúaszád, mint a „Nautilus“. A matrózsereg átázva a sűrű esőtől, lucskosan az átcsapkodó hullámoktól meg a nehéz munkában kigyöngyöző izzadságtól, dülöngve és támolyogva csúszott meg kapaszkodott az árbócok és ágyuk között a közlekedés fentartására kifeszített kötelekbe. Itt-ott nagyot lendülve gurult egy vizes matróz előre, részben elősegítve a naszád eszeveszett hánykolódásától, részben pedig „odébb szólítva“ a fedélzet-mester bal lábának öreg ujjá által, a mely műveletben, az „odébb szólításban, tudniillik Mezzorana fedélzet mester bal lába a harminczéves „víztaposás“ alatt hihetetlen jártasságra tett szert. (Víztaposásnak nevezte a fedélzet mester a hadilobogó allatti szolgálatát, a különböző tengereken és óceánokon. Az ágyúaszádon száztíz ember él és hat tiszt, azaz száztizenhat ember, közte tiszt, együttesen áldotta az eget. Szerencsére rongyos szélű sűrű fekete felhők lebegtek a naszád meg az ég között úgy, hogy az égbe vajmi kevés jutott ebből az imádságból. Jobb is volt így. A hajóhíd alatt elhelyezett kormánykereket hat matróz fogta három kézre. A harmadik kéz alatt az egyik megfelelő láb értendő, amennyiben nagyságra és alakra nézve igen sok esetben a három között nehéz eldönteni, hogy melyik a kéz, melyik a láb. A kormánykerék előtt erősen fixírozva az ingó „boussolet“, az iránytűt, áll egy vizes kautsuk-tömeg, amelyből egy merészen kiálló, görbe éles orr (esetleges tévedések kikerülése céljából megjegyzendő, hogy aristokratikusan görbe orr) áll oly merészen előre, hogy a szakadó eső- és tengervíz eresz módra ömlik le róla egy vékonyka patakban. Ez az orr az örkadetté, ki a hajóhídról vezénylő parancsnok kommandóit van hivatva tovább üvöltetni a harsogó szélben. A sűrű sötét éjszakában szél nélkül imbolyog a könnyű naszád, élénken emlékeztetve arra a bizonyos dióhéjra. A fából épült hajó nyöszörög, recseg és ropog valamennyi eresztékében, amint élülről hátra és jobbról-balra nagyokat lökdös rajta a habtalan tintafekete hatalmas hullámhegy, miközben a toronymagas árbócok óriási íveket írnak le a levegőben a rajtuk guggoló matrózokkal együtt. A hajó iránya délnyugati lenne, ha lehetne. A „scirocco“ azonban egyenesen onnan fut és mert szél ellen nem lehet vitorlázni, a „Nautilus“ nem tesz egyebet, mint bukdácsol, dülöng és nyöszörög, de előre nem halad. E helyett tehetetlenül nyomatja magát oldalvást a széltől és hullámoktól, ahol pedig már veszedelmesen közel van a sziklás part, kiálló szirtcsúcaival. Tapasztalati tény azonban, hogy ezek közé jutni egy könnyű fahajóval nem tanácsos. A szél azonban nem tágit, a „Nautilus“ pedig, mint láttuk, nem tud. — Millió szigony és ötszáz vasmacska! Ez aztán egy tele sapka szól mondaná most egy regényben a „kapitány“, és jobb pofájából a bal pofájába gurítaná át a bagót. (Engedelmet egy kis közbeszúrásért: csodálatos dolog, hogy míg a reményekben és tengeri leírásokban a kapitányok folyton káromkodnak meg bagóznak, a legénység pedig folyton hurráht üvölt és a sapkáját dobálja a levegőbe minden józan ok nélkül, addig a hajókon a kapitányok meg a matrózok mindezeket nem cselekszik. Én a különböző tengereken való kóborlásaim alatt találkoztam — mondhatnám — a világ valamennyi tengeri nemzetének hajóival a legkülönbözőbb viszonyok közt, de ok nélkül éljenezni, meg a sapkát a levegőbe dobálni soha sem tapasztaltam. Ezt, mondom, az embernek csak a regényekben teszik, meg a margitszigeti alsó vendéglő terraszán regattakor. Hajón nem is tanácsolnám egyetlen jóra való matróznak sem. Először, mert a legcsekélyebb zaj vagy kiabálás igen szigorú büntetéssel jár; amelyik matróz pedig az ő sapkáját könnyelműen dobálná és elvesztené, az 1 firt 14 krajczár „kincstári kárpótlást“ fizetne, és hatórai kurta vasat kapna.) Ilyenformán tehát a „Nautilus“ parancsnoka nem gurítja át a bagót jobbról balra és nem mondja, hogy: millió szigony és ötszáz vasmacska, hanem azt mondja, hogy: — Or kadett A gépház főnökéti A kautsukhalmaz a merészen kiálló orral megindul a parancs teljesítésére, és kapaszkodik a hajó elejére, ahol a gépház főnökét gyanítja. Útjában az előárboc tájékán, rászól egy kadét társa, aki némileg vetélytársa. Ez meg tudniillik hihetetlenül pisze orráról híres. — Te, nehogy a hajó orrára menj most! Mondja a pisze kadét a nagy orrúnak. — Ugyan miért nem? — Azért, mert úgy tudom, hogy épen készülünk szélnek fordulni. — Hát aztán? kérdi a nagyorrú valamit már gyanítva. . . Hát, hogy

