

SMS Donau II. gőzfregatt (korvett)

Vízkeszoritása: 2325 tonna

Teljes terheléssel 2440 tonna

Hossza: legnagyobb hossza az orrnál 76,7 m (234 láb)

Vízvonalon 73,4 m (224 láb)

Szélessége: szélessége a palánknál (21,8 m) 49 láb 2 hüvelyk

átlagos szélessége 12,7 m (39 láb)

Magassága: a főváltól az árbocig 5,2 m (16 láb)

Merülése: merülés előtt 5,8 m (16 láb 10 hüvelyk), merülés hátul 6,4 m (18 láb 2 hüvelyk)¹⁶¹⁷

Meghajtása:

1 db kéthengeres, vízszintes gőzgép (az SMS Saida alapján)

kazánok száma talán 5 db, 16 tüztérrel (az SMS Saida alapján)

A Griffith hajócsavar kétlapátos, 5,12 m (16 láb 4 hüvelyk) átmérőjű, 11 600 fontot nyom, és 75 fordulatszámmal fordul percenként.

A vezérműtengely keresztmetszete valamivel több mint 12,4 m (38 láb), magassága a kazánvégtől mérve 13,7 m (42 láb). A motorok súlya 350 tonna (20 gentner).

A fővitorlák területe 47 600 négyzetláb (4422,18 négyzetméter); a felső és alsó árbocok, amelyeket ugyanabban a hajógyárban gyártanak, ahol a hajót is építették, Bessemer acélból készülnek, (8,1 m (32 hüvelyk) átmérőjűek és egyenként 12 000 fontot (5443.11 kg = 5,44 tonna) nyomnak.

Névleges teljesítménye: 400 - 490 lóerő, és a trieszti Stabilimento tecnico triestino rendszere szerint épültek.

Sebessége: 12,5 csomó

(14 csomóra tervezték végül, de ezt nem érte el.)

Személyzete: 335-350 fő

Fegyverzete:

13 db (más forrásban 11 db) 15 hüvelykes Krupp gyűrűs ágyú

(Ezek csőtömege 4000 kilogramm. Az egyik ágyú a taton található üldözőágyúként; a fennmaradó 12 (10) ágyú az orrútegekben található félig nyitott tornyokon.)

1877-ben kapott:

négy harci torpedót és két vontatott torpedót

1877-ben 15 ágyú, 199 karabély, 60 revolver, 71 kard

Épült: Trieszt, Stabilimento navale

trieszti Navale Adriatico részvénytársaság

Tervezte és a kivitelezést vezette:

A "Donau" terveit, amelyekhez a mért mérföldön 12 csomós sebességet határoztak meg, R. L. Kuzmany haditengerészeti mérnök készítette, és benyújtotta a főparancsnokságának. Magát az építkezés közvetlen felügyelete H. Mexgutti, haditengerészeti mérnök látta el.

Építési költsége: A hajótest ára, amely magában foglalja a díszítéseket és számos egyéb szolgáltatást is, körülbelül 520 000 gulden (519 500 forint), a gépek ára 255 060 gulden (280 000 forint). Ebből 25 000 forintot a régi Adria fregatt 300 LE-s motorjának cseréjére költöttek.)

¹⁶¹⁷ Die Presse, Oktober 1874-10-20

Építés kezdete: 1873.06.19.

Vízrebocsátás: 1874.10.15.

Hadrendbe állt: 1876 novembere

A hajótest fából épült, de vas fedélzettel.

A hajó 43 hétre elegendő élelmet és vizet, valamint 4 hétre elegendő ivóvizet szállít.

1872.10.14-i hír szerint a bizottság azt javasolta, hogy a C. alcím 3. szakasza alatt a fedett "Donau" korvett építésének megkezdésére ideiglenesen elkülönített 430 000 forintból 65 000 forintot távolítsanak el, így csak 365 000 forint maradna jóváhagyandó. Ezt a régi hajó korszerűsítésére adják, de valójában egy új hajót fognak építeni.¹⁶¹⁸

Feltehetőleg ennek a hajónak ez építésére vonatkoznak ezek a korai tervek:

„A „Donau“ naszád kiépítésének engedélyezése következtében többféle tervek bocsáttatván a haditengerészet mérnökeinek bírálata alá, elfogadtatni határozatokat, mely a hajótest teriméjének lehetőleg kicsinyre szabása mellett aránylag nagy erőt kifejtő gép alkalmazását engedi meg, miáltal egy kitűnő és különösen gyorsaság tekintetében minden igénynek megfelelő hajó előállítására fog elévetni. Nagy részben ezen körülménynek tulajdonítható az, hogy a múlt évi kisebb és nem oly gyorsaságú hajó tervezetéhez mérten előirányzott tételekkel a folyó évek nem mindenben megegyezők. Mi nevezetesen a hajótestet illeti, az erre előirányzott összeg a tényleg építésbe vett hajó tonnatartalmához viszonyítva nagyobb mutatkozik ugyan, de főképp azért, mert ezúttal a felszerelési költségek nagy része is a hajótestre vonatkozó kiadások közé foglaltatott, holott azok eddigelő külön elszámolás tárgyát képezték. Ezen eljárás kettős előnyt eredményezett: megszűnt egyrészt annak szükségessége, hogy a sokféle felszerelési munkálatok külön szerződések által biztosíttassanak, másrészt pedig jutányosabb árak eredményeztetvén, a most már 300 tonnával nagyobb bértartalommal bíró hajó teljes felszerelésére a múlt évben előirányzott összeg, — csekély különbséggel — elégséges teend. A gépek szállítása iránti szerződés szinte jutányos feltételek alatt jön megköthető, minthogy a vállalkozó magát az „Adria“ hajó lerombolt gépének foglaló gyanánt készpénz helyett leendő átvételére kötelezte, minek következtében az eredetileg tervezett 300, és a jelenlegi 400 lóerejű gép iránti árkülönbözet igen jelentéktelen összegre olvad. Habár a múlt évre engedélyezett 365.000 firt a 4. hajótest- és 5. géprészlet, nemkülönben némi feltétlenül szükséges felszerelési tárgyak beszerzésére elegendő, mégis miután nem volna tanácsos a hajó teljes felkészítését 1875-ik év tavaszánál továbbra halasztani, az 1874. évi előirányzatba akkora összeget kellett felvenni, mely a fentebb érintett felszerelési részletek beszerzésén túl megkívánatik arra, hogy a hajó és a gép a szerződés szerinti kilenczedik részletnek megfelelő építési állapotba juthassanak.”¹⁶¹⁹ „Megszavaztatik a Laudon fregat befejezésére 185,000 firt, a Donau naszád építésére 300,000 firt, a Frundsberg naszád befejezésére 27,000 firt.”¹⁶²⁰ A Frundsberg-et hol ágyúnaszádnak, hol gőzkorvettnak írják. Így a Donau meghatározása is lehet vegyes értelmezésű.

1873.05.04-i hír szerint a Stabilimento navale-ban építendő fedett "Donau" korvett gerincének lefektetésére már megtörténtek az előkészületek, és erre néhány napon belül sor kerül.¹⁶²¹

¹⁶¹⁸ Die Presse, Oktober 1872-10-14

¹⁶¹⁹ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-12 / 85. szám

¹⁶²⁰ Budapesti Közlöny, 7. évfolyam, 1873-04-24 / 94. szám

¹⁶²¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-05-04

A trieszti hajógyárban jelenleg befejeződő Donau korvett az osztrák iparosok kiállítási áruit szállítja Philadelphiába.¹⁶²² Az áruk Ausztriából Észak-Amerikába történő szállításukat a trieszti hajógyárban befejeződő „Donau” korvett végzi.¹⁶²³

1874.

Trieszt, 1874.10.15. Navale Adriatico-nál Ófelsége "Donau" korvette-jét ma incidens nélkül vízre bocsátották von Pöch (Pöck) altengernagy jelenlétében.¹⁶²⁴

A hajó egy lejtős, tenger felé lejtő platformon pihent, amelyet körülbelül 30-36 tömör gerenda tartott egyfajta szánkón, amely a víz alatt is folytatódott, és olyan hosszú volt, mint maga a hajó. A szánkó szélét jelentős mennyiségű zsírral kenték be, hogy megkönnyítsék a hajó leeresztését és csökkentsék a súrlódást. Ezenkívül a hajó mindkét oldalához egy kötelekkel összekötött, körülbelül 8-10 cölöpökből és gerendákból álló vázat erősítettek. Ebben a vázban a hajó bölcsőként pihent, és ez a bölcső elkísérte a hajót eleméig, a tengerig, ahol az egyes részeire esett szét, majd később kiemelték, de ez még nem minden. Miután a támgerendákat eltávolították, a hajó továbbra is egy egész kötélrendszeren lóg. Ezeket a köteleket a vízrebocsátás előtti este alaposan átáztatják, hogy összehúzódjanak, és miután mindet aláfüzték, kissé megemeljék a hajót. A döntő pillanatban ezeket a köteleket fejszével elvágják, az utolsó akadályt így eltávolítják, és a hajó a tenger felé száguld. Csak a kormánylapátot szerelik a vízben fel, akárcsak az árbocokat és a motorokat. A hajócsavar már a helyén van. A vízrebocsátás pillanatában a fedélzeten tartózkodnak mindazok a munkások, akik a hajón dolgoztak, valamint számos tengerész egy hadnagy – jelen esetben Stocher hadnagy – parancsnoksága alatt.

Csodálatosan szép nap volt. A fák levelei megremegtek a lágy szellőben; a tenger felett egy könnyű szellő oszlatta el az áttetsző reggeli ködöt. Az ezüstös hullámok együtt játszottak, és a nap legfényesebb sugarait számos gyönyörű és békés teremtményre vetette.

A nagy udvar egyre jobban megtelt báméskodókkal. Mindenekelőtt nagyszámú civil, jelentős számú tiszt az összes céhből, szinte az egész helyi haditengerészet, amely Pech (Pöck) báró altengernagy érkezésére várt, majd – végül, de nem utolsósorban – a női vendégek sokasága, végül az építés alatt álló különféle hajókon és egyéb létesítményeken tartózkodó élő „személyzet”. A 023-as épület összes ablakában várakozó fejek, a színpad körüli kiemelkedő pontok, amelyeket szintén kíváncsi báméskodók leptek el, mindez, valamint a füstölgő gőzhajók és, uszályokban ülők tömegei, rendkívül változatos és eredeti látványt nyújtottak.

A „Donau” jobb oldalán egy katonazenekar állt fel. Az oltár előtti kis téren.

Az alsó végén egyfajta emelvény emelkedett, amelyen egy válogatott csoport gyűlt össze. A hajó fenségesen ünnepélyesen és mozdulatlanul feküdt, teste sűrűn meg volt pakolva emberekkel, nyílásait fejek díszítették, furcsa kontrasztot alkotva az alatta lévő nyugtalan tömeggel. Időről időre a mérnökök ide-oda mozogtak, parancsokat adtak ki és hajtottak végre. Eltávolították a tartóoszlopokat, amelyeken a hajó tenger felé néző legkülső tatja nyugodott, és üdvözölték a parancsnokot. Eközben megérkezett Pino báró kormányzó és felesége, Württembergi herceg, Dr. d'Angeli podestà, valamint a helyi társadalom számos más tagja is. A távolban füst szivárgott egy sárgás kéményből. Az EL. gőzjacht, a "Greif" volt az. Nem sokkal később megérkezett, a gumicsónakot leeresztették, és Pech (Pöck) báró tengernagy és Petz báró ellentengernagy partra szálltak. Megérkeztek a jelentések, hamarosan véget értek az üdvözlések és bemutatkozások, és végre lezajlottak a vízrebocsátás előtti utolsó jelenetek.

Megszólint a zene. Munkások egész serege szorgalmasan eltávolítja a tológerendákat. Ez a munka éppoly nehéz, mint amennyire veszélyes. Amikor a gerenda le van eresztve, azonnal

¹⁶²² Die Presse, Mai 1874-05-20

¹⁶²³ Vorarlberger Landes-Zeitung, Mai 1874-05-23

¹⁶²⁴ Das Vaterland, Oktober 1874-10-16

felemeli és elszállítja 40-60 erős emberrel. Először a jobb és bal oldali első 4-6 gerendához nyúlnak, majd a hátsókhoz, és csak azután a maradék gerendákhoz. Végre lehullott az utolsó gerenda is, és várakozásteljes csend ereszkedik le. A nagyra becsült tervező és mérnökei még egy utolsó vizsgáló pillantást vetnek munkájukra, és meggyőződnek annak állapotáról.

Minden részlet, minden pillanat, minden kivitelezés pontos. Elhangzik a jel a kötelek elvágására, és azonnal hallatszik az ütések tompa puffanása. Általános, mély csend közepette a hajó enyhe előre mozdulást tesz. Ez jel az ujjongásra. A zenekar megszólaltatja a himnuszt. A magasban lévő legénység mennydörgő hurrában tör ki, amelyre alulról válaszolnak. Kalapokat és sálakat lengetnek. Egyre gyorsabban siklik a hajó a szánon, mígnem dübörgő, széles rohanásban a vízbe zuhan, és végül csendben megpihen a mélykék tengeren, szülőföldjének számtalan töredékével körülvéve. A hajó mögött azonban mindent hatalmas füstoszlop borít, amelyből itt-ott megnyúlt füstfelhők emelkednek ki, amelyeket a hajó és a szánkó talpának szörnyű súrlódása keltett. A füstfelhő fokozatosan eloszlik, a lángok lelohadnak, mindenki a kijárat felé siet, míg néhány kiemelt vendég az épület szalonjába vonul, ahol frissítőket fogyasztanak, és jókívánságaikat fejezik ki a hajó építőjének, a nap hőségének. Ezúttal a hajó építése különösen sikeres volt. A legkisebb oldalra való dőlés nélkül simán úszik a vízen, és tökéletes stabilitást biztosít. Már csak a motor beszerelése és a vitorlák felhúzása van hátra, majd a teljes hajótest felfegyverzése és teljes felszerelése – ez a feladat valószínűleg idén nem fog elkészülni. Mindenesetre Őfelsége Haditengerészete egy gyönyörű új hajót kap. A szakértők nagyon dicsérik, és csak remélni lehet, hogy a „Donau” ugyanolyan könnyedén fogja leküzdeni az útján felmerülő összes akadályt, mint ahogyan első útját az óceánon tette.¹⁶²⁵

1874-ben újabb 294 500 frt-t szavaztak meg a hajó építésére.¹⁶²⁶

1875.

