

SMS Zrínyi gőzkorvett (1870-1908)

Későbbi neve SMS Delta (1908-1920)

(Testvérhajói az SMS Aurora és az SMS Frundsberg)

(Ekkor van Zrínyi folyami gőzös a Dunán, és az Adria Társaságnak van egy tengerjáró kereskedelmi Zrínyi gőzöse a világtengereken.)

Vízkesztő: 1198,00 t, teljes terheléssel 1340,00 t
(Máshol 1353 hosszú tonna, 1375 tonna.)

Hossza: 59,11 m az egyenesek között (pp)
57,13 m a vízvonalon (vv)
69,08 m (226 láb 8 hüvelyk) a hajó legnagyobb hossza (lh)

Szélessége: 10,88 m (Máshol 10,45 m, 34 láb 3 hüvelyk.)

Merülése: 5,40 m (16 láb 5 hüvelyk)

Meghajtása:

1 db fekvő, 2 hengeres, háromszoros expanziójú gőzgép

4 db kazán

Összsúly a kazánvívvel együtt: 210 t

1 db Griffith kétszárnyú hajócsavar, 4,11 m átmérővel (csavarmenet emelkedés 5,03 m)

3 árboc, barkvitorlázat, vitorlafelület: 1550 m². (Eredetileg más vitorlázata volt.)

Teljesítménye: 1057 LE (Máshol 230 LE²²⁹⁴)

Hatótávolsága: 1200 tmf teljes erővel

Sebessége: 11,32 cs, 84-os fordulatszámánál teljes erővel
8,85 cs félerővel
1891-ben: 9,8 cs
Vitorlával: 11 cs

Fordulási kör: Átmérő teljes erőnél: 670 m, fordulási idő: 6 perc 20 mp.

Átmérője félerőnél: 368 m, fordulási idő: 5 perc 29 mp.

Személyzete: 1870-ben: 208 fő.

1875-ben: 211 fő.

1877-ben-ban: 210 fő.²²⁹⁵

1880-ban 210 fő²²⁹⁶

Fegyverzete:

4 db 15 cm-es (24 fontos, 5,9 hüvelyk) forgatható Wahrendorf²²⁹⁷ öntöttacél hátultöltős löveg.
(Van olyan újság, amelyik 12 cm-es lövegről írt.) A lövegek a hajó fedélzetén, a szabadban voltak elhelyezve.

2 db 7 cm-es (2,8 hüvelyk) Uchatius löveg (Van, ahol ebből a típusból kettőt jelölnek a hajóra.)

3 db 2,5 cm-es (1 hüvelyk) szórólöveg²²⁹⁸

Fegyverzete 1877-ben: 6 ágyú, 97 karabély, 50 revolver, 57 kard

Fegyverzete 1891-től:

2 db 15 cm-es löveg

4 db 9 cm-es (3,5 hüvelyk) löveg

1 db 7 cm-es csónaklöveg

2 db 4,7 cm-es (1,9 hüvelyk) gyorstüzelő löveg

²²⁹⁴ Neue Freie Presse, Dezember 1870-12-20

²²⁹⁵ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

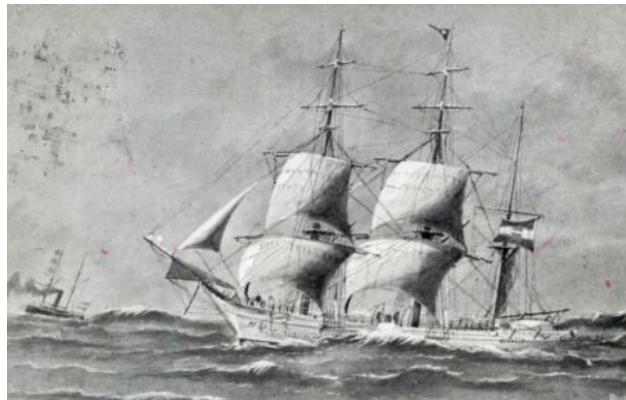
²²⁹⁶ Wiener Allgemeine Zeitung, August 1880-08-05

²²⁹⁷ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám

²²⁹⁸ Linzer Tages-Post, Mai 1897-05-27

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

Horgonyok: 6 db Admirális típusú horgony: 2216 kg, 2211 kg, 2011 kg, 478 kg, 290 kg, 161, kg.²²⁹⁹



Testvérhajóival annyire hasonlítottak egymásra, hogy ha nem tudjuk, hogy konkrétan melyik hajó van a képen, akkor utólag már nem lehet a fényképet azonosítani.

Épült: San Rocco Trieste

Építésének a kezdete: 1869.10.26.

A sólyafákat 1869.11.24-én fektették le.

1870.01.17-én kezdték meg a hajón fémmunkákat.

1870.03.04-én felállították az orrtökét.

Vízrebocsátása: 1870.12.10.

1871.02.01-én a Lloyd Arzenál daruja elkezdte a gépi berendezések felszerelését.

1871.04.20-án volt az első állópróba, gépjáratás Triesztben.²³⁰²

1871.06.20-án volt az első futópróba a hitelesített mérőföldön.

1871.08.09-én áthajózott Polába.

Az építés során 90 741 munkás-műszakra került sor, (34 030 hajókovács, 13 746 durva- és finom kovács, 9049 hajóács, 6647 asztalos, és 19 218 teherhordó segédmunkás műszakra).

A Zrínyi" korvett esetében a jóváhagyott költségvetés 160 000 forint volt, a túllépés pedig 140 000 forint.²³⁰³

Hadrendbe állt: 1871.08.26.

Vegyes építésű hajó, amely vasbordázatot és kétrétegű teakfa palánkozatot kapott. Az árboctörzs vasból készült. Alacsony oldalú hajó.

1871.09.01-én papíron az aktív flotta tagja az SMS Habsburg, SMS Velebic, SMS Hum és az SMS Dandolo társaságában. Az SMS Zrínyi egyes források szerint csak 1871.10.03-án

²²⁹⁹ <https://kriegsmarine.hu/hk/hajotestek.pdf>

²³⁰⁰ Österreichische Illustrierte Zeitung, Januar-Juni 1903-04-12

²³⁰¹ <https://kuk-kriegsmarine.it/navi/navi-a-vela/zrinyi-61/>

²³⁰² Neues Fremden-Blatt, April 1871-04-02

²³⁰³ Das Vaterland, Mai 1873-05-05

Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-05

csatlakozott a kötelékhez,²³⁰⁴ bár a sajtó alapján, a tényleges hadrendbe állása még ez után is késett.

1871.10.30-án hétfőn hajtotta végre a harmadik tengeri próbaútját. Az első próba eredményeit a haditengerészeti szakaszemberek a körülmények miatt nem fogadta el, a második próba nem hozott eredményt, mivel egy kisebb motorhiba miatt a hajónak álló helyzetben kellett maradnia, és a javítások után visszatérnie a kikötőbe.²³⁰⁵

1871.10.31-én a „Zrinyi” korvett végre átment a tengeri próbákra. Napkeltekor kifutott a kikötőből a mért tengeri mérőföldre, és csak este tért vissza. A próbák eredménye kielégítő. Állítólag azonban módosítani kell az iránytűk elrendezését, mivel jelenlegi konfigurációjukban túl érzékenyek a gőzhajtás alatt a rugalmas hajótest rezgése által okozott lökésekre. Állítólag ez a hajó rendellenes mágneses tulajdonságokat is mutatott, ami a fedélzeten lévő nagy tömegnek tudható be. A hajótest szinte teljes egészében acélszerkezetű, csak a deszkázat készült fából.²³⁰⁶

A hajó csak 12,3 csomót ért el, annak ellenére, hogy a tervezett sebessége 14 csomó volt.²³⁰⁷

1871.11.15-én Alois von Pokorny ellentengernagy a hajó fedélzetén utazott Fiuméből Triesztbe.²³⁰⁸

1872.

1872.01.02-án a hajórajjal együtt a Muggia öbölben volt.²³⁰⁹

1872.01.15-én Polából az SMS Lissa, SMS Zrínyi, SMS Novara, SMS Dandolo és az SMS Hum a dalmát vizekre hajózott, gyakorlatozás végett.

1872.02.09-én kifutott Gravosából Pola felé. Ott változtatásokat hajtottak végre a hajón.

Meghosszabbították a parancsnoki hidat, felállítottak egy tájolóállványt (iránytűt²³¹⁰), kisebb változtatást végeztek az árboczatán. Ennek célja, hogy alkalmassá tegyék Habsburg József főherceg fogadására Pireuszban.²³¹¹

1872.03.03-án kifutott Polából a Hajóraj kötelékébe.

1872.03.14-22-én Pireuszban volt, ahol Johann Salvator főherceg rendelkezésére állt.

1872.03.26- 1872.04.07-e között Szmirnában járt²³¹², majd csatlakozott a Hajóraj kötelékéhez, és a szigettengeren cirkált.

Számos részvénytársasági szálloda segít enyhíteni a fogadóhiányunkat! Jelenleg három hajó horgonyoz az osztrák hajórajból a partoknál: a „Lissa” kazamatahajó, a „Novara” csavaros fregatt és a „Zrinyi” korvett, legénységüknek megérdemelt pihenést biztosítva a húsvéti ünnepek alatt.²³¹³

1872.04.14-17-én Syra-t kereste fel.

1872.04.23-26-án Munichia vizein vetett horgonyt.

1872.04.29 – 1872.05.01-én a Marathóni-öböl vizein ringott.

Az Osztrák-Magyar Földközi-tengeri Hajórajhoz tartozó hajók közül a "Zrinyi" korvett kapta a görög szigetcsoport járőrözésének feladatát. Az őrzőeleve nagyon fárasztó, de elviselhetővé válik, amikor – mint Görögországban – történelmileg vagy régészeti jelentős helyszíneket látogathatunk meg, vagy amikor lehetőség nyílik néprajzi vagy geológiai tanulmányok elvégzésére. Miután korvettünk ellátogatott Pireuszba, Syra-ba és Szantorinibe, petíciót nyújtottunk be a görög hadügyminisztériumhoz, hogy engedélyt kapjunk lövészeti gyakorlatok, partraszállások és partraszállási gyakorlatok lebonyolítására valamelyik félreeső kikötőben. Az

²³⁰⁴ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrinyi_\(1870\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrinyi_(1870))

²³⁰⁵ Neue Freie Presse, Oktober 1871-10-24

²³⁰⁶ Neue Freie Presse, November 1871-11-01

²³⁰⁷ Neue Freie Presse, November 1884-11-11

²³⁰⁸ Neue Freie Presse, November 1871-11-16

²³⁰⁹ Morgen-Post, Januar 1872-01-08

²³¹⁰ Neue Freie Presse, Februar 1872-02-24

²³¹¹ Neue Freie Presse, März 1872-03-02

²³¹² Neues Fremden-Blatt, April 1872-04-16

²³¹³ Neue Freie Presse, April 1872-04-07

engedélyt készségesen megadták, és Marathónt választottuk e katonai gyakorlatok helyszínéül. Kedvező szellő sodorta korvettünket a Colonna-fok körül – amely nevét a hegyfok élén található, Athénének szentelt templom figyelemre méltóan jó állapotban megőrzött és messze ragyogó márványoszlopairól kapta –, és lehetővé tette számunkra, hogy április 29-én este elérjük a Marathóni-öblöt. Már leszállt az éj, amikor lehorgonyoztunk, és alighogy leengedtük a horgonyt, megszólalt a harcra kész jelzés! Mindenki sietve elfoglalta kijelölt helyét; öt perc múlva a hajó harcra kész volt – ágyúk dörögtek, Werndl-karabélyok ropogtak, jelzőfáklyák világították meg a sötétséget, és ujjongó „Hurrá!” kiáltások hirdették az ellenség felett aratott győzelmet! Egy teljes órán át gyakorlatoztunk, győztünk és örvendtünk, a lárma, amit keltettünk, biztosan mérföldekre elhallatszott a csendes éjszakában. Ez után mély álomba merültünk, amikor hajnalban megszólalt a vízikürt vidám hullámszáma, és kiűzte a matrózokat függőágyaikból. Embereink pillanatok alatt felöltöztek, megreggeliztek, megragadták fegyvereiket, berakták a két partraszálló ágyút a csónakokba, és követték őket. Fél óra múlva, száz fős erővel, elértük a partot, és kiértünk a híres földre. Lobogó zászlókkal és zenével meneteltünk a nádas Inoi folyó mentén Bei felé, egy kis falu felé, körülbelül húsz percre Seven Marathóntól. Körülbelül egy órán át meneteltünk, egy részben jól megművelt síkságon manőverezve, amikor az út egy kanyarulatában tíz jól felfegyverzett, görög egyenruhás lovas, akik mögött körülbelül ötven egyformán felfegyverzett, de lovak nélküli görög állt, megállított minket. Két hozzánk küldött követ érdeklődött katonai bemutatónk célja felől. Már hallották a lövéseinket az előző este, és ennek megfelelően tették meg előkészületeiket. – „Mit akartok tőlünk? Nem rablók vagyunk?” – felelték naivan, „qui sexcuse Taccuze” –, „hanem hazánk függetlenségének védelmezői, és ha ellenséges szándékaitok vannak, az utolsó emberig megvédjük magunkat!” Ezeket a herkulesi férfiakat, akik nagy pátozzsal léptek fel, tájékoztattuk expedíciónk céljáról, megemlítettük a kapott királyi engedélyt, és a legünnepélyesebben elutasítottunk minden hódító ambíciót. Szavaink mintha mély benyomást tettek volna a követekre, visszatértek honfitársaikhoz, akik lélegzetvisszafojtva vártak. Rövid megbeszélés után kijelentették, hogy nem gördítenek akadályt az utunkba, és megparancsolták lovasságuk egy részének, hogy induljon el a környékre. A többiek csatlakoztak hozzánk, és 399-en velünk vonultak Beibe. Itt nők és lányok rohantak felénk, és baráti érzelmeik jeléül kenyeret, sajtot, babot és virágot kínáltak. Érkezésünkkor fehér zászlót vontak fel a templomtornyra a barátság és a hűség jeléül. A férfiak a levegőbe lötték puskáikat, majd odaadták azokat a körülöttük ólálkodó kisfiúknak. Miután sortüzet adtunk le a gyönyörű nők tiszteletére, és könyörögtünk a vendégszeretetükért, a nyomorúságos falu terén táboroztunk. Fegyvereink voltak a legélénkebb kíváncsiság tárgyai, főként a kis hegyi ágyúink iránti csodálatukat fejezték ki. Egy rövid pihenő után Marathón felé folytattuk utunkat. Itt ugyanaz a fogadtatás várt ránk. Ismét a fehér zászló a templomtornyon, a nők és lányok pedig hihetetlenül szépek és egyáltalán nem félénkek voltak. Pope polgármestere, a milícia parancsnoka – mindössze öt embert vezetett, és kapitányi rangot töltött be – nagy show-t rendezett nekünk. Tengerészeink a fennsík közepén táboroztak, viccelődtek és flörtöltek a lányokkal, egyfajta guzla hangjaira táncoltak velük, egy táncra, amely egészen hasonlított a dalmát kolo-hoz (kör, kerek tánc). A tüzes görög bor oldotta a nyelveket, és az ismerős hangok idegen földön visszhangoztak. Melankolikus szláv dalok váltakoztak vidám olasz dallamokkal. A polgármester a következő szavakkal mutatott be minket a helyi méltóságoknak, köztük Herr Agesilausnak, egy jóképű, méltóságteljes ősz hajú férfinak: „Megtiszteltetés számomra bemutatni Herr Agesilaust, az angolok egyik gyilkosát, akit a királyi kormány amnesztiában részesített.” A férfinak, akit ilyen hízelgő módon mutattak be nekünk, kifejeztük nagy örömünket, hogy egy ilyen tiszteletreméltó úriemberrel találkozhattunk. Mosolyogva visszautasította érdemeinek némileg túlságosan is barátságos elismerését, amit szavaink sugalltak, hozzátéve: „Mit akarnak, tisztelt uraim?” – és itt megérintette aranyóra-zsírunkat –, „a csapatok kiűzték önöket közülünk, ahogyan sokan börtönbe kerültek, végül a kormányzat is