a ménykőbe forduljunk mi szélnek, ha te ott állasz az orroddal. A következő pillanatban már gurult a pisze, akár ha a fedélzet-mester intette volna elébb. Eközben előkerült a gépész-főnök, kit a parancsnok a magyarázó indokolások és okadatolások beleértésével és a tőle kitelhető terjedelmességgel felkért, hogy: — Haladéktalanul fűtessen három kazánt; harmincz percz alatt gőz alatt álljunk. — Köszönöm. A gépész, egy szárazföldi tisztet kétségbeejtően czivilis lomhadtsággal fordult sarkon a kapott parancsra az igaz. De az is igaz, hogy a »Nautilus« harmincz perczcel és null másodperczcel a kapott parancs után gőz alatt állott. Nagyot fűtyült e sciroccorai gőzsípjával és miközben a legénység szokatlan szolgálatkésztséggel felgöngyölte a vitorlákat illetékes rudjaikra, a naszád most már cél, irány és öntudatosan nekiindult a legközelebbi kikötőnek, illetőleg csak menedékhelynek. A közügybe eső legközelebbi öböl T . . . u. volt, az ióniai tengernek egyik legészakibb pontja. Egy elhagyatott, bóra és scirocco ellen csak gyengén védett nyílt öböl, néhány lapostetejű, omladozó vakolatú koczka formára épített házzal, melyek olyan szanaszéjjel feküsznek, mintha egy koczkázó szórta volna ki őket a poharából. Ennek az öbölnek a közepén van gill úgynevezett „boye“, egy, a vízszínén úszó hatalmas vashordó, a tetején óriási nagyságú füllel; az egész pedig hatalmas lánczczal és ugyanilyen horgonnyal van kitéphetetlenül odaerősítve a tenger fenekéhez. Ez a „boye“ volt az, ami T . . . n öblét a „Nautilus“ számára az uralkodó viszonyok között kívánatosá tette. Mert egy hadihajó biztos elhorgonyzása különben sem gyerekjáték, de súlyos scirocconál, szakadó, zúgó zápor közepett, koromsötét éjszakában, rosszul védett, nyílt öbölben tíz napi lavírozásban kimerült legénységgel — valóságos feladat. Még a „boye“ segítségbevitelével is nehéz feladat. Egyike ama feladatoknak, melyeknek végrehajtásában jelentékeny szerepe szokott jutni Knezevich „marsgastnak“ (káplári rang) a „Nautilus“ Góliáthjának. Ez a Góliáth tulajdonképen dávidabb volt Dávidnál, amennyiben nem volt magasabb 153 centiméternél, beleszámítva azt is, hogy sorozáskor a mérőpózna alatt a lábujj hegyére állt. De ezt a minimális hossz mértéket megtoldotta oly széles vállalal, hogy a vállával befodta a leghatalmasabb középárbóc árnyékát is. És hogy milyen karjai voltak, azt megmutatta egyszer Honkongban ahol valamelyik kínai „virágcsónakon“ (amelyeken tudvalevőleg mandolaszemű kínai honleányok árulnak mindent csak virágot nem) megbarátkozván egyszer egy pirosfrakkos skót tüzérrel, úgy megölelte azt, hogy törött bordával szállították be a Sailors Hospitalba. Nos tehát, a „Nautilus“ elhorgonyzásának ügyében ennek a dávidszerű Góliáthnak jutott az a szerep, hogy a karvastagságú drótkötelet áthúzza a „boye“ fülén. A naszád messzire kinyúló ormánján lovagolva kezében készen tartva a hatalmas kötelet, leste a kedvező pillanatot, hogy fülön csíphesse a „boyet“, mely hol mélyen elmerült a fölötte elcsapó hullámban, hol magasra kiugrott a tajtékozó haltalpi. Ugyanekkor a naszád oly mélyen bukdácsolt előlről hátra, hogy ormányával mélyen belefúrta magát a „boye“ körül támadó örvénybe, később pedig fölugrott, mint egy ágaskodó paripa. Mindannyiszor magával rántotta az ormányon lovagló Knezsevizet, ki kezében a kantárszárral — a drótkötéllel — leste az alkalmat, melyben áthúzhatja a „boye“ fülén. Úgy egy tuczat fürdő után, sikerült is a manőver, és néhány perczcel később az ágyúnaszád biztonságba volt helyezve. A „Nautilus“ pihent a horgony előtt már amennyire a 8-as scirocco ezt megengedi és vele együtt pihent mintegy száztíz ember. De nem sokáig. Alig egy félórával az elhorgonyzás után, éjjeli egy óra tájt, felhangzott a hajóorráról az őrszem felszólító kiáltása: — Bott-hoy!¹⁵⁸⁰ Sajnos az Arcanum-ban nem leltem fel a cikk befejező részét.

