

## SMS Helgoland gőzkorvett vagy csavaros korvett (csavarkorvette), vagy csavaros szlup, másképp csavargőzös (1866-1897)

A szlup (sloop) vitorlázatos hajónak egyetlen árbóca van, ezen hátul egy nagyvitorlát, elöl pedig egyetlen orrvitorlát visel, hosszanti elrendezésben. Gaffos nagyvitorla esetén csúcsvitorla egészítheti ki.<sup>1798</sup> A hajó viszont háromárbocos volt. Testvérhajója nem volt. A kutatást nehezíti, hogy közel egy időben, különböző államok kötelékében, több Helgoland nevű hajó szerepelt.

**Vízkeszorítása:** 1798 hosszú tonna (1820<sup>1799</sup>-1827 tonna) vízkeszorítása vízrebocsátáskor 1718 tonna, más adat szerint 1770 tonna<sup>1800</sup> teljesen feltöltve 2019 tonna<sup>1801</sup>

**Hossza:** teljes hossza 74,26 m (243 láb 8 hüvelyk)      angol láb = 30,48 m  
vízvonalon a hossza 69,85 m      osztrák – német láb = 31,6 m  
máshol a hossza 69,20 m (219 osztrák – német láb)

**Szélessége:** 11,38 m (37 láb 4 hüvelyk)

**Merülése:** 5,3 m (17 láb 5 hüvelyk)

merülése elöl (4,74 m) 15 láb, hátul 5,37 m (17 láb)

A próbaúton a valós merülése elöl 16 láb 10 hüvelyk, hátul 17 láb 31 hüvelyk.

Faépítésű hajó, rézzel borított hajótesttel a tengeri kártevők, például a hajóférgék ellen.

**Meghajtása:** 1 db 2 hengeres vízszintes STT Fiume tengeri gőzgép

(Készült a Fiumei Gépgyárban<sup>1802</sup>)

Kazánok száma ismeretlen, a füstöt a hajóorr és a főárbóc között lévő kémény vezette el. (Más forrás 4 db kazánról ír.)

1 db két lapátos Griffith hajócsavar 4,27 m átmérővel<sup>1803</sup>

háromárbocos vitorlázat, vitorlafelület 1945 m<sup>2</sup>

**Teljesítménye:** 1127 LE (840 kW), máshol 400 LE, máshol 1842 LE

**Üzemanyaga:** 220 tonna szén

Jelentős mennyiségű szenet és élelmiszert szállít a fedélzetén, lehetővé téve számára az önálló hajózást.

**Sebessége:** 10,5 csomó (19,4 km/h) máshol 10,62 csomó (19,67 km/h)

1873-tól 12 csomó

**Személyzete:** 235 fő, 262 fő, 274 fő

**Páncélzata:** több helyen részben vértés hajónak írják, de páncélozottsági adatait nem ismerem.

**Fegyverzete 1869-1870-ben:**

2 db 178 mm-es (7 hüvelyk) előltöltős Armstrong ágyú

4 db 8 fontos (80 mm-es) előltöltős löveg

1 db 3 fontos Armstrong löveg a hajóorrban

**1870-ben** módosítottak a fegyverzetén.

<sup>1798</sup> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Szl%C3%B1p>

<sup>1799</sup> Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

<sup>1800</sup> Budapesti Közlöny, 3. évfolyam, 1869-05-13 / 108. szám

Magyar Statistikai Évkönyv, 1873 (3. évfolyam, Budapest, 1875) X. A Császári és Királyi Hadsereg és a Magyar Királyi Honvédség

<sup>1801</sup> [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1802</sup> Die Presse, Januar 1867-01-04

<sup>1803</sup> [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

**Fegyverzete 1876-ban:**

2 db 150 mm-es Krupp löveg  
1 db 70 mm-es Uchatius löveg

**Fegyverzete 1877-ben:** 6 ágyú, 129 karabély, 60 revolver, 71 kard**Fegyverzete 1884-ben:**

5 db lövege volt.

**Épült:** Polai Haditengerészeti Üzem**Tervezte:** Josef von Romako hajóépítő főmérnök

Előképe az amerikai polgárháború konföderációjának (déli) hajója az Alabama portyázó hajó.<sup>1804</sup>

**Építés kezdete:** 1866.09.17-én**Vízrebocsátották:** 1867.12.23.<sup>1805</sup>**Elkészült:** 1869.04.03.**Hadrendbe állt:** 1869.04.12.**Leszerelték** 1890-ben.**Sorsa:** 1897-ben kiselejtezték**1866.**

„Gál Jenő sorhajóhadnagy a tengerészeti osztály képviselője azon biztosítást adja a bizottságnak, hogy a tengerészeti osztály mindig szem előtt tartotta azt, hogy szükséges a konkurrenciát biztosítani, és e végett már nem egyszer áldozatokat is hozott, így 1866-ban két hajó, a Lissa és Helgoland építése adatott ki. Az egyiknél a fiumei gyár 100.000, a másikonál 28.000 forinttal többet kért mint a triesti. Daczára ennek, a második hajó gépének építése a fiumei gyárnak adatott.”<sup>1806</sup>

A „Helgoland” korvett amerikai szabványok szerint épült és részben páncélozott volt.<sup>1807</sup>

A korszak USA szlúpjai: USS Brooklyn, Hartford, Lackawanna, Monongahela, Oneida, Ossippe, Richmond, stb.<sup>1808</sup> Az USS Lackawanna méretre és építési időben hasonlít az SMS Helgoland-hoz. Fegyverzete viszont sokkal erősebb a monarchia hajójánál. És ez elmondható szinte minden kortárs amerikai szlupra. Sebesség terén viszont a legtöbb esetben az SMS Helgoland gyorsabb az amerikai hajóknál.

**1867.**

Az új "Helgoland" korvett, amely semmiképpen sem páncélozott korvett, ahogy az újságok írták, hanem éppen ellenkezőleg, egy hosszú utakra szánt fahajó, valószínűleg már 1867. május 9-én vízre bocsátják, azonban még mindig lehetséges, hogy a vízre bocsátásra valamivel később kerül sor.<sup>1809</sup>

„A hajógyárunkban épülő „Helgoland” korvett egy nagyszerű hajó. Elegáns kialakítású, kivételesen alkalmas transzocéáni utakra. Egy-két hónapon belül vízre kellene bocsátani. A motort a fiumei hajógyárban építik, ahol, mint köztudott, a lissai csatában épített „Ferdinand Max” zászlóshajó kiváló motorját is megépítették.”<sup>1810</sup>

<sup>1804</sup> Die Presse, Juni 1869-06-12

<sup>1805</sup> Neue Freie Presse, Dezember 1867-12-25

<sup>1806</sup> A Hon, 9. évfolyam, 1871-07-01 / 149. szám

<sup>1807</sup> Neue Freie Presse, Dezember 1866-12-07

<sup>1808</sup> John Helfers: Alpha – Bravo – delta kézikönyv: Az Egyesült Államok haditengerészetéről, Gold Book, ISBN 9634250491

<sup>1809</sup> Die Presse, April 1867-04-11

<sup>1810</sup> Die Presse, November 1867-11-17

1867.12.23-án, 9.30-kor bocsátották vízre a Helgoland propelleres korvetet. A hajó vonalai rendkívül elegánsak és ízlésesek. A hossza 219 láb, a szélessége 36 láb; a merülés 220 tonna szénnel 15 láb elöl és 17 láb hátul; a vízkiszorítása vízrebocsátáskor 1718 tonna. A 400 lóerős motor építés alatt áll a fiumei gépgyárban.<sup>1811</sup>

### 1868.

Felszerelt hajó a flottában: Helgoland vértés korvett - csavaragyúhajó: személyzete 274 fő, vízkiszorítása 1635 tonna, 400 LE, fegyverzete 6 ágyú, kerül any. nélkül: 99 700 frt, értéke 629 420 frt.<sup>1812</sup>

Ezekben a napokban zajlottak a csavaros "Helgoland" korvett próbái Polában, de nem váltották be a hozzá fűzött reményeket. Az első próbaút során már az első néhány órában nyilvánvalóvá vált, hogy a hajó a kedvezőtlen szél ellenére is egészen jól teljesít. Sajnos a motor túl gyorsan kifogyott a gőzből, mivel a gőztermelés nem tudott lépést tartani a fogyasztással. A probléma oka a kazánokban rejlik, amelyek túl kicsik, és ezért nem képesek a szükséges mennyiségű gőz előállítására. A vitorlák használata során hasonló hibákat fedeztek fel, amelyek alapos beállítást igényeltek. Az egyik vitorla túl rövid, a másik pedig egyáltalán nem használható, mert a be nem hajtható kürtő akadályozza a mozgását. Ezek azonban könnyen orvosolható problémák. A fő probléma a kazánokban rejlik, ezért radikális módosítást kell végrehajtani, hogy a hajó teljes mértékben betölthesse rendeltetését.<sup>1813</sup>

### 1869.

1869 februárjában partra emelték javítás végett.<sup>1814</sup> Az újbóli vízrebocsátást a Radetzky fregatt felrobbanása késleltette.

1869.03.17-én Polában volt I. Ferenc József látogatásának idején. Ekkor a császár jelenlétében vízrebocsátották a hajót.<sup>1815</sup>

Polából áprilisban a következő jelentés érkezett: „A Helgoland nevű csavaros korvett hamarosan felszerelődik egy transzatlanti útra, és New Yorkba indul. Az út célja nem annyira a hajó kipróbálása egy hosszabb úton, hanem inkább az, hogy minél több tengerésztisztnek lehetőséget biztosítson a kívánt transzatlanti úton való részvételre. Amerikából a Helgoland visszatér Polába, legénységet és személyzetet cserél, majd Kelet-Ázsiába hajózik, hogy felváltsa a kelet-ázsiai expedíció „Erzherzog Friedrich” csavaros korvettjét.<sup>1816</sup> Végül, Amerikába csak 1873-ban jutott el.