1875.03.31-én még felszerelés alatt állt.¹⁶²⁷

1875.04.03-án Triesztben I. Ferenc József császár és királyt több műhelyen át kísérték, mire Ő Felsége csolnakon a »Navale adriatico« hajógyárába ment a »Donau« korvett felszerelését megtekinteni.¹⁶²⁸

1875.05.19-i hír szerint az új "Donau" korvett, amelyet az Stablissemento Navale Adriatico hajógyárában építettek San Marcóban, Trieszt közelében, annyira előrehaladott a felszerelésében, hogy Polába tartó útja június elején lesz, és a haditengerészet általi hadrendbe állítását már elrendelték.¹⁶²⁹

1875.08.04-i hír szerint az újonnan épített "Donau" korvett már teljesen felszerelt és olyan felszerelt, hogy hamarosan képes lesz tengeri próbautakra.¹⁶³⁰

Polából, 1875.08.03-án a következő jelentést kaptuk: Az újonnan épített fedett "Donau" korvett ma reggel gőzzel kifutott a tengerre, hogy elvégezze az előírt tengeri próbákat, amelyek során a gyárnak át kellett volna vizsgálnia és át kellett volna adnia a motorját a haditengerészetnek. A hajó azonban délben visszatért a kikötőbe a próbák befejezése nélkül, mivel egy kisebb motorhiba történt, ami valószínűtlenné tette a tengeri próbák folytatását. A próbák a javítások elvégzése után folytatódnak. A korvettet Triesztben építették az Actien-Gesellschaft Navale Adriatico hajógyárában, de a motorját a Stabilimento tecnico Triestino szállította.¹⁶³¹

1875.08.09-10-én, a "Donau" korvett tengeri próbákon esett át. A motor kielégítően működött, de a hajó tényleges sebessége némileg elmaradt az építés során számítottól, mivel a mért mérőföldnél az eredmény az erős teljesítmény ellenére sem egészen tizenkét tengeri mérőföld/órát

¹⁶²⁵ Die Presse, Oktober 1874-10-20

¹⁶²⁶ Budapesti Közlöny, 8. évfolyam, 1874-04-30 / 98. szám

¹⁶²⁷ Die Presse, März 1875-03-31

¹⁶²⁸ Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-04-06 / 77. szám

¹⁶²⁹ Neue Freie Presse, Mai 1875-05-19

¹⁶³⁰ Volksblatt für Stadt und Land, August 1875-08-04

¹⁶³¹ Neue Freie Presse, August 1875-08-06

ért el. Normális körülmények között alig több mint tíz mérföld/óra lehet számítani, ami a hajót egy meglehetősen átlagos kategóriába sorolja.¹⁶³²

1875.08.21-i hír szerint az új "Donau" korvettet jelenleg ismét szétszerelik, miután kielégítően teljesítette a próbákat. A hajó kivételesen alkalmas lesz hosszabb küldetésekre távoli vidékekre, és más célokra is felhasználják, mivel jó tengerjáró képességekkel és jól felszerelt üteggel rendelkezik. Ahogy sejthető, első debütála valószínűleg egy jövő évi út lesz Nordkmegeденbe, a philadelphiai világkiállítás miatt.¹⁶³³

1876.

A »Donau« corvett (1876-ban), és a »Zrínyi« corvett (1871-ben) midőn elkészültek, csak 12,1/2 mérföldet tettek meg óránként, az előre tervezett 14 mérföld helyett.¹⁶³⁴

A „Donau” korvett felszerelését egyszer már megvitatták, akkoriban, amikor flottánk háborús küldetése még szóba sem került. Mivel koronahercegünk tengerészeti kiképzését 1877-re halasztották, a „Donau” tervezett felszerelését is törölték.¹⁶³⁵ Ennek ellenére a Magyar Statistikai Évkönyv szerint 1876-ban az SMS Donau korvett hadrendben volt (2 440 t, és 400 LE).¹⁶³⁶

A trieszti Stabilimento tecnico hajógyárában épített és 1874. október 15-én vízre bocsátott „Donau” Corvette idén (1876) júniusban esett át első motorpróbáin, augusztusban pedig hajópróbáin.¹⁶³⁷

1876.09.08-i hír: Parancsot adtak ki az újonnan épített "Donau" csavaros korvett áthelyezésére a második tartalékba, ami azt jelzi, hogy a hajót hamarosan felszereltetik.¹⁶³⁸

1876.10.24-én még felszerelés alatt állt.¹⁶³⁹

Az új "Donau" korvettet a javításra szoruló "Dandolo" korvett helyett fegyverezik fel.¹⁶⁴⁰

Még hadrendbe sem állt a hajó, de már arról írtak, hogy nem a legjobb tervek szerint épült meg. Őfelsége „Donau” korvette terveinek elkészítésekor kivételesen a versenyeljárást követték. A verseny jó ötletét az a tény hátráltatta, hogy egyrészt a verseny kiválasztási folyamata meglehetősen szűklátókörű volt, másrészt a munka értékelését a költségek függvényeként értelmezték, ezért a legjobb „Donau” terveket nem használták fel. Ez a korvett biztonságosabban ül a vízben, mintha a tévedhetetlenség dogmája szerint épült volna. Azonban még mindig túl keskeny, és a stabilitási számítások alapján tanácsosnak ítélték a már felszerelt árbocok eltávolítását és 6 lábbal való lerövidítését. A tapasztalati vitorlázási próbák remélhetőleg kielégítenek minket. Az igényes vitorlázók talán nem találják különösebben szépnek a „Donau”-nak a vonalait, de legalább egy használható hajóval rendelkezünk. Ráadásul, mint páncélozatlan, magas oldalú hajó, azt a típust képviseli, amely egyedülállóan megfelel igényeinknek. Ennek a „Donau”-nak a méretét nem szabad túllépni. A jóváhagyott „Saida” korvettet azonban nem a „Donau” tervei szerint kell megépíteni, hanem ezeket a terveket kell átdolgozni, gondosan figyelembe véve a már azonosított hiányosságokat, valamint azokat, amelyek a „Donau” első útja során válnak nyilvánvalóvá. Szerencse, hogy ez a hajó, akárcsak a „Radetzky”, a felépítmény stabilitása érdekében könnyebb ütegállást kapott, mint eredetileg tervezték. Ehhez a hajóosztályhoz a Krupp 15 centiméteres ágyúinál alkalmasabb nem állt rendelkezésre. A „Donau”, amelyet ugyanannyi ágyú befogadására alakítottak ki, mint a „Radetzky”-t (Laudon), ezer tonnával kisebb, mint az utóbbi.¹⁶⁴¹

¹⁶³² Neue Freie Presse, August 1875-08-13

¹⁶³³ Neue Freie Presse, August 1875-08-21

¹⁶³⁴ Nemzet, 3. évfolyam, 1884-11-11 / 789. szám

¹⁶³⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-06-25

¹⁶³⁶ Magyar Statistikai Évkönyv, 1876 (6. évfolyam, Budapest, 1879) X. Haderő

¹⁶³⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-08-11

¹⁶³⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-09-08

¹⁶³⁹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-10-24

¹⁶⁴⁰ Neue Freie Presse, Oktober 1876-10-25

¹⁶⁴¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-04

A **magas oldalú hajók** jellemzően nagyobb szabadoldallal rendelkező vízi járművek, melyekre fokozottan hat a szélnyomás, így széles területen nehezebben kezelhetők. Ezek a hajótípusok **biztonságosabbak lehetnek kalóz támadásokkal szemben**, mivel a nagy oldalfelület megnehezíti az illetéktelen behatolók feljutását a fedélzetre. Nem véletlen, hogy az amerikai Alabama portyázó hajó is magas oldalfalú volt.

A szabadoldal hajó főbordájának síkjában a fedélzeti lemezelés, illetve ha van, a fedélzetburkolat felső élétől a hajó maximális merülését jelző vonal felső éléig mérhető függőleges távolság. Mindegyik hajónak a hajózási hatóság által a hajó típusától, főméreteitől és egyéb geometriai adataitól függően meghatározott, minimális szabadoldallal kell rendelkeznie. A nagyobb szabadoldal magasság ugyanolyan körülmények esetén a hajó **nagyobb stabilitását eredményezi**. Ellenben a magas oldalfal **növeli a szélérzékenységet**, ami **befolyásolja a manőverezést és a horgonyzást**. A magas oldalú hajók irányítása nagyobb körülményt igényel erős szélben, mivel a szélterhelés könnyen elmozdíthatja őket a tervezett pályáról. A magas oldalú hajók hajlamosabbak lehetnek a szél lökésére, mint egy alacsony profilú hajók. Tehát a hajó jobban megdőlhethet, billegethet, mint egy alacsony oldalú hajó.

Ellenben a **tengervíz nehezebben csap fel a fedélzetre, így az száraz marad**. Főleg teher és utasszállító hajóknál alkalmazzák. Hadihajók esetén nagyobb célfelületet mutat. Az oldalfal kiszámítási képleteket lásd „A Motor” című újság 9. évfolyam, 1921-08-01 / 29-30. számában. Az „**alacsony oldalú hajó**” (low-profile vessel/ship) olyan vízi jármű, amelynek a fedélzete vagy oldala alig emelkedik ki a vízből.

Ezt a szerkezeti kialakítást jellemzően a jobb rejtőzködés (alacsonyabb radarvisszaverődés, nehezebben észrevehető távrolól), a stabilitás növelése, vagy speciális funkciók (pl. kosszal felszerelt korai páncélosok) miatt alkalmazzák. A stabilitás miatt az alacsony oldalfalat gyakran alkalmazzák viharosabb vizeken, vagy a 19. századi parti páncélosoknál. Hátránya, hogy érzékenyebb a hullámzásra, a fedélzetet könnyebben elárasztja a víz. Ez megnehezíti viharban a fedélzeti munkát, továbbá nedvessé teheti a hajó fedélközeit.

Például a fiumei kikötő partszakaszát külön kellett méretezni a magas és az alacsony oldalfalú hajókhoz.

A fiumei kikötő, tekintettel a szabad kikötőre, két részre oszlik, melyek egyike, U, a Zichy meló közepéig a pályaudvart, a másik pedig a szabad kikötőt képezi. Az első kikötőrész többnyire magas oldalú hajókra számítva 3 méter, a második inkább csak közönséges hajók befogadására számított kikötőrész, valamint a külső védgát is csak 2 méternyire a szabályos árapály felett kimagasló partokkal fog bírni; e szerint a Zichy móló partja kétféle, u. m. a pályaudvar felé 3, a város felé pedig 2 méter magasságú lesz, és létesítendő rácsoszattal (u. v) a szabadkikötő és pályaudvarkikötő közti határt képezi.¹⁶⁴²

1876.11.10-én kész volt már kifutni egy levantei útra.¹⁶⁴³

1876.11.11-én első tartalékba került.¹⁶⁴⁴

1876.11.14-én még Polában volt.¹⁶⁴⁵

Gépészek őrségének szabályai a hajón:

Az 1000 és 800 lóerős motorokon az őrséget öt műszakban, a 400 lóerőig bezárólag négy műszakban kell betölteni, a többi hajó esetében pedig a törvény kifejezetten kimondja, hogy az őrségműszakok száma nem lehet kevesebb háromnál. A gépésztisztet a 400 lóerőig bezárólag a gépésztisztet is fel kell menteni az őrségszolgálat alól; ez a súlyos felelősségének és annak köszönhető, hogy az ilyen teljesítményű motorokkal rendelkező hajókat leggyakrabban

¹⁶⁴² Vasuti és Közlekedési Közlöny, 6. évf. 1875-01-28 / 4. szám

¹⁶⁴³ Die Presse, November 1876-11-10

¹⁶⁴⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1876-11-11

¹⁶⁴⁵ Neue Freie Presse, November 1876-11-14

transzatlanti küldetésekre használják. Külön említést érdemel a kifejezetten transzatlanti utakra épített "Donau" korvett (400 lóerő), amelyen minden gépésztiszt a fedélzeten van, ami azt jelenti, hogy a gépésztisztnak is őréséget kell állnia. Ha valamelyikük megbetegszik, a szolgálat két főre korlátozódik, aminek nyilvánvalóan súlyos következményei lehetnek, de a hajó parancsnoka számára nagyon kellemetlennek kell lennie, aki így sokkal kevesebb terhet róhat a gépre.¹⁶⁴⁶

1876.11.18-án kifutott Polából a levantei vizek felé.¹⁶⁴⁷ Ez a hajó első hivatalos nem próbaútja. Az SMS Donau 1876 novemberében elment a Bosporus környékére, a „Salamander“ páncélfregat, a „Frundsberg“ és „Zrínyi“ korvettek az Adriai-tengerbe, a „Maros“ és „Lajta“ dunai monitorok pedig Budapestre rendeltettek.¹⁶⁴⁸ Elvben lehetséges a Boszporusz felkeresése, de erről más általam ismert cikk nem tesz említést.

1877.

1877.01.15-én több napra Máltára érkezett. Az osztrák-magyar korvett a helyi kormányzó és az ott állomásozó Luard brit királyi ellentengernagy legudvariasabb bánásmódjában részesült. A „Donau” parancsnoka, Daufalik fregattkapitány, aki megérkezése és az erőd és a brit zászló előtti ünnepélyes tisztelgés után az osztrák-magyar konzul kíséretében meglátogatta a kormányzót és a brit ellentengernagyot. Luard ellentengernagy meghívására ünnepi vacsorára volt, amelyet az osztrák-magyar korvett tiszteletére rendeztek. Ezen a kikötőben tartózkodó összes hajó parancsnoka, valamint számos tiszt és az osztrák-magyar konzul is jelen volt. A kormányzó meghívását el kellett utasítani, mivel a „Donau” parancsnoka már elfogadta a „Devastation” angol hadihajó parancsnokának, S. W. Richards úrnak a napra szóló meghívását. A korvett ötnapos kikötői tartózkodása alatt Daufalik fregattkapitány a hajó tisztjeivel együtt meglátogatta az ottani fegyverraktárt, valamint a Somerset kikötőjében állomásozó kéttornyú "Devastation" hadihajót és számos más ott állomásozó hadihajót. Az osztrák-magyar tiszteknek lehetőségük nyílt – a császári és királyi konzul kíséretében, aki szintén ünnepi rendezvényt szervezett a tiszteletükre – részt venni Edinburgh hercegeének és hercegnőjének fogadásán. A hajó eredetileg egy napig lett volna Máltán, de az ott tartózkodást meghosszabbították.¹⁶⁴⁹

1877.01.30-án befutott Nápoly kikötőjébe.¹⁶⁵⁰

A „Donau” korvettről nemrég érkezett hírek szerint egy heves északi vihart kellett átvészelnie Canea közelében, amely során a partra vetődés veszélye fenyegette. A hajó tengeri viselkedéséről semmi kedvező nem érkezett; a nagy dülöngélő mozgások miatt stabilitása riasztóan alacsonynak tűnik. A „Frundsberg” korvettnak, amely eredetileg a Levantéba tervezett hajóútra indult volna, most 20 tonna ballasztot kell rakodnia, hogy azt a jelenleg Nápolyban állomásozó „Donau”-ra szállítsa.¹⁶⁵¹

A Császári és Királyi Haditengerészeti Minisztérium elrendelte, hogy mostantól minden szolgálatba álló páncélozott hajót, fregattot és az S.M. "Donau" korvettet négy harci torpedóval és két vontatott torpedóval –az ellenséges hajó alá kellett húzni és ott robbantani-, valamint a szükséges tartozékokkal kell felszerelni.¹⁶⁵² A vontatott torpedó hamar elavult, így nem alkalmazták sokáig.