1901.

1901.09.03-i hír: A legújabb admirálisi parancsban a következő parancsokat hirdetik ki: A „Nautilus” ágyúnaszádot az első tartalékba, az „Albatros” ágyúnaszádot a második tartalékba

¹⁵⁸⁰ Szatmár és Vidéke, 17. évfolyam, 1900-07-17 / 29. szám

kell áthelyezni. A „Donau” korvettet ki kell vonni a forgalomból, és át kell helyezni a második tartalékba.¹⁵⁸¹

1901.09.25-én felszerelték és a Matróziskola hajója lett.

1901.10.02-án kifutott Polából egy kiképzőútra.

1901.10.02-09-én Fasana-ban volt.

1901.10.11-12-én Budua (Budva, Montenegro) következett.

1901.10.19-20-én Rodoni (Albánia) vizein járt.

1901.10.24-28 és 1901.10. 30 – 1901.11.02-között Valona (Albánia) kikötőjében járt.

1901. október végén a posta szerint Santa Maura-ban (Görögország) volt.¹⁵⁸²

1901.11.04-07-én Korfu-t kereste fel.

1901.11.10-13-án Pylos következett.

1901.11.15-21-én Pireusz-ban járt.

1901.11.24-28-án Nauplia-ban horgonyzott.

1901.11. 30 –1901.12.03-án Kapsoli-ban (Cerigo) volt.

1901.12.06-án érintette Zantét.

1901.12.10-16-án Meljine-be érkezett.

1901.12.19-23-án Fasana-ban volt.

1901.12.23-án befutott Polába.¹⁵⁸³

1901 decemberében a posta szerint már Pola-ban volt.¹⁵⁸⁴

1902.

1902.01.06-án kifutott Polából a legénység kiképzése végett.

1902.01.06-09-én Fasana-ban volt.

1902.01.16-20-án Messina következett.

1902.02.02/03-án az osztrák-magyar "Nautilus" ágyúaszád megérkezett Cagliari-ba Messinából.¹⁵⁸⁵ Innét Palermóba hajózott tovább még február elején.¹⁵⁸⁶ Cagliari-t 1902.02.04-én hagyta el.

1902.02.07-14-én járt Palermo-ban.

1902.02.16-19-én Girgenti-ben járt.