1869.04.21-én délután 4 órakor Öfelsége "Helgoland" korvette próbaútra indult, és 22-én érkezett vissza Polába. A motor összességében nagyon jónak bizonyul, leszámítva a rossz tervek alapján eleve meglévő hiányosságokat és a kazánok elégtelen huzatát. A hajócsavar túl kicsinek tűnik. A hajó merülése, 17' 31" hátul és 16' 10" elöl, a tervekben meghatározott 17" és 15" helyett. - Állítólag ez a hajó majdnem egymillió guldenbe (forintba) került, biztosan nem éri meg. A század hamarosan Fasanába indul, hogy lövészeti gyakorlatot végezzen. Ezután a Levantéba tart majd.<sup>1817</sup>

---

<sup>1811</sup> Die Presse, Dezember 1867-12-25

Das Vaterland, Dezember 1867-12-27

<sup>1812</sup> Pesti Napló, 19. évfolyam, 1868-03-06 / 5360. szám

<sup>1813</sup> Grazer Volksblatt, November 1868-11-28

<sup>1814</sup> Die Presse, Februar 1869-02-22

<sup>1815</sup> Das Vaterland, März 1869-03-18

Die Presse, März 1869-03-18

Grazer Volksblatt, März 1869-03-19

<sup>1816</sup> Neue Freie Presse, April 1869-04-07

<sup>1817</sup> Das Vaterland, April 1869-04-26

1869.05.10-én 12 csomós sebességet ért el a próbaút során, és kiválóan vizsgázott a hajtóműve, így hamarosan csatlakozhat a flottához.<sup>1818</sup>

Pola, május 15. [Eredeti tudósító] (A haditengerészettől.) A "Helgoland" korvett most tért vissza harmadik tengeri próbájáról. Kétségtelenül ez a legnagyobb szörnyeteg, amelyet valaha a hullámok dobáltak, és körülbelül egymillió guldenbe került. Megfelel-e a "Helgoland" a modern haditengerészeti szabványoknak? Nem! Lényegében csak két ágyút hordoz, amelyek közül az egyiket eleve elavult.<sup>1819</sup>

Helgoland" korvett nem kiemelt hadihajóként szolgál, ahogy azt már említettük, hanem állomás- és hosszújratú hajóként. Köztudott, hogy nagyon könnyű építésű, teljesen felfegyverzett, kötélzet nélküli gőzhajókat használnak hosszútávú utakra, és a flottánk számára történő beszerzésüket Tegetthoff admirális által a Birodalmi Tanácsnak benyújtott memorandum is előíranyozza. A fentiekkel ellentétben a "Helgoland" rendeltetésének megfelelően nehézágúkkal van felfegyverzve és nagy kötélzettel van felszerelve. Ami a sebességét illeti, a megfelelő tengeri próbák során, amennyiben jó minőségű szenet használtak, elérte az óránkénti 12 csomót. Kevésbé kedvező körülmények között, és csak akkor, ha régi, részben mállott szenet használtak, a sebesség 11 mérföld/óra csökkent. Egyébként a motor csak a harmadik próbaúton járt tökéletesen először. Azt, hogy a hajó vitorlázás közben hogyan fog viselkedni, csak akkor lehet megállapítani, ha hosszabb ideig tesztelik a nyílt tengeren, rátermett parancsnoka, Ungewitter kapitány parancsnoksága alatt. A tudósító javaslata, hogy ezt a korvettet szállítóhajóként használják, biztosan nem komoly, hiszen hogyan találhatna menedéket 2000 katona ott, ahol csak 230 embernyi felszerelés fér el? Hasonlóképpen, az az állítás, hogy egymilliót pazaroltak el ennek a hajónak az építésére, senkit sem érdekel, kivéve a haditengerészeti hatóságainkat, élükön Tegetthoff admirálissal.<sup>1820</sup>

1869.06.04-én próbaútjáról visszatért Polába. A hajtóművét és a vitorlázási képességét tesztelték. A hajó igen könnyen kormányozható, gyenge szélben is tökéletesen fordul. Óránként négy mérföld feletti sebességnél a fordulás során jelentősen előrelendül, ezáltal sebességet nyer, és kivételesen jól vitorlázik széllel szemben. Ezek a tulajdonságok erősebb szélben még hangsúlyosabbak; azonban az út során nem volt lehetőségem a hajót úgynevezett "friss szellőben" kipróbálni. Az út során átvészelt egy nagyon hirtelen támadt és jelentős vihart, avagy bórát. Ez a bóraszél éjszaka, a Quarnero (Kvarner-öböl, Horvátország) közepén szörnyű hevességgel lepte meg a "Helgoland"-ot. A kapitánynak nem volt ideje felhúzni vagy feltekerni a fővitorlát, és még ha akarta volna is, attól kellett tartania, hogy eltörik a hajótest. Így hát felhúzta ezt a vitorlát a felhúzott felsővitorlával és a teljes gaffvitorlával együtt, és a hajó most a legnagyobb terhelésnek volt kitéve a heves viharban. A viharban a korvett kiválóan teljesített, és néhány fröccsenéstől eltekintve szinte egyáltalán nem esett víz a fedélzetére. Könnyedén és simán dőlt, 13-ról 23 fokra dőlve, ahogy a vihar elérte a tetőpontját. A hajó belsejében semmi sem mozdult, a tengeri munkavégzésből eredő legkisebb kopás sem volt látható. A hajó nagyon merev, és sok vitorlát elbír. Így flottánk új hajója, amelyet idő előtt szörnyetegnek bélyegeztek és ítétek el, mielőtt még tengeri próbára tették volna, valóban kiváló tengerjáró hajónak bizonyult, amellyel építője, Romako főmérnök teljesen elégedett lehet.<sup>1821</sup>

Mások a hajó viselkedését ugyan ezen az úton, ellenkezőképp jellemezték.

Egy erős szélben, a „Helgoland” olyan módon dőlt meg, ami sajnos azt mutatja, hogy konstrukciója nem felel meg a modern hajóépítés minden követelményének. A dőlésszög nem kevesebb, mint 23 fokot tett ki, és a bal oldali horgony gyakorlatilag a vízbe fúródott a dőlés

<sup>1818</sup> Die Presse, Mai 1869-05-15

<sup>1819</sup> Neue Freie Presse, Mai 1869-05-20

<sup>1820</sup> Neue Freie Presse, Mai 1869-05-23

<sup>1821</sup> Neue Freie Presse, Juni 1869-06-08

során. Ennek ellenére a dőlés és a hullámozás (bólogatás, himbálózás) rendkívül csekély volt, és ebből a szempontból a korvett felülmúlta a várakozásokat. E kétségtelenül rövid, de nem kevésbé érdekes értékelés tapasztalatai alapján úgy véljük, hogy arra a következtetésre lehet jutni, hogy a „Helgoland” terhelése túl nagy, az árbocok és a felső árbocok pedig túl vékonyak, semmilyen kapcsolatban sincsenek a hajótesttel és a gerendákkal, ezért ki kell cserélni őket. A hajó jelentős időjárás- viszonyosságaira való tekintettel kívánatos lehet a teljes vitorlázatú hajótestet egy barque vitorlázatra cserélni. Sajnos meg kell jegyezni, hogy ez a rövid átkelés lehetőséget adott arra a kellemetlen és a "Helgoland" építője számára kedvezőtlen tapasztalatra, hogy rá kellett jönnie, az elülső Armstrong ágyú használhatatlan a hajó 3 fokos dőlésszöge mellett.<sup>1822</sup> A hajó formája és vitorlázata teljesen elütött a Monarchia többi korvettjétől. Ezért is támadhatja a cikk a hajó vitorlázatát és tehet javaslatot a többi hajó bark vitorlázatának az alkalmazására.

A fenti próbaút nyolc napig tartott.

1869.06.09-én egy hosszabb Földközi-tengeri útra készült, mely keretében felkeresi majd Alexandriát.<sup>1823</sup>

1869.06.10-én biztosan Polóban volt még.

A flotta 1869.06.09-én kifutott a levantei vizekre Friedrich von Pöck ellentengernagy vezetésével. A kötelék tagja az SMS Erzherzog Ferdinand Max és a SMS Salamander páncélosok, a Streiter, Reka és a Hum ágyúnaszádok, valamint a Kerka csavaros szkúner. Az SMS Helgoland a kötelék után indult vitorlázva.

A korvette jellegzetesen amerikai megjelenésű. Sellőt ábrázoló orrdíszre Hähnel, a híres drezdai szobrász modelljén alapul, de egy trieszti szobrász nagyon gyengén kivitelezte. „A figura gyenge kivitelezése és a realizmus teljes hiánya, amelyet egyes kifinomult kadétek szinte túl finomnak találnak, a hajó fő hibájának tekinthető. Ráadásul a tisztek nem elégedettek a hajó tervezőjével, mert a parancsnok kabinját nagyon tágasra tervezte, míg nekik, hatan, egyetlen kabinban kell lakniuk. A „Helgoland” jelenleg a „Bravo” briggszkúner kíséri Alexandriába, ahonnan két obeliszkot hoz vissza, amelyeket Egyiptom alkirálya ajándékba adott Őfelségének, a Császárnak.”<sup>1824</sup>



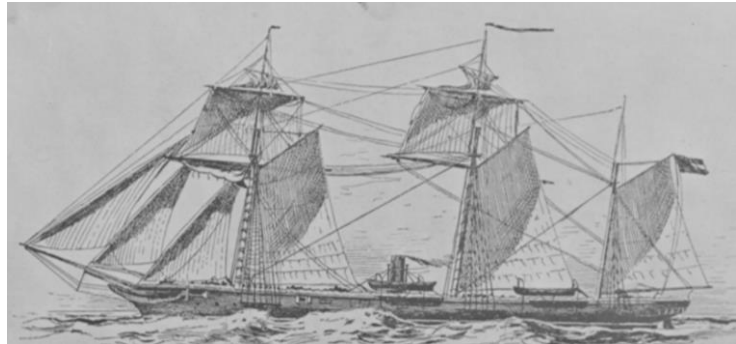
A hajó modelljén jól látszik, hogy míg a többi hajó csak kereszt és orrvitorlákkal rendelkezett, az SMS Helgolandnak voltak hosszanti, szlup vitorlái is.