¹⁶⁴⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-05-20

¹⁶⁴⁷ Die Presse, November 1876-11-18

¹⁶⁴⁸ Politikai Ujdonságok, 22. évfolyam, 1876-11-22 / 47. szám

¹⁶⁴⁹ Neue Freie Presse, Januar 1877-01-24

¹⁶⁵⁰ Die Presse, Januar 1877-01-31

¹⁶⁵¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-02

¹⁶⁵² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-09

1877.03.02-án Krétán volt a Szuda öbölben, ahol találkozott a német Gazella korvettel. A parancsnokok meglátogatták egymást, később a tisztek is, de a legénység nem látogatott át a másik hajóra.¹⁶⁵³

1877.03.30-án még mindig Canea-ban (Kréta szigete) volt. Itt a hajó több hetet töltött. Egy tengerészkatonája tifuszból elhunyt. Őt a parton temették el. Az elhunyt, Nicolich orvos és hajótulajdonos úr fia volt Lussin Picelloból, és sajnálatos elvesztése igen élénk együttérzést váltott ki nemcsak bajtársai, hanem a helyi körök minden részén is. A török katonai hatóságok többet tettek, mint amit a nemzetközi küldöttek megköveteltek volna, hogy a temetést viszonylag ünnepélyessé tegyék.” A menetet egy török katonai zenekar vezette, majd két török gyalogos század következett díszsorrendben, egy őrnagy parancsnoksága alatt. Utánuk egy császári és királyi tengerészekből álló különítmény következett, egy alezredes parancsnoksága alatt. A holttestet a török parancsnak utasítására egy belső koporsóba tették, és azt egy második fakoporsóba helyezték el, melyet hat puskával felszerelt tengerész és négy tengerészkadét vitt. Közvetlenül a koporsó mögött a császári és királyi konzul, a "Donau" korvett személyzete, a "Gazelle" velencei korvett teljes legénysége és a svéd "Balber" korvett legénysége követte díszgyengruhában. A menetet a "Donau" tengerészeinek egy különítménye zárta le. Ők a felszentelés után a tengerészt a sírba eresztették, és a távozó csapatok leadták a szokásos sortűzetet, majd a tisztikar előtt leszálltak a lovukról, és fanfárral elvonultak. Ezeket a kitüntetések egy osztrák tengerészkadét kapta, amelyekben Gänse teljes lakossága részt vett, és újabb bizonyítékát szolgáltatott annak a tiszteletnek és együttérzésnek, amelyet az osztrák haditengerészet élvez szerte a Keleten.¹⁶⁵⁴ 1877.04.08-án már majdnem egy hónapja Canea-ban van, de a legénység a temetés kivételével alig szállt partra. A hajó Gibraltár felé készül kihajózni.¹⁶⁵⁵

1877.04.30-án Port Mahon-ra (Baleár-szigetek) érkezett.¹⁶⁵⁶

1877.05.20-án érkezett Gibraltárba.¹⁶⁵⁷

1877.06.02-án Lisszabonba érkezett.¹⁶⁵⁸

1877.06.17 (19)-én Gibraltárba érkezett és onnét a Földközi-tenger felé haladt tovább.¹⁶⁵⁹

1877.06.18-án Tunisz-ban volt.¹⁶⁶⁰ (Itt az újságcikkek időzavarban vannak.)

1877.08.03-án délután Alexandriába érkezett.¹⁶⁶¹

Ulrik William Ritt von Lunde fregattkapitány az új parancsnoka.¹⁶⁶² E szerint 1877 augusztusában visszaérkezhetett Pola-ba.

1877-1878-ban szolgálatba állították továbbá a «Donau» és «Fridrich» korvettek, melyek közül az elsőn 13, a másodikn 14 Kruppféle ágyú van.¹⁶⁶³

1878.

1878.01.09-i hír: A Levante Escadres-hoz tartozó "Donau" korvett javítása már megkezdődött, a hajó várhatóan február elején térhet vissza a tengerre.¹⁶⁶⁴

1878.02.13-án első tartalékban volt.¹⁶⁶⁵

¹⁶⁵³ Die Presse, Februar 1886-02-16

¹⁶⁵⁴ Die Presse, April 1877-04-08

¹⁶⁵⁵ Neue Freie Presse, April 1877-04-08

¹⁶⁵⁶ Die Presse, Mai 1877-05-01

¹⁶⁵⁷ Das Vaterland, Mai 1877-05-22

¹⁶⁵⁸ Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1877-06-03

¹⁶⁵⁹ Neue Freie Presse, Juni 1877-06-19

¹⁶⁶⁰ Die Presse, Juli 1877-07-19

¹⁶⁶¹ Die Presse, August 1877-08-04

¹⁶⁶² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1877-08-26

¹⁶⁶³ Hábóru-Krónika, 1877-1878, 1878 / 59. szám

Magyar Statistikai Évkönyv, 1878 (8. évfolyam, Budapest, 1881) X. Haderő

¹⁶⁶⁴ Die Presse, Januar 1878-01-09

¹⁶⁶⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-02-13

1878.03.26-i hír: A "Donau" korvett a napokban indul Triesztből, von Lund fregattkapitány parancsnoksága alatt, hogy csatlakozzon a Levantéban lévő századhoz.¹⁶⁶⁶

A hajó tisztikara: A „Donau” császári és királyi korvettről: Julius Kreuter, Gustav Sembach és Gustav Schindler hadnagy, Karl Heinrich hadnagy, haditengerészeti kadétok: Hugo Schmidt, Emil Speßler, Richard Kohen, Arthur Baron Bourguignon von. Baumberg, Franz Mirtl, Friedrich Benedikter, Karl Obermüller, Johann Dejak, Eugen Chmelarz, Gustav Michnik, Josef Schwarz és Johann Kuczera; Dr. Anton Prorot haditengerészeti sebész, Dr. Victor Wehr ideiglenes Corvette-sebész, Josef von Prückner 2. osztályú mérnök és Wenzel Weidig 3. osztályú mérnök.¹⁶⁶⁷

Szerencse a szerencsétlenségben. 1878.03.31-én X. sorhajó hadnagy úr bájos nejéből és 7 éves fiából álló kedves családjával a délelőtti órákban vitorlás csónakon szándékozott Fazanáig vitorlázni, de szándéka meghiúsult egy váratlanul közbe jött akadály miatt; alig haladt el a hajógyár mellett, egyszerre erős szél támadt, s a csalnak annyira megdőlt, hogy a bentlevőket a hullámok közé dobta. A közel horgonyzó „Donau“ korvett öre észrevette s 12 matrózzal egy vitorlamester azonnal csónakba száll s a segély azon perczen, érkezett meg, midőn a már kimerült hajóhadnagy — egyik kezében nejét, másikban gyermekét tartva — az utolsó erőfeszítéssel iparkodott még a vízszínen maradni. Ekkor a vitorlamester — két matrózzal, teles önfeláldozással a vízbe ugrott és sikerült, bár önkívüli állapotban kiszabadítani a nevezett családot. A mentők a hadügyminisztérium közvetítésével bizonytalán illő kitüntetésben részesülnek. — A csónakot a süllyedéstől később megmenték a többfelől érkezett segélyek s a dráma szerencsés véget ért.¹⁶⁶⁸

1878. áprilisának elején visszatérhetett Polába.

Jelentés Polából: 1878.04.03-án Ófelsége "Frundsberg" korvette, amely már elhagyta a Császári és Királyi Levantei Hajóraj kötelékét, parancsot kapott, hogy induljon a Központi Kikötőbe (Pola) leszerelés céljából. Ezért a következő napokban ideérkezik, és viszonylag fiatal legénységét áthelyezi Ófelsége "Donau" korvettjére, amely addigra teljesen elkészül. A "Donau" ezután azonnal Smyrna felé indul, és csatlakozik a "Frundsberg"-hez a Levantei Hajórajnál, majd május végén vagy június közepén tér vissza, hogy felkészüljön a két hónapos kiképző hajóútra a Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémia kadétjaival. Azt is fontolóra veszik, hogy a kiképző hajóút befejezése után, azaz késő ősszel, ez a hajó egy transzocéáni kiképző hajóútra indul a legfiatalabb haditengerészeti kadéttal. A jelenlegi parancsnokot, Ulrik William Ritt von Lunde parancsnokot, az út után egy másik parancsnok fogja felváltani a tervek szerint.¹⁶⁶⁹ Lunde kapitány, 1878.04.06-án már el is került a hajóról.¹⁶⁷⁰

1878.06.14-i hír: A Levant-i hajórajhoz tartozik a jelenleg Meline-ben horgonyzó „Habsburg” és „Don Juan” páncéloshajó, valamint a Polában jelenleg Trodenbachban állomásozó „Kaiser Max”; a Szmirnában és Thessalonikiben állomásozó „Donau” korvett; az „Albatros” ágyúnaszád és a Konstantinápolyban állomásozó „Taurus” aviso hajó.¹⁶⁷¹ Ekkor egyes lapok a flotta rendkívüli mozgósításáról írtak, amit hivatalosan igyekeztek cáfolni.¹⁶⁷² A mozgósítási hírek az orosz-török háborúval lehettek kapcsolatosak.

¹⁶⁶⁶ Neue Freie Presse, März 1878-03-26

¹⁶⁶⁷ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1878-04-03

¹⁶⁶⁸ Székesfehérvár és Vidéke, 6. évfolyam, 1878-04-06 / 28. szám

¹⁶⁶⁹ Das Vaterland, April 1878-04-06

¹⁶⁷⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1878-04-06

¹⁶⁷¹ Neue Freie Presse, Juni 1878-06-14

¹⁶⁷² Militär-Zeitung, Januar-Juni 1878-06-15

Az SMS Saida az SMS Donau-val egy típusú hajó, de a Donau terveit Nitter von Nomako hajóépítő mérnök teljesen áttervezte és kijavították annak hibáit.¹⁶⁷³

1877-78-ban az orosz-török háború alatt szolgált „Nikolaus Witting hadnagy, aki 1878 novemberében, hirtelenül hunyt el.”¹⁶⁷⁴

1878.12.13-i hír: Vívómesteri oklevelet kapott Dr. Emil Maschka úr. Oklevelét Szmirnába küldték utána, ahol korvettorvosként szolgál a "Donau" korvetten.¹⁶⁷⁵

1879.

1879-ben a haderő része.¹⁶⁷⁶

Ebben az évben az újságok leginkább a személyzetben bekövetkezett változásokról írtak.

1879.09.27-én leszerelték és második tartalékba került.¹⁶⁷⁷

1880.

1880-ban az SMS Donau Pola kikötőjében volt.¹⁶⁷⁸

1880.03.16-án felvetődött, hogy a Fasana korvetten váltsa fel az aktív flottában.¹⁶⁷⁹ A váltás még 1880.06.11-én sem történt meg.¹⁶⁸⁰

1880.06.15-én állítják Ófelsége „Donau” korvettejét szolgálatba. A fent említett hajó, amelyet von Henriquez kapitány vezet, egy rövid kiképző hajóút után Fiume-ba indul, ahová a Haditengerészeti Akadémia kadétjait szállítja. A fiatalabb kadéttal folytatott kiképző hajóút Korfuig tart, míg Alexandria a tervek szerint a tavalyi hallgatókkal folytatott hajóút végső állomása. A kadét-utazások befejezése után a „Donau” korvetten visszahelyezik a második tartalékba.¹⁶⁸¹

1880.08.01-én futott ki Fiuméből. „A „Donau” korvett elhagyta a kikötőt a Haditengerészeti Akadémia kadéttal, és egyenesen Alexandriába hajózik. Mivel ez egy kiképző és oktató út éppen ezeknek az akadémikusoknak, teljes vitorlafigyeléssel kell végrehajtani. Alexandriában a „Donau” nagy pompával ünnepli császáruk ötvenedik születésnapját, és egy ötnapos tartózkodás után, amelyet városnézésre és környékbeli kirándulásokra fordítunk, megkezd a visszautat a Fasana-csatornához, ahová legkésőbb 1880. szeptember 4-én érkezik meg. Ezen az úton az egyik Jón-szigetet, valamint az időtől és az időjárástól függően két dalmát kikötőt is meglátogatunk; Fasanába érkezéskor azonnal lövészetgyakorlatokat tart, amely befejezése után a kadéttal partra szállnak.” Az út során az oktatást Heinrich Fayenz korvettkapitány irányításával Julius Bed hadnagy és Dr. Peter Salcher akadémiai professzor tartják, akik mellé Ferdinand Gerzabe(k) kapitányt osztják be osztálytisztként.¹⁶⁸²

1880.09.08-án érkezett vissza Polába. A hajó 1880. augusztus 20-án indult Alexandriából, és az utat többnyire vitorlával tette meg. Rövid időre megállt Korfun. A fedélzeten tartózkodó akadémiai kadéttal megvizsgálják a haditengerészeti fegyvertárat, majd Fasana csatornában célba lövészetet tartanak nehézlőszerrel. 1880.09.14-én a „Donau” Fiumébe hajózik, hogy partra tegye a kadéttal, majd Polába való visszatérése után leszerelik.¹⁶⁸³

1880.09.24-én leszerelték és második tartalékba került.¹⁶⁸⁴

¹⁶⁷³ Die Presse, Juli 1878-07-04

¹⁶⁷⁴ Neue Freie Presse, November 1878-11-11

¹⁶⁷⁵ Prager Tagblatt, Dezember 1878-12-13

¹⁶⁷⁶ Magyar Statistikai Évkönyv, 1879 (9. évfolyam, Budapest, 1882) XI. Haderő

¹⁶⁷⁷ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1879-09-27

¹⁶⁷⁸ Somogy, 16. évfolyam, 1880-07-13 / 28. szám

¹⁶⁷⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, März 1880-03-21

¹⁶⁸⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

¹⁶⁸¹ Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1880-06-19

¹⁶⁸² Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-03

¹⁶⁸³ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-13

¹⁶⁸⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1880-09-24

1881 decemberében a dalmáciai krivosjei felkelés idején Cattaróból szerzett értesülések szerint a kikötőben több hadihajó horgonyoz. A Donau fregatt Sansego ágyúszáddal Megline előtt horgonyoz. A Nautilus Risano előtt van kikötve. Andreas Hoffer és a Ragusa gőzös szintén Cattaro alatt vannak. A Pollux kis gőzös látja el az egész flottillát. A Sultan gőzössel újból 25 zsandár érkezett Cattaróba, kik aztán Castelnovo vár őrségéhez küldettek erősítésül. Perasto és Ledenice magaslatain minden éjjel láthatók a krivoscei és herzegovinai felkelők őrtüzei.¹⁶⁸⁵

1883.