1902.02.23-25-én Málta vizein volt.

1902.03.01-04-én Argostoli következett.

1902.03.08-12-én Korfu-n járt.

1902. március elején már Korfun volt a posta szerint.¹⁵⁸⁷

1902.03.12-14-én Santa Quaranta következett.

1902.03.18-21-én volt S. Giorgio-ban (Lissa).

Innét Lissa-ba hajózott még ugyan abban a hónapban a posta alapján.¹⁵⁸⁸

1902.03.22-24-én Fasana-ban járt.

1902.03.24-én befutott Polába.

1902.04.05-én leszerelték.

1902.10.15-én felszerelték.

1902.10.16-án kifutott Polából egy kiképzőútra.

1902.10.16-22 között Fasana-ban volt.

¹⁵⁸¹ Neue Freie Presse, September 1901-09-03

¹⁵⁸² Neue Freie Presse, Oktober 1901-10-16

Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1901-10-17

¹⁵⁸³ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁸⁴ Neue Freie Presse, Dezember 1901-12-09

¹⁵⁸⁵ Neue Freie Presse, Februar 1902-02-04

¹⁵⁸⁶ Neue Freie Presse, Februar 1902-02-04

¹⁵⁸⁷ Neue Freie Presse, März 1902-03-04

¹⁵⁸⁸ Neue Freie Presse, März 1902-03-10

1902.11.05-08-án volt Korfu-n.
1902 októberében a posta szerint Fasana-ban volt, noha eredetileg Korfura küldték volna.¹⁵⁸⁹
1902.11.14-én érintette Pyrgos-t (Navarin).
1902.11.17-18-án Morthone következett.
1902.11.24-27 között a krétai Suda-öbölben horgonyzott.
1902.11.28 – 1902.12.01-én Syra vizein járt.
1902.12.03-12-én Szmirna-ban vetett horgonyt.
1902.12.12-13-án Merrniry következett.
1902.12.14-16-án Korystos (Karistos)-ban volt.
1902.12.16-17-én Pireusz-ban járt.
1902. december közepén a postáját Pireusz-ba küldték a hajó után.¹⁵⁹⁰
1902.12.18-27-én Patrasz következett.
1902. december végén a postáját Patrasz-ba küldték utána.¹⁵⁹¹
1902.12.31. – 1903. 01.02. Lago Pialo (Lagosta, dalmát sziget) vizein hajózott.
1903.01.10-én megérkezett Polába.

1903.

1903.01.20-án a hajósinasokkal (matróztanoncokkal) a fedélzetén kifutott Polából kiképzőútra.
1903.01.23-24-én Lissa-ban járt.
1903.01.28-án érintette Manfredoniát.
1903.01.29-30-án Monopoli (Olaszország) következett.
1903.01.31 – 1903.02.05-én Bari-ban járt.
1903.02.10-18-án Catania következett.
1903.02.18-22. Szirakúza-ban volt.
1903.02.18/20-án három napos tartózkodásra Syracuse (Szirakúza) kikötőjébe érkezett.¹⁵⁹²
1903.03.02-06-án Trapani következett.
A posta szerint, innét Trapani-ba (Olaszország) ment.¹⁵⁹³
1903.03.07-14-én Palermo-t kereste fel.
1903 márciusában a posta alapján Palermo-ban járt.¹⁵⁹⁴
1903.03.18-22-én Messina-ban volt.
Még abban a hónapban Messina-ba ment a posta alapján.¹⁵⁹⁵
1903.03.28-29-én Argostoli-ban állt meg.
1903.03.31 – 1903.04.02-án Valona-ban volt.
1903.04.06-án befutott Comisába (Komiza, Vis sziget Horvátország).
1903.04.09-én érintette Lussin-t.
1903.04.10-12-én Fasana-ban volt.
1903.04.12-én megérkezett Polába.
1903.04.15-én leszerelték.