<sup>1822</sup> Die Presse, Juni 1869-06-10

<sup>1823</sup> Grazer Volksblatt, Juni 1869-06-09

<sup>1824</sup> Die Presse, Juni 1869-06-12

<sup>1825</sup> <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/helgoland-59/>



Az amerikai Alabama, amely hajó az SMS Helgoland mintájául szolgált.<sup>1826</sup>

1869.08.07-én Szmirnából Port Said-ba ment.<sup>1827</sup>

1869 augusztusában az SMS Helgoland Alexandriába hajózott, ahol találkozott a Bravo szállítóhajóval. Iszmail pasa négy ókori egyiptomi oszlopot ajándékozott I. Ferenc Józsefnek. Ezeket a Bravo szállította Ausztria-Magyarországra. A Bravo-t az út első szakaszán az SMS Helgoland vontatta. Alexandriából 1869.08.27-én indultak el. A heves vihar miatt a Krio-foknál Gavdos szigeténél ki kellett kötniük.

Gavdos után Zakynthos-ba mentek.

1896.09.07-én érkeztek Korfura. Innen a Bravo egyedül ment tovább, míg az SMS Helgoland 8 napig Korfun maradt.

1869. szeptemberében, Korfuról a többi hajó postáját magával véve, Szmirnába ment. Ott találkozott az SMS Erzherzog Ferdinand Max és a SMS Salamander páncélosokkal.

1869.09.28-án az SMS Helgoland és az SMS Erzherzog Ferdinand Max Szmirnából Mytilénébe indult. Oda 1869.10.02-án érkeztek meg. Mytilénéből Urla-ba (Izmír) hajóztak, majd visszatértek Szmirnába.

„Ő fölsége suezi utazásáról a következőket írják: ő fölsége október 24-én elindul Budáról; a dunagőzhajóársaság egy gőzösen Rustshhukig megy, onnan vasúttal Várnáig, hol három hadigőzhajó, a „Greif“, „Erzsébet császárné“ és a „Gorgano“ várni fogják ő fölségét. E hajók Konstantinápolyba szállítják ő fölségét kíséretével, hol három páncéloshajó, a „Ferdinand Max“ és „Habsburg“ fregatok, a „Helgoland“ korvét és egy ágyunaszád hozzácsatlakoznak ő felsége kíséretéhez. A király öt-hat napig tartózkodik Konstantinápolyban s onnan a hét osztrák hajóval, a francia császárnét szállító francia hajóosztály és a szultánt kísérő török hajóhaddal egy időben indul el kelet felé. Jaffában kiszállnak s innen a király, a francia császárné s a sultán elmennek Jeruzsálembe. Onnan visszatérve ő felségeik Port-Saidba, a suezi csatorna északi végéhez hajóznak, hol november 17-én megérkeznek. A király a középtengeren és Triesten át tér vissza. A király hazautaztában meglátogatja Athént. — Lehet, hogy Olaszországot is érinti és akkor lehetséges, hogy ő fölsége Viktor Emanuellel is találkozik, ő fölségét Beust gr. és talán Andrassy gróf is kíséri; nem bizonyos, hogy több miniszterek közül ki lesz ő fölsége kíséretében. A hajóosztályt Tegetthoff altengernagy fogja vezetni.”<sup>1828</sup>

1869.10.21-én **Friedrich von Pöck ellentengernagy** és négy révkalauz szállt fel az SMS Helgoland-ra Szmirnában<sup>1829</sup>. Az SMS Helgoland Vrána-ba (Horvátország) indult még aznap, hogy találkozzon I. Ferenc József hajóval, a Greif jachttal.

<sup>1826</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/CSS\\_Alabama](https://en.wikipedia.org/wiki/CSS_Alabama)

<sup>1827</sup> Pesti Napló, 20. évfolyam, 1869-08-14 / 186. szám

Die Presse, August 1869-08-13

<sup>1828</sup> Szegedi Híradó, 11. évfolyam, 1869-10-14 / 82. szám

<sup>1829</sup> Neue Freie Presse, Oktober 1869-10-23

Az SMS Helgoland, a Greif, az SMS Kaiserin Elisabeth és a Gargnano gőzös Konstantinápolyba hajózott. Vránából az oszmán szultáni jacht, a Sultaniye kísérte őket. I. Ferenc József Várnában szállt fel Greif-re. Az SMS Helgoland nem hajózott be a Dardanellákra. 1869. novemberében az SMS Helgoland és az SMS Hum Bejirútba ment. A többi hajó később érkezett oda.

1869.11.15-én az SMS Helgoland a Greif-et Bejirútból Port Said-ba kísérte. A hajók részt vettek a Szuezi-csatorna megnyitó ünnepségén.

1869.11.25-án kihajózott Alexandriából és Greif kíséretében Korfura ment. Korfun szent vételezett.

A „Greif” császári jacht, az „Elisabeth” és „Gargnano” gőzhajók, valamint a „Helgoland” propelleres korvett Alexandriából Korfura tartó útja nagyon nehézre sikerült. A Matapan-foktól ezeknek a hajóknak meg kellett küzdeniük az uralkodó nyugati szellőkészekkel, amelyeket heves esőzések kísérték. A „Helgoland” nem tudta tartani a lépést a többi hajóval, és már Candia (Kréta) szigete közelében látótávolságon kívülre került. A vihar 1869.11.30-án csapott le a hajókra.<sup>1830</sup>

1869.12.01-én érkezett Korfura. Innét 40 órai viharban Quarnero-ba (Kvarner-öböl) ment a flottakötéllel. Ez kb. 800 km. Ez kb. 10,7 csomós átlagsebességet jelent.

1869.12.03-án érkezett Trieszt-be.

1869.12.06-án Polába ment javítások végett.<sup>1831</sup>

Mills (Millesil) sorhajókapitány parancsnoksága alatt álló század ideiglenesen a következőkből áll: SMS Habsburg páncélos fregatt, a Helgoland csavarkorvett, a Streiter, Reka és Hum ágyúnaszádok, a Kerka csavarszkúner, a Lucia, Gargnano, Vulcan és Taurus gőzhajók, valamint a Henlei lapátkerekes gőzhajó.<sup>1832</sup> A kötelék 1870 elején dél-Dalmáciában tevékenykedett, de a javítások miatt az SMS Helgoland csak később csatlakozott hozzá.<sup>1833</sup>

## 1870.

1870 elején még javítás alatt állt Polában.

Polától kaptunk egy e hónap (január) 8-án kelt levelet: A haditengerészeti tiszték általános véleménye, miszerint a csavaros "Helgoland" korvett egy elrontott hajó, a hónapokkal ezelőtt kiadott hivatalos cáfolat ellenére, most megerősítést nyert, miután a közelmúltbeli téli viharok során bőven adódott lehetőség a hajó képességének tesztelésére.

Köztudott, hogy a "Helgoland"-ot 13 mérföld/órás utazósebességre építették, és amikor ezt a sebességet a próbák során nem érték el, ismételten kiemelték a partra, és folyamatosan próbáltak rajta javítani. Jelenleg a "Helgoland" még maximális motorteljesítmény mellett is csak 8 mérföldet képes elérni. Mivel ez a hajó a hajózóképességét tekintve is sok kívánnivalót hagy maga után, és a hajóra szállt haditengerészeti tiszték szerint alkalmatlan transzatlanti útra, a Császári Hadügyminisztérium elrendelte a korvett első tartalékba helyezését, és 80 000 forintot hagyott jóvá a meglévő építési hibák javítására. Flottánk jelenleg rossz állapotban van. Szinte egyetlen fahajónk sem maradt, mivel az „Adria”, a „Schwarzenberg” és a „Novara” ágyúnaszádok és fregattok már nem alkalmasak aktív haditengerészeti szolgálatra. A haditengerészetünk birtokában lévő hét páncéloshajó közül a „Salamander” és az „Erzherzog Ferdinand Max” fregattok kiterjedt és hosszadalmas javításra szorulnak.<sup>1834</sup>

1870.01.19-én felszerelés alatt állt.<sup>1835</sup>

<sup>1830</sup> Neues Fremden-Blatt, Dezember 1869-12-06

<sup>1831</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

Neue Freie Presse, Dezember 1869-12-28

<sup>1832</sup> Die Presse, Dezember 1869-12-28

<sup>1833</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1870-01-10

<sup>1834</sup> Neue Freie Presse, Januar 1870-01-12

<sup>1835</sup> Neue Freie Presse, Januar 1870-01-19

1870 márciusában még javítás alatt volt.<sup>1836</sup>

1870 áprilisában felmerült, hogy szeptemberben Japánba küldik.<sup>1837</sup> A transzatlanti expedíciókra alkalmatlan "Helgoland" korvett helyett a "Fasana" korvett indul Kelet-Ázsiába állomáshajóként Funk fregattkapitány parancsnoksága alatt.<sup>1838</sup>

1870.04.04-én kifutásra kész. Feladata, hogy csatlakozzon a flottakötélkéhez.<sup>1839</sup>

1870.05.01-én Tegetthoff altengernagy kifutott a kikötőből a "Helgoland" korvettel, hogy sebességteszteket végezzen a mért mérföldön.<sup>1840</sup>

1870-ben próbautat tett Kumbor-ba (Montenegro).

1870.05.11-én már Dalmáciába indult.<sup>1841</sup>

A tesztelesek végeztével 1870.05.20-án –de lehet, hogy már pár nappal korábban- Gravosában (Ragusa) csatlakozott az SMS Habsburg, SMS Hum és az SMS Kerka által alkotott kötelékhez.

Gravosa-ból az SMS Habsburg kíséretében Fasana-ba hajózott, ahol a két hajó lögyakorlatot tartott. Az SMS Helgoland ez után behajózott Polába.

1870.06.09-én a Fasana csatornában horgonyzott. Ekkor Pola és környékén általános riadó volt, talán azért, mert Menotti Garibaldi parancsnoksága alatt álló olasz önkéntes hadtest több gőzhajóra szállt fel, és feltehető volt, hogy Pola a célállomásuk.<sup>1842</sup>

1870.06.18-án (máshol 22-én) útnak indult Port Said felé<sup>1843</sup>, ahová 1870.07.16-án érkezett meg.

Hatnapi tartózkodás után észak felé hajózott Szíria partjai felé, beleértve egy bejrúti megállót is.

A hajó ezután 1870.08.04-én tért vissza Port Szaid-ba.

1870. szeptember elején a Helgoland elhagyta Port Szaid-ot, és szeptember 9-én visszatért Korfura, ahol csatlakozott az aktív század többi tagjához. A kötelék az SMS Habsburg, SMS Dandolo gőzkorvettekből, az SMS Hum, Reka és Kerka ágyúaszádokból állt. Korfuról feltehetőleg Szmirnába hajózott.<sup>1844</sup>

1870.09.27-én megérkezett Polába.