megunta az üldözésünket, és visszavitt minket hivatásunkhoz és szabadságunkhoz.” Megkínáltuk új barátunkat egy pohár jó borral, amit azonnal elfogadott. Áldomását Ausztria jólétére mondta. Remek ember volt az a gyilkos és rabló, Agefilaus! A barátságos fogadtatásért járó hálájának bizonyítékeként különítményparancsnokunk néhány osztrák húszfrancsát adott a papnak a helyi szegények számára. Tiszteletreméltósága láthatóan nagyon aggódott az aranypénzek biztonsága miatt, zsebkendőjébe dugta őket, kezét szorosan összeszorított öklében tartotta, és halkán biztosította, hogy a pénzt a neki jelzett jótékonyági célra kívánja felhasználni. A világ ügyeiben meglehetősen tapasztalatlan pap meglehetősen meglepődött, amikor császárunk portréját látta az érméken – ő csak franciául ismert húszfrancsokat. Felhangzott a gyülekező hangja, általános búcsúzkodás, majd tisztelegtünk a görög zászló előtt, a görögök éljenzése Ausztria császáráért visszhangzott, és mi a „Croviva Basileus Georgios!” kiáltással válaszoltunk. Szép rendben elindultunk Marathónból, a nők kíséretében, akik – mint mindenhol a világon – úgy tűnik, különösen kedvelik a vidám harcos népet. Virágokkal és babérkoszorúkkal díszítették fel táskáinkat, ruháinkat és gomblyukainkat, és könnyes szemmel integetve vettek búcsút tőlünk! Zene szólt, miközben felmáztunk a síkság közepén magasodó halomra, és a marathóni győztes tiszteletére elsütöttük karabélyainkat. Erről a negyvenöt láb magas sírhalmról, amelyet görög hálából emeltek a marathóni győzteseknek, a legjobb lehetőségünk nyílt arra, hogy áttekintsük az egész síkságot. A síkság, mint már említettük, nagyon termékeny, de részben mocsaras, számos juh- és szarvasmarha-nyáj legelész ott, ahol görög írók szerint egykor 200 000 ember nézett szembe egymással ellenséges harcban. A síkságot egyik oldalról a tenger, a másiktól a Stavrokoraki, Kotroni és Argalifi hegyek határolják. Egy rövid menetelés után elértük a tengert, felszálltunk a várakozó hajókra, és énekelve és éljenezve a "Zrinyi" fedélzetére szálltunk. Kedvező északkeleti szél támadt, felhúztuk a horgonyt, és teljes vitorlákkal kifutottunk a tengerre.²³¹⁴

1872.05.02-06-án ismét Syra következett.

1872.05.15-24-én Alexandriát látogatta meg.²³¹⁵

1872.06.11-17-én Zante vizein kötött ki.

1872.06.21 – 1872.07.16 között Korfu következett.

1872.07.15-én az SMS Zrínyi és az SMS Lissa Korfunál, a Morlera melletti zátonyra futott olasz Alessandro Volta gőzhajót a sziklapadról levontatta.²³¹⁶ A korvett parancsnoka, Daufalik parancsnok, Amtsteints különítménysztrel és Heinze és Arlety hajótisztekkel együtt órákig tartó, legnagyobb erőfeszítés és munka után elvégezte a nehéz feladatot, a gőzhajót kiemelték, és az Olasz Gőzhajózási Társaság 600 000 frank tőkét takarított meg.²³¹⁷

1872.07.21-29-én Messina látta vendégül.

1872.08.03-12-én Palermoban időzött, a flottakötéllel együtt, mert az SMS Lissa motorját csak ekkora tudták kijavítani.

1872.08.15-23-án Goletta következett Tuniszban. Ferenc József király és császár születésnapját flottakötélék ott ünnepelte meg.

1872.08.28 – 1872.09.10-én Korfun horgonyzott a Lissa, Novara, Hum és Zrínyi alkotta flottakötélék. Ekkor a hajók szemet is vételeztek.²³¹⁸ A Zrínyi szeptember 10-én hajózott innét el.²³¹⁹

1872.09.19-21-én Larnaca (Ciprus) volt a kikötőhelye.

1872.09.28 – 1872.10.11 között Szmirnában járt. (Más forrás szerint ekkor Agria-ban (Thesszália) lehetett egy ideig, majd visszatért Szmirnába.) A köteléket eredetileg Syriába

²³¹⁴ Neue Freie Presse, Mai 1872-05-30

²³¹⁵ Morgen-Post, Mai 1872-05-11

Das Vaterland, Mai 1872-05-10

²³¹⁶ Ellenőr, 1872. 4. évfolyam, 1872-07-18 / 165. szám

Neues Fremden-Blatt, Juli 1872-07-17

²³¹⁷ Neue Freie Presse, Juli 1872-07-22

²³¹⁸ Deutsche Zeitung, August 1872-08-30

²³¹⁹ Deutsche Zeitung, September 1872-09-11

küldték, de oda nem jutott el.²³²⁰ 1872.10.11-én a 'Zrinyi' korvett reggel ismét elhagyta ezt a kikötőt, miután tegnap este hirtelen parancsot kapott, hogy reggel 9 órakor készüljön fel a gőzfejlesztésre.²³²¹ Ekkor a hajórajt visszarendelték Triesztbe.²³²²

1872.10.23-án megérkezett a Muggia-öbölbe.

1872.10.26-án a Muggia-öbölből kifutott Pola felé.

1872.11.23-án Triesztből Polába hajózott, és hétfő, 25-én délután érkezett meg a kikötőbe. A század néhány napig a kikötőben marad, hogy feltöltse készleteit és ellátmányát, majd céllövészetre indul a Fasana csatornába.²³²³

1872.12.15-én befutott Polába.²³²⁴

1872 decemberében a Fasana csatornában kötött ki, ahol tartalékba helyezték.

1872.12.31-én a Muggia-öbölben volt.²³²⁵

1873.

1873.01.02-án elindult Triesztből.

1873.01.06-12-én Lissában állt meg.

1873.01.19-20-án Miloszt kereste fel.

1873.01.21-én rövid időre befutott Szmirnába, majd Foggia-ba (Olaszország) hajózott, hogy segítséget nyújtson a Livornótól 60 tengeri mérföldre, a tomboló viharban zátonyra futott és a közepén kettétört 600 tonnás Ortodossia osztrák barknak. Megmentették a legénységét és a rakományát, ami márványból és vasból állt. A bark tulajdonosa Eder Boscovich volt.²³²⁶

1873.01.22/26 – 1873.02.03-án Szmirna látta vendégül.²³²⁷

1873.02.06-09-én Vathi következett Számoszon. Közben földrengést éltek át.

1873.02.10-15-én Vathit, majd Amorgost kereste fel.

1873.02. 20 – 1873.03.08-án Alexandriában járt.

1873.03.18-20-án Makri-ban kötött ki. Érintette Koszt és Bodrum-ot is.

1873.03.22.-26-án Vathit (Számosz) látogatta meg.

1873.03.28-29-én Fourchie (Fethy) látta vendégül.

1873.03.29 – 1873.04.21-én Szmirnában volt. Innen a Dardanellák felé indult.

A Szmirnában állomásozó „Zrinyi” korvett (parancsnok: Bregatten-Septiän Lang) rövid utat tesz a szigetcsoport vizein, kitérve Mytiléné és Chiosz kikötőibe, de a húsvéti ünnepekre visszatér Szmirnába, mivel az ottani főkonzul sürgősen kéri a korvett jelenlétét a görögök és zsidók közötti ellenségeskedés kiújulásától tartva. A török kormány már bebörtönzött több főkolompot. A „Zrinyi” korvett esetében remény van arra is, hogy a hajót a bécsi tudósok rendelkezésére bocsátják, akik jelenleg Szmirnában és más görög szigeteken végeznek különféle megfigyeléseket és vizsgálatokat.²³²⁸

Hädel professzor Jénából, aki, nyolc napja van Smyrnában, mint tudjuk, tengeri gémekeket és kagylókat gyűjt, és alapvető kísérleteket végez. Ezekhez a kísérletekhez a gőzhajót az ott állomásozó osztrák "Zrinyi" korvett parancsnoksága bocsátotta rendelkezésére. A főkonzullal és a fent említett korvett parancsnokával együtt kirándulást tett Ephesusba, és a legnagyobb dicséretet és elismerést fejezte ki a levantei konzuloknak, mivel mindig a legjobb fogadtatásban és tudományos törekvéseinek legélénkebb támogatásában részesült tőlük.²³²⁹ Szmirnában, ahol Hädel gazdag, érdekes és tanulságos szivacs- és medúzaállományra bukkant a tengerfenéken. „A szmirnai kikötői medence középső részén végzett kotrás során szereztem be őket, ahol nagy

²³²⁰ Budapesti Közlöny, 6. évfolyam, 1872-09-12 / 208. szám

²³²¹ Deutsche Zeitung, Oktober 1872-10-20

²³²² Die Presse, Oktober 1872-10-23

²³²³ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1872-12-14

²³²⁴ Deutsche Zeitung, Dezember 1872-12-16

²³²⁵ Neue Freie Presse, Januar 1873-01-02

²³²⁶ Neue Freie Presse, Februar 1873-02-08

²³²⁷ Neue Freie Presse, Februar 1873-02-09

²³²⁸ Deutsche Zeitung, April 1873-04-16

²³²⁹ Deutsche Zeitung, April 1873-04-20

sikerrel tudtam használni a császári és királyi osztrák „Zrinyi” korvett gőzhajóját.” Ezúton szeretném kifejezni őszinte köszönetemet a hajó parancsnokának, Lang korvettkapitánynak, azért a nagylelkűségért, amellyel engedélyezte számomra a gőzhajó használatát a szmirnai öbölben történő vonóhálós halászathoz.²³³⁰

1873.04.23 – 1873.04.29-én Csanak Kaleh (Çanakkale, Dardanellák) vizein állt meg.²³³¹

1873.04.25-én behajózta Alexander Conze professzor régészeti expedícióját.

1873.04.29-30-án Enos-ban (talán Ainos, Kefaloniában) járt.

1873.04.30-án rövid időre befutott Szamotrakiba, mely akkoriban még török sziget volt, és kihajózták a régészeti expedíciót. Felállították a sátortábor, és az odalátogató korvett segítségével tartották a kapcsolatot a külvilággal. Az ásatás építészeti helyszínét Alois Hauser és George Niemann mérték fel, és J. Riha tengerészcadét rajzolta meg a helyszínrajzot.²³³²

1873.05.02-04-án Enos-ban volt.

1873.05.04-én ismét Szamotrakiban járt.

1873.05.05-07-én Csanak Kaleh-ot (Dardanellák) érintette.

1873.05.07-08-én visszatért Szamotrakiba.²³³³

1873.05.08-10-én Tassos-ban vetett horgonyt.

1873.05.11-én Szamotrakiban járt.

1873.05.11-15-én Csanak Kaleh-ban állt meg.

1873.05.16-20-én Szamotrakiban volt.

1873.05.20-24-én Csanak Kalehban járt.²³³⁴ Ekkor egy kisebb csapat felkereste Trója romjait.

1873.05.24-26-án visszatért Szamotrakiba.

1873.05.27-30-án visszahajózott Csanak Kalehbe. A hajó rövid kitérőt tett Enosz szigetére, ahol egy napig maradtak, megvizsgálták a régiségeket, és néhányukról vázlatokat készítettek. Másnap az út Szamothrakéba folytatódott, ahol a tudósok felszerelésükkel és egy négyfős kísérettel partra szálltak, hogy megkezdjék a régiségek kutatását. A tudósokkal jelzések útján kapcsolatot tartó „Zrinyi” korvetthajó, Szamothraké és Enosz között közlekedett, ellátva postát és szükséges ellátmányt. Az expedíció tagjai ott is a legbarátságosabb fogadtatásban és érdeklődésben részesültek a helyi hatóságok részéről.²³³⁵

1873.05.31 – 1873.06.04-én Szamotrakiban kötött ki.