1883.02.27-én első tartalékba helyezték.¹⁶⁸⁶

1883. április óta szolgálatban álló Donau korvett (2440 tonna, 400 lóerő, 11 löveg, sorhajókapitány Biringer), mely szemleútra ment a kiválogatott tengerészeti hadapródokkal.¹⁶⁸⁷

A hajó tisztikara: a hajó hadnagyai: Josef Knesevich von Lersheim, Theodor Kunwald, Max Kutschera, tengerész zászlós Ferdinand Bublaj, a tengerész kadétok: Anton Staschek, Franz Löfler, Carl Prouay von Tot-Prona und Blatuicza, Josef Pfennigberger, Gottfried Freiherr von Meyern-Hohenherz, Georg Greguss és Ludwig Teestl, fregattorvos Dr. Wilhelm Capellmann, Ferdinand Lind másodosztályú mérnök, Ludwig Jensen harmadosztályú mérnök.¹⁶⁸⁸

1883.06.03-án a Fasana csatornába érkezett Triesztből.¹⁶⁸⁹

1883.06.17-én a Muggia öbölben (Trieszt) volt Tegetthoff, a Saida, Ferdinand Max, Lissa és az Albatros társaságában.¹⁶⁹⁰

Fiuméből írják, hogy a „Donau“ korvett 1883.06.27-én ide érkezett, hogy elvigye magával a vizsgálatot tett tengerészakadémiai növendékeket próbagyakorlatra. Az idén Törökországba, Görögországba és Algírba mennek.¹⁶⁹¹

1883.07.30-án Fiumébe szerencsésen visszaérkezett a »Donau« korvett, a haditengerészeti akadémia első és második osztályú növendékeivel, kik a legjobb egészségben tették meg a nagy gyakorló utazást.¹⁶⁹²

1883.08.02-án kifutott Fiuméből, de a jelenlegi állapotok miatt a "Donau" korvett a tervezett hosszabb út helyett csak Cattaróig megy, a Tengerészeti Akadémia másod- és harmadéves gyakornokaival.¹⁶⁹³

1883.08.09-én érkezett Cattaró-ba.¹⁶⁹⁴

Pola, 1883.11.28. (A „Bp. H.“ eredeti távirata.) A „Donau“ korvett a fiumei tengerész-akadémia végzett növendékeivel vasárnap (1883.11.25-én délután 1 órákor) egy évi tanulmányútra indult.¹⁶⁹⁵

A hajó tisztikara: Anton Heinze hadnagy (mint általános tiszt), Rudolf Ritter von Jedina hadnagy, Maximilian Rottauscher von Malata, Josef Herde, Ludwig Vittorelli, Anton Vertovetz

¹⁶⁸⁵ Függetlenség, 2. évfolyam, 1881-12-16 / 346. szám

¹⁶⁸⁶ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-02-27

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1883-02-28

¹⁶⁸⁷ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁶⁸⁸ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-04-10

¹⁶⁸⁹ Die Presse, Juni 1883-06-04

¹⁶⁹⁰ Die Presse, Juni 1883-06-20

¹⁶⁹¹ Pesti Hírlap, 5. évfolyam, 1883-07-02 / 181. szám

¹⁶⁹² Fővárosi Lapok 1883-08-01 / 178. szám

Das Vaterland, Juli 1883-07-31

¹⁶⁹³ Das Vaterland, August 1883-08-03

¹⁶⁹⁴ Neue Freie Presse, August 1883-08-10

¹⁶⁹⁵ Budapesti Hírlap, 3. évfolyam, 1883-11-30 / 330. szám

Prager Tagblatt, November 1883-11-30

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-12-04

(Bertoves) zászlós, Wilhelm Szygiarto, Eugen Ritter von Chmelarz, Johan, Naval Parabochia, Johan, Arthur Drexel, Ludwig Töpfer, Victor Edl. von Vest, Eduard Gröschl, Johann Ritter von Scarpa, Kosmo Graf Horvath-Tholdy, Constantin Raftopoulo, Maximilian Daublebsky, Josef Renner, Alexander Linzer, Maximilian Schmidt, Constantin Freih. von Gerlach, Carl Schreiber, Béla Horváth de Zaraber, Alois Baborszky kadétok; Corvette sebész Dr. Adolf Pistel; 1. osztályú mérnök Leo Mendel; Johann Schiwitz 2. osztályú mérnök; Georg Höck 3. osztályú mérnök.¹⁶⁹⁶

1883.12.13-án érkezett Gibraltárba.¹⁶⁹⁷

A hajót a kínai vizekre küldik az ottani osztrák állampolgárok védelmére.¹⁶⁹⁸ Evvel a probléma, hogy ekkor a hajó Gibraltárban van és nem Szuezen a Földközi-tenger másik végén.

1883.12.30-án hagyta el Gibraltárt.¹⁶⁹⁹

1884.

1884.01.01. Részlet egy publicisztikából: „Az atlanti óceán szeszélyes hullámain ringatózik az osztrák-magyar állam »Donau« nevű korvettje. A hajó vidám fiatal tisztjei igyekeznek a szolgálaton kívüli órákat minél kellemesebben eltölteni, kiki a maga módja szerint. A közös társalgó teremben van zongora, hegedűk, nyolc vegyes lap, díszes könyvtár, sőt a sakkkirályokkal békés egyetértésben látható az ördög bibliája is. — Gondoskodva van mindenről, hogy a nehéz szolgálat után szórakozásban se legyen hiány. Minden van, csak egy nincs, — a föld legszórakoztatóbb, legszebb teremtese le van tiltva a hadihajókról: a nő. Háromszázötven férfi, aki nem udvarolhat, mert nincs kinek. Az étteremben arany vállrojtos tiszt urak habzó pezsgővel köszöntik egymásra a boldog újévet, vidáman élve kacagva, csakúgy mintha otthon, a pólai kaszinó nyugalmas helyiségében volnának, nem pedig azon az ingó talajon, ahonnan csak a mennyek felé, meg a végtelen vizekre nyílik kilátás. Egy ily hadihajón mondó parancsoló szigorral B. admirál: — Az égtől az árboc hegyéig parancsol az isten, onnan lefelé én, azontúl senki! Hála az égnek, a „Donau« parancsnoka nem oly elbizakodott és a fiatal tisztek a köteles tisztelet mellett őszinte vonzalommal is viseltetnek iránta. Tehát a tiszt urak vidáman köszöntik az újévet, szeretettel emlékezve meg mindazokról, kiket a távol otthonban el kellett hagyniuk. Egyiknek ifjú szép neje, másiknak arája, szeretett testvérei, vagy éles anyja van, akik olvassák a napokat, hogy mikor fog letelni a tizenkét hó, és visszatérni a kiért óránként imádkoznak.”¹⁷⁰⁰

1884.02.09-én érkezett Bahia-ba.¹⁷⁰¹

„Az egyenlítő alatt. (Levél a »Donau-ról.) Óceánt és messze földet járó rokonomtól olyan levelet kaptam, melynek egy része bizonyára érdekelni fogja az olvasót is. 1884 február 17-dikén kelt, de én csak március 22-én kaptam meg. Bahia (Mindenszentek kikötője.) Január első hetében előfogott a vihar és két hétig üldözött, erre arra lavíroztunk, míg végre fölkerestük a főszelet, a Passatot, ezzel aztán úgy röpült hajónk előre, mint egy gyorsvonat. A Passatörvények újra bebizonyultak: egyforma erősségű szél, gyönyörű idő, semmi hullámzat, igazi Mare de los damas. Egy héttel, mielőtt az egyenlítőhöz érkeztünk volna, már egészen fehérbe öltözködtünk. Ott ahol az aequatort a szélesend régiója vágja keresztül, iszonyú a hőség; nem talált az ember üdülést sem az árnyékban, sem a hajó mélyében, sem nappal, sem éjszaka, még csak a douche alatt sem. Szigorú intézkedéseket tettek a napszúrás, élelmiszerek megromlása s egyéb eshetőség ellen. Az obszerváció szerint, január 29-én délután 2 óra 30 perckor kellett az

¹⁶⁹⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-11-06

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1883-11-13

¹⁶⁹⁷ Die Presse, Dezember 1883-12-14

¹⁶⁹⁸ Innsbrucker Nachrichten, Dezember 1883-12-17

¹⁶⁹⁹ Die Presse, Dezember 1883-12-31

¹⁷⁰⁰ Fővárosi Lapok 1884-01-01 / 1. szám

¹⁷⁰¹ Die Presse, Februar 1884-02-10

egyenlítőn áthaladnunk. A legénység itt tartotta meg a szokásos aequator-ünnepélyt. Hajónk csöndesen haladt, alig egy-két mértföldnyi sebességgel. Az összes tiszt személyzet a parancshídon gyűlt össze, várva a történendőket. Egyszerre csak, mintha vízből buknék elő, a hajó oldaláról fölkapaszkodott egy professzor-féle alak. Fején magas, hegyes sisak, szemén szemüveg, feketére mázolt arcán hófehér lengő szakál, kezében egy kolosszális, fából készült sextant. Ez a Neptun csillagásza volt. Utána jött famulusa, tömérdek könyvet, térképet s egy kronométert cipelve. Nagy bohóságok között mérik a nap magasságát, komikusan utánozva a fölebbvalókat; számítgatják a hajó pozícióját, míg végre az órán 2 óra 29, majd 30 percet olvas a famulus. Erre trombita és zeneszó hangzik, húsz emberből álló zenekar jön a fedélzetre, játszva mindenféle ismert és ismeretlen hangszeren. Nyomukban harminc, tátovírozott szerecsenné változott izmos legény húz egy kagyló alakú kocsi. Nagy méltósággal ül benne a hosszú szakállú Neptun, jobbán istennői díszben — fején korallág-koronával — neje, Amphitrite. Az utóbbit egy fiatal matróz személyesítette, ki oly csábítón földíszíte magát, hogy versenyezhetett volna bármely csinos hölgygel, szinte respektálták benne a nőt. A koci után sorrendben a tengeristen udvari személyzete jött: nimfák, tritonok, doktorok, page-ok, dragománok, krokodilok, medvék, majmok, cethalászok helyesen választott costümökben, — és a rendező, maga Neptun (egy altiszt) — teljes dicséretet érdemel, oly jól vitte szerepét. Midőn a kagylókocsi megállt a fedélzeten, Neptun elé járult az asztronom, térdre borul és jelenti, hogy egy idegen hajó akar az ország belsejébe hatolni. Összehúzza bozontos szemöldökeit a vizek istene, erős karjával magasra emeli a jobbában tartott háromágú szigonyt, és erre fordul minden vitorla mintha láthatatlan kezek működnének, és a hajó — mintegy varázsszóra — megáll. Körül hallgatva, mozdulatlan vesztegel a környezet. Ekkor leszáll a kagylókocsiról, s Ampitritével fölmege a parancshídra a tisztetekhez, és borzasztó hangon rámond a parancsnokra, hogy ki ő, és mi a hajó neve? A feleletre kiderül Neptun haragos arca, és hosszú beszédet tart; elmondja, hogy már többet ismer Ausztria-Magyarország hadihajói közül, »Helgoland«, »Novara«, »Friedrich«, »Dandolo« nevűeket; szereti a hadihajókat, mint a tengeri kereskedelem védőit; ezért megengedi, hogy a »Donau« korvett áthaladjon országán, olyan föltétel alatt, hogy az egyik órányi ideig vendége lesz birodalma közepén. Int, és jönnek a page-ok, ezüst tálcákon bort és liqueureket hordanak körül, megkínálják a tiszteket, — az éppen szolgálattévő tisztnek sajátkezűleg szolgál Neptun liqueur-színűre festett tengervizet, az felhajtotta és formális tengeri betegséget kapott tőle. Ilyenkor minden szabad. Ezután az udvari személyzet tánca kelt, a tenger rémei a nimfákkal, a majmok a page-okkal, a cethalász a krokodillal, az asztronóm a medvékkel. Százharminc álarcos táncolt a fedélzeten, vagy két óra hosszat. Végre megtörtént a nagy keresztelés. Szakadt a mesterséges zápor a nyakunk közé, a hajó összes szivattyúi működtek, sőt még az árboc-kosarokból is zuhogott alá az eső. Tíz perc alatt vizes lett mindenki, nem kimért Neptun senkit sem, s ez elől nem szabad megfutamodni. Újra fölarsant a trombitaszó, sorakozott a tömeg, a tengeristen és neje bókolnak a tisztség előtt, Neptun magasra emeli szigonyát s helyre fordulnak, kifeszülnek a vitorlák, megindul a hajó és eltűnik a tenger népe. Még az este újra rátaláltunk az aequatoron túl a Passatra, és gyorsan haladtunk előre. 1884. február 8-dikán délután végre hangzott a rég óhajtván várt kiáltás: föld! Kedvünk lett volna térdre borulni. Előttünk volt a szilárd talaj, melyet negyvenöt nap óta a rengő tenger helyettesített. Erre az örvendetes hírre az árbocon levő matróznak bort, a szolgálattévő tisztnek pezsgőt utalványoztak. Másnap reggel Bahia (Ostodos Santos) kikötőjében horgonyoztunk. Mintha egy pompás üvegházba léptünk volna, melynek tetőzete maga a tiszta mennybolt, úgy éreztük magunkat, midőn partra szálltunk, előbb ágyüdürgéssel üdvözölve az előttünk elterülő paradicsomot. Buja eleven növényzet, karcsú pálmák, óriás platánok, közöttük pazar fényűzéssel eldorádószerű villák, gyöngye kíséret volna leírni azt a csodás bőkezűséget, melylyel a természet választott gyermekét, Braziliát, elhalmozta. Fölállítottuk fényképező készülékeinket is, és lefotografhoztuk a vidék legszebb pontjait, de a fényképnek nevezett másolat csak haloványan adja vissza a valóság életteljes pompáját. Hatan

fölfegyverkezve, egy darabig vasúton, aztán lóháton mentünk neki az őserdőknek. Az óriás fák lombosára alatt töltöttük az éjét. Milyen éj volt az! Nyitott szemekkel álmodoztunk, tropikus virágok illatoztak körülünk,, szokatlan nesz az ágak között, egy-egy üvöltés, rikoltás a távolban. Örömmel szorítottunk kezét a hajnal első mosolyára, és a Paragvasu folyó partján egy pálma törzsébe belevéstem Carola nevét. Visszatértünk hajónkra, hol már egy csomó meghívó várt, melynek siettünk eleget tenni. Voltunk a kormányzónál, konzulnál, egy dúsgazdag brazilero »aziendá«-jában, egy kávé- és cukornádültetvényes birtokán, sok francia és német családnál. Kézről kézre adtak, mindenki vendégül szerette volna az osztrákmagyar tengerészeket. Egy tüzes fekete szemű francia és brazíliai vérű szép hölgy, De Guay comtesse díszes bált adott tiszteletünkre, s ha az előtte való napokon alkalmunk volt a tropikus ég alj növényzetében gyönyörködni, most a comtesse környezetében csodálhattuk a gyémánttermő föld csábítón szép leányait. Menynyi szépség, mennyi fény, mennyi ékszer! Jaj neked, szegény tengerész, ki negyvenöt napig nem láttál az emberiség szebbik feléből egyetlen példányt sem! Holnap indulunk tovább, Fokváros felé. Fájó szívvel hagyjuk itt ezt a tündérországot, melynek szépségét nem lehet eléggé dicsőíteni. Ennyit a levélből, mely eléggé bizonyítja, hogy a tengerészek is ugyancsak vígan vannak néha. Szatulay Zénó.¹⁷⁰²

Bahiából (Brazília) a hajó Fokvárosba hajózott.¹⁷⁰³ 1884.03.05-én a sajtó szerint még nem érkezett meg Fokvárosba.¹⁷⁰⁴

1884.04.05-én már Fokvárosban volt.¹⁷⁰⁵ Ekkor még Biringer a parancsnoka.¹⁷⁰⁶ 1884.04.26-tól Biringer-t előléptették sorhajókapitánnyá.¹⁷⁰⁷ Fokvárosban mélytengeri pergetős módszerrel fogott a hajóról dr. Emil Holub fűrészhalat, négy fajta cápát, rájákat és naphalat. Fokváros koszos és bűdös hely. Található ott egy botanikus kert. A halpiac teljes kavalkád és mocsok. Viszont számos érdekes halat lehet ott látni. A világ sok tájára szállítják innét tovább a halat.¹⁷⁰⁸