1870.10.15-én a hajó úticélja még bizonytalan. A sajtó szerint Szmirnába készül.<sup>1845</sup> Kifutás után, viszont teljesen más irányt vett.<sup>1846</sup>

A „Helgoland“ csavargózós a középtenger nyugati felére megy „küldetésbe.”<sup>1847</sup>

1870.10.19-i hír szerint a „Helgoland“ corvette Polából Marseille-be megy, hogy az ottani kikötőben jelenlévő, s gabonával megrakott 70 osztrák-magyar hajónak biztonsága tekintetéből.<sup>1848</sup>

---

<sup>1836</sup> Innsbrucker Nachrichten, März 1870-03-11

<sup>1837</sup> Die Presse, April 1870-04-02

<sup>1838</sup> Die Presse, April 1870-04-15

<sup>1839</sup> Neue Freie Presse, April 1870-04-04

<sup>1840</sup> Neue Freie Presse, Mai 1870-05-01

<sup>1841</sup> Die Presse, Mai 1870-05-12

<sup>1842</sup> Klagenfurter Zeitung, Juni 1870-06-16

<sup>1843</sup> Die Presse, Juni 1870-06-22

<sup>1844</sup> Neue Freie Presse, September 1870-09-16

<sup>1845</sup> Die Presse, Oktober 1870-10-15

<sup>1846</sup> Neue Freie Presse, Oktober 1870-10-23

<sup>1847</sup> A Hon, 8. évfolyam, 1870-10-19 / 253. szám

Das Vaterland, Oktober 1870-10-18

<sup>1848</sup> A Hon, 8. évfolyam, 1870-10-20 / 254. szám

Die Presse, Oktober 1870-10-20

1870.10.20-án Marseille-be indult.<sup>1849</sup>

Útközben érintette Lussinon-t, Messinát, Cagliariint (Szardínia). Cagliariin-ba egy heves vihar miatt volt kénytelen betérni. Ekkor megsérült a hajó orrvitolója és a kormánylapátja. Legénysége Cagliariiban javításokat végzett a hajón, így folytathatta útját Marseille-be, ahová végül 1870.11.16-án érkezett meg.

### 1871.

A Helgoland 1871.április 1-jéig maradt Marseille-ben, amikor hosszú Földközi-tengeri körútjára indult.

Először nyugat felé hajózott a spanyolországi Barcelonába, majd dél felé fordult Mahon-ba (Manorca szigete) Innen kelet felé hajózott, megállva Nápolyban (1871.04.21-én érkezett oda<sup>1850</sup>) és Palermóban (Olaszország), mielőtt továbbment volna Szmirnába. Ott az osztrák-magyar századparancsnok megvizsgálta a hajót, és megállapította, hogy javításra szorul.

Még Nápolyban, Tegethoff halálának hírére április 21-én reggel 9 órakor 17 ágyúlovést adott le tisztelgés végett és a lobogót félárbocra engedték. A parancsnok meghívta a külföldi hadihajókat az ünnepségen való részvételre, ők is félárbocra eresztve zászlóikat. Az olaszok ragaszkodtak ahhoz, hogy teljes tiszteletüket tegyék volt ellenfelük előtt, és a haditengerészeti miniszter kifejezett parancsára ők is 17 díszlövést adtak le. A nápolyi tengerészeti kiállítás nem sok érdekességet tartalmazott. Az olaszokon kívül csak az osztrákok, angolok, hollandok, spanyolok és belgák állítottak ki, egész Amerika, Franciaország és Németország, végül pedig a számos más tengerjáró hatalom egyetlen tárggyal sem képviseltette magát.<sup>1851</sup>

A Szmirnából, a Helgoland elindult Polába karbantartására. 1871.06.02-án érkezett meg Polába<sup>1852</sup>, és három nappal később leszerelték.<sup>1853</sup>

A polai kikötőben állomásozó hajók közül vétségek és büntetések terén a "Dandolo" korvett mutatta a legkedvezőbb arányt, majd ezt sorrendben követte az "Erzherzog Friedrich" korvett, a "Donau" fregatt és a "Helgoland" korvett követte. A „Habsburg” páncélos fregatt, a „Reka” csavarágyúnaszád és a „Marenta” szkúner rendelkezett a legkedvezőtlenebb aránnyal.<sup>1854</sup>

### 1872.

Az alacsony oldalú "Helgoland", "Zrínyi" és "Fasana" korvettekkel végzett teljesen katasztrofális kísérletek, amelyekhez hamarosan csatlakozik a "Frundsberg" is. úgy tűnik, hogy az eredmények arra készítették a haditengerészeti részleget, hogy leállítsa az ilyen hajók építését, és ehelyett hátsó ütegekkel felszerelt korvetteket építtessen, amelyek minden tekintetben előnyösebbek az előbbieknél.<sup>1855</sup>

Az SMS Helgoland 1872.03.07-én szárazdokkba állt Polában, hogy megkezdjék rajta a kiterjedt javítások sorozatát. Először a réz alját tisztították meg, a hajócsavarját kicserélték, majd visszaengedték a vízre. 1872.03.30-án ismét szárazdokkba állt, hogy további munkálatokat végezzenek el rajta. Ezen munkák magukban foglalták az árbocok javítását, amelyek közül néhányat ki kellett cserélni, a hajótest javítását és újra tömítését, a belső terek s az ágyúk általános javítását, valamint egy új fedélzeti felépítmény felállítását a tatján.

Az év során tevékenységét nagyban gátolta a flotta anyagi helyzete.

<sup>1849</sup> Budapesti Közlöny, 4. évfolyam, 1870-10-20 / 239. szám

<sup>1850</sup> Neue Freie Presse, April 1871-04-27

<sup>1851</sup> Neue Freie Presse, April 1871-04-27

<sup>1852</sup> Die Presse, Juni 1871-06-04

<sup>1853</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1854</sup> Die Presse, Oktober 1871-10-21

<sup>1855</sup> Neue Freie Presse, Januar 1872-01-24

A "Helgoland" korvett 1872.10.04-én kezdi meg a felszerelését, és a tengerészeti kadéttal együtt oktatóútra indul a Nyugat-Indiákra.<sup>1856</sup> Parancsnoka William Lund fregattkapitány.<sup>1857</sup>

1872.10.22-én újra aktiválták. Indulás előtt a legénység egy rövid próbaútra vitte a hajót, és egyéb előkészületeket tett egy hosszabb utazás érdekében. A rossz időjárás több nappal késleltette a hajó indulását.

1872.11.03-án az SMS Helgoland útnak indult, és nyugat felé haladt a Földközi-tengeren, nagyrészt egyedül vitorlával. Ekkor fedélzetén negyedéves tengerészkadéttok tartózkodtak.

Az ellenszél és a rossz időjárás lelassította a haladását, és csak 1872.12.08-án érte el a spanyolországi Cartagena-t. Ott partra tettek egy súlyosan megbetegedett tengerészt. Cartagena-ból 1872.12.10-én hajózott tovább.

1872.12.14-én egy nagy vihar miatt Roquetas de Mar-ban (Spanyolország) kellett kikötnie. Itt közel ötven különböző hajó zsúfolódott össze és talált menedéket.

Az időjárás másnap reggel megnyugodott, így a Helgoland elindulhatott Gibraltár felé, ahová 1872.12.16-án a kora reggeli órákban érkezett meg. A hajót élelemmel és egyéb készletekkel töltötték fel. A tengerészek és tisztek egy része megtekintette a britt erődítményeket. Gibraltárt 1872.12.22-én hagyta maga mögött.<sup>1858</sup>

### 1873.

A "Helgoland" korvett, amely, mint ismeretes, jelenleg oktatóúton vesz részt a Haditengerészeti Akadémia tavalyi végzőseivel, február elején érkezett Bahiába (Brazília), az ott kapott hírek szerint. A hajó 45 nap alatt tette meg a Gibraltár-Bahia útvonalat. Ugyanebben a hónapban a korvett ismét vitorlát bontott, és remélhetőleg március közepére eléri következő úti célját – Barbados.<sup>1859</sup>

A Land fregattkapitány parancsnoksága alatt álló "Helgoland" Császári és Királyi korvett, amely októberben indult Amerikába, 1873. február 4-én biztonságosan befutott Bahiába (Brazília) és Salvadorban vetett horgonyt, miután útja elején számos viharral szembesült a Földközi-tengeren. Feladata, hogy több dél- és észak-amerikai kikötőt is meglátogasson.<sup>1860</sup> Bahiában a brazil haditengerészet több hajója köszöntötte. A legénység javításokat végzett a Helgolandon és feltöltötte a készleteit, mielőtt 1873.02.12-én elindult észak felé.<sup>1861</sup>

Közel egy hónapos hajózás után 1873.03.11-én érkezett meg Barbados-ra. Az SMS Helgoland 1873.03.17-ig maradt Barbadoson. Itt ismét javításokat végeztek rajta, mivel a tengeri út kikezdte a hajó tömitéseit. Így a hajót újra tömitették és kijavították a kötélzetét is.

Magán Barbadoson, ahol az osztrák-magyar konzulátus posztja még mindig betöltetlen, míg a német birodalmi konzulátust egy amerikai tölti be, a hajó tisztjei nem találtak hivatalos fogadtatásra, és a hosszú és fáradságos utazás után sem találtak volna pihenésre, ha nem lett volna egy öt fa fregattból álló angol század, amelynek tisztjei szárnyaik alá vették tisztjeinket, és bemutatták őket a helyi klubnak.<sup>1862</sup>

<sup>1856</sup> Die Presse, September 1872-09-10

<sup>1857</sup> Deutsche Zeitung, September 1872-09-28

<sup>1858</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1859</sup> Deutsche Zeitung, März 1873-03-05

<sup>1860</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1873-03-23

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

<sup>1861</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1862</sup> Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-20

A kifutás után átlagosan napi 180 tengeri mérföldes sebességgel hajózott Kingstownba (Kingston, Jamaica), ahová 1873.03.23/24-én biztonságban megérkezett.<sup>1863</sup> Barbados és Kingston között nagyon jó időjárási viszonyok között tudtak haladni. Kingstonban a hajó legénységét melegebb fogadtatásban részesítették, mivel számos német lakossal találkoztak, akik mindent megtettek, hogy megismertessék őket az országgal, annak szokásaival és hagyományaival, amennyire a rövid tartózkodás engedte.<sup>1864</sup> 1873.03.31-én készletfeltöltés végett Port Royal-ba (Kingston bájárata) érkezett.<sup>1865</sup> Azokon a távoli vidékeken semmi jelét nem találták az osztrák kereskedelmi hajózásnak, de a Korvett Kingstonban magyar borokat talált, amelyek kiválóan bizonyultak azokon az éghajlatokon.