1873.06.04-08-án megint Csanak Kalehben járt.

1873.06.11-12-én elhajózott Szamotrakiba, majd ott behajózták a régészeti expedíció tagjait a régészeti leletekkel együtt. A feltárást 64 tengerész segítette a helyszínen. Feltártak egy régi templomot.²³³⁶

A »Zrinyi« korvett még mindig Szamothraké közelében van, és már néhány érdekes régészeti leletet is partra vitt, amelyekkel júliusban vagy augusztusban fog kifutni, amely alkalommal a hajó legénységének engedélyt kell adnia Bécsbe való utazásra.²³³⁷ Szamothrakéban a hajó szívet vételezett.

1873.06.14-27-én Pireuszban (Athén kikötője) állt meg.²³³⁸

1873.06.30 – 1873.07.02-án Lisszabonba kereste fel.²³³⁹

²³³⁰ Neue Freie Presse, Februar 1877-02-15

²³³¹ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-18

²³³² Neues Fremden-Blatt, März 1874-03-10

Deutsche Zeitung, April 1873-04-19

²³³³ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-06

²³³⁴ Neues Fremden-Blatt, Mai 1873-05-07

²³³⁵ Deutsche Zeitung, Mai 1873-05-18

²³³⁶ Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-12

Die Presse, November 1874-11-11

²³³⁷ Deutsche Zeitung, Juni 1873-06-04

²³³⁸ Deutsche Zeitung, Juni 1873-06-23

Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1874 Hauptteil

²³³⁹ Pesti Napló, 24. évfolyam, 1873-07-02 / 150. szám

Deutsche Zeitung, Juli 1873-07-02

1873.07.02-05-én Spalatoban volt. ²³⁴⁰

1873.07.06-án megérkeztek Triesztbe és kihajózta az expedíciót. ²³⁴¹

1873.08.23-án kifutott Triesztből Levante felé az SMS Lissa-t kísérve.

A „Zrinyi” korvett, amely nemrégiben Triesztből – ahol régészeti leleteit kirakodta és legénységének egy részét lecserélte – Castelnouvoba hajózott. ²³⁴²

1873.08.26-án érintette Polát, ahol a két hajó szenet és lőszert, valamint ellátmányt és élelmizert vett fel. 1873.08.31-én futott innét ki a két hajó.

1873.09.12-14-én volt Miloszbán.

1873.09.16-20-án járt Munichia-ban, Pireusz közelében.

1873.09.20-28-án Pireuszban kötött ki.

1873.10.04-08-án Syra következett.

1873.10.16-21-én Suda-öböl vizein járt.

1873.10.25-29-én Poros-ban volt.

1873.11.05-16-án Syraban állt meg.

1873.11.17-20-án Milosz látta vendégül.

1873.11.24-26. Navarin.

1873.11.28 – 1873.12.01. Zante, Argostoli.

1873.12.09-12-én Korfun volt.

1873.12.18-19-én Lissat érintette.

1873.12.20-án befutott Polába.

1873.12.23-án leszerelték.

1876.

1876 májusában első tartalékba került. ²³⁴³

1876.06.05-én Polában szárazdokkban volt. ²³⁴⁴

1876.06.19-én felszerelték és beosztották a Hajórajhoz, majd áthajózott Polába. ²³⁴⁵

Parancsnoka Teschenberg fregattkapitány. ²³⁴⁶

1876.06.19-én egy egymérföldes sikeres próbautat tett, majd befutott Polába. ²³⁴⁷

1876.06.21-én kifutott Polából. ²³⁴⁸

1876.06.23-24-én Korfun járt.

1876.06.26-28-án Syra vizein volt. ²³⁴⁹

1876.06.29 – 1876.07.22-én Szalonikiben kötött ki. ²³⁵⁰

1876.07.23-26-án ismét Syrat kereste fel. Ott szenet vételezett és bevárta a hajó a postáját. ²³⁵¹

1876.08.01-07-én Jaffa-ban járt.

1876.08.08-20-án Bejirútban vetett horgonyt.

1876.09.03-06-án Rodoszbán volt.

1876.09.11-23-án Szmirna (Smyrna) következett. ²³⁵²

1876.09.27 – 1876.11.29-én Szalonikiben (Theszaloniki) állomásozott.

1876.12.03-05-én Syrat érintette.

²³⁴⁰ Neue Freie Presse, Juli 1873-07-05

²³⁴¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1873-07-13

²³⁴² Deutsche Zeitung, September 1873-09-03

²³⁴³ Grazer Volksblatt, Mai 1876-05-25

²³⁴⁴ Pester Lloyd, Juni Jahrgang 23, 1876-06-09 / nr. 132

²³⁴⁵ A Hon, 14. évfolyam, 1876-06-13 / 135. szám

²³⁴⁶ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1876-06-05

²³⁴⁷ Neue Freie Presse, Juni 1876-06-20

²³⁴⁸ Morgen-Post, Juni 1876-06-22

Das Vaterland, Juni 1876-06-22

²³⁴⁹ Das Vaterland, Juni 1876-06-27

²³⁵⁰ Die Presse, Juni 1876-06-27

²³⁵¹ Neue Freie Presse, Juli 1876-07-25

²³⁵² A Hon, 14. évfolyam, 1876-06-22 / 142. szám

1876.12.06-08 és 1876.12.09-11-én Skala (Milosz) vizei ringatták.

1876.12.12-13-án Monemavasia (Görögország) látta vendégül.

1876.12.21-24-án Gravosában volt.²³⁵³

Az osztrák „Zrinyi” korvett (parancsnoka Teschenberg fregattkapitány), Szmirnából érkezett és belépett Gravosába.²³⁵⁴

1876.12.25-26-án Lissa következett.

1876.12.28-29-én Bergulio-ban állt meg.

1876.12.30-án megérkezett Polába.

1877.

1877.01.04-én leszerelték és második tartalékba került.²³⁵⁵

Kicserélték a kazánjait.

1877.11.20-án a Zrínyi korvetten nyilvános árverésre bocsátották, az SMS Erzherzog Ferdinand Max, SMS Lisa és az SMS Fasana társaságában, 433 000 Ft-ért, de nem keltek el.²³⁵⁶

1878-ban megváltoztatták a vitorlarendszerét, bark vitorlázatra.

Ebben az évben aktív szolgálatban áll az amerikai partokon czirkáló «Dandolo» fregatt 14 ágyúval, továbbá a «Frundsberg» és «Zrínyi» korvettek, melyek Szaloniki és Smyrna előtt horgonyoznak, s összesen 8 ágyút hordoznak.²³⁵⁷ Az SMS Zrínyi a lap további írásai alapján 1878 májusában lehetett Smyrnában.

1879.

1879 februárjában került első tartalékba.²³⁵⁸

1879.03.03-án felszerelték és beosztották a Hajórajhoz.

Parancsnoka Camillo Ritter von Henriquez fregattkapitány.²³⁵⁹

1879.04.25-én Pokorny tengernagy százada, amely a "Habsburg" páncélos fregattból, mint zászlóshajóból, valamint a "Donau", "Fasana", "Aurora" és "Zrinyi" korvettekből áll, Spalatóban tartózkodik, és egyelőre nem várható, hogy elhagyja az osztrák partokat.²³⁶⁰

1879.10.24-én kifutott Gravosából.

1879.10.25-28-án Korfun járt.

1879.10.30- 1879.11.04-én Syrában volt.

1879.11.05-15-én Pireuszt kereste fel.

1879.11.16-18-án Sigri látta vendégül.

1879.11.19 – 1879.12.09-én Szmirna vizein járt. Még a horgonydobás előtt egy kifelé tartó francia postagőzös letörte az orrsudár végét.

1879.12.10-12-én Vathi (Számosz) következett.

1879.12.12-13-án Tigani-t kereste fel.

1879.12.15-17-én Marmarizza-ban állt meg.

1879.12.17-én befutott Rodoszra, majd hamarosan távozott onnét. Az erős északi viharban letörött az újonnan megtoldott orrsudár vége.

1879.12.19-26-án járt a Suda-öbölben.

1879.12.28 – 1880.01.03-án volt Korfun.

²³⁵³ Das Vaterland, Dezember 1876-12-22

²³⁵⁴ Pester Lloyd - Abendblatt, Dezember Jahrgang 23, 1876-12-22 / nr. 293

²³⁵⁵ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1877-01-03

²³⁵⁶ Klagenfurter Zeitung, Oktober 1877-10-31

²³⁵⁷ Háború-Krónika, 1877-1878, 1878 / 59. szám

²³⁵⁸ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Januar-Juni 1879-02-09

²³⁵⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1879-03-22

²³⁶⁰ Die Epoche, April 1879-04-25

1880.

1880.01.05-07-én Lissa történelmi vizein horgonyzott.

1880.01.08-án megérkezett Polába.

Ezután a Hajóraj kötelékébe került. Az Adrián cirkált, közben érintette Grivosát, Triesztet és Polát.

1880 júniusában új parancsnokot kapott Ernst Freiherr von Weissenbach fregattkapitány személyében.²³⁶¹

1880 szeptemberében a flottakötélék Lissa vizein gyakorlatozott, majd Grivosába hajóztak.²³⁶²

1880.09.11-én a haditengerészeti bemutatón részt vevő osztrák század már teljesen felszerelt a gravosai rakodótéren, ahol a többi európai hadihajó (például francia és angol hajók) többsége már összegyűlt. A század a „Custozza” és a „Prinz Eugen” páncéloshajókból, valamint a „Zrinyi” korvettből áll, és Eheran von Eberhorst ellentengernagy parancsnoksága alatt áll. A kötelék Dulcignio (Ulcinj, Montenegró) helyzetének nemzetközi rendezése végett tartózkodott a térségben.²³⁶³ A hadgyakorlaton 16 hajó vett részt, de az SMS Laudon fregatt, az SMS "Zrinyi" korvett és az SMS "Sansego" ágyúszázad, valamint az angol HMS "Iris" aviso hajó nem vett részt a bemutatón, mert más feladatot kaptak 1880.09.18-án.²³⁶⁴

Támadás egy hadihajó ellen. Egy Polából származó jelentés szerint: Egy korábbi hajósinas, Suindl nevű matróz-lövész állítólag a „Custozza” kazamatahajó felrobbantását tervezte, de egy altiszt beavatkozása megakadályozta szörnyű tervének végrehajtásában. Karl Stefan főherceget, aki a „Custozza” fedélzetén tartózkodott, a tervezett bűncselekmény felfedezése után azonnal áthelyezték a „Zrinyi” korvettre. A szóban forgó matróz-lövészt állítólag már átadták a tengerészeti börtönnek.²³⁶⁵ Ez az esemény Gravozában történhetett meg.

1880 novemberében az Adriai-tengeren állt szolgálatban.²³⁶⁶

1880.12.21/22-én a Custoza és a Prinz Eugen páncéloshajókból, a Laudon fregattból, a Zrínyi korvettből és a Sansego ágyúszázadból álló kötelék Fasanánál, Pola közelében vetett horgonyt. A lögyakorlat elvégzése után a hajók Triesztbe hajóznak, és ott horgonyoznak a karácsonyi ünnepek alatt. A jövő hónap elején a személyzet és a legénység cseréje miatt várhatóan visszatérnek Polába.²³⁶⁷

1881.

1881.01.10-én Polában részleges javítás alatt állt.²³⁶⁸

1881-ben a Hajóraj kötelékében szolgált márciusig.

Parancsnoka Ernst Freiherr von Weissenbach fregattkapitány.

1881.01.26-án Polából egy rövid út erejéig Smirnába indult.²³⁶⁹

1881 februárjától új parancsnoka Fridolin Ritter von Jägermayr fregattkapitány.²³⁷⁰

1881.07.20-án kifutott Polából Levante felé. A kötelék parancsnoka Anton Ritter von Wiplinger ellentengernagy, a kötelék tagjai: SMS Laudon zászlóshajó, SMS Erzherzog Albrecht, SMS Erzherzog Friedrich, SMS Zrínyi, az SMS Narenta és az SMS Taurus.²³⁷¹

²³⁶¹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1880-06-11

²³⁶² Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-13

²³⁶³ Prager Abendblatt, September 1880-09-11

Die Presse, September 1880-09-09

²³⁶⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, September 1880-09-18

²³⁶⁵ Neugigkeits-Welt-Blatt, September 1880-09-15

²³⁶⁶ Pester Lloyd - Abendblatt, November Jahrgang 27, 1880-11-08 / nr. 256

²³⁶⁷ Wiener Allgemeine Zeitung, Dezember 1880-12-22

²³⁶⁸ Neue Freie Presse, Januar 1881-01-10

Das Vaterland, Januar 1881-01-12

²³⁶⁹ Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-18

Wiener Allgemeine Zeitung, Januar 1881-01-26

²³⁷⁰ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1881-02-11

²³⁷¹ Die Vedette - Militär-Zeitschrift, Juli-Dezember 1881-07-17

1881.08.02-07-én Syraban volt.
1881.08.07-11-én Phalera következett.
1881.08.12-17-én Szalonikiben volt.
1881.08.19-28-án Szmírnát kereste fel.
1881.09.02 – 1881.11.01-én Alexandriában tartózkodott,²³⁷² a Kairóban kirobbant zavargások miatt. A hajó az osztrák-magyar főkonzul rendelkezésére állt, készen a bármikori kifutásra.²³⁷³
1881.11.12. Navarin.
1881.11.17-18. Korfu.
1881.11.25-én befutott Gravosába. Azután áthajózott a Cattarói-öbölbe, ahol Zelenikánál őrizte a lőporraktárt.
1881.12.15-én Polába indult, ahová 1881.12.18-án érkezett meg.²³⁷⁴
1881.12.29-én ismét visszatért a Cattarói-öbölbe.

1882.