¹⁵⁸⁹ Neue Freie Presse, Oktober 1902-10-27

¹⁵⁹⁰ Neue Freie Presse, Dezember 1902-12-09

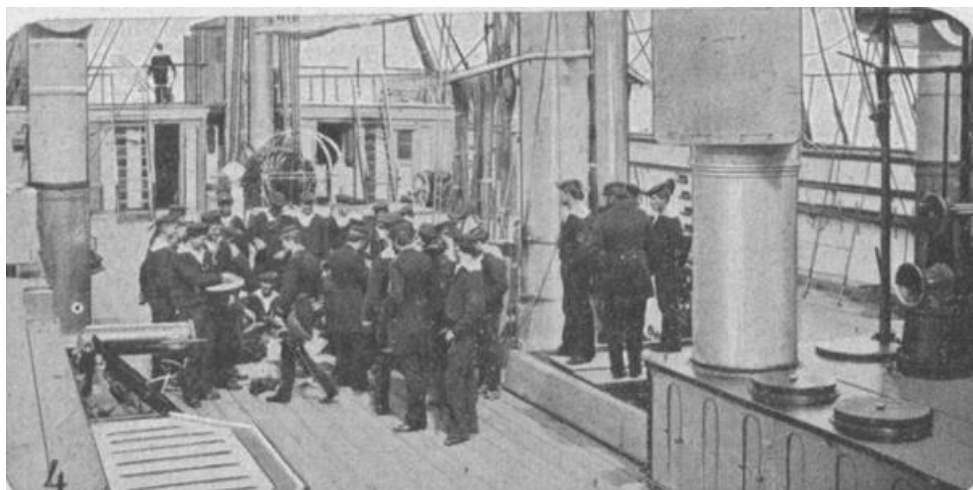
¹⁵⁹¹ Neue Freie Presse, Dezember 1902-12-21

¹⁵⁹² Neue Freie Presse, Februar 1903-02-20

¹⁵⁹³ Neue Freie Presse, Februar 1903-02-21

¹⁵⁹⁴ Neue Freie Presse, März 1903-03-06

¹⁵⁹⁵ Neue Freie Presse, März 1903-03-10



Az SMS Nautilus fedélzete, miközben kormányosok kiképzése folyik rajta.¹⁵⁹⁶
A képen jól látszik, hogy a hajónak milyen magas oldalfala volt, ami elősegítette azt, hogy a nagyviharoknak is ellent tudjon állni és a legénység is viszonylagos biztonságban lehessen.

1903.04.30-án felszerelték.

1903.06.15-én kifutott Gravosából a legénység kiképzése céljából.

1903.06.20-24-én Korfu-n volt.

1903.06.25-én érintette P. Drepano-t (Patrasz közelében).

1903.06. 25-26-án Dragomeste-öböl (Canal d'Amourra Korfu szigetén).

1903.06.26-án érintette Miszolungi-t (Missolonghi).

1903.06.27-én Argostoli következett.

1903.06.28 – 1903.07.01-én Zante-ban járt.

1903.07.02-03-án Calamotta vizeit kereste fel.

1903.07.08-11-én Patrasz-ban volt.

1903.07.16-17-én ismét Korfu-t kereste fel.

1903.07.20-21-én a cattarói Teodo-ban volt.

1903.07.24-26-án Zára-ban állt meg.

1903.07.28-án befutott Polába.

1903.07.31-én leszerelték. Ekkor felszereltek rá egy új fedélzeti felépítményt.

1904.

1904-től a Hajósinas Iskola kiképzőhajója.

1904.05.04-05-én erős viharba került S. Giovanni di Pelago előtt 2,5 tmf-re. A nagy hullámmásban annyira megdőlt, hogy a jobboldali csónakdaruk a vízbe kerültek. Az orrárboc és a belső orrvitorla leszakadt, a derékárboc letört, és lezuhant az árbocsudár és az előárbocrúd, emiatt letört a főárbocrúd is. Az egész fennakadt az oldalmerevítő és az árboc előretartó kötélzeten, majd az orrárbocot szorosan a hajótesthez szorította. A főgépet már a vihar elején beüzemelték és annak segítségével az olasz partok felé vették az irányt.

1904.05.05-én 19.50-kor lehorgonyoztak Ancona előtt.