Kingston-ból 1873.04.01-én indult tovább Havannába (Kuba). Kezdetben egy friss szellő segítette, amely a Mexikói-öbölben szembeszélbe fordult, majd Havannába 1873.04.09-én érkezett meg.<sup>1866</sup> Kubában Don Manuel de la Rigada spanyol ellentengernagy köszöntötte a hajót és legénységét. A Gerona és a Cordova spanyol gőzfregatt tisztelgett az SMS Helgolandnak. Havannát 1873.04.26-án hagyta el.<sup>1867</sup>

1873.05.08-án érkezett New York-ba.<sup>1868</sup> Ott Stephen Clegg Rowan altengernagy várta az USS Frolic fedélzetén. Rowan a New York-i Haditengerészei Üzem parancsnoka volt és meghívta a Helgoland tisztjeit a gyár megtekintésére. New York-ban a hajót felkereste Karl von Lederer osztrák – magyar nagykövet.<sup>1869</sup>

New York-ban Hugo von Scheda kadét dezertált a hajóról.

New Yorkból érkezett hírek szerint az osztrák "Helgoland" korvett május 8-án kikötött ott, miután április 26-án indult el Havannából. Trieszti tudósítónk ezt írja nekünk erről az útról: "A tizenhárom napos út során a szél, az időjárás és az áramlat többnyire kedvező volt a hajónak, és csak két napon, nevezetesen április 30-án és május 2-án voltak viharos körülmények. A "Helgoland", amely haditengerészetünkben rossz stabilitásáról hírhedt, ezen az úton is bebizonyította, milyen rendkívüli teljesítményre képes a bólogatás és a dőlés tekintetében. Más tekintetben haditengerészeti tisztikarunk legfiatalabb tagjainak, akik, mint köztudott, ezen a hajón végzik kiképző útjukat, szintén volt lehetőségük tapasztalatot szerezni." Április 30-án a hőmérséklet hirtelen 25 Celsius-fokról 12 fokra csökkent, ami észrevehetően befolyásolta a hajó legénységének egészségi állapotát, bár egészségi állapotuk New Yorkba érkezésükkor normalizálódott. 120 tengeri mérföldre volt New Yorktól és a hajó motorral befutott a kikötőbe, és üdvözölte a várost és a külföldi parancsnoki zászlókat. A "Helgoland" a hónap végéig ott marad, majd a Boston közelében lévő Newport-on, az észak-amerikai haditengerészet torpedóállomásának otthont adó helyen keresztül megkezdte visszaútját, amely valószínűleg augusztus elején érkezik Gibraltárra. Ami a New York-i tartózkodásukat illeti, mindenki nagyon kellemesnek írja le. Ami a hajó személyzete közötti harmóniát illeti, úgy tűnik, még sok minden hiányzik, mivel ahol csak lehetséges, teljesen indokolatlan különbséget tesznek a tisztek és a köztisztviselők között, és az utóbbiakat, akiket nem tekintenek egyenlő rangúaknak, kizárják a hajó személyzetének küldött meghívásokból, ami a szó legszorosabb értelmében a nézeteltérésre való felbujtás. A haditengerészetünkben, akárcsak a világ összes haditengerészetében, létező normák szerint azok, akik hadihajóra szálltak, egyenrangúak.<sup>1870</sup>

<sup>1863</sup> Deutsche Zeitung, April 1873-04-20

<sup>1864</sup> Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-20

<sup>1865</sup> Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-18

[https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1866</sup> Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-20

<sup>1867</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1868</sup> Értekezések a társadalmi tudományok köréből 10. (Budapest, 1888-1890) Dr. Matlekovits Sándor: Báro Wüllerstorff és a szabadkereskedés meghonosítása az Osztrák-Magyar

<sup>1869</sup> Neue Freie Presse, Juni 1873-06-04

<sup>1870</sup> Deutsche Zeitung, Juni 1873-06-19

A "Helgoland" korvett észak-amerikai tartózkodásával kapcsolatban arról értesültünk, hogy az osztrák főkonzul, Theodor Hanemayer úr, nem kímélt sem energiát, sem pénzt, hogy a hajó személyzetének New York-i tartózkodását a lehető legkellemesebbé tegye. Valójában a hajóról kapott összes levél tele van dicsérettel a konzul iránt, aki a legnagyobb vendégszeretettel nyitotta meg otthonát a személyzet tagjai előtt, és lehetőséget adott nekik a nevezetességek megtekintésére is. Többek között kirándulást szervezett a Hudson folyón West Pointig, ahol Észak-Amerika egyetlen katonai akadémiája található, és saját gőzhajót biztosított az uraknak ásáshoz. Természetesen ezt hálásan elfogadták; az akadémia parancsnoka olyan segítőkész volt, hogy nemcsak a létesítmények és a tananyag megtekintését engedélyezte, hanem felajánlotta, hogy a diákok kivonulhatnak és néhány gyakorlatot végezhetnek. Ez utóbbi ajánlatot a hajó parancsnoka elutasította. Mielőtt a „Helgoland” elhagyta New Yorkot, Lederer báró osztrák követ érkezett a fedélzetre, hogy visszatérjen látogatásra, amely alkalommal a főkonzul pompás búcsúvacsorát adott a „Helgoland” legénységének.<sup>1871</sup>  
New York-ot 1873.06.03-án hagyta maga mögött a Helgoland.<sup>1872</sup>

1873.06.05-én Newport-ban (Rhode Island) állt meg a hajó.

A Boston alatt, a Providence-öbölben található Booth-szigeten található Newport a tehető amerikaiak legnépszerűbb tengerparti üdülőhelye; ennek ellenére az amerikai kormány ide helyezte át torpedóhadosztályát, így a kikötőt haditengerészeti bázissá alakította. A „Helgoland” megérkezése után nem sokkal torpedókísérleteket hajtottak végre, amelyek megtekintésére a német haditengerészet képviselője és az osztrák követ kérésére engedélyt adtak. A tesztek eredményei azonban messze elmaradtak a várakozásoktól, ami gyanút keltett, hogy az amerikaiak nem mutatták meg teljes képességeiket. A parancsnok által a hajó személyzetének adott bál, majd a bostoni és a Niagara-vízeséshez tett kirándulások lerövidítették a Newport-ban töltött időt, amely június 21-ig tartott.<sup>1873</sup>

A hajó 1873.06. 21-én hagyta el Newport-ot, és megkezdte útját vissza az Atlanti-óceánon. 1873.07.21-én megkerülte a portugáliai St. Vincent fokot.

1873.07.23/24-én érkezett Gibraltárba.<sup>1874</sup> Ott szemet és egyéb készleteket vett fel. Kijavították a hajó kötélzetét és átfestették a hajót. 1873.07.28-án a hajót utasították arra, hogy Cadiz-ba hajózzon, mivel ott zavargások fenyegették a külföldi állampolgárokat. Cadiz-ban 1873.07.30-án kötött ki. Addigra ott a "Ville de Madrid" spanyol fregatt és három másik spanyol hadihajó a lázadók oldalára állt, és felvonta a vörös lobogót. Cadiz-ban csatlakozott az SMS Helgolandhoz az SMS Velebich ágyúnaszád, a brit HMS Triumph, az amerikai USS Shenandoah, valamint a német SMS Elisabeth korvett. A tisztek az SMS Helgolandon tartottak haditanácsot és felkészültek a "Ville de Madrid" megtámadására, noha a hajók nem kapott egyértelmű utasítást arra, hogy miképp járjanak el. Később nyolc hajó is érkezett a lázadók ellen. Ezek angol, francia, portugál és brazil hajók voltak. A hajók addig blokkolták a lázadó hajók kifutását, amíg a spanyol haditengerészet azokat át nem vette.<sup>1875</sup>

Az endingi osztrák főkonzul, Duncan Shaw úr, akitől az áprilisi első riadó is származott, családját a "Helgoland" korvett fedélzetére küldte, amely a "kritikus pillanatokban" érkezett Cadiz-ba, ahol Lund kapitány részéről a vendégszeretetre találtak. Nem tudni, hogy ekkor a hajó más osztrák állampolgárt is a fedélzetére vett.<sup>1876</sup>

Cadiz-t 1873.08.04-én hagyta el.

1873.08.05-én Gibraltárban volt négy óra erejéig.

---

<sup>1871</sup> Deutsche Zeitung, August 1873-08-15

<sup>1872</sup> Neue Freie Presse, Juni 1873-06-04

<sup>1873</sup> Deutsche Zeitung, August 1873-08-15

<sup>1874</sup> Deutsche Zeitung, August 1873-08-15

<sup>1875</sup> Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

<sup>1876</sup> Neue Freie Presse, April 1874-04-27

1873.08.23-án járt Messina-ban.<sup>1877</sup>

1873.08.29-én érkezett meg Polába. Ekkor kicserélték a hajócsavarját, így a sebessége elérte a 12 csomót.<sup>1878</sup>

1873.09.03-án leszerelték.

Polába érkezve a "Helgoland"-ot áthelyezik az első tartalékba a szükséges javítások elvégzésére. A javítások befejezése után megkezdí szokásos tíz hónapos kiképző hajóútját a Haditengerészeti Akadémia idén végzett kadétjaival.<sup>1879</sup>

A Helgolandot 1873.11.03-án ismét szolgálatba állították egy újabb tengerentúli kiképzőútra. Ekkor ismét tengerészcadétokat vett a fedélzetére.