1882 januárjától részt vett a „Crivoscie“ (Krivosije) megszállásában.²³⁷⁵ 1881-1882-ben a helyi lakosság besorozása miatt, lázadás tört ki a Herczegovina, Montenegro és a Cattaroi öböl (Bocche di Cattaro) által határolt, karcos, hegyvidéki terepen. A Monarchia csapatai leverték a felkelést és megszállták a területet. A harcokban az SMS Zrínyi mellett részt vett az SMS Laudon, az SMS Nautilus és az SMS Sanségo ágyúnaszád.²³⁷⁶ Végül a flotta tovább bővült az Erzherzog Albrecht kazamatahajóval, Fasana-korvettel és Grille gőzhajóval.²³⁷⁷
1882.01.15-én a Rizanoi-öbölben volt Boccában.²³⁷⁸

1882-ben a Hajóraj kötelékében szolgált és felkereste Meljinjét (Montenegro), Neumot (Bosznia-Herczegovina).

1882.02.06-án visszahívták Polába.

1882.02.12-én leszerelték és áthelyezték második tartalékba.²³⁷⁹

1882 augusztusában az aktív flottakötél tagja volt az SMS Laudon, SMS Erzherzog Albrecht, SMS Fasana, SMS Nautilus és az SMS Grille társaságában.²³⁸⁰

1884-ben egy pénzügyi vita keretében panaszolták, hogy a Duna (Donau) fedett korvett (1876) és a Zrínyi korvett (1874) csak 12 1/2 csomót értek el óránként a jelzett 14 helyett. Szintúgy a Zala és Spalato torpedóhajók (1879) nem bizonyultak oly gyorsaknak, mint remélték, 16 csomó helyett csak 13-at tesznek meg óránként.²³⁸¹

1885.

1885-ben kicserélték a kazánjait.

A hajónak eredetileg 1885.06.10 bevethetőnek kellett volna lennie.²³⁸²

1885.08.15-én felszerelték.

1885.08.31-én kifutott Polából egy nyugat-indiai útra.²³⁸³ Az út célja, a legénység kiképzése, a kereskedelmi és konzuláris kapcsolatok élénkítése, a kereskedelmi politikával kapcsolatos

²³⁷² Neigkeits-Welt-Blatt, September 1881-09-22

²³⁷³ A Hon, 19. évfolyam, 1881-10-17 / 285. szám

²³⁷⁴ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1881-12-23

²³⁷⁵ Gazdasági Mérnök, 35. évfolyam, 1910-04-17 / 16. szám

²³⁷⁶ Egyetértés, 16. évfolyam, 1882-01-10 / 10. szám

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

²³⁷⁷ A Hon, 20. évfolyam, 1882-08-08 / 217. szám

²³⁷⁸ Pesti Hírlap, 4. évfolyam, 1882-01-15 / 15. szám

²³⁷⁹ Militär-Zeitung, Januar-Juni 1882-02-21

²³⁸⁰ Neigkeits-Welt-Blatt, August 1882-08-09

²³⁸¹ Egyetértés, 18. évfolyam, 1884-11-11 / 311. szám

²³⁸² Die Presse, Mai 1885-05-01

²³⁸³ Neigkeits-Welt-Blatt, August 1885-08-06

kívánságok, valamint különféle tárgyak gyűjtése a tengerészeti arzenál és az Udvari Múzeum részére. A hajó parancsnoka Vinzenz von Rosenzweig fregattkapitány volt.²³⁸⁴

A hajó tervezett útvonala: Nagy-Antillák, beleértve Portoricót, Haitit, Jantacát és Kubát, valamint Trinidadra, Barbadosra, Martinique-ra és a Kis-Antillákon található St. Thomasra.²³⁸⁵

1885.09.02-06-án járt Gravosán.

1885.09.09-12-én kötött ki Máltán az SMS Albatros társaságában.²³⁸⁶

1885.09.22-én Gibraltárban volt az SMS Albatrosszal együtt.²³⁸⁷

1885.09.23-25-én horgonyzott Tangerben.

1885.10.04-08-án Santa Cruz de Teneriffe látta vendégül.²³⁸⁸

1885.11.13-18-án Port of Spain (Trinidad) következett. Ez volt az első alkalom, hogy egy 80 méteres hadihajó lehorgonyzott Port of Spain kikötőjében. Rosenzweig parancsnok ünnepséget rendezett a „Zrinyi” fedélzetén a Német Klub számára, amelynek 30 tagja két hajóval érkezett a fedélzetre, és akiket a parancsnok és a hajó tisztjei a legszívélyesebben fogadtak és kiválóan szórakoztattak. Abban a pillanatban, hogy a vendégek elhagyták a hajót, azt bengáli fények világították meg, és számtalan rakétát indítottak az ég felé.²³⁸⁹ Trinidad legérdekesebb természeti jelensége az aszfalttó.²³⁹⁰

Trinidad brit szigetén például lehetőség nyílik betekintést nyerni a rabszolgaság eltörlése óta a nyugat-indiai szigetcsoporthoz kialakult új munkakörülményekbe. Régebben a néger rabszolga szorgalmasan és sikeresen művelte a termékeny földet – a szabad néger gyűlölte a munkát, vagy csak jó bérért végezte, ami elkerülhetetlenül a munkaerőköltségek hatalmas növekedéséhez vezetett, és más munkások toborzását tette szükségessé. Ennek érdekében évente körülbelül 2500 "kulit" – azaz olyan szabad munkást, akiket többéves szerződések révén egyfajta jobbagységbe sodortak – importálnak Kelet-Indiából állami költségen. A kulikat ötéves szolgálati igazolvánnyal osztják be az ültetvényesekhez, fejenként 5 font sterling fizetése ellenében. Az ültetvényes, aki öt évig szolgál, lakhatást, orvosi ellátást és napi 10 penny és 1 shilling közötti bért kap az ültetvényestől. Szolgálatának befejezése után az ültetvényes szabadon választhat, hogy hazatér a kormány költségén, vagy elfogad öt hold földet és 5 font sterlinget, hogy Trinidadon letelepedjen. Eddig úgy tűnik, hogy ez a munkarendszer hosszú távon bizonyítja majd az értékét. A „Zrinyi” korvett hajóorvosának a hajó spanyolországi kikötői tartózkodása alatt lehetősége nyílt ellátogatni egy Cookie településre a város közelében, és így írta le benyomásait: „Egy kis kókuszpálma-ligeten keresztül jutunk el az angol nyugalom helyéről egy idegen nép településére, amelynek láttán úgy érezzük, mintha a világ egy másik részébe csöppennénk. A bambuszból épült tiszta kunyhók kellemes ellentétben állnak a négerek meglehetősen szerény nádfedeles kunyhóival. Ugyanilyen idegen és különös a lakberendezési tárgyak is. A finom bronzszínű és nemes termetű lakosok élénk színű ruhákban járnak, kezüket, lábukat és nyakukat nehéz, gyakran díszes ezüstgyűrűk díszítik. Végtagjaik szimmetriája, nemes vonásaik, különösen a nők és lányok esetében, semmivel sem maradnak el a kaukázusi fajétól. Ezek az emberek indiaiak, akik a Gangesz partjáról vándoroltak ide.” A rabszolgák felszabadításával a Nyugat-Indiák jóléte gyorsan hanyatlott. A négerek, a civilizáció e méltatlan tanulói, újonnan talált szabadságukat a semmittevés teljes szabadságának tekintették. Mindenki a saját urának tekintette magát, ami hatalmas munkaerőhiányhoz vezetett. Az egykor jól

²³⁸⁴ Die Presse, Juli 1885-07-24

Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1887-11-03

²³⁸⁵ Neue Freie Presse, August 1885-08-18

²³⁸⁶ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám

Die Presse, September 1885-09-10

²³⁸⁷ Die Presse, September 1885-09-23

Wiener Allgemeine Zeitung, September 1885-09-24

²³⁸⁸ Pesti Napló, 36. évfolyam, 1885-10-07 / 275. szám

Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1885-10-06

²³⁸⁹ Die Presse, November 1885-11-14

Die Presse, November 1885-11-17

Die Presse, Januar 1886-01-02

²³⁹⁰ Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft, 1887 Hauptteil

megművelt földterület több mint fele kopár és sivár volt. A hiány enyhítésére az angol kormány több ezer kelet-indiai kulit importált. Feleséggel és gyermekkel vándorolva sokan itt találtak meg második otthonukat. Szigorúan tartózkodtak a négerekkel való keveredéstől, csak egymás között házasodtak, és megőrizték buzgó, patkányszerű szellemüket, őshonos szokásaikat, söreiket és hamisítatlan fajukat. Annak ellenére, hogy az elmúlt évtizedekben 140 000 kulit telepítettek be, Trinidadnak csak a délkeleti részét, Port of Spain és San Fernando környékét gyarmatosították nagyobb mértékben.²³⁹¹

1885.11.19-20-án Bridgetown (Barbados, Karib-tenger) vizein járt.²³⁹²

1885.11.22-23-án Kingston (St. Lucia) következett.

A sajtó szerint 1885.11.23-án St. Vincent (Antillák) vizein járt.²³⁹³

1885.11.24-26-án a közeli Port Castries (St. Lucia) állt meg.

1885.11.26-30-án Fort de France (Martinique, Karib-tenger) volt a horgonyzóhelye.²³⁹⁴

1885.11.30 – 1885.12.01-én St Pierre (Martinique) vendége volt.

1885.12.02-án Port Roseau (Domenica) vizein vetett horgonyt.

1885.12.03-06-án Point a Pitre (Guadeloupe) volt a kikötőhelye.²³⁹⁵

1885.12.07-08-án St. John (Antigua) következett.

„Hercegfalváról lapunk egy barátja beküldi hozzánk Kállay Nagy Béla magyar tengerész Nyugat-Indiában december 8-án kelt levelét, mely érdekesen írja le, mint vadászott a „Zrínyi“ osztrák-magyar korvett legénysége cápára. A „Zrínyi“ korvett, december 6-án Antigua kikötőben vetett horgonyt mesze a várostól és pedig a célból, hogy a hajó legénysége magát a céllövésben gyakorolhassa. Szép verőfényes nap lévén, miután a lövés már egy jó ideig folyt, a hajóról egy csolnakot küldöttek ki, néhány legénnyel a lövések eredményét megvizsgálni. A matrózok nem sokára visszatérvén, jelentést tettek, hogy csónakjukat egy cápa kerülgette. A korvetten erre azonnal megtették a cápafogáshoz szükséges intézkedéseket. A cápahorogra egy darab húst tűztek és a tengerbe vetették a horgot kötélt által erősen a hajó oldalához erősítve. Ezalatt Kállay Nagy Béla a hajó farán állva egy pár tiszt társaságában a céllövésre ügyeltek föl. Egyszer csak észreveszik, hogy a hajóhoz közel alig egy arasznyi mélyen a víz alatt úszik a cápa. Az egyik tiszt azonnal fegyvert ragadva a cápára lőtt, de nem találta a fejét, ezért a szörnyeteg azonnal a víz mélyébe merült. Estefelé rendelet adatott ki, hogy a horgot be kell húzni, s midőn a horgot már közel a víz színéig fölhúzták, csak akkor vették észre, hogy valami nagyon nehézkedik rajta, s nem sokára lehetett látni, hogy a horg egy cápa pofájába van beléakadva. Persze jön erre nagy riadalom a hajón, az összes hajó népsége kíváncsi volt farkasszemmel nézni a vízi ellenséggel. Midőn az emberfaló hal észrevette, hogy többé nem a maga ura elkezdte a vizet fújni mint egy tenger alatti vulkán, majd farkával korbácsolta a habokat s a midőn vagy ötven ember kezdte fölfelé húzva a vízből kiemelni, bőszerű dühében böngött, mint a vágóhídra vonszolt ökör. Nagy nehézségekkel sikerült a farkára egy hurkot vetni, s így azután a hajó fedélzetére felvonszolni. Útközben egy dorongot elkapott és ezt csak akkor lehetett tőle elvenni, midőn a fejére mért 20 fejszecsapással kivégezték. Hossza négy és fél méter volt, a feje átmérője egy méter. A szörnyeteg gyomrában találtak egy egész ló combot patkóstul együtt. A patkó a gyomorsavtól szép fényes volt mint az ezüst. Azonfölül letek a bendőjében különféle tengeri kagylókat és kisebb nagyobb állatok maradványait. Szép fehér, alul, felül hét sor fogát a hajósnép kieszede emlékének. A cápa testét visszadobták a tengerbe. Jelenleg a Zrínyi korvett Havanna város kikötőjében van, Cuba szigetén. Onnan mennek New Providenceba és onnét a Csendes óceánon át, hazafelé Pólóba térnek. Mint Kállay Nagy Béla

²³⁹¹ Klagenfurter Zeitung, April 1888-04-06

²³⁹² Das Vaterland, September 1885-09-22

Neue Freie Presse, November 1885-11-21

²³⁹³ Die Presse, November 1885-11-24

Wiener Allgemeine Zeitung, November 1885-11-24

²³⁹⁴ Wiener Allgemeine Zeitung, Oktober 1885-10-05

Die Presse, November 1885-11-27

²³⁹⁵ Die Presse, Dezember 1885-12-04

írja, a hajó népsége kitűnő kondícióban van, s igen mulatságos az utazásuk. Több magyar fiú is van a hajón. — Idősb Kállay Nagy Boldizsár községi orvos úr, ki szíves volt fia, a magyar tengerész levelét rendelkezésünkre bocsátani, egyszersmind a következő sorok közlésére kér föl: Kötelezve érzem magamat, mint atya, a külügyminisztérium tengerészeti osztályának a leghálább köszönetemet nyilvánítani abbéli pontosságáért, hogy fiam leveleit mindenkor a lehető legrövidebb idő alatt kezemhez küldötték; valóban csodával határos, hogy fiam által ez év február 3-án keltezett levelét már 23-án megkaptam Havannából. Sőt az Antillákra megérkezésük után, Trinidad kikötőből a postaindulás sürgőssége miatt fiam csak egy levelező lapon tudatta szerencsés megérkezésüket, s az is kezemhez jött.”²³⁹⁶

1885.12.09-11-én Basse Terre-ben (St. Kitts) járt. ²³⁹⁷

A sajtó szerint érintették Saint Christopher-t is.