1884.05.13-án Durban-ba (Dél-Afrika) érkezett.¹⁷⁰⁹

1884.07.02-án Zanzibár-ba (Tanzánia) érkezett.¹⁷¹⁰ 1884.07.14-én hagyta el Zanzibárt és a közeli Bogamoyo-ba (Tanzánia) hajózott.¹⁷¹¹ A hajó útjának célja navigációs gyakorlat, továbbá a kereskedelmi lehetőségek felmérése.¹⁷¹²

1884.07.17-én Szuakim (város a Vörös-tenger partján Egyiptomban). A Donau osztrák-magyar korvett ide érkezett.¹⁷¹³

1884. július végén értesülünk egyúttal arról, hogy a „Donau“ korvetthajón kisorozott tengerésznövendékekkel ugyancsak a kereskedelmi tengerészet és hajózás érdekében, az indiai óceánon tartózkodik.¹⁷¹⁴

1884.07.30-án Aden-be érkezett.¹⁷¹⁵

1884.08.17-én Saukin-be (Sawakin, Szudán) érkezett.¹⁷¹⁶

1884.08.22-én érkezett Dijedda-ba (Dzsidda, Szaud-Arábia).¹⁷¹⁷

1884.08.24-én Suakin-be ért. Innét a hajó Suez-be ment.¹⁷¹⁸

¹⁷⁰² Fővárosi Lapok 1884-03-27 / 74. szám

¹⁷⁰³ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-02-27

¹⁷⁰⁴ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1884-03-05

¹⁷⁰⁵ Die Presse, April 1884-04-09

Morgen-Post, April 1884-04-10

¹⁷⁰⁶ Die Presse, April 1884-04-10

¹⁷⁰⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, April 1884-04-26

¹⁷⁰⁸ Die Presse, Juli 1884-07-03

¹⁷⁰⁹ Die Presse, Mai 1884-05-14

¹⁷¹⁰ Die Presse, Juli 1884-07-03

¹⁷¹¹ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1884-07-18

¹⁷¹² Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1884-07-19

¹⁷¹³ Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-08-19 / 229. szám

¹⁷¹⁴ Magyar Polgár, 18. évfolyam, 1884-08-01 / 177. szám

Nemzet, 3. évfolyam, 1884-07-30 / 687. szám

¹⁷¹⁵ Das Vaterland, Juli 1884-07-31

¹⁷¹⁶ Das Vaterland, August 1884-08-18

¹⁷¹⁷ Mährisches Tagblatt, August 1884-08-25

¹⁷¹⁸ Die Presse, August 1884-08-28

1884.09.01-én Szuezi-be ért.¹⁷¹⁹

1884.09.02-i hír: A kiküldetésben levő hajók közül néhány hét múlva visszajön az 1883 április óta szolgálatban álló Donau korvett (2440 tonna, 400 löerő, 11 löveg, sorhajókapitány Biringer), mely szemleútra ment a kiválogatott tengerészeti hadapródokkal.¹⁷²⁰

1884.09.05-én már Port Said-ban volt.¹⁷²¹

1884.09.27-én érkezett vissza Pola-ba.

Az utazásról Reményi Antal részletes beszámolót írt az útról:

A „Donau”-s korvett utazása. (Egy tengerésztiszt naplójából.) - Közli: REMÉNYI ANTAL. - Amerikát láthatni mindig leghőbb vágyam volt. Talán fölösleges tehát örömet ecsetelni, a mely eltöltött, midőn tudomásomra jutott, hogy a Donaukorvettára, melynek — a kereskedelem politikáin kívül — főfeladata volt a fiumei cs. és kir. akadémiából **1883-ban** kisorolt hadapródokkal tengerentúli tanulmányi utat tenni és Délamerikát is felkeresni, én is lettem berendelve. Tehát láthatni fogom nemcsak Afrikát, hanem Délamerika tropikus világát is, melyet képzeletem oly csodás színekkel varázsolt előmbé. Szerettem volna átaludni azt az időt, míg hajónk Pólából, honnan **1883. november 25-én** indult a nagy tengeri útra, **Gibraltárig** jut. Hiszen a már annyiszor látott Földközi-tenger mi újat sem nyújthatott. Utunk odáig igen viharos volt. A **messinai szoroson** keresztül vitorlázván, a vulkanikus **Stromboli** szigetét balra hagyva, az ellenkező szelek miatt **Szardínia** felé vette útját hajónk, hol **Cagliari kikötőjében szénkészletünket kiegészítvén, Formetera sziget** felé evezünk (haladtunk) és végre **december 13-án Gibraltárban** vetettünk horgonyt élelmi és szénkészletünk kiegészítése és a viharban elveszített három horgonyunknak újakkal való pótlása végett. (1883) December 29-én hagytuk el Gibraltárt és **Madeira szigetét** északról megkerülvén, hajónk dél felé vette irányát és 42 napig szelve az Atlanti-óceánt, végre Dél-Amerika egyik legszebb kikötőjében, **Bahiában vetettünk horgonyt**. Mintegy 10 napot töltöttünk e 200 ezer lakosú városban, melynek kevert színű és nyelvű népe örökké csak nyarat ismer, csak forró nyarat (a kevés esős időt leszámítva), melyet a mindig viruló természet daczára is az európai alig bir hosszabb ideig elviselni. A lakosság egyharmada fehér, másik harmada szerecsen, a többi kreol. Az európaiak között legtöbb a német, kik csak addig maradnak itt, míg meg nem gazdagodnak. Ezek (többnyire kereskedők) és a vagyonosabb osztály a »Vittoria« külvárosban laknak; az alsó város a kikötő közvetlen közelében csupán két hosszú (6 tengeri mfdnyi) utcából áll és örökös vásárnak színhelye. E kettő között van a felső város, mely az előbbivel egy 190 láb magas elevátor által van összekapcsolva és a jobbmódú négerek lakóhelye. Leginkább európaias az élet a »Vittoria« külvárosban, ámbár eltekintve egyes, az éghajlat adta vagy követelte különlegességektől, mindenütt láthatók a civilizáció jótékony nyomai. Az apácák vezetése alatt álló kórház semmi kívánni valót nem hagy hátra. Mind a három városrészt számtalan omnibuszvonala hálózza be s egyáltalában a kényelem ellen semmi kifogás nem tehető. Érdekes specialitás a tejárusítás. Minthogy itt a tej a nagy meleg következtében rögtön összemegy, a tejárusok mindenüvé magukkal viszik tehenüket egyegy borjú kíséretében, így folyton azon friss tej kapható; ha pedig hosszabb ideig vevő nem jelentkezik, annak a tulajdonos ugyan nem, de annál jobban örül a borjúnak. Hogy Bahiában dandy is van (divatosan öltöző férfi), azt talán mondanom is felesleges, de többek között abban térnek el a mieinktől, hogy szűk lakkezipőiket — általános divat szerint — a tramwayban a nagy melegség miatt félig levetik, csak hogy éppen az ujjuk hegye marad benne. Ami a rabszolgaságot illeti, az úgyszólván teljesen megszűnőben van, miután az 1873. óta született gyermekek már a principio szabadok, a többieket pedig az állam és egyes jótékony intézetek pénzbeli áldozata vagy magánosok nagylelkűsége teszi tömegesen szabadokká. Ha mindahhoz, amit egy ismeretlen világrész ismeretlen városa az

¹⁷¹⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-02

¹⁷²⁰ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

¹⁷²¹ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-05

idegen számára érdekesen nyújtani képes, hozzáteszem, hogy több bahiai előkelő család a legszívesebb vendégszeretettel igyekezett a magam és tisztársaim ott időzését kellemessé tenni, úgy beláthatja a nyájas olvasó, hogy csak a hivatalos meghagyás szabhatta ily rövidre a Bahiában való tartózkodást. Kedves emlékekkel eltelve távoztunk Bahiából és ezzel Amerikából is és keleti irányban szelve át az Atlanti-tenger déli részét, Afrika legdélibb pontján, a **Jóreményfokon vetettünk horgonyt**. Talán mondanom sem kell, hogy a 49 napi szakadatlan tengeri út mindannyiunkat kifárasztotta és mennyire jól esett e helyütt a 10 napi pihenő, mely után bennünket a **Donau Natal-ba (Brazília)** vitt. E szépen rendezett város mintegy 17 ezer lakosa fele részben európai, többnyire angol, akik virágzó kereskedelmet űznek. Bámulatos, milyen nagy raktárak vannak ezen aránylag kis városban, különösen a beviteli kereskedelem számára. Maga a társas élet igen szépen van kifejlődve s nagyon hasonlít az amerikaihoz. Meglátogattuk az itt levő kolostort, a városi klubot, a német kolóniát és mindenütt a legszívesebb fogadtatásban részesültünk. Aki néprajzi ismereteket akar gyűjteni, annak erre bőségben nyílik e helyen alkalm. A bennszülöttek kafferek, akik földmivelésből és vadászatból élnek, azonban sokan jönnek a városba szolgálatot keresni. A szomszédos zuluk pedig már mint tűzoltók, rend- és börtönőrök alkalmaztatnak és sokkal ügyesebbek rokonaiknál, a kaffereknél. De egyaránt ügyesek a harczban, ahol, minthogy az angolok lőfegyvert nem engednek hozzájuk jutni, különös szerkezetű, de kitűnően kezelt nyilaikkal pusztítják az ellenfélt és szükség esetén az elesetteket tartják maguk elé védő pajzsokat. Ámbár az országban minden tíz kafferre egy fehér esik, mégis csak azon fokán állanak a civilizációnak, hogy feleségeiket (a szegény csak egyet) ökrökért veszik. Mindenik négernek annyi sátra van, ahány a felesége. Mellőzöm hajékuk leírását, mert hisz Cettewayo óta, ki népét világhírűvé tette, képeik mindenütt közkezen forognak, s mert ahol nincs, ott ne keress, hát ruházatukról meg éppen nem beszélek. (1884) **Május 15-én elhagytuk Natalt és a Dél-Afrikától éjszakkeletre fekvő Madagaszkár-szigetén Túlkar kikötőben vetettünk horgonyt**, miután a körülötte levő, Scilla és Charybdisként fenyegető korallszigeteket óvatosan kikerültük. E helyütt érintkeztünk legelőször tökéletes vadakkal, akik azonban szebbek és erősebbek natali rokonaiknál, színük pedig már inkább vöröses barna. S míg a nataliak a haltól irtóznak, addig ezeknek éppen a halászat a legfőbb életforrásuk. A tenger állatvilága aligha oly szép, érdekes és változatos bárhol is, mint itt. Vadságuk daczára is Afrika egyéb négereitől eltérőleg nem úgy vásárolják feleségeiket, és ámbár a hajadonok a legnagyobb szabadságot élvezik, sőt a várandós lány legelőbb kap férjet, mégis a házasságtörő halállal bűnhődik. Az ököráldozás lakodalom vagy haláleset alkalmával elmaradhatatlan. Királyuk szívesen fogadott el, sőt kért ajándékokat az idegen hajóktól, de megelégszik holmi »komisz« dohánnal és rummal is. Azelőtt személyesen látogatott el a hajókra, de mióta egy francia hajón lerészegítették, azóta követeire bízta e dolgot. A nép roppant babonás. Zivatarok alkalmával idestova futkosnak és a felhők közé lövöldöznek. Ha valaki közülök beteg, azt egy magas emelvényre fektetik. Naplemente után a nép a faalkotmány köré gyülekezik, ökröt vág le és vérével az állványt befecscsenti; azután nagy tüzet raknak, mely körül a férfiak örjögő tánczot lejtenek, miközben a nők gyászdalokat énekelnek trombita és fuvola kíséret mellett. Mindez éktelen ordítózás között addig tart, míg ki nem merülnek a bálványaikhoz való ilymódú könyörgésben. Ekkor lehozzák a beteget és ha ez jobban érzi magát, egyet velük tánczol, de ha nagy fájdalmai vannak, rendszeren megkéri legidősebb rokonát, hogy lándzsájával ölje meg. Tizenkét napig tartózkodtunk a természet ez eredeti gyermekei között, és öt napi utazás után, **június 8-án, Madagaszkár északnyugati részének legnagyobb kikötőjében, Majungában szállottunk partra**. Örömmel reméltük, hogy e tartomány derék népét, a kava-négereket megismerhetjük, azonban csalódtunk. A francziák ellenségeskedései folytán a kavák az ország belső részeibe vonultak, ahol zavartalanul kovácsolhatják a bosszú fegyverét, míg a partvidékeken a kevésbé vitéz sakalavok lakják a városokat, önként meghódolva a francziáknak. Szomorú látványt nyújtott a város egyik része, melyet a francziák még 1883.

május havában összebombáztak, de amivel céljukat, a kovák leigázását, mégsem érték el. Csak növekedett sajnálkozásunk, midőn értesültünk, mennyire haladott nép a kavanéger az ipar terén. Szöveteik és szőnyegek selyemből, gyapjúból, kenderből és pálmafarostokból készítenek és igen jó ízlésre mutatnak a filigrán-ezüst munkákban, de főleg a szalmafonásban ritka ügyességet árulnak el. A Donau személyzete több látogatást váltván francia kollégájával, a Forfait korvettával, **június 13-án hagyták el Majungát** a nélkül, hogy a sakalava királynőnek férjén kívül a hová fajból csak egyet is láttunk volna. **Majungából Zanzibárba akartunk jutni Helleville és Majotta érintésével.** Utunk Madagaszkár nyugati partja mentében északnak vezetett és a folytonos szélcsend következtében kénytelenek lévén a gőzgépet venni igénybe, két napi hajózás után a **Nossi-Béh (Nosy be) sziget Helleville kikötőjében szállottunk partra.** A pompás tropikus növényzet, a sziget vulkanikus talaja, a változatos domborzat, szemközt pedig Madagaszkár erdős partja, a fellegekbe nyúló hegyekkel, mindez oly elragadóan szép látványt nyújtott, amelyet a joggal dicsért Bahia sem. Nossi-Béh a francziák birtoka. Meghódították, de korántsem teljesítenek oly missziót, mint az angolok az ő gyarmataikon. Míg ezek a bennszülötteket mindenütt tisztaságra, rendre és munkára szoktatják, addig Nossi-Béhben szenny, erkölcstelenség, színlelt jámborság és henyeség uralkodnak, a kereskedelem pedig minden ágában, még a cukorkivitel terén is ijesztő módon hanyatlik. Úgy látszik, hogy az itt székelő jezsuiták is csak annyiban képesek a bennszülött sakalav-négereket a keresztény vallásnak megnyerni, ahol külsőségekről, czeremóniákról van szó, mert egy proceszsióban, melynek szemtanúi voltunk, ugyancsak nagy pompával és tömegesen vettek részt. Hellevilleből **Majottába (Indiai-óceán)** vezetett utunk, mely 7—8 négyzet mértföldnyi rendkívül termékeny szigetek mintegy 12.000 lakosa van, 1841 óta a francziáké. Talaja különösen cukortermelésre alkalmas, miért is sok gyár van a szigeten, melyek évenként több ezer tonna cukrot szolgáltatnak a kivitelnek. A cukornád termelése igen egyszerű. Mintegy 20 köbcentiméter nagyságú lyukakat ásnak 10—10 cmtrnyi távolságban. Ezekbe beállítják a 15 cm nagyságú nádat és földdel befedik. 8—9 hó múlva már aratni és ennek befejezése után újból ültetni lehet, minthogy ott örökös a nyár. Újabb időben szágópálmákat is ültetnek és a vanília tenyésztést is megkezdték. Ez utóbbi téren szerény ugyan még az eredmény, de idővel sok várható. Az 1883-ik évi vanília-termés összesen csak egy tonna, 50.000 frank értékkel. Miután az egész szigetet az ott levő francziák páratlan vendégszeretete folytán töviről hegyire megismertük, feszült kíváncsisággal indultunk a mesés hírű **Zanzibar** sziget (Tanzánia) felé és mintha csak ismernék vágyainkat, olyan kedvezően dagasztották a szelek a Donau vitorláit. Július elsején horgonyt vetettünk a szigeten. Csodálatos egy föld, ahol a nap mindig a zeniben van és mégis oly ballamos és a monzun erős fúvása folytán olyan frissítő a levegő, hogy ez egymagában is elragadó lehet a fáradt utasra. Hát még a város tarka világa, a gyönyörű növényzet, a fősziget körül levő korallszigetek, s mindez egyesülve kelet világának összes fantasztikus jelenségeivel, azt hinné az ember, hogy az ezer és egy éj meséinek tartománya testesült meg előtte. Zanzibárnak nemcsak az építkezések és a nép, hanem kiválóan az a tény nyújt érdekességet, hogy a szultán székhelye, akinek palotája, lovai, szóval egész udvartartása olyan látnivalókat nyújtanak, amilyenekkel kevés hely dicsekedhetik. Nem kevésbé eredeti a kormányzás módja. Miniszterek nincsenek, hanem kegyenczek, kiknek pünkösdi királysága azonban rendszerint csak egy-egy hónapig tart, kivéve az angol konzult, kinek nagy és állandó befolyása van a kormányügyekben. A szultán személyesen érintkezik mindenféle szinti alattvalóival, járkal a városban és intézi a dolgokat. Sokszor az utcái erkélyen fogadja tisztviselőit és azok jelentéseit, sőt az utcán járókelők közül is odaszólít magához valakit és kérdez tőle egyetmást. Sajnálataunkra épen a ramarán hónap volt ottlétünk alkalmával és így vele személyesen nem érintkezhattunk. Szomorúan érdekes kép az, midőn reggelenként összelánczolt foglyok a főtéren a szultán palotájának óriási szőnyegeit kiporolják. Pedig, amint mondják, nagyobbára nem valami nagy bűnösök. Meg kell még említenünk, hogy az angolok és a szultán fáradozásai daczára is a rabszolgakereskedés még mindig folyik, ámbár nem oly mértékben, mint belső