1904.05.08-i hír: Ankonából érkezik a jelentés: A "Nautilus" ágyúaszád, amely a tengerészeti iskola kiképzőhajójaként szolgál, egy Polából Dalmáciába tartó kiképzőút során a legutóbbi heves tengeri vihar az olasz partok felé sodródott, és Ancona kikötőjében kellett menedéket keresnie. Az ágyúaszád elvesztette minden kötélzetét és két árbocát. Fedélzetén 200 diák van, akik egy másik hajóval térnek vissza Polába.¹⁵⁹⁷ A hajó a Csendes-óceánon átélt tájfunban nem sérült meg annyira, mint az adriai viharban.

¹⁵⁹⁶ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1903-04-12

¹⁵⁹⁷ Arbeiterwille - Neue Zeit, Mai 1904-05-08

1904.06.08-án a hajósinasokkal kiképzőútra futott ki Gravosából.
1904.06.22-30-án Szmirna-ba érkezett.
1904.07.02-03-án Phalera következett.
1904.07.03-06-án Pireusz-ban vetett horgonyt.
1904.07.10-13-án Korfu-n volt.
1904.07.16-20-án Teodo-ban járt.
1904.07.24-26-án Zára-ban kötött ki.¹⁵⁹⁸
1904.07.29-én megérkezett Polába.
1904.08.08-án leszerelték.

1904-ben a levantei vizeken volt az SMS Albatrosz ágyúnaszáddal egy kötelékben két hónapon át. A két ágyúnaszád magával vitte a szebenikói hajósiskola növendékeit, hogy gyakorlati kiképzésben részesítse őket. Az ágyúnaszádok Korfun, Navarrnón, Szirán, Cipruson át Rhodusba mennek s valószínű, hogy ellátogatnak Szmirnába is, ahonnan aztán ismét visszatérnek a hazai vizekre. Az iskola parancsnoka Bublaj fregatta-kapitány s helyettese, Seidemacher Károly sorhajó-hadnagy. Őket nevezte ki a haditengerészet vezetősége a Levantéra induló két ágyúnaszád parancsnokaivá is.¹⁵⁹⁹ A fentiek alapján, végül az SMS Nautilus számára a kiképző út jóval rövidebbre sikeredett a tervezetnél.

1905.

1905.03.24-én felszerelték.
1905.04.01-én a hajósinasokkal Dalmácia előtti cirkálásra indult.
1905.06.08-án kifutott Gravosából.
1905.06.15-18-án Zante-ban járt.
1905.06.23-27-én Syra következett.
1905.06.28 – 1905.07.04-én Pireusz-ban volt.
1905.07.04-05-én Kalamaki-ban kötött ki.
1905.07.11-15-én Korfu-n volt.
1905.07.20-25-én Gravosa-ban horgonyzott.
1905.07.28-án befutott Polába.
1905.08.14-én leszerelték.

1906.

1906.03.31-én felszerelték, és Dalmácia előtt cirkált a hajósinasokkal.
1906.06.09-én külföldi útra indult Sebenicoból.
1906.06.13-21-én járt Korfu-n.
1906.06.23-28-án Patrasz-ban volt.
1906.06.29 – 1906.07.01-én Zante-ban járt.
1906.07.03-06-án Kefalónia következett.
1906.07.08-13 között Valona-ban horgonyzott.
1906.07.13-án befutott Teodóba.

1907.

1907 áprilisától a hajósinasokkal cirkált az Adrián.
1907.06.12-én kifutott Teodóból egy külföldi útra.
1907.06.13-18-án Korfu-n volt.
1907.06.18-20-án Ithaka-t kereste fel.

¹⁵⁹⁸ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁵⁹⁹ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-16 / 166. szám

1907.06.21-23-án Korinthosz-ban állt meg.
1907.06.24-27-én Zante következett.
1907.06.28 – 1907.07.01-én Kefalónia-ban kötött ki.
1907.07.04-07-én Korfu-n volt.
1908.07.08-án Az SMS Nautilus és Albatros négy napra Korfura érkezett.¹⁶⁰⁰
1907.07.09-én befutott Teodóba.

1908.

1908 áprilisától a hajósinasokkal cirkált az Adrián.
1908.06.11-én a levantei vizekre indult Teodóból.
1908.06.12-14-én Korfu-n volt.
1908.06.16-18-án Argostoli következett.
1908.06.21-26-án Pireusz-ban volt.
1908.06.29 – 1908.07.01-én Patrasz-t kereste fel.
1908.07.01-03-án Zante vizein volt.
1908.07.13-án befutott Teodóba.