1885.12.12-15-én Charlotte Amalia-ban (St. Thomas) kötött ki. ²³⁹⁸

1885.12.16-21-én San Juan (Puerto Rico, Porto Rico) vizein ringatózott. ²³⁹⁹

1885.12.23-25-én járt Santo Domingon.

1885.12.31 – 1886.01.08-án Port au Prince (Haiti) vendégszeretét élvezte. ²⁴⁰⁰

1886.

1886.01.10-18-án Kingston (Jamaika) következett. ²⁴⁰¹

1886.01.25 - 1886.02.10-én Havannában állt meg. ²⁴⁰²

Sajnos a Panama-földszorosra tett látogatást le kellett mondani az ottani sárgaláz-járvány miatt. ²⁴⁰³

1886.02.13-15-én Nassau (Providence-sziget, Bahamák) vizein vetett horgonyt. ²⁴⁰⁴

1886.03.22-27-e között Cadizban volt, sérült állapotban. ²⁴⁰⁵ A sérülés körülményeiről egy tengerész így számolt be: „A hajó 37 napos vihart élt át, s a csavarja annyira megromlott, hogy hasznát nem vehette, s vontatni kellett. A személyzet, nagyon sokat szenvedett, a viharok mindenkit megviseltek, igazi beteg azonban egy sem lett közülök. A hajó kijavításán nagy sietéssel dolgoznak, és kiknek hozzátartozójuk van a legénység vagy tisztek között, azokat kétségkívül érdekelni fogja, hogy hűsvétra valószínűleg Pólában lesznek. A hajó több ízben forgott a legnagyobb veszedelemben. A farsang utolsó napjaiban oly vihar érte őket az Atlanti óceánon, hogy mindnyájan veszve hitték magukat. S ez az irtózatosságot öt napig tartott. Öt napig minden pillanatban várták a halált.”²⁴⁰⁶

1886.03.28-án visszatért Cadizba a rossz időjárás miatt.

1886.04.09-13-án Messinát kereste fel. ²⁴⁰⁷

1886.04.16-án visszaérkezett Polába. ²⁴⁰⁸

Az út során gőzzel megtett 4454 tmf-et, vitorlával 8896 tmf-et. Összesen 140 napot töltött a tengeren menetben.

1886.04.19-én leszerelték.

²³⁹⁶ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-03-04 / 63. szám

Mährisches Tagblatt, März 1886-03-13

²³⁹⁷ Das Vaterland, Dezember 1885-12-14

²³⁹⁸ Wiener Allgemeine Zeitung, November 1885-11-02

²³⁹⁹ Neue Freie Presse, Dezember 1885-12-17

²⁴⁰⁰ Die Presse, Januar 1886-01-12

²⁴⁰¹ Das Vaterland, November 1885-11-11

²⁴⁰² Das Vaterland, November 1885-11-26

Neue Freie Presse, Januar 1886-01-27

²⁴⁰³ Volkswirtschaftliche Wochenschrift, Juli-Dezember 1887-11-03

²⁴⁰⁴ Földrajzi közlemények 1888. Könyvészet / II. Külföldi művek / Freiherr von Benko Jerolim: Reise S. M. Schiffes „Zrinyi”

²⁴⁰⁵ Pesti Napló, 37. évfolyam, 1886-03-25 / 84. szám

Die Presse, März 1886-03-23

²⁴⁰⁶ Budapesti Hírlap, 6. évfolyam, 1886-04-06 / 96. szám

Pester Lloyd, April Jahrgang 33, 1886-04-10 / nr. 100

²⁴⁰⁷ Die Presse, April 1886-04-10

²⁴⁰⁸ Neue Freie Presse, April 1886-04-17

„A »Zrínyi« hajó expedíciójának adja leírását. Rosenzweig Vincze fregattkapitány parancsnoksága alatt tette meg a corvette 1885—86-iki útját Málta, Tanger és Teneriffe érintésével Nyugat-Indiába. Itt érintette az Antillák összes szigeteit s a Bahamák közül New Providence-t. Az egész kirándulásra nyolczadfél hónap volt kitűzve, mialatt az út nagy részét lehetőleg a szelek felhasználásával vitorlaerővel kell vala megtennie. Feladatává tétetett a transatlanti kikötők kereskedelmi és netalán egyéb viszonyait is tanulmányozni, hogy kereskedelmi érdekeinkre hasznosíthatók legyenek. Ezen kívül föl kelle használni a hajó tisztjeinek minden alkalmat, hogy a hadi tengerészet, a hajózás és a tudomány céljai előmozdíttassanak. Gyűjteniök kellett adatokat a tengerpartok térképészeti, vízrajzi és időjárás viszonyairól s a netalán észlelt hibákat ki kelle igazítaniok saját felvételeikkel és észleleteikkel. Végül ethnographiai és tengerészeti tárgyakat kellett gyűjteniök, úgy a pólai hadi arsenal múzeuma, mint az udvari múzeum részére. A Panama földszorossághoz tervezett kirándulás az Antilláktól elmaradt, mert ott akkor éppen a sárga láz pusztított járványszerűleg. A corvette 1885. szeptember 1-én hagyta el Polát, érintette Gravosát, hol szénkészletét egészítette ki, s onnan elindulva szeptember 9-én kötött ki Máltában, melynek leírására a jelentés néhány tanulságos, de új adatok nélküli lapot szentel. Sokkal érdekesebben van ismertetve Tanger, Marokkó főkikötője, hol öt napig időzött a hajó. Innen elindulva kilencz napi hajózás után, a Kanári szigetcsoport legnagyobb szigetén, Teneriffén vetettek horgonyt. A rossz időjárás nem engedte meg nekik, hogy a szigetnek 3716 méter magas hegyét, a Pick de Teydét megmászsák. Az expedíció október 8-án hagyta el az érdekes szigetet és november 13-án érkezett meg Trinidadba. Az Antillák egyes szigeteit külön fejezetekben találjuk ismertetve, s a mű végén függelékekben vannak közölve a megfelelő kereskedelmi adatok. Trinidad különálló angol telepet képez, de azért a francia elem rajta túlnyomó. A sziget 1802-ben került angol hatóság alá s azóta folyton emelkedik. 1881-ben volt 153.128 lakosa Barbados népessége csökken; a kivándorlás járványszerű jelleget öltött. A harmadik sziget, melyet érintettek St.-Vincent volt, mely után a szép Sta.-Luciát, aztán a francia Martinique szigetét látogatták meg. A szerző behatóan foglalkozik ezen érdekes szigetnek leírásával. Majd Dominicat, azután (Jua deloupe-ot, Antiguat, St.-Christoph, St.-Thomas, Porto-Kico, Hay ti, Jamaica és Cuba szigeteket keresték föl. A Bahama szigetcsoportból New-Providence szigetet érintették, melyről szerző azt mondja, hogy az a forró égövi Amerika legcsodálatosabb alkotása, s azt felette érdekesen írja le. A »Zrínyi« corvette február 15-én szedte föl horgonyát a Nassau kikötőből és elhagyta Nyugat-India felette érdekes vidékét, hol három hónapig és két napig időzött. Angol, francia, spanyol, dán gyarmatok, a mulatt-állam, mely a spanyol, és a néger köztársaság, mely francia örökségbe lépett, vonult el tarka képekben a hajó utasainak szemei előtt. Gazdag ismeretekkel megrakva jöttek vissza, melyeket részben e könyvben, részben folyóiratokban és külön jelentésekben tettek közzé. Az utazás egészben szerencsés körülmények között folyt le. Márczius 14-én elérték St. Mariat, az Azori szigetek legkeletibb tagját, honnan 8 nap alatt Cadizba értek. A hazautazás innen Gibraltáron át, érintve még Szardíniát, 22 napot vett igénybe. Az utazás célját illetőleg az expedíció feladatát teljesen megoldotta. A hajó parancsnoka, Rosenzweig fregattkapitány jelentésében hangsúlyozza, hogy Nyugat-Indiában jelentősebb konzuláris képviselettel kellene bírnunk. Így aztán módunkban volna ezen gazdag államok és gyarmatokkal sikeres kereskedelmi összeköttetésbe lépniük. Külön konzulokra volna szükségünk, mert csak ezek révén lehetne kereskedelmünknek ott tért hódítani. Ha volnának ott konzuljaink, akkor vállalkozó szellemű kereskedőknek kellene oda letelepedniük, kiknek érdekeit minden áron támogatni és megvédeni kellene. Eddigél sem lobogónkat, sem államunkat nem ismerik a nyugat-indiai vizekben. Pedig igen-igen érdemes volna ott tért foglalnunk. A munkához egy Nyugat-India szigeteit feltüntető térkép van mellékelve. E. B.»²⁴⁰⁹

²⁴⁰⁹ Földrajzi közlemények 1888. Könyvészet / II. Külföldi művek / Dr. Schober Karl: Schulwandkarte des Königreiches Böhmen

1887.

A Laudon fregatt, a Zrínyi korvett s a Narenta és Hum ágyúnaszád alkotta a téli hajóköteléket.

1888.

Hírek a haditengerészet köréből, Pólából jelentik lapunknak. A „Zrínyi“ korvett e napokban hagyja el a pólai kikötőt, hogy 1-1 és fél évig tartó útját (melynek terve még nincs véglegesen eldöntve) megkezdje. Egyelőre a következő program mutatkozik a legvalószínűbbnek: a tavaszig csatlakozunk a Laudon, Hum, Narenta (Zrínyi) hajókból álló rajhoz, melyek közös manőverek gyakorlatára az Adriai- és Jóni tengeren cirkálnak. Ezután a Zrínyi — elválva a többtől — a délfancia és spanyol partokon fog cirkálni, míg a barcellonai kiállítás megnyitását, melynek tartama alatt a „Zrínyi“ az osztrák-magyar monarchiát fogja képviselni. A kiállítás bezárásával lekerül vagy Nyugat- vagy Kelet-Afrikába, de legvalószínűbb, hogy egyesülve a Vörös-tengeren az olasz flottával, Massauah körül fog néhány hónapig tartózkodni. Innen 1889. végén a melbournei kiállításához megy, miután előbb az Indiákon néhány kikötőt már meglátogatott. Ezután vagy egy keletázsiai, vagy egy délafrikai úttal fejeztetik be az expedíció.²⁴¹⁰ Végül az SMS Zrínyi fentebb tervezett hosszabb útja elmaradt.

Az úgynevezett téli hajórajt, mely a Laudon fregattból, Zrínyi korvettből s a Narenta és Hum ágyúnaszádokból áll, még a hét folytán (1888. április) leszerelik a hadi állomáson (Polában).²⁴¹¹ A hajó parancsnoka Joseph Ritter, Dr. Lehnert.²⁴¹²

1888.02.20 – 1888.04.12-e között a Hajóraj kötelékéhez tartozott.

1888.07.02-től az új Hajórajhoz vezényelték.²⁴¹³

1888.10.25-én Lago Grande kikötőjében segítséget nyújtott egy kritikus helyzetben az SMS Möve (1859) ágyúnaszádnak.

1888.10.28-án egy gőzbárkával és csónakkal segített a Mezzo kikötőjében a zátonyra futott Skutari Lloyd gőzösnek.

1889-ben a Hajóraj kötelékéhez tartozott 1889.03.31-ig.

Taktikai századgyakorlatok. Január elején, amint azt a trieszti "NR. Wr. Abdbl." is jelenti, báró von Spaun ellentengernagy parancsnoksága alatt álló téli század széleskörű taktikai gyakorlatokat fog végezni. Ennek érdekében a századot, amely jelenleg a "Laudon" fregattból, a "Zrínyi" és "Frundsberg" korvettekből, valamint a "Nautilus" és "Hum" ágyúnaszádokból áll, a "Zara" torpedónaszáddal, a "Pola" szállító gőzhajóval, valamint a "Hippus" és "Büffel" szállítóhajókkal erősítik meg. Ezek a hajók alkotják majd a második hadosztályt a taktikai kötelékben. A "tengeri szolgálatra" szánt viszonylag kis költségvetési előirányzat miatt a gyakorlatok csak egy hétig tartanak. Befejezésük után a második hadosztályt leszerelik.²⁴¹⁴ A gyakorlatok célja az ujjonnan bevezetett taktikai elemek gyakorlása.²⁴¹⁵

1890.

1890.04.28-án felszerelték.

Útja 1890—91-ben Keletázsia felé vezetett, amikor a Jangcekiangon (Jangce folyó) egész Hangkauig felhatolt, fölkereste Csifut, Port-Arthurt, Csemulpót és Seult is.²⁴¹⁶

„Hosszú útra indul május hó 1-én a »Zrínyi« korvett és pedig Indiába és Chinába. Az út 10 hónapig fog tartani. Végczélja Shangai, később majd a Yancse- Kiangon is fölevez, ameddig

²⁴¹⁰ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-01-27 / 27. szám

²⁴¹¹ Pesti Hírlap, 10. évfolyam, 1888-04-13 / 103. szám

²⁴¹² Neue Freie Presse, Januar 1888-01-24

²⁴¹³ Pester Lloyd, Juli Jahrgang 35, 1888-07-16 / nr. 196

²⁴¹⁴ Prager Abendblatt, Dezember 1888-12-29

²⁴¹⁵ Klagenfurter Zeitung, Januar 1889-01-06

²⁴¹⁶ Pesti Napló, 61. évfolyam, 1910-04-13 / 87. szám

csak a folyó mélysége engedi. A korvett odamenet és visszajövet hosszasan fog állomásozni Port-Saidban, Adenben, Kolombo-ban, Singaporéban és Hongkongban.”²⁴¹⁷

1890.05.03-án Wladimir Khittel fregattkapitány parancsnoksága alatt elindult Polából Kelet-Ázsiába.²⁴¹⁸ Az út célját a kiképzés, a kereskedelem politikai érdekek, néprajzi, antropológiai továbbá természettudományos tárgyak gyűjtése alkották. Ezenfelül a hajózási műszerek kipróbálást vették tervbe, és tengeri kutatásokat szándékoztak végrehajtani. A kedvezőtlen szelek miatt gőzzel haladt. A küldetés tíz hónapig tart előre láthatóan. A végső úti célja Sanghaj és a Jangce folyó menti városokat is meglátogatja, amennyiben a folyó hajózható. Az oda- és visszaúton a kikötők között szerepel Port Szaid, Áden, Kolombo, Szingapúr és Hongkong.²⁴¹⁹ 1890.05.06-07-én Korfun járt ahol kiegészítette a szénkészleteit.²⁴²⁰

1890.05.13-14-én volt Port Saidban.