Afrikában és maguk a rabszolgák korántsem érzik állapotukat oly borzasztónak, mint az ember hihetné, sőt igen sok felszabadult visszatér urához, hogy magának az öregségére való eltartás jogát ez után megszerezze. Csak a tudni vágyás, új és új vidékek láthatásának reménye és a hazafelé vágyódás könnyítheték meg számunkra az annyira megkedvelt Zanzibarból való távozáskor lehangolt kedélyünket. Hajónk északi irányt vett és öt órai evezés (haladás) után **Bagamoto (Bagamoyo, Tanzánia)** partvidéki város kikötőjében, a felfedező utazók eme kelet-afrikai kapujában szállottunk partra. A helység tulajdonképpen csak egy kolostorból és tartozékaiból áll nyolcz testvér és ugyanennyi nővér vezetése alatt, kik mintegy 300 ifjúnak és leánynak adnak állandóan nevelést. Ha 25 fiatal ember már kiképezést nyert, akkor az intézet leánynövendékei közül feleséget választanak és a környéken egyegy falut alapítanak. Ha tekintetbe vesszük, hogy milyen kedvezőtlen az egészségi állapot Bagamójában, meg kell adnunk, hogy e kolostor vezetői valódi önfeláldozást visznek véghez a civilizáció nevében. **(1884) Július 17-én hagytuk el Bagamójót** és ezzel búcsút mondtunk a kelet-afrikai partoknak is, hol oly sok érdekeset láttunk és tanultunk. Hajónk továbbra is északi irányt vett s csak midőn az **adeni öböl** szájához ért, fordult nyugatra, hogy az öböl főkikötő városában, **Adenben** vessen horgonyt. Adent közvetlenül érinti a nagy világot. Indiai, khinai, ausztráliai és európai hajók adnak itt egymásnak találkát, hogy szén készletüket kiegészítsék, és ezért a kikötői élet e helyütt rendkívül élénk. Itt horgonyoz állandóan az indiai hajóhad egy része, minthogy **Aden kormányzati tekintetekben Indiához tartozik**. Nagyon is jól tudták az angolok, hogy miért teszik ezt, hiszen Indiának egy félmillió rúpiájába kerül évenként az a dicsősége, hogy egy gyarmata van. De egyébként mindent az angolok cselekesznek és vidéke is tényleg az övék, mert kormányzójuk, mint valami hűbérúr fogadja az Aden környékén uralkodó tizenkét apró szultánt, akiket egyesegyedül Anglia ment ki Törökországnak már sokszor kiterjesztett és ölelésre kész karjai közül. Magáról a városról nem sokat lehet mondani. Ismerjük hírből magas, kopár sziklái s az égető napot, mely majd minden a szabadban tenyésző növényzetet lehetetlenné tesz. A növényvilág csupán az árnyékos udvarokba szorul, és valódi büszkeséggel mutogatják az ily kis házi kerteket, kivált, ha sikerült a kis pálmák és álóék mellé a kényes természetű érzikét (mimosa) is beültetni. Adennek mintegy 24 ezer lakosa van, kik közt csak kevés az európai, de a kik érdekes kaleidoszkópját nyújtják a legkülönbféle keleti néptörzseknek. Kereskedelme leginkább a kávéra szorítkozik s e tekintetben úgyszólván egész Arábia kávéüzletét magához vonta, és Mokka, mely Aden alapítása óta teljesen elszegényült és elhagyatott, csupán nevét kölcsönzi neki. Az európai kereskedők élete nem valami irigylésre méltó, minthogy nejeik és gyermekeik a nagy hőséget elviselni nem képesek és rövid idő múlva Európába visszatérni kénytelenek. Ezen kívül a kenyéririgység és az a körülmény is rontja őket, hogy csupán Európával kereskedhetnek, amennyiben az arab karavánvezetők csupán az állandóan ott tartózkodó zsidó és hindu kereskedőket szolgálják szívesen. A »Donau« fedélzetén mindennapos volt a vásár és a zsidókon kívül hinduk is jöttek oda déltájban, hogy speciális czikkeiket áruba bocsássák. Bátran elmondhattuk ilyenkor, hogy nem csupán a »Donau« utazza be Keletet, hanem az egész Kelet is eljött a mi hajónkra : annyira érdekesek és jellemzők voltak e jelenetek. Ádenből a **Bab el Maudeb szoroson át a Vörös tengerbe** vitt hajónk, örömmel utaztunk éjszak-nyugati irányban, mert hiszen hazafelé mutatott s alig volt valaki közöttünk, a ki az utazás előrajzát szívesen bővítette volna meg. Augusztus 17-ikén érkezünk Suakinba. Utazásunk éppen azon időbe esett, midőn a máhdi szent harcra tüzelte fanatikus híveit, a kik közt e város 5000 lakosa közül legalább is 4000 volt a felkelő seregben, tehát a várostól távol. Suakin kikötője zsákalakú, e mögött van a sziget a várossal, melyből kötöttség vezet a szárazföldre, ahol az ember 14—15 tengeri mértföldnyire csak sík homoksivatagot talál. Hozzáteve ehhez a kihalt várost, a 38° C. hőséget, melyet nem csak érezni, de látni is lehetett, s amely másnap a számom következtében árnyékos helyen 42'8°-ra emelkedett, könnyű belátni, hogy miután az angolok szívességéből a város erődítményeit megtekintettük örömmel hagytuk el ezt a fűtött kemenczét. Érdekes kalandunk volt a lázadó

szudániakkal, akiknek egyik 18.000 főből álló csapata Osman Digma vezérlete alatt éppen Suakin környékén táborozott. Egyenesen nem merték az angolokat megtámadni, hanem minden este egy csapat négykézláb átlópózkodott az erődítmény közelébe és elsítették (elsütötték) a hátukon magasra emelt fegyvereiket és az ekkor a várba röpitett golyóikkal már nem egy angol katonát terítettek le. Ezt a mi ott időzésünkön is megtették. Sőt a 18 és 19 ike közti éjjelen két oldalról is támadtak, mely alkalommal a fölkelők golyói részben hajónkon átrepültek, részben annak közelében estek le. Ez okból parancsnokunk másnap reggel kijelenté Suakin kormányzójának, hogy minden előkészületeket megtett támadólag léphetni fel azon esetre, ha az inszurgensek újból alkalmatlankodnának, amit a kormányzó nagyon természetesnek talált. Midőn tehát a következő éjjel a szokásos támadás ismétlődött, sőt néhány golyó már kötélzetünket is érte, riadó fuvatott készenlétre az esetleges támadás visszaverésére, nemkülönben működésbe hoztuk az elektromos fényt, melynek világítása mellett az angolok nem egy fölkelőt némítottak el. Itt ünnepeltük meg ő Felsége születésnapját. Díszlövéseinket a vár és az angol hadihajók is viszonozták és a fedélzeten adott diszebédén a meghívott angol főbb tisztek is megjelentek. Ha Suakint süttöt kemenczének nevezzük, nem kevésbé adhatjuk e jelzőt legközelebbi állomásunknak, **Jiddah**-nak, ahova a »Donau« (1884) aug. 21-én futott bñ. Csak számtalan korall-szigetnek hosszas megkerülése után juthattunk Jiddah középső kikötőjébe, mely valamennyire még használható nagyobb hajók számára. Azonban nemsokára ezt is el fogja zárni a rohamos korallképződés és homoklerakódás, hirdelve a török gazdálkodás valódi képét. Pedig Jiddah, ha szűk és piszkos utcáival nem is egyéb ronda keleti részeknél, nagy és nevezetes kikötővel bír. A mohamedán országokból évenként 50—50 ezren sereglenek itt össze a hívők, kik Mekkába zarándokolnak. Ott létünk alatt is már mintegy tízezren utaztak át e városon s ez képezi a lakosság fő keresetforrását. Ez okozza azt is, hogy a merre csak a szélrózsa minden irányában mohamedán létezik, mindennemű és mindenik fajból van e városban néhány példány, úgy hogy e tekintetben Jiddah a legérdekesebb és legfestőibb képet nyújtja. Miután az emberiség ősanjának, Évának, a város falainak közvetlen közelében levő állítólagos nyugvó helyét fölkerestük, sietve hagytuk el a Vöröstenger forró egét és áthaladva a szuezi öblön, aug. 31-én érkezünk **Szueze**. Itt már föltűnően sok az európai és bátran állítható, hogy a konzuloktól eltekintve is, minden nemzet képviselve van. Azonban hiányzik a hindu, a Vöröstengert környező országok e kereskedő népe, az európaiak legnagyobb részének pedig kétes az existenciája, egy nap ezzel, másnap mással foglalkoznak. Az angolok, a benszülöttek minden panaszkodásai dacára is, itt is valódi oszlopai a civilizációnak és bizonyára nem ők az okai, hogy Szuez hanyatlík és helyette a csatorna északi végpontján fekvő **Port-Said** emelkedik, ahová a szuezi csatornának mintegy 36 óráig tartó áthajózása után, 1884 szept. 4-én este érkezett hajónk. Port-Said szép és nagy, európai módon rendezett város, lakosainak legnagyobb része fehér, többnyire görögök, olaszok és francziák. A város csak úgy hemzseg a sok idegentől, akiknek itt éppen nincs okuk unatkozni, annyi a café chantant, a német Sängerei és a sokféle nemzeti zenekar. Port-Said kikötője rendkívül élénk, a világ minden részéből egyre jönnek és mennek a hajók; a kikötő képe minden órában változik. Szept. 9-én búcsúztunk el a várostól és egyúttal a fekete emberek világrészétől és szálltunk a Földközi-tenger síkjaira, ahol már némileg otthon éreztük magunkat. **Zante** volt az utolsó idegen hely, ahol kikötöttünk, ezt elhagyva **Ithaka** érintésével saját honi tengerünkbe jutottunk el. Végre **1884. szept. 27-én 307 napi távollét, ebből 185 napi hajózás után befutott a »Donau« Pola kikötőjébe, kiindulásunk helyére. Az út, melyet tettünk, 21.117 tengeri mértföldet tett. Testben ugyan kifáradva, de tapasztalatokban gazdagon üdvözöltük a haza partjait, hogy testben és lélekben felüdülve a szerzett tapasztalatokat az ő dicsőségére értékesítsük.**¹⁷²²

1884-ben a Laudon, Zrínyi, Donau, Helgoland és Sansegok a tétlenségre vannak kárhoztatva, azokon lehet kirándulásokat rendezni, matrózokat tanítani, de az ellenséggel szembeállani

¹⁷²² Pesti Napló, 36. évfolyam, 1885-12-25 / 354. szám

többé soha.¹⁷²³ A tétlenség a hajókra, mint hadi feladatok vonatkoznak. Tehát, ekkora az SMS Donau katonailag elavult.

1884.11.14-én az SMS Donau és az SMS Kerka ágyúaszád Rodoszra (Rhodos).¹⁷²⁴

1885.

1885.02.18-án a Pireuszba tartó "Donau" korvett jelenleg a Cattarói-öbölben van, hogy a Combur-i szénraktár előtti sérült kikötőhelyeit javítsa. Miután befejezte ezt a nehéz munkát, amely csak bűvárok segítségével végezhető el, és ezért valószínűleg nagyon időigényes, a korvett teljes sebességgel folytatja útját, hogy időben csatlakozzon a többi hajóhoz a császári jacht megérkezésére.¹⁷²⁵ Állítólag 1885.02.25-én indult tovább Pireuszba.¹⁷²⁶

1885.03.12-én a Muggia-öbölben (Trieszt) horgonyzott.¹⁷²⁷

1885.03.19-től rövid ideig az isztriai partvidék előtt hajózott.

1885.03.26-án Fiumében volt, mikor a trónörökös pár felkereste a kikötőt.¹⁷²⁸

Őfelsége „Donau” és „Frunsborg” korvette-inak 1885. augusztus 10-én kell készen állniuk a transzocéáni küldetésekre, az előbbi útja 15-18 hónapig, az utóbbi 9-12 hónapig tart majd.¹⁷²⁹

1885.07.24-én már biztosan Hermann Czeike fregattkapitány a parancsnoka. A transzocéáni útra a hajó a Császári és Királyi Haditengerészeti Akadémián akkor végzett tengerészcadétjait viszi magával.¹⁷³⁰ A hajó tervezett útja: Haiti és az Egyesült Államok, majd Észak-Amerikából New Yorkba hajózik. Innen Skócia északi partjai mentén halad a Balti-tenger felé, Koppenhágában, Kielben és Kronstadtban érintve. Visszaúton Lisszabon kikötőjében horgonyoz.¹⁷³¹ A hajó legénysége 321 fő.¹⁷³²

A Haditengerészeti Osztály parancsára Őfelsége "Donau" korvettejét 1885. szeptember 12-én kell hadrendbe állítani. Szeptember 14-én a személyzetnek és a legénységnek hajóra kell szállnia.¹⁷³³ E szerint a hajó elindulása minimum egy hónapot késett a tervezetthez képest.