A hajó tisztikara: hadnagyok Binicki, gróf Montecuccoli, von Jedina, zászlósok Seebad, Golkowsky, Cattarinich, von Urbanitzky, Vukovich, Kwaszay, báró von Weber, gróf Attems, báró von Hammer, von Moczarsky, Fischer, Francovich, Burgstaller, Winter, Dabrofsky, Fuchs, sebész Dr. Panlay, korvettorvos Dr. Neugebaue, főgépész Bodhanetzky.<sup>1880</sup>

Őfelsége "Helgoland" korvette e hónap (november) 8-án, szombaton indul Polából, hogy megkezdje transzocéáni útját a Haditengerészeti Akadémia tavalý bevonult kadétjaival. A hajó először a Szezei-csatornán áthalad a Kelet-Indiákba, meglátogatva ott a legfontosabb tengeri kereskedelmi városokat, majd az afrikai partok felé veszi az irányt, megállva Zanzibáron, Mozambikban, Madagaszkár és Mauritius szigetén, végül pedig Fokvárosba utazik, ahonnan az óceáni út Szent Ilonán, Ascension-on, a Kanári-szigeteken és Madeirán keresztül folytatódik, majd Gibraltáron keresztül visszatér hazai vizeire. A teljes út becslések szerint tíz-tizenkét hónapig tart.<sup>1881</sup>

1873.11.11-én indult útnak végül Pola-ból, és miután megállt Fasana-ban (ahová a rendkívül viharos tenger miatt kellett behúzódnia<sup>1882</sup>) és Lissa-ban, 1873.11.23-án elérte Port Szaid-ot.

Miután áthaladt a Szezei-csatornán 1873.12.02-án<sup>1883</sup>, 1873.12.03-án elindult Szezeből.

1873.12.16/19-én érkezett Aden-be<sup>1884</sup>. Ott kisebb javítást végeztek a kazánjain. A javítások 1873.12.25-ig elhúzódtak.<sup>1885</sup>

1873 decemberében felmerült, hogy a spanyol forradalom miatt oda küldik a »Velibichen« kívül, »Fasana« fregat, »Helgoland« corvette és »Lissa« gőzös küldettek oda Sternek báró ellentengernagy parancsnoksága alatt.<sup>1886</sup>

## 1874.

1874.01.13-án érkezett Zanzibar-ba<sup>1887</sup>. Ott a parti erőd tisztelgése fogadta. 1874.01.15-én a parancsnokát és tisztikarát meghívta Barghash ibn Said szultán egy fogadásra. A szultántól a parancsnok ajándékba kapott egy régi török kardot.

A hajó legénysége több napot töltött Zanzibáron krokodilokra és vízilovakra vadászva, amihez a szultán a legszívesebben minden szükséges eszközt biztosított, így ez a tevékenység egyszerre volt szórakoztató és érdekes. Általánosságban elmondható, hogy hajónk kivételes

<sup>1877</sup> Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

<sup>1878</sup> [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1879</sup> Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

<sup>1880</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-11-05

<sup>1881</sup> Die Presse, November 1873-11-07

<sup>1882</sup> Deutsche Zeitung, November 1873-11-21

<sup>1883</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-01-18

<sup>1884</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-01-18

<sup>1885</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1886</sup> A Hon, 12. évfolyam, 1874-04-28 / 97. szám

<sup>1887</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-11-14

<sup>1887</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-03-29

vendégszeretben részesült, és a szultán jelezte, hogy meglátogatja a hajót, amikor valószínűleg díjátadó ünnepségre is sor kerül. A ceyloni utat valószínűleg elhalasztják, mivel a délnyugati monszon csak áprilisban érkezik meg, és az évnél ebben az időszakában egy vitorlásút az Indiai-óceánon jelentős időt venne igénybe. Ezen okok miatt a madagaszkári francia birtokokat jelölik meg a hajó következő horgonyzóhelyeként, ahol a "Helgoland" korvettnél már meg kellett volna érkeznie. Zanzibár ekkor még élénk rabszolgakereskedő központ volt, noha ezt az angolok igyekeztek megakadályozni.<sup>1888</sup>

1874.01.17-én értesült arról, hogy a francia Benecia barakk zátonyra futott a kikötő előtt. Az SMS Helgoland 35 tengerésszel, csónakot küldött a mentésére. Ők sikeresen levontatták a zátonyról a barakk-ot. Zanzibar-z 1874.01.31-én hagyta el.

Bagamoyo-ban a Kingani folyó torkolatánál három napig horgonyzott.

Onnét, rövid időre visszatért Zanzibar-ba.

1874.02.10-én érkezett Comoro-szigethez, majd 1874.02.14-én kikötött Madagaszkár-ban.

Horgonyt vetett Nosy Be közelében. Onnét 1874.02.22-én hajózott tovább.

1874. február végén, március elején felkereste Sulara-t, Mahajanga-t és Tullear-t (Toliara, Madagaszkár). 1874.03.26-án hagyta el Tullear-t.

1874.05.16-án érkezett Mauritius-ra (Port Louis). Ott javításra szorultak a kazánjai, a vízleparlója és ki kellett cserélni az előárbocot. Mauritius-ról 1874.06.17-én kifutott<sup>1889</sup>.

1874.06.22-én úton volt Port Natal-ba, Afrika déli partján, a 26° déli szélesség és 50,9° keleti hosszúság alatt. Ekkor a leparlót be kellett volna helyezni a vízellátás feltöltésére, de nyilvánvalóvá vált, hogy ez a berendezés – a fedélzeten már többször elvégzett javítások ellenére – meghibásodott. Hamarosan arra a következtetésre jutottak, hogy a korvettnél a küldetése hátralévő részében le kell mondania az ivóvízkészlet desztillátumokkal történő feltöltéséről. Ekkor a "Helgoland" 1100 mérföldre volt Port Natal-tól, 560 mérföldre a Mozambiki-szorosban található Tullear kikötőtől, 220 mérföldre a Madagaszkár déli csücskében található Fort Dauphin-tól és 750 mérföldre Port Louistól. A Tullear kikötő és a Fort Dauphin nem tűnt életképes lehetőségnek a hajó vízellátásának feltöltésére, mivel ezekben a kikötőkben semmilyen vízforrás nem volt. Az út folytatása Fort Natal-ba azonban az évszak miatt nem tűnt praktikusnak, mivel nem volt garancia arra, hogy a fedélzeten maradt vízkészlet elegendő lesz a kikötő eléréséhez. A kapitány ezért úgy döntött, hogy kihasználja az uralkodó délkeleti passzátszelet, és Port Louisba hajózik, ahová 1873.06.28-án a "Helgoland" megérkezett. Miután 27 víztartály megvásárlásával az ivóvízkapacitás 70 napra nőtt, a "Helgoland" 1873.07.05-én ismét elhagyta Port Louis-t, hogy közvetlenül a Simons-öbölbe (Jóreménység-foka) hajózzon.<sup>1890</sup> Végül Mauritius-t csak 1874.07.18-án hagyta végleg el.

1874.08.18-án érkezett a Simon's öbölbe (Jóreménység-fok, Fokföld). Eredetileg augusztus végéig akart ott maradni, de végül onnét csak 1874.09.12-én<sup>1891</sup> hajózott tovább észak felé az Atlanti-óceánon, felkeresve közben Szent Ilona szigetét.<sup>1892</sup>

Az SMS Helgoland korvett, parancsnoka, Carl Schaffer fregattkapitány 1874.09.29-én érkezett St. James (St. Helena) kikötőjébe, és 1874.10.06-án folytatta útját Gibraltár felé. Minden biztonságban volt a fedélzeten.<sup>1893</sup> Szent Ilonán október 3-án a tisztikar egy fogadáson vett

<sup>1888</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1874-03-29

<sup>1889</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1874-08-02

<sup>1890</sup> Die Presse, September 1874-09-17

<sup>1891</sup> Neue Freie Presse, Oktober 1874-10-16

<sup>1892</sup> Das Vaterland, September 1874-09-24

Die Presse, September 1874-09-27

<sup>1893</sup> Das Vaterland, November 1874-11-05

részt, majd felkeresték a legénységi színházat. I. Ferenc József névnapján a hajó teljes zászlódíszbe öltözött és 21 ágyúlövést adott le. Az angol erőd bevonta lobogóját és a császár előtti tisztelgésépp, felvonta átmenetileg a Monarchia lobogóját.<sup>1894</sup>

1874.11.17-18-án virradóra egy ciklon farka érte el az Azori-szigetek közelébe az északi szélesség 34. és a nyugati hosszúság 41. fokán. A ciklon tönkretette a kormánylapátját, így kormányozhatatlanná vált. Elveszítette az egyik fővitorláját is. Az időjárás csillapodása után a kormánylapátot fedélzeti berendezésekkel rögzítették, és a hajó változó irányú széllel helyi útvonalon haladt november 28-ig. November 28-án reggel, az északi szélesség 359°27' és a nyugati hosszúság 309°227' pontján a Glasgow Anchor Line kötelékéhez tartozó, Gibraltárról New Yorkba tartó angol "Trinacria" gőzhajóval találkoztak. Tekintettel a kormánylapát meglehetősen megbízhatatlan állapotára, amely a jelenlegi viharos évszakban könnyen veszélyeztetheti a hajó és a legénység biztonságát, a kapitány úgy döntött, hogy a korvetet a gőzhajóval Ponta Delgada-ba vontatják, hogy a kormánylapátot eltávolíthassák és alaposan megjavíthassák. Természetesen az angol kapitánnyal kötött szerződésben kifejezetten kikötötték, hogy nem viharról van szó, hanem egyszerűen az orrkötélzetről. Ponta Delgada-t (Sao Miguel-sziget az Azori-szigeteken) 1874.11.30-án érkezett meg. A javítások befejezése után a korvett megkezdte hazafelé tartó útját.<sup>1895</sup> Ott közel négy hónapig javították a hajót. A személyzet és a legénység jól van, a hatóságok és magánszemélyek versengenek, hogy segítséget nyújtsanak nekik. A kormánylapát és a kötélzet sérülései továbbra sem tudták kijavítani, és a "Helgoland" várhatóan nem hagyja el Ponta Delgadát 1875.02.20 előtt.<sup>1896</sup>

## 1875.

Ponta Delgada-n a tisztek és az általuk vezetett kadétek, térképészeti felméréseket végeztek a helyi révkalauzok segítségével.<sup>1897</sup>

Az Azori-szigeteket (Ponta Delgada-t) 1875.03.14-én hagyta el.