1890.05.15-17-én Szuezbent volt.

1890.05.28 – 1890.06.01-én járt Adenben.²⁴²¹ Az Indiai-óceánon való átkelés közben az erős hullámvész 15 m hosszban benyomta a hajó mellvédjét és letörte a csónakkikötő oldal rudat.

1890.06.15-21-én Colombot kereste fel. Itt tárgyalásokat folytattak a két éve embargó miatt visszatartott osztrák-magyar Samsone bark ügyében, de a tárgyalások nem vezettek eredményre.

1890.07.01-08-án Szingapúrban járt.

1890.07.28 – 1890.08.04-én Sanghajban kötött ki.²⁴²²

1890.08.07-08-án Csinkiang (Csincsiang, Jangce) vizein hajózott. Ez legalább 18 órai hajóút a folyón.

1890.08.10-12-én Wuhu-ban vetett horgonyt.

1890.08.14-15-én Wangschau következett.

1890.08.16-20-én járt Hankowban (Hankou). Itt ért véget a folyón való felfelé tartó útja.

„A Hankou felett viszonylag keskeny folyó innen folyik tovább, vize a deltája felé 2 km széles, mire Jiangninnál eléri a 10-18 km szélességet. A Jangce hatalmas vízmennyisége árvizek idején majdnem hatszorosa a Dunáénak. A hajózás szerencséjére ezeknek a hatalmas árvizeknek a hullámvésza nagyon rendszeresen előfordul, ami lehetővé teszi a kiterjedt gáthálózat kiépítését, amely a hasonló számban található csatornák védelméhez és így a mezőgazdaság biztosításához szükséges a folyóvidék sík terepén.”²⁴²³

„(Honfitársaink Chinában.) A kelet-ázsiai vizekre vitorlázott „Zrinyi“-korvett útjáról lapunkban két tárca-közleményt hoztunk már, amelyek az út Kelet-Indiáig menő részét írták le. Most Vusungból, szeptember elejétől kezdve veszünk a haditengerészeti expedíció egyik szellemes tagjától, O. F. honfitársunktól levelet, melyből a következőket közöljük : Az eredetileg I-Csangig tervezett út a Yangtse- Kiangon szerencsére már Hankaunál (600 mrtfldre Shangaitól) befejeződött, mivel a további út előreláthatólag eredmény nélkül maradt volna. Hanem elég volt ez a 600 mrtfld is. Az összes utunk alatt nem szenvedtünk annyit, mint e 30 nap alatt, melyeket a Yangtse-Kiangon töltöttünk, China belsejében. Nappal majd levert bennünket a rettenetes, csaknem hihetetlen forróság, éjjel pedig a kétségbeesésig gyötörték bennünket a mérges mosquitok légiói. És mindehhez hozzá kell számítani azt az irtózatos, rettenetes mocskot, bűzt, szennyet és piszkot, amelyeket az érintett városokban találtunk. Minden túlzás nélkül mondom, hogy az eddig érintett összes városokban oly irtózatos, leírhatatlan bűdösség uralkodik, hogy néhányunkat egyszer-másszor az ájulás környékezett. A mi csatornáinknak az illata valóságos Ylang-Ylang Shangainak vagy Wutsungnak bármely

²⁴¹⁷ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-02-14 / 2681. szám

²⁴¹⁸ Fővárosi Lapok 1890-05-04 / 122. szám

²⁴¹⁹ Pester Lloyd - Abendblatt, Februar Jahrgang 37, 1890-02-13 / nr. 36

²⁴²⁰ Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-05-09 / 127. szám

²⁴²¹ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-05-12 / 2767. szám

²⁴²² Nemzet, 9. évfolyam, 1890-06-14 / 2799. szám

²⁴²³ Földrajzi közlemények 1908.V. Társasági ügyek / Estély 1908. dec. 16.-án

főutcájához képest. Összesen mintegy 9—10 várost érintettünk a Yangtse-Kiangon, többek között Tsinkiangot, Wutsut, Hankaut, Hanjaut, Wutsungot, Kinkiangot, Nankingot. Ez utóbbi különben rendkívül érdekes volt. Egyrészt azért, mert Nanking eo ipso igen érdekes, másrészt és főleg pedig azért, mert nangkingi tartózkodásunk alatt Ghoh-Lüen-Fooh alkirály vendégei voltunk. Magától értetődik, hogy e magas protekció következtében sok olyat láttunk, amivel előbből vajmi kevés európai látogató dicsekedhetik. Többek között láttuk az összes Confucius-templom-complexet (az egyedülit egész Chinában); a királyi selyemszövődöt, amelyben kizárólag a pekingi udvar számára dolgoznak; az arzenált, szintén az egyedülit Chinában, ahol chinaiak által készített Maxim-ágyút és Hotchkins mitrailleuset láttunk. Mérnök és munkás egyaránt chinai. Ez arzenál helyén állott 59-ig a híres porcellán-torony, melynek omladékaiból egyegy darabkát kaptunk emlékül. Továbbá láttuk a Hing dinasztia temetkezési helyét. Lien-Cho-Cheng hangkingi tautay (kormányzó) állítása szerint mi voltunk az első idegenek, akik e szent helyre belépést nyertünk. Továbbá volt nagy „diner“ a tautaynál, ki az alkirály nevében fogadott bennünket. Ez már a 4-ik chinai ebéd volt, melyben részt vettem, de ez igazán fejedelmi és egyszersmind borzasztó rettenetes volt. Még most is a hideglelés környéket, ha visszagondolok reá. Never more! Sajnos mindezekről most részletes leírást nem lehet adni. Japáni utunk egyelőre egy kissé kétséges, miután a jokohamai követség közlése szerint jelenleg ott a cholera uralkodik.”²⁴²⁴

1890.08.21-24-én ért vissza Csinkiangba a Jangcén.

1890.08.29 – 1890.09.02-án és 1890.09.03-án Woosungban kötött ki.

1890.09.03-13-án Csifu következett.

1890. szeptember 4-én von Khittel fregattkapitány, a „Zrinyi” korvett három tisztjének, egy japán idegenvezetőnek és több szolgának kíséretében, útnak indult Szulanba. Még a poggyászt is teherhordókon szállították, mivel a lovas szekerek nem tudtak volna átkelni a rossz utakon, a szinte ismeretlenek Koreába. Mapu városa közelében, félúton Chemulpo és Szöul között, tengerészgyalogosaink találkoztak egy koreai tiszttel, aki nagyon udvariasan bemutatkozott, mint Shim Kayjok, a külügyminiszter küldötte, aki azért lovagolt ki, hogy üdvözlje az osztrák-magyar urakat.²⁴²⁵

1890.09.15-19-én Port Arthurban vetett horgonyt.

A Kuantung-félsziget oldalán található Port Arthur és elhelyezkedése miatt is alkalmasnak tűnik hadikikötőnek. A Santung-félszigeten északabbra fekvő Wei-Hai-Wei-vel együtt a Port Arthur a Betic-szorost védi, és így közvetlenül Tiencsint és környékét védi. Az osztrák-magyar "Zrinyi" korvett parancsnoka, meglátogatta és tanulmányozta ezeket a sárga-tengeri kikötői terveket, megjegyezte, hogy Port Arthur (Lucsun-Kto) kikötője "szép elrendezésével és a környező terep kopárságával élenken emlékeztet a sebenicói szárazföldi bázisunkra". A kikötőt körülvevő magaslatok kilenc erődöt védi, némelyik téglából épült, modern part menti védelemmel megerősítve. A főerőd 459 lábbal emelkedik a tengerszint fölé, a kikötő bejáratától jobbra. A tengerfeneket 20 láb mélyre kotorták, és egy 110 láb széles csatornát mélyítették a legfeljebb 26 láb merülésű hajók számára. A kikötő belső alja azonban feliszapolódott, és csak torpedónaszádok számára hajózható, amelyek számára külön csatornákat építettek, mivel a fenék nyugati részén egy nagy torpedóraktár található. Port Arthur erődjeit és ütegeit von Hanneden porosz mérnök kapitány tervei szerint és irányításával építették. A nyugati kikötőben található torpedóraktár építése, amely teljesen fedett, szintén egy német mérnök munkája. Továbbá három löporraktár és egy nagy raktár található jól védett pozíciókban a kikötőben. Minden erődítmény fedett utakkal van összekötve egymással és a várossal. A fő fegyverzet 22 és 24 cm-es kaliberű Krupp ágyúból áll, némelyik erődben 28 cm-es löveg is van. Az összes építmény vasútvonalakkal van összekötve egymással és a kikötővel. A kikötő bejárata

²⁴²⁴ Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-10-14 / 283. szám

²⁴²⁵ Pester Lloyd, August Jahrgang 41, 1894-08-12 / nr. 194

közelében egy kiemelkedő megfigyelő- és robbantóállomás található, ahonnan felrobbanthatók a kikötő bejáratát eltorlaszoló tengeri aknák, amelyeket békeidőben is különleges tárukban tartanak készenlétben. Port Arthurt a szárazföld felől jól páncélozott erődök és útegek gyűrűje is védi. A területet egy jó út kapcsolja össze a hátszázhoz.²⁴²⁶

Miután a „Zrínyi” tanulmányokat végzett a legújabb kínai haditengerészeti kikötőben, Port Arthurban, átkelt a Sárga folyón, eljutott Hankouba, és belépett a város ugyanazon részébe, megkerülve a nagy Chemulpo-t. Susan és Genfanit mellett Chemulpo a félsziget kikötője. A Mhede mellett húzódik a város japán része, a part legnagyobb részén az európai és a kínai rész található. A szárazföld belsejében emelkedik a finom [nem világos - esetleg „falu”). Tovább haladva eléri a koreai várost, amely egyszerű, nádfedeles vályogkunyhókból álló komplexum. A lakosság száma körülbelül 6000, akik között körülbelül 30 európai van. ...Maga a város semmi érdekeset nem kínál; jelentős áruváros láthatók mind a város kínai, mind a japán részén. Chemulpo környéke hegyes, de ennek ellenére nagyon termékeny. Chemulpo egy kormányzó székhelye, amely valószínűleg egy kínai tao-taihoz hasonlítható. A cikk további része részletesen ismerteti, hogy mit tapasztaltak ott a Zrínyi tengerészei.²⁴²⁷

1890.09.21 – 1890.10.02-én Csemulpo (Chemulyo, Korea) vizein volt.²⁴²⁸

„A közép-tengeri hajók közül a »Zrínyi« corvette az első, mely a koreai vizeket átszeli. Ugyanis a »Zrínyi« corvette kapitánya, Khittel Wladimir azt a megbízást nyerte, hogy Koreával szerződést kössön és ez irányban már meg is tette az első lépéseket. Különben Ausztria-Magyarország a hetedik állam, mely Koreával szerződést köt.”²⁴²⁹

A hajó tisztjei felkeresték Szöult. Ott, látták az elhunyt anyakirályné gyászszertartását.

A folyó mentén fekszik Nanjing, az egykori főváros; Csincsiang, ahol a Pekingből Vangcsungba húzódó Nagy-csatorna szeli át a folyót; és e város alatt (ahol az árapály már észrevehető, és a folyó több mérfölddel kiszélesedik) a nagy Csungning-sziget, amelyet hordalékok hoztak létre. Ebben a városban Khittel parancsnok, miközben egy kínai csapatok céllövőversenyét figyelte, kipróbálta magát a célba lövésben is, amit megnyert.²⁴³⁰

Az anyakirályné halála miatt a koreai adminisztráció nem dolgozott, ezért csak diplomáciai előkészítő munkát tudott a hajó kapitánya elérni.²⁴³¹

1890.10.05-15-én Sanghajban kötött ki. Nanking alkirálya 200 db ezüst emlékérmét adományozott a személyzetnek a Jangcén való utazásért.²⁴³²

„Krecsmári Lajos s. és kir. haditengerészeti gépaltisztól lapunk már több érdekes közleményt hozott. Utolsó közleménye óta a Zrínyi hadihajón bejárta Korea félszigetét onnan a Japáni tengerből a Csendes-Óceánra hatolva, 13 napra rá Japán fővárosában, Jokohamán kötöttek ki. E szigetországból különben a főbb városokon kívül csak egy kikötőt érintettek még (Najsaki, talán Nagasaki, mert gyűrött a forrásként szolgáló lap) s útvonalat ismét Chinának vették, ahova október 12-én — Shangaiba — érkeztek. E nagy világvárosban — írja nov. elsején kelt levelében — háromszor voltam szabadságon s már körülbelől annyira kiismertem magam benne, mintha talán mindig ott tartózkodtam volna. Shangaiból október 17-én délután 2 órakor indultunk ki. Az osztrák magyar consul kevéssel az előtt hagyta el hajókat, ami nagy ünnepélyességgel történt. A diszbogók mind fenn voltak, az árbocok tele matrózokkal, kézben a fehér sapkával integetve. Ágyú dörgések közt szálltak a csónakba. A kézfogásnál az egész tisztikarnak köny csillogott a szemében. Hányszor körül eveztek hajónkat s azután egyenesen