1909.04. 24 – 1909.12.08., 1910.04.01. – július, 1911.04.01. – július és 1912.04.01. – július közötti időszakokban a hazai partok előtt cirkált a hajósinasokkal.¹⁶⁰¹

1912-ben már csak az SMS Albatrosz és az SMS Nautilus ágyúaszád volt szolgálatban az ágyúaszádok közül, de ezeket is már csak iskolahajónak használták.¹⁶⁰²

1914.04.03-án Polában az Arzenál munkásainak lett a lakóhajója a háború végéig.

1920-ban az olaszoké lett, akik lőszertárolásra használták.

1921.07.28-án Polában egy tűvészben felrobban és elsüllyedt az SMS Albatros, amelyen 10 tonna robbanóanyagot tároltak. A tűz begyújtotta a közeli lőportornyot, ahol 170 tonna dinamitot tároltak. Ez is felrobbant, majd a tűz átterjedt az SMS Nautilus-ra is, amelyen szintén robbanóanyagot tároltak. A robbanást megelőzendő, az SMS Nautilus-t saját személyzete süllyesztette el.¹⁶⁰³ Roncsát 1924-ben szétbontották.

Parancsnokai:

Scheuermann korvettkapitány 1874

Czedik korvettkapitány 1875

Biringer Herman korvettkapitány 1876-1877¹⁶⁰⁴

Franz Tschernatsch korvettkapitány 1878-1880¹⁶⁰⁵

Hermann Czeike korvettkapitány 1881-1882¹⁶⁰⁶

Friedrich Freiherr von Haan korvettkapitány 1882-1883¹⁶⁰⁷

Josef Natti korvettkapitány 1883-1884¹⁶⁰⁸

Spetzler (Spegler) Károly korvettkapitány 1884-1887

Thewalt Gusztáv korvettkapitány 1888

Camillo (?) Henriquez 1889

¹⁶⁰⁰ Grazer Tagblatt, Juli 1908-07-09

¹⁶⁰¹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

¹⁶⁰² Tolnai Világlexikona 1. A-tól Angol nyelvtan-ig (Budapest, 1912) ágyúaszád

¹⁶⁰³ Salzburger Wacht, Juli 1921-07-29

¹⁶⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-02-29

Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-05-10 / 129. szám

¹⁶⁰⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-02-13

¹⁶⁰⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-10-28

¹⁶⁰⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1882-09-17

¹⁶⁰⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1883-01-31

Adamovics Károly korvettkapitány 1890-1891¹⁶⁰⁹
malatai Rottauscher Miksa (von Rottauscher) korvettkapitány 1891¹⁶¹⁰
Hnotek 1892
Köppel Károly korvettkapitány 1893-1894¹⁶¹¹
Nemling József korvettkapitány 1897
Johann Fortis korvettkapitány 1897¹⁶¹²
Ludwig-Knight korvettkapitány 1898¹⁶¹³
Karl Freisz korvettkapitány 1898 (utóbb ellentengernagy)¹⁶¹⁴
Njegovan Miksa 1901
Baumann Alajos korvettkapitány 1902
Seidemacher Károly sorhajó-hadnagy 1904¹⁶¹⁵
Mendelein Adolf 1904
Risbek Péter korvettkapitány 1908
Ratkovic 1912¹⁶¹⁶

¹⁶⁰⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1890-12-13

Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-05-07 / 104. szám

¹⁶¹⁰ Budapesti Közlöny, 25. évfolyam, 1891-11-04 / 252. szám

¹⁶¹¹ Fővárosi Lapok 1894-01-14 / 14. szám

¹⁶¹² Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1932-08-19

¹⁶¹³ Pester Lloyd - Abendblatt, September Jahrgang 45, 1898-09-06 / nr. 204

¹⁶¹⁴ Danzers Arme-Zeitung, Januar-Juni 1938-02-25

¹⁶¹⁵ Budapesti Hírlap, 24. évfolyam, 1904-06-16 / 166. szám

¹⁶¹⁶ Danzers Arme-Zeitung, Juli-Dezember 1932-08-19