Őfelsége „Donau” korvette 1885.10.03-án 11:30-kor lépett be Gravosa-ba, hogy szemet rakodjon. 1885.10.05-én 7:00-kor a korvett ismét kifutott Málta felé.¹⁷³⁴

1885.10.08-án érkezett még Málta vizeire.¹⁷³⁵ A hajó postája előbb odaért, mint maga a címzett, az SMS Donau.

1885.10.15-e körül lehetett Tanger-ben a posta szerint.¹⁷³⁶ A hajó 1885.10.25-én hagyta el Tangert és Haiti felé vette az irányt.¹⁷³⁷

1885.12.08-án érkezett Haiti-re. Innét 1885.12.09-én hajózik tovább.¹⁷³⁸

¹⁷²³ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-11-18 / 318. szám

¹⁷²⁴ Die Presse, November 1884-11-14

¹⁷²⁵ Neue Freie Presse, Februar 1885-02-18

¹⁷²⁶ Die Presse, März 1885-03-06

¹⁷²⁷ Die Presse, März 1885-03-12

¹⁷²⁸ Fővárosi Lapok, 22. évfolyam, 1885-03-31 / 74. szám

Die Presse, März 1885-03-29

¹⁷²⁹ Die Presse, Mai 1885-05-01

¹⁷³⁰ Die Presse, Juli 1885-07-24

¹⁷³¹ Die Presse, August 1885-08-22

¹⁷³² Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1885-10-14

¹⁷³³ Die Presse, September 1885-09-02

¹⁷³⁴ Die Presse, Oktober 1885-10-15

¹⁷³⁵ Die Presse, Oktober 1885-10-09

Neue Freie Presse, September 1885-09-21

¹⁷³⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1885-10-05

¹⁷³⁷ Die Presse, Oktober 1885-10-27

¹⁷³⁸ Die Presse, Dezember 1885-12-09

1885.12.25-én a földközi tengeri expedícióra küldött haditengerészeti egységünk a „Donau“ nevű korvett, mint sürgönyileg jelentik, Havannába érkezett.¹⁷³⁹ Ekkor még minden rendben volt a fedélzeten.

1885.12.27-én hétfőn a „Donau“ oszt.-magyar hadi-korvett parancsnoka, Hermann Czeike fregattkapitány szívrohamban elhunyt, a havannai kikötőben.¹⁷⁴⁰

A parancsnok a halála előtti estét, két tisztje társaságában egy német családnál töltötte és éjjel körül, jókedvűen tért vissza a hajóra. Az éjszaka folyamán enyhe szívgörcsrohamra volt, amely gyakran gyötörte, de ez nem akadályozta meg abban, hogy másnap reggel pontosan teljesítse szokásos feladatait. Dél körül rövid időre visszavonult a kabinjába. Nem sokkal később furcsa hangok hallatszottak ki onnan. Többen a kabinba rohantak, és a hajóskapitányt az ágya mellett összeesve találták. A katasztrófa nyilvánvalóan akkor történt, amikor lefeküdni készült. A gyorsan kirendelt hajóorvosok minden újraélesztési kísérlete hiábavalónak bizonyult. Holiczek hadnagy gyülekezésre utasította a legénységet, bejelentette a tragédia hírét, félárbocra eresztette a zászlókat, imádkozott, és tisztelgést adott le. Értesítették a havannai hatóságokat, akik hamarosan részvénytilvánításokat küldtek. Különösen a katonai kormányzó, Don Savas Marin és a kikötő parancsnoka, Don Victoriano Suance versengtek, hogy leróják tiszteletüket az elhunyt előtt. A holttestet először a kabinban helyezték el, majd később a havannai katonai kórház feldíszített kápolnájába szállították, ahol megáldották és felravatalozták. A rendkívül ünnepélyes temetésre 28-án került sor, amelyen az összes polgári és katonai hatóság, valamint nagyszámú közönség vett részt. A hajó legénységének egy fegyvertelen tagja vett részt a temetésen. 29-én megemlékezést tartottak a székesegyházban, amelyen ismét az összes hatóság és a hajó legénységének fele jelen volt. 30-án a "Donau" fedélzetén tartott gyászmise zárta a temetési szertartást.¹⁷⁴¹ Az elhunyt Czeike fregattkapitány, a "Donau" korvett parancsnokának temetésén történt, hogy a katonai vezetésért felelős spanyol Don Fermin Garcia Escalada őrnagy leesett a lováról és azonnal meghalt.¹⁷⁴²

Holeczek János (hadnagy) korvett-kapitány (ideiglenes kapitány¹⁷⁴³) parancsot kapott, hogy hajózzon New York-ba és ott vegye a fedélzetre az új parancsnokot Pogatschnigg Richárd fregattkapitányt.¹⁷⁴⁴ 1886.01.16-án hagyta el Havannát és indult New York-ba.¹⁷⁴⁵

1886.

1886.02.01-én érkezett meg a hajó New York-ba és Hudson folyón horgonyzott le.¹⁷⁴⁶

New Yorkban, 1886.02.03/04-én a »Donau« osztrák-magyar corvette egy nagy csónakja, hózivatar alkalmával, a Northriverben összeütközött egy vontató-gőzössel. A csónak felborult s ez alkalommal Otto Karehr (Karsch) tengerészhadapród és 4 tengerész (Martinovich, Manolescu, Lorenzoni és Antov matrózok) a vízbe borult. Mind az öten elhunytak a balesetben.¹⁷⁴⁷

A vihar elsodorta a Donau egyik csónakját, amit mellé kötöttek ki, és azt akarta visszaszerezni a másik csónak. a kikötött csónak arra szolgált, hogy a hajó és a part között szállítsa az embereket. A mentésére küldött tizenkét fős csónakot a sűrű hóesésben és jégzajlásban, hiába

¹⁷³⁹ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-12-27 / 356. szám

¹⁷⁴⁰ Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-12-30 / 358. szám

Die Presse, Dezember 1885-12-27

Fővárosi Lapok 1885-12-30 / 323. szám

Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1886-01-06

¹⁷⁴¹ Die Presse, Januar 1886-01-28

¹⁷⁴² Neue Freie Presse, Januar 1886-01-20

¹⁷⁴³ Klagenfurter Zeitung, Februar 1886-02-05

¹⁷⁴⁴ Die Presse, Dezember 1885-12-30

¹⁷⁴⁵ Die Presse, Januar 1886-01-15

¹⁷⁴⁶ Das Vaterland, Februar 1886-02-03

¹⁷⁴⁷ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-02-05 / 1233. szám

Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-02-05 / 36. szám

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

Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-04

használt erős hang és fényjelzéseket, legázolta egy gőzhajó. Hat tengerészt ki tudtak menteni. Az eltűnt tengerészek: A hajó legénysége eltűnt: Karsch tengerészeti kadét, valamint Marchesan, Lorenzen, Lanzer, Batinovic és Ciparich matrózok.¹⁷⁴⁸ A két névsor nem azonos. Más írnak a magyar és az osztrák lapok. Jelenleg nem áll rendelkezésemre olyan forrás, ami alapján el tudnám dönteni, hogy melyik a helyes névsor. Egyes források szerint a Donau és csónakjai nem használtak fény és hangjelzést, de ezt a Donau parancsnoka tagadja.¹⁷⁴⁹ Feltehetőleg a parancsnoknak volt igaza, mert utóbb kitüntetést kapott azért, mert átmenetileg átvette a hajót és azt kiválóan irányította. A hajó csónakját a vasúti kompot vontató "Blanche Kate (Page)" gőzhajó gázolta le. Annak kapitányát őrizetbe vették.¹⁷⁵⁰

1886.02.20-án New-Yorkban, a jégzajlástól olyan léket kapott, hogy a szivattyúk alig tudták a vízfelszínen tartani. Ezért, javítás végett egy dockba kellett vonulnia.¹⁷⁵¹ Az erős jégzajlás a North Riveren betörte a hajó orrát, és vízbetörés keletkezett. A kézi szivattyúk mellett, a gőzszivattyúkat is üzembe helyezték, de a vizet nem tudták eltávolítani. Ez után belülről ponyvával próbálták elzárni a léket és kívülre is próbáltak ponyvát tenni, de nem jártak sikerrel. Ekkor mínusz 20 fok volt a hőmérséklet. A hajóba bejutott víz jéggé fagyott és a jégtömb lezárta a léket. A hajó csak ezért menekülhetett meg. Másnap a hajó rakományának egy részét partra tették, így megemelkedett a hajó orra. Ekkor eltávolították a vizet, és kiderült, hogy egy hajódeszka teljesen kiszakadt és több megrongálódott.¹⁷⁵² Az osztrák haditengerészet engedélyezte a hajónak hogy télire a kikötőben maradjon.¹⁷⁵³

Az osztrák "Donau" korvett sokkal nagyobb károkat szenvedett a Hudson folyóban lévő jégvihar miatt, mint azt eredetileg gondolták. A jobb oldali rézburkolat a hadihajó egyik végétől a másikig teljesen megsemmisült, és a jobb oldal egyik oldalán keresztül víztömegek ömlöttek be, arra kényszerítve a legénységet, hogy folyamatosan működtessék a szivattyúkat. A korvett továbbra is a brooklyni haditengerészeti udvar téli kikötőjében horgonyoz. A léket ideiglenesen betömték. Amint a német "Juniata" (Inniata) hajót, amely jelenleg a haditengerészeti udvar egyetlen szárazdokkjában van, megjavítják, a Donaut szárazdokkba helyezik át. Az osztrák hadihajó tisztjei és legénysége mindenféle figyelmet kap itt. Amberg igazgató ünnepi előadást szervezett a Thalia Színházban a tiszteletükre. Az amerikai "Juniata" hadihajó tisztjei hivatalos fogadást rendeztek a "Donau" tisztjeinek a haditengerészeti udvar felszerelési épületében, de a fogadást egy szerencsétlen esemény este 10 óra körül félbeszakította. Egy kadét berohant a csarnokba azzal a hírral, hogy hat tengerész elhagyta a korvetet. Olyan sűrű ködben, hogy a látótávolság szinte nulla volt, a hat férfi csónakot bocsátott le és evezett a sötétségbe, miután „Búcsú!”-ot kiáltott azoknak, akik hátramaradtak. A dezertőrök hollétéről szóló kutatások eredménytelennek bizonyultak. A korvett csónakját később a folyó túloldalán, a South 11th Street lábánál, Dél-Brooklynban találták meg, több mérföldre a „Donau” kikötőjétől.¹⁷⁵⁴

A Kereskedelmi Minisztérium a következő közleményt küldte a Répacukoripari Központi Szövetségnek: „Őfelsége, a Donau korvett parancsnoka a tangeri kereskedelmi helyzetről jelenti, hogy a cukor kiskereskedelmi ára Tangerben kilogrammonként 65-70 centime (aranyban). Véleménye szerint ez az ár a trieszti kiskereskedelmi árakhoz képest elég jelentős, figyelembe véve a mezőgazdasági különbséget, ahhoz, hogy egy olcsó Lloyd teherfuvarozási

¹⁷⁴⁸ Das Vaterland, Februar 1886-02-06

¹⁷⁴⁹ Neue Freie Presse, Februar 1886-02-06

¹⁷⁵⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1886-02-09

Wiener Allgemeine Zeitung, Februar 1886-02-18

¹⁷⁵¹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-02-22 / 53. szám

Prager Tagblatt, Dezember 1885-12-29

Neue Freie Presse, Februar 1886-02-20

¹⁷⁵² Die Presse, Februar 1886-02-27

¹⁷⁵³ Neue Freie Presse, Februar 1886-02-23

¹⁷⁵⁴ Neue Freie Presse, März 1886-03-10

szolgáltatással sikeres verseny lehetségesnek tűnik. Meg kell azonban jegyezni, hogy a cukrot a hagyományos cukorcipók súlyának körülbelül fele akkora cukorcipókban kellene szállítani, mivel a Tangerben vásárló egyes családok csak így szeretnék, mivel a bevásárlókocsikon kényelmesebben tárolhatók. A közelmúltig a cukorimport szinte kizárólag a franciák kezében volt, de a közelmúltban Németország jelentős részét megszerezte.¹⁷⁵⁵

1886.03.22-én a Donau teljesen kijavítva, ismét vízen volt, de a jégzajlás miatt az ellátmányt még nem lehet a hajóra vinni.¹⁷⁵⁶ Egyes cikkek szerint, viszont már ezen a napon kihajózott New York-ból.¹⁷⁵⁷

A „Donau” korvettnak ismét szörnyű vihart kellett átvészelnie New Yorkból Le Havre-ba tartó útján. A szél és a tenger olyan erős volt, hogy a hajó mindkét oldalra 45 fokkal dőlt. A korvette kiváló kezelhetőségének és kiváló felépítésének köszönhetően néhány sérült kivételével sikeresen átvészelte a vihart.¹⁷⁵⁸

A rövidesen jelzett hurrikánról, amellyel Ófelsege "Donau" Corvette-je az óceán közepén találkozott New Yorkból Brestbe tartó útján, egy jelentésből a következőket tudjuk meg. "Míg március végén, New Yorkból való indulásunk első tíz napjában folyamatosan rossz időnk volt, de a Corvette mindig közel 200 mérföldet tett meg naponta teljes vitorlával, az utazás tizenegyedik napján egy közeledő vihar első jeleivel találkoztunk. Addig kedvező nyugati szeleket élveztünk Európába vezető utunkhoz, amikor ezek hirtelen északra fordultak, a barométer emelkedésével együtt. A hőmérséklet jelentős csökkenése azonnal észrevehető volt. Az új, meglehetősen erős szél esőt, jégesőt és havat hozott, és estére minden szükséges óvintézkedést meg kellett tenni. Az éjszaka folyamán a szél nagyon nyugtalan volt, északnyugat és északkelet között ingadozott, és időnként rendkívül viharos szellőkéseket hozott. Több hatalmas vízoszlop, amelyek az éjszaka folyamán óriási kísértetként fenyegettek, áthaladt a területen." Szerencsére elhaladtak mellettünk anélkül, hogy a hajónak ütköztek volna. Sűrű, nagyon sötét felhők, amelyek a széllel együtt mozogtak, eltakarták az eget, és egy elhúzódó vihartól lehetett tartani. Másnap, kedden, utazásunk tizenkettedik napján a szél állandósult, és a barométer emelkedésével ismét közvetlenül északról fúj. Az ég azonban továbbra is erősen borult maradt, és időnként hatalmas mennyiségű vizet zúdított a hajóra, amely a heves tengeren jelentős kanyarokat tett, több mint 25 fokkal mindkét irányba dőlve. A szél most már folyamatosan változtatta az irányát, és minden irányból fúj, miközben a barométer tovább esett, egyértelműen még nem voltunk teljesen a legrosszabb időjárási útvonalon. Ez körülbelül három napig folytatódott. Utazásunk tizenhatodik napján történt a változás. Reggel hatalmas kereszt hullám csapott le ránk, amely minden irányból érkezett, és úgy töltötte meg a tengert, mint egy tomboló üst. A tenger gyorsan megnőtt, és a változó felhőtakaró a háttérben látható furcsa pelyh felhőkkel jelezte a vihar teljes erejét. A vihar gyorsan felerősödött, és a Corvette olyan hevesen gurult a hatalmas kereszt hullámban, hogy a klinométer (inga) a maximális értékre lendült. Eddig a pontig a vihar délnyugat felől fúj. Másnap északnyugatra váltott, a barométer lejjebb süllyedt, és a tenger annyira hevesen háborgott, hogy a Corvette csupán szeszélyeinek játékszere lett és rendkívül sebezhetővé vált. Este 9 órakor a barométer elérte a mélypontját, és gyorsan emelkedni kezdett, de az emelkedő barométerrel együtt a vihar teljes dühét szabadjára engedte. Mivel a vihar és a tenger egyre erősödött, a korvettnak közvetlenül a széllel szemben kellett haladnia. Az iránytartás már nem volt lehetséges. A legkisebb oldalirányú mozgás is azt jelentette, hogy a hajót csak erős fedélzeti kormányzással lehetett a szélbe fordítani, ami nemcsak a hajót, hanem a legénységet is veszélyeztette. Este fél 11-kor maga a kapitány vette át a hajó parancsnokságát, minden embert a fedélzetre hívtak, és az összes