²⁴²⁶ Pester Lloyd, August Jahrgang 41, 1894-08-25 / nr. 204

²⁴²⁷ Pester Lloyd, August Jahrgang 41, 1894-08-12 / nr. 194

²⁴²⁸ Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1894-04-14

²⁴²⁹ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-12-14 / 2979. szám

²⁴³⁰ Neuigkeits-Welt-Blatt, April 1894-04-14

²⁴³¹ Die Presse, Dezember 1890-12-13

²⁴³² Budapesti Szemle. 1908. 135. kötet, 379-381. szám 380. szám / DZSUNK-HAJÓVAL KHINÁN KERESZTÜL. (I.) – Kompolthy Jóbtól

a partnak tartottak. A kikötő út zsúfolva volt. A százakra menő hajók, a midőn megindultunk, mindannyian tisztelegtek. 19-én egy másik folyóba értünk, amely Futschau városnál szakad a chinai tengerbe. 22-én reggel indultunk ki a folyóból kifelé, de alig egy félórára rá, a horgonyt be kellett dobnunk, miután beállott az apály. Emiatt, néhol zátonyra találtunk jutni, nem haladhattunk előre, ott állottunk most nyolc óra hosszat, míg a víz kicsit nőtt s kimehettünk a tengerre. 24-én Kínának egy másik nagy városába, Hong-Kongba értünk. Igen szép és nagy város, gyönyörű fekvéssel. Az egész kikötőt magas hegyek környezik, legmagasabb köztük ötszáz méter magas, ahova gőzsiklóval juthatni fel. A hegyről gyönyörű kilátás nyílik. Nov. 7-ikéig maradunk itt, amikor vissza, Singapore felé megyünk, útközben a Philippíni szigeteket és Saigont érintve. Ha más irányba szóló parancs nem jön, akkor lassan-lassan közeledni fogunk Európa felé. Polába ez esetben márciusban érkezünk meg. Kedves szüleim! Elmondom most azt az esetet is, amely hajónkon a Korea félszigeten Port-Artúrban történt. Amint a kikötőt el akartuk hagyni — reggel nyolc órára volt kitűzve az indulás — nagy szerencsétlenség történt. Egy kazánon a főgépezáró szelepháznak az oldalát a gőz kivágta. Még szerencse volt, hogy a kitörött darab senkit nem ért, de hárman a kitóduló gőz és forró vízzel le lettünk forrázva. Én éppen a szelep alatt állottam a vízmutató csapokat vizsgálva. Mellettem két sütő volt. Nekem az egész hátamat összeégette ugyan, mindamellett a két sütő még súlyosabban megsérült, mert azok egészen le voltak forrázva. Tizenkét napig voltam a kórházban, míg a sebek megszáradtak. Most már hála Istennek, semmi bajom. A második eset a koreai szorosban, a japáni szigetek közt történt. Október 3-án, egy tíz perc alatt, délután 3—4 óra közt egyszerre ijesztő képet öltött a határ. Ömlött az eső a fedélzetre, mintha csak mindig egy-egy óriás hullám csapott volna be. Az óriás zápor majd lecsendesedett, de a vihar még egyre zúgott, míg hat óra felé ez is csendesedni kezdett. A láthatár megvilágosodott felében egy hánykódó fekete folt tűnt fel a háborgó tenger habjai között. Ez a fekete folt egy vitorlás bárka volt, melyen a chinai herceg egyik szigetről kirándulást tett halászatra s a rész idő kint a tengeren érte. Személyzetével huszonhatan voltak, de a bárka csak egy roncs, melynek minden perczen lehetett már várni az elsüllyedését. Hajónkra jöttek s másfél óra alatt értük el a megjelölt szigetet. Mi innen tovább haladva, másnap reggel Nagasakiban vetettünk horgonyt. E tettünkért egy chinai érdemjelt kaptunk, mely a mi consulunknak Nankingban át lett adva, a ki ezt Shanghaiban a chinai herceg nevében parancsnokunknak adta át. Az érdemjel Bécsbe lett küldve ő felségéhez, aki eldönti: szabad lesz-e az idegen állam rendjelét viselni? Most pedig még valamit a magam dolgairól. Múltkori levelükben kérdeztek, hogy mi a teendőm, a fizetésem és az eledelem? Mint gépaltisztnek tenni valóm van elég. Ha gőzzel megyünk, akkor a gépnél, vagy kazánoknál, felváltva teszem a szolgálatot, ha vitorlával, akkor a gépszemélyzetnek negyvennyolc óra eltelté után, ahogy a kazánok ki lettek oltva, a fedélzeten kell ép úgy szolgálatot tenni, mint a fedélzeti legénységnek. A lénungom egy hónapra egy lila aranyban, itt Chinában ez hat dollár, egy dollár a mi pénzünkben 1 frt 82 kr. Kikötőbe érve s a szükséges bevásárlásokat, ami egy hónapra kell, megtéve, bizony nem igen sok marad belőle. Eledelünk az egész után rizs, bab, conserv, krumpli, amit bizony meg nem kóstolok, mert az nem embernek való. Tengeren besózott bűdös marhahús. Kikötőben friss húst és kenyeret kapunk. Most levelem bezárva, tisztelem, csókolom kedves szüleimet, nagyanyámat, testvéreimet, minden rokonaimat és ismerőseimet.²⁴³³

A hajó megállt Nanking-ban. Az ott tapasztaltakról a sajtó hosszasan beszámolt.²⁴³⁴

1890.10.19-22-én Pagoda horgonyzóhelyen állt meg. Ez Futschau -nál kell hogy legyen.²⁴³⁵

1890.10.24 - 1890.11.08-án Hongkongban időzött.²⁴³⁶

1890.11.19-21-én Szingapúrban kötött ki.²⁴³⁷

²⁴³³ Szentesi Lap, 21. évfolyam, 1891-01-02 / 1. szám

²⁴³⁴ Pesti Hírlap, 12. évfolyam, 1890-12-02 / 331. szám

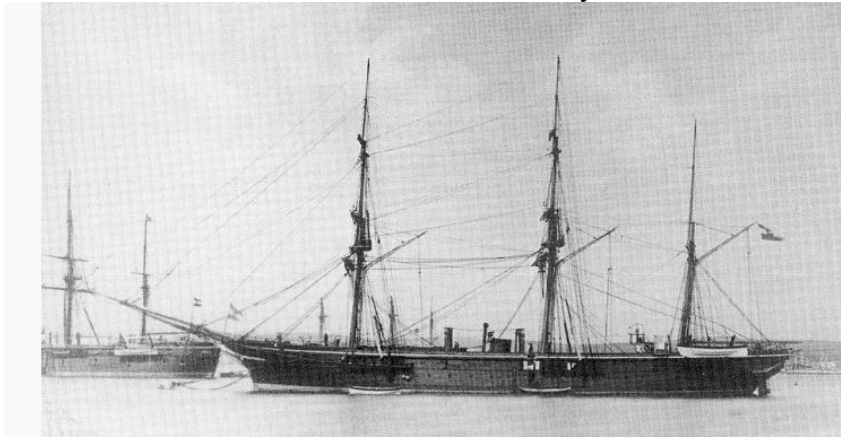
²⁴³⁵ Neuigkeits-Welt-Blatt, Oktober 1890-10-24

²⁴³⁶ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-09-13 / 2889. szám

²⁴³⁷ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-10-01 / 2907. szám

1890.11. 28 – 1890.12.01-én Penangban járt.
1890.12.16-30-án Colomboban volt.

Karl Fuchs harmadosztályú mérnöknek a "Zrinyi" hajó motorjának nehéz körülmények között nyújtott eredményes és kiemelkedő működtetéséért az Arany Érdemkereszt, Josef Becher gépházörnek a "Zrinyi" hajó első gépházi altisztjeként végzett kiemelkedő szolgálata elismeréseként az Ezüst Érdemkereszt koronával adományozták.²⁴³⁸



2439

1891.

1891.01.20-24-én járt Ádenben.

1891.01.27-én találkoztak a Traveller angol gőzössel, mely a négy csavarszárnyából hármát elveszített és Perim szigetéig kísérték.

1891.02.01-04-én Dzsidda-ban állt meg.

1891.02.08-10-én járt Szuezbent.²⁴⁴⁰

1891.02.11-13-án már Port Saidban volt.

1891.02.22-23-án érintette Rodoszt. Az erős szélben a hajó vitorlával elérte a 13,5 csomós sebességet.

1891.03.02-04-én látta vendégül Gravosa.

„A Zrínyi korvett keletázsiai nagy útjából, mint értesülünk, közel egy évi távollét után márc. 3-án befutott a déli dalmát Gravosa kikötőbe. A korvett, mely haditengerészetünk régibb és kisebb hajói közé tartozik, Port-Saidból jövet sok kellemetlenséggel küzdött. Kezdetben Cyprus szigetéig térítette ki a vihar útjából, ahonnan Rhodusba vergődött. Innen ismét a kegyetlen északi szél (Euryklidon) Afrika közelébe térítette vissza, mígnem Kréta szigetének déli Keraton-öblében vontta meg magát. Új vihart kapott a Sporad és Cyclad szigetek közt, itt azonban az északi szél valahára scirocco-vá lett s ezzel a korvett könnyen elérte Corfu szigetét, majd pedig a gravosai kikötőt. A hajó és derék személyzete ez ut alatt igen komoly próbáknak volt kitéve.”²⁴⁴¹

1891.03.06-án megérkezett Polába.²⁴⁴²

1891.03.11-én leszerelték. Az út során megtett 21 727 tmf-et, ebből vitorlával 13 295 tmf-et, 372 tmf-et vitorlával és gőzzel, továbbá 8058 tmf-et gőzzel. Elhasznált 1290 t szenet.

Az utazás több részletét Gáspár Ferenc a hajó korvettorvosa ismertette.²⁴⁴³

Márciusban átalakították a tüzérségét.

²⁴³⁸ Neugkeits-Welt-Blatt, November 1890-11-05

²⁴³⁹ [https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrínyi_\(1870\)](https://en.wikipedia.org/wiki/SMS_Zrínyi_(1870))

Das interessante Blatt, Januar-Juni 1897-05-27

²⁴⁴⁰ Nemzet, 9. évfolyam, 1890-12-31 / 2995. szám

²⁴⁴¹ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-03-09 / 67. szám

²⁴⁴² Fővárosi Lapok, 28. évfolyam, 1891-03-09 / 67. szám

²⁴⁴³ Pesti Hírlap, 13. évfolyam, 1891-04-24 / 112. szám

A Klagenfurter Zeitung a hajó útjáról egy több mint 20 oldalas tanulmányt közölt le több részletben. Nem csak a kikötőket sorolja fel az írás, hanem mind azt, amit ott láttak és tapasztaltak a tengerészek. Igen érdekes olvasmány, de én most még is csak a hajóút rövidített összefoglalóját mutatom be ezen útleírásból.

Ez év május 3-án Őfelsége Zrinyi korvette elhagyta a Központi Kikötőt (Pola), hogy útra keljen Kelet-Ázsia vizeire. Háromszoros éljenzéssel a kötélzetről búcsút vettünk a kikötőben horgonyzó többi hajótól, és a tenger felé indultunk. Egyetlen fuvallat sem mozdította el előttünk a kék Adriai-tenger vizét, amely már régóta második otthonunkká vált, és amelyet most el kellett hagynunk.

Egy torpedónaszád, amely észrevett minket, közvetlenül mellettünk haladt el, habzó vízpermetet szórva az orra előtt, és miután legénysége jó utat kívánt nekünk, hamarosan eltűnt a horizonton. A legénység egy része vidáman indult el, míg mások félve, hogy esetleg soha nem térnek haza. Az északnyugati szél lehetővé tette a vitorlák felhúzását, a motor beindítását, és dél felé hajóztunk következő úti célunk felé. Már másnap a kedvező északnyugati szél délkeletre váltott, és mivel a nagy távolságok miatt a vitorlázás nem tűnt praktikusnak, újra beindítottuk a motort. A szembeszél folyamatosan erősödött, ezért úgy döntöttünk, hogy kimerült szénkészletünket az egyik görög kikötőben pótoljuk, és így történt, hogy május 6-án délután Korfu kikötőjében horgonyt vetettünk. Gyorsan tettünk néhány sétát az ismerős városban, majd másnap reggel megkezdtük utunkat Port Szaíd felé. A vitorlázásra kedvező időjárás nem sok érdekességet kínált, csak ugyanazt a jól ismert tájat, egy nagy vízfelületet, amelynek szélén a füstfelhők gyakran elárultak egy gőzhajót, és mindenekelőtt az ismerős kék eget. Május 12-ről 13-ra virradó éjszaka megpillantottuk az afrikai partvidék világítótornyait, és reggel lehorgonyoztunk Port Szaíd belső kikötőjében, a brit konzulátus épülete közelében, ahol a török „Saakka” korvettet, a francia „Meteor” korvettet és a brit „Melita” cirkálót is lehorgonyozták.

Május 16-án reggel megkezdődtek az előkészületek a csatornán való áthaladásra. Miután a hajó legénysége letétbe helyezte a 4175 frank összeget, reggel nyolc órakor felhúztuk a horgonyt, és behajóztunk a csatornába, amely 22-52 méter széles, 10 méter mély és 81 tengeri mérföld hosszú. Ezzel a hatalmas munkával, amely két szárazföldet választ el egymástól, a mérnöki tudományok egy maradandó emlékművet emeltek.