Megállt Tangerben 1875.03.30-án<sup>1898</sup>, majd Gibraltárban. Gibraltárt 1875.04.14-én hajózott tovább, szép időben.<sup>1899</sup>

Mivel a hajó motorja megsérült ezért csak vitorlával tudott tovább haladni. Biztosítására az "Alnoc" gőzhajót küldték ki.

1875.05.07-én érkezett Polába.<sup>1900</sup>

A „Helgoland” azonban túlzottan sok balesetet szenvedett, amelyek javítása jelentős időt és pénzt igényelt, így a haditengerészeti út szokásos időtartamát fél évvel túllépték, ami kisebb terhet rótt a haditengerészeti költségvetésre. A haditengerészetnek most a „Helgoland”-dal kapcsolatos többletköltségeket más forrásaiból kell megtérítenie, mivel azok nem szerepeltek az eredeti költségvetésben.<sup>1901</sup> Az út során megtett 24 699 tengeri mérföldet (45 743 km, 28 423 mérföld)<sup>1902</sup>

---

<sup>1894</sup> Die Presse, November 1874-11-13

<sup>1895</sup> Das Vaterland, Dezember 1874-12-19

Die Presse, Januar 1875-01-04

<sup>1896</sup> Budapesti Közlöny, 9. évfolyam, 1875-02-18 / 39. szám

Die Presse, Februar 1875-02-17

Neue Freie Presse, Februar 1875-02-16

<sup>1897</sup> Die Presse, Februar 1875-02-24

<sup>1898</sup> Neue Freie Presse, März 1875-03-31

<sup>1899</sup> Die Presse, April 1875-04-15

Das Vaterland, April 1875-04-16

<sup>1900</sup> Das Vaterland, Mai 1875-05-09

<sup>1901</sup> Neue Freie Presse, Mai 1875-05-11

<sup>1902</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

Öfelsége, a Császár, ingyenesen adományozta Karl Schaffer fregattkapitánynak a "Helgoland" korvett parancsnokaként a nehéz körülmények között végzett sikeres szolgálatai elismeréseként a Vaskorona Rend harmadosztályú kitüntetését.<sup>1903</sup>

**1876**-ban átalakították a fő fegyverzetét.

A „Helgoland” lefegyverzése után új kazánokat kapott, és helyreállították az árbocokat és a kormány sérüléseit.<sup>1904</sup>

**1877**-ben átalakításokat végeztek a hajón.

A hajót második tartalékba helyezték.<sup>1905</sup>

**1878**

A hajó első tartalékba került.<sup>1906</sup>

1878 októberében Helgoland elindult, hogy új kiképzési küldetést hajtson végre a haditengerészeti kadétek számára a Földközi tengeren, érintve Málta, Korzika, Cagliari, Toulon és Cádiz kikötőit, ahová amint megérkezett, parancsot kapott, hogy térjen vissza Polába, hogy felkészüljön egy új, hosszú távú küldetésre.<sup>1907</sup> Ezen az útján, Messina-nál a hajó viharba került.<sup>1908</sup>

**1879.**

1879.01.17-én Cartagena-ban volt.<sup>1909</sup>

1879.02.05-én érkezett Gibraltárba.<sup>1910</sup>

1879.02.16-án Gabir-ban (Cadiz) volt.<sup>1911</sup> Innét 1879.03.08-án indult el Pola-ba.<sup>1912</sup>

A „Helgoland“ corvette, az uralkodó rendeletére, áprilisban Triesztből Sidney-be indul, három világtárlati biztossal, hogy monarchiánk is képviselve legyen az ottani világtárlaton.<sup>1913</sup>

„Ausztia Magyarország a sidney-i világkiállításon hivatalosan lesz képviselve. Király ő Felsége, mint a „P. St.“ ot tudósítják, elrendelte, hogy „Helgoland“ korvett induljon Sydneybe az osztrák magyar lobogó képviselőjére. A korvett áprilisban indul el Triesztből, a kiállítási bizottság három tagjával. Az iparos körökben e legfelsőbb elhatározás örömmel fogadtatott. A kiállítási tárgyakat Lloyd gőzösök fogják szállítani.”<sup>1914</sup>

1879-ben Ausztráliába hajózott, ahol Ausztia-Magyarországot képviselte a Sydney-i Nemzetközi Kiállításon, amely 1880-ig tartott. A Helgoland ezt követően visszatért Polába.<sup>1915</sup>

A tervezett útvonal: Trieszt, Suez, Ceylon, Szingapúr, Batavia majd Sidney-ig körülbelül 80 napig tart az út, míg a visszaút, amelyet a Horn-fok környékén terveznek, várhatóan 120 napot vesz igénybe.<sup>1916</sup>

---

<sup>1903</sup> Neue Freie Presse, Juni 1875-06-11

<sup>1904</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1876-08-11

<sup>1905</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-02-02

<sup>1906</sup> Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1878-09-21

<sup>1907</sup> [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1908</sup> Prager Tagblatt, Januar 1879-01-02

<sup>1909</sup> Neue Freie Presse, Januar 1879-01-18

Das Vaterland, Januar 1879-01-19

<sup>1910</sup> Die Presse, Februar 1879-02-06

<sup>1911</sup> Das Vaterland, Februar 1879-02-17

<sup>1912</sup> Das Vaterland, März 1879-03-10

<sup>1913</sup> Fővárosi Lapok 1879-03-15 / 62. szám

<sup>1914</sup> Magyar Polgár, 13. évfolyam, 1879-03-18 / 64. szám

<sup>1915</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

Pesti Hírlap, 1. évfolyam, 1879-03-15 / 73. szám

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

<sup>1916</sup> Neue Freie Presse, April 1879-04-02

1879.04.28-án érkezett Triesztbe.<sup>1917</sup>

A „Helgoland“ korvetten most vasárnap 1879.05.04-én fognak az osztrák kiállítási bizottság tagjai Ausztráliába indulni. Az utazás körülbelül 80 napig tart.<sup>1918</sup>

1879.05.14-én volt Port Said-ban.<sup>1919</sup>

1879.05.17-én érkezett Szuezből 1879.05.19-én indult tovább.<sup>1920</sup>

1879.05.27-29-én járt Aden-ben.<sup>1922</sup>

A Helgoland corvette 1879.06.20-án Szingapúrba érkezett. A hajón nincs semmi baj.<sup>1923</sup>

Szingapúrból Batavia-ba (Jakarta) ment. Ekkor egy heves viharba keveredett és a viharban az egyik tengerésze a tengerbe esett.

1879.08.21-én érkezett Sydney-be, Port Jackson-ba.<sup>1924</sup> Port Jackson-ban a hajó kilenc hetet töltött. A sidney-i világkiállítás nagyon jól sikerült. A Monarchia kiállítási pavilonjának elkészültéhez a Helgoland legénysége nagyban hozzájárult. Az út során több kiállítási tárgyat tartalmazó láda megsérült az azokat szállító Lloyd gőzhajókon.<sup>1925</sup> A hajó 1879.10.29-én<sup>1926</sup>

Új-Zéland felé indul és először Wellingtont, majd Ruland (?) -ot látogatja meg, mielőtt széles ívben Új-Guinea-t körülhajózza. Esetleg érinti Manila-t is.<sup>1927</sup> A hazaút 78 napos volt és Ausztrálián és Új-Zélandon keresztül, Új-Guinea megkerülésével, Szingapúrba, Pointe de Galle-ba, Ceylonba, Ádenbe, Szuezbé és Triesztbe vezetett.<sup>1928</sup>

1879.11.15-én Auckland-ba (Új-Zéland) érkezett.<sup>1929</sup>

Thomas Hinterbichler harmadosztályú mérnök, az S. M. Corvette „Helgoland” fedélzetén hunyt el 1879. december 31-én.<sup>1930</sup>

## 1880.

1880.01.20-án érkezett hat napra Szingapúrba.<sup>1931</sup>

A visszaút közvetlenül Ceylonon és Szuezbé keresztül vezet.<sup>1932</sup>

1880.02.06-án érkezett Pointe de Galle-ba (Sri Lanka, Ceylon). Minden rendben van a fedélzetén.<sup>1933</sup>

1880.03.02-án érkezett Aden-be.<sup>1934</sup>

1880.03.13-án érkezett Alexandriába.<sup>1935</sup>

1880.03.20-án érkezett Port Said-ba.<sup>1936</sup>

---

<sup>1917</sup> Neue Freie Presse, April 1879-04-29

<sup>1918</sup> Ellenőr, 11. évfolyam, 1879-05-01 / 217. szám

<sup>1919</sup> Die Presse, Mai 1879-05-28

<sup>1920</sup> Neue Freie Presse, Mai 1879-05-19

<sup>1921</sup> Das Vaterland, Mai 1879-05-20

<sup>1922</sup> Die Presse, Mai 1879-05-28

<sup>1923</sup> Ellenőr, 11. évfolyam, 1879-06-23 / 303. szám

Pesti Napló, 30. évfolyam, 1879-06-23 / 151. szám

Das Vaterland, Juni 1879-06-23

<sup>1924</sup> Das Vaterland, August 1879-08-23

Neue Freie Presse, Oktober 1879-10-18

<sup>1925</sup> Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-20

Photographische Correspondenz, 1879 Hauptteil

<sup>1926</sup> Neue Freie Presse, Februar 1880-02-10

<sup>1927</sup> Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-15

<sup>1928</sup> Neue Freie Presse, Juni 1880-06-10

<sup>1929</sup> Das Vaterland, November 1879-11-17

<sup>1930</sup> Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-02-13

<sup>1931</sup> Neue Freie Presse, Januar 1880-01-22

Klagenfurter Zeitung, Januar 1880-01-24

<sup>1932</sup> Neue Freie Presse, Dezember 1879-12-15

<sup>1933</sup> Das Vaterland, Februar 1880-02-09

<sup>1934</sup> Das Vaterland, März 1880-03-03

<sup>1935</sup> Das Vaterland, März 1880-03-15

<sup>1936</sup> Wiener Sonntags-Zeitung, Januar-Juni 1880-03-21

1880.04.02-án érkezett meg Polába.<sup>1937</sup>

Az út során kétszer kelt át az egyenlítőn és a hajó a trópusi vizeken kiváló szolgálatot tett.<sup>1938</sup>

1884.04.23-án kivonták a szolgálatból és második tartalékba helyezték.<sup>1939</sup>

**1880 – 1884** között Polában volt leszerelve.

**1884.**

1884 nyarán ismét felszerelték.