¹⁷⁵⁵ Das Vaterland, März 1886-03-21

¹⁷⁵⁶ Die Presse, März 1886-03-22

¹⁷⁵⁷ Neue Freie Presse, März 1886-03-23

¹⁷⁵⁸ Die Presse, Mai 1886-05-10

motorkazánt beindították, ahogy a hajó biztonsága megkívánta. A vihar most orkánszerű kitörésekben tombolt, és a zuhogó hullámok ismételten elöntötték a hajó tatját. A fedélzetre érkező hullámok olyan magasak voltak, hogy még a legmagasabb ponton lévő parancsnoki kabint is elárasztották. A hajót elárasztotta víz, a fedélzeten magasan függő csónakokat összezúzta a tenger, sőt még a nehéz jobb oldali orrhorgonyt is felemelték és az elülső korlátra vetették a hullámok. A hajó most már nem engedelmeskedett a kormányznak, és csak a vitorlák segítségével lehetett kormányozni, amelyeket azonban ezernyi széllekés ismételten megfújt. Hajnali 1 órakor – szörnyű idő volt – a vihar elérte tetőpontját. Hirtelen szörnyű széllekés csapott le a hajóra, hatalmas erővel a szél és a tenger ellen csapva, és a korvettet most már a kormány vagy a vitorlák ellenére sem lehetett a szél hátára fordítani. Az orra egyre közelebb dőlt a szélhez, és mintha vasbilincsek szorították volna és zúzták volna össze, és most úgy tűnt, hogy bekövetkezik a katasztrófa, amely mindannyiunkat vízsírba sodort volna. Csupán egy negyedóraig feküdt a hajó így oldalra dőlve, kormány nélkül és erőtlenül, kiteve a vihar és az óriási tenger tombolásának. Csak egyetlen vitorla tartott szilárdan, és sorsunk egy hajszálon függött, mert ha csak egy hajszállal közelebb kerülnénk a szélhez, túllépnénk a maximális stabilitás határát, az árbocoknak a vízbe kellene esniük, a hajó elveszne. Feszült, negyedóra volt, aztán a motorház bejelentette: "Gőz kész!" Olyan volt, mint maga a megváltás. A hajócsavar mozgásba lendült, a korvett lassan, lassan süllyedt, majd ugyanilyen ütemben visszaállt az egyenesbe – megmenekültünk! Most, hogy ismét hátszélben volt, a hajó kiválóan irányítható lett, és bár a dölések mindkét irányban elérték a 40 fokot, egyetlen hullám sem borította fel. Másnap is nagyon viharos volt az idő, és csak a második napon csillapodott valamelyest a vihar. „A vihar után árbocokat, rönköket, hordókat és egyéb hajófelszereléseket láttunk a tengeren, így a vihar más hajókat is elsodort, és ki tudja, hány áldozatot szedett.”¹⁷⁵⁹

1886. március legvégén, a posta szerint a hajót már Brest-be várták.¹⁷⁶⁰

A hajó végül csak 1886.04.15-én érkezett meg Brest-be.¹⁷⁶¹ 1886.04.23-án hagyta el Brestet.¹⁷⁶² 1886.04.25-én érkezett Cherbourg-ba (Franciaország).¹⁷⁶³ 1886.05.01-én hagyta el Cherbourg-ot.¹⁷⁶⁴

1886.05.02-án érkezett Portsmouth-ba¹⁷⁶⁵ (Anglia), ahonnét 1886.05.06-án hajózott tovább.¹⁷⁶⁶ 1886.05.08-án érkezett Gravesend-be a Temze torkolatához.¹⁷⁶⁷ 1886.05.31-én hagyta el a Temzét.¹⁷⁶⁸

A hajó Anglia vizeiről Koppenhága-ba hajózott, ahol 12 napot töltött el.¹⁷⁶⁹

1886.06.14-én Kielben volt.¹⁷⁷⁰ Kielből 1886.06.26-án hajózott ki.¹⁷⁷¹ Kielben az osztrák-magyar hajót nagy tisztelettel fogadták.¹⁷⁷²

A „Donau“ korvettet Karlskronában, Svédország hadi kikötőjében is rokonszenvesen fogadták 1886.06.28 án. A tisztikar s a kadétek a város katonai és úri köreiben ünneplés tárgyai voltak

¹⁷⁵⁹ Die Presse, Mai 1886-05-16

¹⁷⁶⁰ Das Vaterland, März 1886-03-05

¹⁷⁶¹ Das Vaterland, April 1886-04-16

¹⁷⁶² Das Vaterland, April 1886-04-23

¹⁷⁶³ Das Vaterland, April 1886-04-28

¹⁷⁶⁴ Das Vaterland, Mai 1886-05-03

¹⁷⁶⁵ Wiener Allgemeine Zeitung, Mai 1886-05-03

¹⁷⁶⁶ Das Vaterland, Mai 1886-05-07

¹⁷⁶⁷ Das Vaterland, Mai 1886-05-09

¹⁷⁶⁸ Das Vaterland, Juni 1886-06-01

Wiener Allgemeine Zeitung, Juni 1886-06-01

¹⁷⁶⁹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1886-10-15

¹⁷⁷⁰ Die Presse, Juni 1886-06-15

¹⁷⁷¹ Das Vaterland, Juni 1886-06-26

¹⁷⁷² Die Presse, August 1886-08-05

és egy nap sem múlt el multság, kirándulás stb. nélkül.¹⁷⁷³ Karlskronát 1886.07.05-én hagyta el.¹⁷⁷⁴

1886.07.09-én érkezett Kronstadt-ba.¹⁷⁷⁵

Az osztrák-magyar hadihajó Kronstadtban (Balti-tenger). A »Donau«, hadi tengerészetünk fregattja, közelebb Kronstadt orosz kikötőbe érkezett. A várból 21 üdvlövessel fogadták, az orosz hajók az osztrákmagyar lobogót s különös kitüntetésül diszlobogót vontak fel. A »Donau« mintegy három hétig marad ott s ezalatt a tisztek és növendékek kirándulásokat tesznek Pétervárra, környékére, sőt Moszkvába is. Az orosz tisztek a legelőzékenyebben fogadták tiszteinket, a kikötő-parancsnok meghívta őket az erődítések megtekintésére, a hajókon multságok lesznek tiszteletükre sat. Hírlik, hogy Alexej Alexandrovics Mihajlovics nagyherceg, az orosz hadiflotta főparancsnoka a napokban Kronstadtba érkezik s meg fogja látogatni a »Donau«-t is.¹⁷⁷⁶ Kronstadt-ban a hajó három hétig maradt.¹⁷⁷⁷

1886.07.12-én egy flottaszemlét jelentettek be, a dán, az osztrák-magyar és az orosz hajók részvételével.¹⁷⁷⁸

1886.07.30-i hír szerint a Kronstadtban levő „Donau“ osztrák-magyar korvett kapitánya és 14 akadémiai növendék szintén megjelennek az orosz udvarnál.¹⁷⁷⁹

1886.08.02-án a »Donau« osztrák-magyar fregatté elindulását az udvar és Károly Lajos főherczeg látogatása miatt elhalasztották Kronstadt-ból.¹⁷⁸⁰

A péterhofi nagy cári palotában 1886.08.05-ikén bál volt, melyben részt vettek: a görög királyné legidősb fiával a spártai herceggel, Károly Lajos főherceg nejével, Mária Alexandrovna nagyhercegnő, az edinburghi hercegnő, Mária Maximilianovna badeni hercegnő gyermekeivel, a nagykövetek és követek családjaikkal, a külföldi vendégek kísérete s körülbelül 300 meghívott vendég, kik között voltak a „Donau“ magyar-osztrák fregatté parancsnoka és tisztjei is. A fehér teremben táncoltak, hol az udvari zenekar játszott. Éjfél utáni két óra tájban volt a souper. A bál tartama alatt a Simson-medence villamosán megvilágított szökőkutjai csillogtak s a kikötőcsatorna háttérében egy címer ragyogott az uralkodópár monogrammjával. Másnap Károly Lajos főherceg és neje a „Strjelna“-yachtton Kronstadtba mentek, hol a „Donau“ fregatte-ot látogatták meg. Péterhofba visszatérve, a cári pár nagy dinert rendezett tiszteletükre a Péter-teremben, mely dinernél az uralkodó család tagjain, a főhercegi vendégeken, a magyar-osztrák és angol nagykövetségeken s a görög és dán követségeken kívül körülbelül 140 meghívott vendég jelent meg.¹⁷⁸¹

1886.10.12-én érkezett Gibraltárba.¹⁷⁸²

1886.10.18-án érkezett meg Algír-ba.¹⁷⁸³

A Donau korvett 1885-ben indult hosszú útjára Gravosa, Málta, Tanger, Gibraltár, Haiti, Havanna, New York, Brest, Cherbourg, Portsmouth, Koppenhága, Kiel, Kronstadt és visszafelé Lisszabon érintésével tért haza 1886 novemberében.¹⁷⁸⁴

¹⁷⁷³ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-20 / 199. szám

Das Vaterland, Juni 1886-06-29

Das Vaterland, Juli 1886-07-18

¹⁷⁷⁴ Die Presse, Juli 1886-07-05

¹⁷⁷⁵ Die Presse, Juli 1886-07-10

¹⁷⁷⁶ Fővárosi Lapok 1886-07-16 / 195. szám

¹⁷⁷⁷ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-17 / 196. szám

¹⁷⁷⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, Juli 1886-07-12

¹⁷⁷⁹ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-07-30 / 209. szám

¹⁷⁸⁰ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-08-03 / 1410. szám

¹⁷⁸¹ Pestí Hírlap, 8. évfolyam, 1886-08-13 / 223. szám

Das Vaterland, Oktober 1886-10-14

¹⁷⁸² Die Presse, Oktober 1886-10-18

¹⁷⁸³ Das Vaterland, Oktober 1886-10-19

¹⁷⁸⁴ Krassó-Szörényi Lapok 1891-11-15

1886.11.21-i hír szerint a »Donau« hadi korvett, mely nagy tanulmányutat tett az atlanti óceánon, több havi távollét után Pólába szerencsésen visszaérkezett.¹⁷⁸⁵

Ezen az úton a hajón szolgált sorhajó zászlósként a magyar Szende Fülöp.¹⁷⁸⁶

Szintén a hajón szolgált Reményi Ferenc, akinek az utazásról írt leveleit édesapja, Reményi Antal közölte le a lapokban.¹⁷⁸⁷

Négy nagy láda zoológiai anyagot küldtek a Császári Múzeumokba a "Donau" korvettről, amely először a Nyugat-Indiákba, majd New Yorkba hajózott, és Anglián, Dánián, Portugálián és Algíron keresztül vissza Polába.¹⁷⁸⁸ Az SMS Donau-t, többek között, ezért is sorolhatom a kutatóhajók közé.

A hajó legénysége a bécsi Radetzky emlékműre jelentős összeget adományozott.¹⁷⁸⁹

Holeczek János korvett-kapitánynak, sok évi, mindig jeles szolgálata és különösen a «Donau» hajónak nehéz körülmények között viselt ideiglenes parancsnoksága elismerésül a kát. érdemkeresztet adományozni.¹⁷⁹⁰

A haditengerészetben előlépnek sorhajó kapitányokká 1886-ban Pogatschnigg Richárd fregattkapitányt, a »Donau« parancsnoka és Heinze Herman fregatt-kapitányt a »Saida« parancsnoka.¹⁷⁹¹

1886-ban átalakították a flottabesorolásokat. Ettől kezdve szerepel minden hajó előtt az Öfelsége hajója SMS. A hajók korábban használt osztályozását páncéloshajókra, fregattokra, korvettekre, trooperekre (torpedócsirkáló) és torpedónaszádokra elvetették, és azokat csatahajókra, csirkálókra, torpedónaszádokra, bevetéshajókra, avisókra és állomáshajókra osztották. Továbbá a páncéloshajókat, a »Drache«-t, valamint a fa vázú »Proserpina« és »Fermo« hajókat, haditengerészetünk legrégebbi hajóit, törölték a flotta listájáról.¹⁷⁹²

Az SMS Donaut legkésőbb **1887**-ben leszerelték, mert úgy látták, hogy a hajó az előző útján nagyon súlyosan megsérült és nem éri meg már kijavítani.

Állítólag 1891- ben egy nagy tengeri vihar alkalmával pusztult el, úgy hogy romjait is alig lehetett megmenteni.¹⁷⁹³

Polában, 1898.07.10-én elhunyt Joseph von Primavesi ellentengernagy a „Donau” fregatt fedélzetén.¹⁷⁹⁴ Vagy téved az újság a hajó terén, vagy az SMS Donau (II.) nem süllyedt el 1891-ben és valami mód Pola-ban lehetett. Ugyan is ekkor az SMS Donau (III.) az Atlanti-óceánon hajózott.

Parancsnoka:

Stocher sorhajó hadnagy 1874

Julius Daufalik fregattkapitány 1876¹⁷⁹⁵

Ulrik William Ritt von Lunde fregattkapitány 1877-1878. április

¹⁷⁸⁵ Fővárosi Lapok 1886-11-21 / 322. szám

¹⁷⁸⁶ Krassó-Szörényi Lapok 1891-11-15

¹⁷⁸⁷ Földrajzi közlemények 1893. Dr. Márki Sándor: Amerika és a magyarság

¹⁷⁸⁸ Die Presse, März 1887-03-17

¹⁷⁸⁹ Die Presse, September 1886-09-01

¹⁷⁹⁰ Budapesti Közlöny, 20. évfolyam, 1886-12-12 / 284. szám

¹⁷⁹¹ Nemzet, 5. évfolyam, 1886-10-26 / 1494. szám

¹⁷⁹² Das Vaterland, Juli 1886-07-05

¹⁷⁹³ Magyarország, 1. évfolyam, 1894-10-02 / 278. szám

¹⁷⁹⁴ Neue Freie Presse, Juli 1898-07-14

¹⁷⁹⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-11-07

Heinrich Buchta fregattkapitány 1878¹⁷⁹⁶
von Henriquez kapitány (Heinrich Fayenz korvettkapitány) 1880
Hermann Biringner fregatt, majd sorhajókapitány 1883-1884¹⁷⁹⁷
Hermann Czeike fregattkapitány 1884-1885 december+
Holeczek János korvett-kapitány (ideiglenes kapitány volt) 1885-1886
Pogatschnigg Richárd fregattkapitány 1886

¹⁷⁹⁶ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1878-11-23

¹⁷⁹⁷ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1883-03-27