Újabbán a következő fahajók rendeltettek szolgálattételre: »Minerva« corvette, »Aurora« korvette, »Hum« ágyunaszád, »Frundsberg« corvette és »Helgoland« corvette.<sup>1940</sup>

1884.08.07-én tengeri próbaúton volt.<sup>1941</sup>

„Polából a Helgoland gőzös e hó (augusztus) 16-án indult el Triestbe, hogy ott magát kellőleg felszerelje, Polába visszatérjen s itt élelem és köszénkészletét kiegészítve, nyolcz hónapi expedícióra menjen a Kongó vidékére.,,<sup>1942</sup>

„A »Helgoland« korvett, Almstein Ágost fregattkapitány parancsnoksága alatt Afrika nyugati partjára megy s a Kongó-torkolaton túl egészen St. Paul de Loandoig terjeszti ki útját, érintve az afrikai partok főbb helyeit.”<sup>1943</sup> Afrika nyugati partjait keresi föl Gibraltár, Tanger, Rabat (Nabat), Mogador (St. Vincent sziget), Gorée (Dakar), Bathurst, Sierra Leone (Freetown), Monrovia, Cap Coast Castle, Whydah, Lagos, Fernando Po, Kongo torkolat és S. Paul de Loando.<sup>1944</sup>

„A hajók 8 —14 hónapig maradnak távol. A „Helgoland“ korvett Almstein Ágost kapitány vezetése alatt a nyugat afrikai vizekre megy s 262 főnyi legénységet visz magával öt darab 15 cm-es ágyúval.”<sup>1945</sup> A Helgoland korvett 1820 tonna, 400 lóerő.<sup>1946</sup> Van rajta még 3-4 db kisebb rakétavető (röppentyű) is.<sup>1947</sup>

A „Helgoland” korvett utasítást kapott, hogy potenciálisan megtámadjon megfelelő haditengerészeti állomásokat, és amennyire csak lehetséges, előre nyomuljon Kongóban. Ez az első alkalom, hogy Ausztria ilyen gyakorlatias expedíciót hajt végre előre meghatározott céllal. Természetesen az expedíció célját hivatalosan nem lehetett közzétenni vagy más módon bejelenteni, mivel a sikere ismeretlen volt. Az a tény, hogy az expedíciót nem magánszemélyek, hanem közvetlenül az állam indítja el, jó ómen, mintegy az osztrák gyarmatpolitika egy új szakaszának előfutára. Ez a tény, más előnyökkel együtt, bevezeti Ausztriát a tengeri hatalmak Areopáguszába. Ez egyben jelenti az angol monopólium megtörését, és minden bizonnyal biztosítja Ausztria számára a jogos pozíciót az új, nagy Kongói Szabadállam létrehozásában.<sup>1948</sup>

<sup>1937</sup> [https://it.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1938</sup> Die Presse, August 1880-08-08

<sup>1939</sup> Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-04-23

<sup>1940</sup> Nemzet, 3. évfolyam, 1884-08-08 / 696. szám

<sup>1941</sup> Die Presse, August 1884-08-07

<sup>1942</sup> Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-08-23 / 233. szám

<sup>1943</sup> Fővárosi Lapok 1884-08-24 / 198. szám

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

<sup>1944</sup> Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-08-24 / 234. szám

Pesti Napló, 35. évfolyam, 1884-08-24 / 234. szám

Klagenfurter Zeitung, August 1884-08-26

Wiener Allgemeine Zeitung, August 1884-08-29

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1884-08-22

<sup>1945</sup> Pesti Hírlap, 6. évfolyam, 1884-08-31 / 241. szám

<sup>1946</sup> Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-09-02 / 243. szám

<sup>1947</sup> Die Presse, September 1884-09-01

<sup>1948</sup> Die Presse, August 1884-08-30

A posta szerint 1884.10.04-e körül Mogador-ban lehetett, tehát a fenti kongói bevetésre sor került.<sup>1949</sup>

1884.10.08-án Gibraltárból Tanger-be ment.<sup>1950</sup>

1884.10.21-én érkezett Teneriffe-re.<sup>1951</sup>

A posta szerint 1884.10.24-én Gorée (Dakar)-ban lehetett.<sup>1952</sup>

A posta szerint 1884.11.14-e körül Bathurst-ban lehetett.<sup>1953</sup>

A posta szerint 1884.11.23-30-a körül Sierra Leone-ben (Freetown) lehetett.<sup>1954</sup>

A Helgoland korvette 1884.11.22-én indult Freetownból Monroviába.<sup>1955</sup>

A posta szerint 1884.12.19-e körül járhatott Monrovia-ban.<sup>1956</sup>

## 1885.

A posta szerint 1885.01.11 körül lehetett Lagos-ban.<sup>1957</sup>

1885.01.15-én érkezett Banana Creek-be (Kongó).<sup>1958</sup>

A posta szerint 1885.02.20-a körül járhatott St. Vincent-ben (Cape Berdean-szigetek).<sup>1959</sup>

1885.03.05-én érkezett Dakar-ba.<sup>1960</sup>

Gibraltárba végül 1885.04.10-e körül futott be.<sup>1961</sup>

Gibraltárból feltehetőleg Tanger-be ment.

1885.04.26-án érkezett meg Polába.<sup>1962</sup>

A „Frundsberg“, „Aurora“, és „Helgoland“ korvett érkezett vissza nemrég tanulmányairól a pólai kikötőbe.<sup>1963</sup>

Az SMS Helgoland Nyugat-Afrikai útja során nagy örömmel fogadták a német kereskedők. Viszont a térségben nem találkozott osztrák-magyar hajóval, illetve a Monarchia alattvalóival. Ez pedig szinte lehetetlenné tette a kereskedelmi kapcsolatok kiépítését a térségben. A Monarchia silányabb termékeire bukkant csak a piacokon. Ahhoz, hogy térségben megfelelő kereskedelmet lehessen kialakítani, oda képzett kereskedőket kellene kiküldeni.<sup>1964</sup>

A hajó az Orientalista Múzeum számára hozott olajokat, viaszt, mézgat, gyantát, kávé, kakaót és élelmiszereket tartalmaz Marokkóból, Senegambiából, Sierra Leonéból, Libériából, Felső-Guineából, Lagosból és Fernando de Póbból.<sup>1965</sup>

Schmidt úr, a korábbi osztrák-magyar tiszteletbeli konzul a Helgoland Császári és Királyi Korvett parancsnokával egyetértésben a Dzsubi-fokot (Djubi) különösen alkalmasnak ajánlotta egy osztrák-magyar kereskedelmi állomás létesítésére.<sup>1966</sup>

Polában megállapították, hogy a hajótest javíthatatlanul eldeformálódott.

A Helgolandot **1890**-ben leszerelték, kazánjait és gőzgépét kiserelték. Kezdetben lakóhajó, majd a Torpedóflottilla irodahajója lett.

<sup>1949</sup> Wiener Allgemeine Zeitung, September 1884-09-18

<sup>1950</sup> Die Presse, Oktober 1884-10-08

<sup>1951</sup> Die Presse, Oktober 1884-10-21

<sup>1952</sup> Das Vaterland, September 1884-09-29

<sup>1953</sup> Die Presse, Oktober 1884-10-08

<sup>1954</sup> Das Vaterland, Oktober 1884-10-22

<sup>1955</sup> Die Presse, Dezember 1884-12-03

Neue Freie Presse, Dezember 1884-12-03

<sup>1956</sup> Das Vaterland, November 1884-11-24

<sup>1957</sup> Das Vaterland, Dezember 1884-12-09

<sup>1958</sup> Die Presse, März 1885-03-06

<sup>1959</sup> Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1885-01-22

<sup>1960</sup> Die Presse, März 1885-03-05

<sup>1961</sup> Das Vaterland, April 1885-04-10

<sup>1962</sup> Die Presse, April 1885-04-27

<sup>1963</sup> Budapesti Hírlap, 5. évfolyam, 1885-05-03 / 121. szám

<sup>1964</sup> Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1885-09-25

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Januar-Juni 1886-02-19

<sup>1965</sup> Die Presse, November 1885-11-27

<sup>1966</sup> Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Januar-Juni 1886-06-04

1895-ben végleg leszerelték, majd lebontásra partra vontatták. A bontás 1897-ben ért véget.  
<sup>1967</sup>

Szende Fülöp m. kir. tengeri hajózási főfelügyelő, cs. és kir. sorhajózáslós az SMS Helgoland fedélzetén az Adria és a Földközi tengert járta be.<sup>1968</sup>

„Az 1867-ben elkészült Helgoland korvett egyáltalában nem felelt meg a várakozásoknak, az 1872-ben épült Radetzky-fregatt oly használhatatlannak bizonyult, hogy nyomban rá nagy költségekkel át kellett építeni. Ugyanez történt a Laudon-fregattal 1873-ban. A Duna fedett korvett (1876) és a Zrínyi korvett (1874) csak 12 1/2 csomót értek el óránként a jelzett 14 helyett. Szintúgy a Zara és Spalato torpedóhajók (1879) nem bizonyultak oly gyorsaknak, mint remélték, 16 csomó helyett csak 13-at tesznek meg óránként.”<sup>1969</sup>

#### **Parancsnokai:**

Rudolph Ungewitter fregattkapitány 1869<sup>1970</sup>

Lindner 1870

William Lund fregattkapitány 1872

Carl Schaffer fregattkapitány 1873-1875

Josef Pichler fregattkapitány, majd sorhajókapitány 1878-1880<sup>1971</sup>

Almstein (Olmstein) Ágost (August von Almstein) fregattkapitány 1884

#### **Admirálisok:**

Friedrich von Pöck ellentengernagy

Tegetthoff altengernagy

---

<sup>1967</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

[https://it.wikipedia.org/wiki/SMS\\_Helgoland\\_\(1867\)](https://it.wikipedia.org/wiki/SMS_Helgoland_(1867))

<sup>1968</sup> Krassó-Szörényi Lapok, 1891-11-15

<sup>1969</sup> Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-11-11 / 311. szám

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

<sup>1970</sup> Neues Fremden-Blatt, Februar 1869-02-24

<sup>1971</sup> Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1878-10-02