Alig néhány óra alatt az Amerikából és Európából Port Szaídba érkező hajók elérik Szuezt, a kelet-ázsiai vizekre vezető útvonalak kulcsfontosságú kiindulópontját, míg korábban a viharoktól sújtott Fokföld körüli hosszú és veszélyes útvonalat kellett választaniuk. A nagy forgalom miatt a csatornában való hajózás természetesen kihívást jelent, és számos szigorúan betartatandó szabályozás létezik a biztonság garantálására. Sok jelzőállomás jelzi a kapitánynak, hogy az áthaladás szabad-e, vagy fennakadás történt-e, mivel nem ritka, hogy a hajók a nem megfelelő révkalauzolás miatt zátonyra futnak, így nemcsak a forgalmat állítják le, hanem az egyes jelzőállomások ellátmányellátását is elvágják, amelyet erre a célra kijelölt gőzhajók végeznek. Jelenleg egy hosszú útról visszatérő portugál ágyúnaszád hasonló balesetet szenvedett útközben, de néhány óra múlva sikerült visszahúzni a vízre. Ennek ellenére korvettünknek, valamint két angol gőzhajónak több éjszakát kellett horgonyon töltenie a Keserű-tóban. Az ilyen kellemetlenségek orvoslása érdekében a Csatorna Társaság úgy döntött, hogy a csatornát átlagosan 37 méter szélesre szélesíti, és egy kis vasutat tervez építeni Port Szaíd és Szuez között a jelzőállomások ellátására. Az utazó tekintete hiába keres festői látnivalókat mindkét oldalon, semmi mást nem talál, csak különös alakú homokdűnéket, amelyeket gyakran felkavarodnak a szélről és amelyek feliszapolják a csatornát. Emiatt mindig számos arabot lehet találni, akik palisádok építésével foglalkoznak, és egész tevekaravánokat, amelyek homokot szállítanak szekereken beljebb a szárazföldre, miközben hatalmas kotrógépek kotorják a homokot a fenékről, így elmélyítve és tisztítva a csatornát. Éjszaka elektromos lámpákkal navigáltunk, amelyek nélkül az éjszakai áthaladás nem megengedett, és

május 17-én reggel lehorgonyoztunk a csatorna túloldalán lévő kikötőben. Ez a hely nagyon kevés érdekességet kínált. Miután 14 arabot és egy fekete férfit hajóra szálltunk, akiket fűtőként vettünk fel a Vörös-tengeren átvezető útra, hogy kíméljük saját gépészünket, 19-én elhagytuk a kikötőhelyet, és a tenger felé vettük az irányt. A hőség szinte elviselhetetlenné vált, a hőmérő árnyékában akár 34°C-ot is mutatott, a napon akár 48°C-ot, a gépházban pedig 60°C-ot. Szerencsére hamarosan kedvező északi szél fújt, így lehetővé tette az utazás folytatását vitorlával. 21-én reggel megpillantottuk a Sínai-hegyet. Hamarosan megismerkedhettünk a Vörös-tengeren a számos zátony és a részben ismeretlen áramlatok miatti hajózás veszélyeivel. Nem kevesebb, mint három partra vetett gőzhajót láttunk. Szép napokon zöldeskék medúzák ezrei jelentek meg a hajó nyomában, éjszaka pedig a tenger a legpompásabb foszforeszkálást mutatta. Épp a Vörös-tenger közepére értünk, amikor vitorlái cápákat jelentettek. Május 23-án délután az addig állandó szél felerősödése szükségessé tette a vitorla csökkentését. Alighogy a matrózok végeztek a feladattal, kilenc ilyen tengeri szörnyeteg, amelyet minden matróz rettegett és gyűlölt, megjelent a hajó közvetlen közelében. Azonnal lábnyi, erős horgászbotokat készítettek elő, sózott hússal megszórva, és alig fél órán belül két cápát fogtak. A legénység éljenzése közepette a fedélzetre húzták őket. Az állatok vadul csapkodtak, és lövésekkel kellett leölni őket. A húst, amely közel sem volt olyan rossz, mint ahogy azt gyakran leírták, matrózaink másnap élvezettel falták fel – ez kétségtelenül nagyon is gyakorlatias alkalmazása a „Szemet szemért!” közmondásnak! Ahogy várható volt, az északnyugati szél hamarosan délkeletre fordult, és az utazás gőzerővel folytatódott. Május 27-én kora reggel átkeltünk a Bab el Mandeb-szoroson, amely számos hajótöréséről hírhedt, és másnap naplemente előtt lehorgonyoztunk Steamer Pointon, Áden kikötőjének rakodóhelyén.” Horgonyzóhelyünktől kissé nyugatra egy elsüllyedt gőzhajó árbocai hátborzongatóan emelkedtek ki a vízből. Az a hajó az éjszaka közepén összeütközött egy éppen a kikötőből induló gőzhajóval, és mivel gyengébb hajó volt, elsüllyedt. Rakományát, amely finom francia borokból állt, kimentették. A kikötő nyüzsgött, minden nemzet gőzhajói jöttek-mentek, míg a lehorgonyzott hajók között a bennszülöttek különös módon megépített csónakjai, valamint számos kenu haladt el.

Június 1-jén reggel elhagytuk a kikötőt, és a tenger felé hajóztunk. Mivel a várt délnyugati monszun még nem érkezett meg, Socotora szigetéig kellett hajóznunk. Június 4-én reggel végre megérkezett a várva várt monszun, de olyan intenzitással, hogy a felsővitorlákat be kellett vonni, a többi pedig szorosan reffeltetni kellett. Így viharvitorlákkal, hátszéllel hajóztunk, jól haladva a csak enyhén hullámzó tengeren. De hamarosan a szél és a tengerviszonyok jelentősen fokozódtak, a magas óceánhullámok mennydörgően csapódtak a partnak és a hajó oldalának, hullámaik elöntötték a fedélzetet. A hajó ringatózása felerősödött. Különösen heves hullámmászások idején a szél alatti oldalon csapott be a víz. Pihenni már nem volt lehetőségünk. Akik fáradtan és éhesen dolgoztak, az egyensúlyozástól és a kötelekben, biztosítókövekben való kapaszkodástól, csak nagy erőfeszítéssel tudták munkájukat végezni.

Akik egy megerőltető négyórás éjszakai őrés után alvásra vágyva a függőágyaikban kerestek menedéket, nem találták meg a vágyott pihenést, mivel a függőágyak ringatózásuk során vagy egymásnak csapódtak, vagy kellemetlenül a lenti rekeszekben lógó vasoszlopoknak ütődtek, amik a felső fedélzet támaszaiként szolgáltak. Június 7-én délután egy hatalmas hullám tört be a jobb oldalon, összetörve az orrárboc alját és a hajótestet. Az ágyúnyílás ujjnyi vastag vaslemezei térképként hajlottak szét. A permet egészen az előárbocig fröccsent, miközben a hullám átgördült a fedélzeten, és részben az elülső kabinfedélzeti nyíláson keresztül az alsó rekeszekbe ömlött, a hajó mozgásával párhuzamosan ide-oda hánykolódva, és a legénység felének ellátmányát elpusztítva. Eközben a hullám átcsapott a mentőcsónakokon. Összetörte a partraszálló ágyú ágyútalpát, és evezőket, ballasztot, zászlórudakat és lapátokat dobott a vízbe. Két tengerész a vízbe zuhant, és másokat megsebesítettek a repülő repeszek. A raktér vizsgálata semmilyen kárt nem mutatott a hajó víz alatt lévő részein. A törmeléket szándékosan használták fel a sérült hajótest megerősítésére, így biztosítva a hajó navigációját. Június 12-ről 13-ra

virradó éjjel feltűnt a magányos sziklás zátony, a "Minikoi" jelzőfénye. Létezését egy kapitány özvegyének nagylelkű adományának köszönhetette, akinek férje egy viharos éjszaka során életét és hajóját vesztette ezen a zátonyon. Néhány nappal később, több mint kéthétnyi fáradtságos óceáni utazás után feltűnt a szigetek legszebbike, "Ceylon", és így szerencsésen elértük India csodaországát. Június 15-én délutánra biztonságosan lehorgonyoztunk és kikötöttünk Colombo kikötőjében. Colombóból a hajó Sanghaj felé vette az irányt.

A Jiangsu tartomány délkeleti részén, a Hmangpo és a Woosung folyók találkozásánál fekvő Sanghaj évszázadok óta virágzó város volt, amelyet a hódító japánok sokáig tüskének tekintettek. Mint mindig, amikor a mediterrán területekről támadták a városokat, a kínaiak falat építettek köré, amely ellenállt a keleti szigetállamnak, de nem állt ellen a nyugati seregeknek. Így angol szigetállam lett. A város ugyan is 1842-ben elesett egy rövid küzdelem után, és a nankingi békeszerződés értelmében angol kikötővé nyilvánították. Előnyös elhelyezkedése egy kiterjedt folyó- és csatornarendszer között azt jelentette, hogy Sanghaj nyugati kikötővé vált, amely bár nem veszélytelen az óceánjáró hajók számára, ma már majdnem felülmúlja a környék nagy kikötőit. Woosung-tól, az azonos nevű folyó partján fekvő kisvárostól Sanghajig minden tengerjáró nemzet nyílt tengeri vitorlásai és gőzhajói kikötve találhatók.

Mivel a Jangce folyó magas vízállása miatt augusztusban kellett megtervezni a jangcei utat, augusztus 3-án egy révkalauzt vettünk fel. Az ő feladata volt, hogy a korvetet 600 mérföldre vezesse felfelé a Jangce folyón Hankauig. Augusztus 4-én reggel felhúztuk a horgonyt, és lefelé kormányoztunk a Woosung folyón. Miután elhaladtunk a Woosung erőd mellett, eldőrdült a szokásos 21 ágyúlövés, amelyeket azonnal viszonztunk. Aznap este a Jangce folyóban horgonyoztunk le, mivel az éjszakai hajózás a folyón a gyakori mélységváltozások miatt nem praktikus. Augusztus 5-én reggel nagyon tiszta időben folytattuk utunkat lefelé. A folyó nagy kanyarokban kanyargott a buja növényzet és az indigóültetvények között, amelyek a magas vízállás miatt részben víz alá kerültek. A nádas partok közelében, ahol a középen négy mérföld erős áramlat lecsillapodik és szinte állóvizet képez, számos sóval teli dzsunka, a kedvező szelet kihasználva, megpróbált felfelé haladni. Augusztus 6-án délután elhaladtunk az „Ezüst-sziget” mellett, egy gyönyörű, kúp alakú hegy mellett, rajta egy kínai templommal, majd még aznap este lehorgonyoztak Csingjaangban. A Jangce folyó jobb partján, a torkolatától 170 tengeri mérfölddel felfelé fekvő város, amelyet szerződéses kikötővé nyilvánítottak, a legoptimistább reményeket kelthette. A nagy Nagy-csatornától, amely a várostól délre ömlik a Jangcébe, és Kína legtermékenyebb tartományait köti össze a folyóval, azt várták, hogy fellendíti a teakereskedelmet. Sajnos ez a várakozás nem teljesült teljesen, mivel Hankou valójában a tea fő exportkikötőjévé vált. Mint minden kínai várost, Csingjaangot is egy látszólag erős, de valójában nagyon gyenge fal veszi körül, amely előtt a külföldiek települése a folyópart közelében található. Augusztus 8-án reggel folytattuk utunkat. A folyó sok helyen kilépett a medréből, és számos falu volt víz alatt. Több száz gém és tokhal vadászott a kialakult szigeteken és azok között, amelyek közül néhány áldozatul esett féktelen vadászösztönének.

Míg a Jangce-vidéke állítólag télen nagyon hideg, addig nyáron a hőség rettenetesen nyomasztó. A hőmérő gyakran 39-43 Celsius-fokot mutatott árnyékban este 8 óráig, ami lehetetlenné tette az alvást az alsó helységekben. Augusztus 10-én este elértük Vuhut, a Jangce folyó jobb partján fekvő, körülbelül 75 000 lakosú várost, ahol a húszéves kínai császár születésnapját ünnepelték. Vuhu nem sok érdekességet kínál az utazónak. Kétnapi tartózkodás után elhagytuk a várost, és öt nappal később elértük Hankout, az első kikötőt, amely a tengerjáró hajók számára elérhető volt. Hankaut a 100 000 lakosú Hanjangtól a több mint 100 méter széles Han folyó választja el. A Hankau Klub tagjai, amelyhez szinte az összes ott élő európai tartozik, a korvett megérkezése után azonnal meghívót küldtek a személyzetnek, sürgetve őket, hogy tartózkodásuk alatt vegyék igénybe a klubházat. Ezt a meghívást széles körben elfogadták a tiszték. Augusztus 18-án előestéjén megtartottuk a kis zászlófelvonási ünnepséget, és naplementekor 21 lövés dördült el, számtalan kínait vonzva a partra. Augusztus 18-án reggel, a

császár születésnapján további 21 lövés dördült el a nagy zászlófelvonás ünnepélyes részeként. Később katolikus misét celebráltak. A hajó személyzete és legénysége mellett a sanghaji osztrák főkonzul is részt vett a misén. Jelen Hankau összes külföldi államának képviselői is. Az ünnepélyes istentisztelet alatt ismét 21 lövést adtak le, és végrehajtották az előírt zászlófelvonási manővert. Naplementekor levonták a nagy zászlót, és 21 lövést adtak le. Ez jelentette a hazafias ünnepség végét távol az otthonunktól, a hatalmas Jangce-folyó egyik kikötőjében, ahol a mi "Zrinyi"-nk először tűzte ki az osztrák hadi zászlót. Augusztus 20-án reggel elkezdtek a horgony felhúzását, ami csak nagy erőfeszítéssel sikerült, mivel a homokos sodrás mélyen eltemette őket. Az áramlás lefelé nagyon gyorsan haladt. Augusztus 21-én estére a korvett már Kiukiangban horgonyozott. Háromnapos tartózkodás után elhagytuk Kiukiangot, és gőzzel lejjebb hajóztunk a folyón. A számos folyóparti erőd tisztelegve fogadta a hajót, és minden tisztelgést lövésről lövésre viszonztak. Augusztus 25-én este Nanking közelében horgonyoztunk le, egy alkirály rezidenciájánál, aki sajnos ott tartózkodásunk alatt megbetegedett. 21 lövéssel üdvözöltük a tiszteletreméltó várost, amely körülbelül egy és negyed órával a folyóparttól arrébb fekszik. A tisztelgést a folyóparti erőd azonnal viszonzta. Egy katonai mandarin szállt a fedélzetre, és meghívta a korvett legénységét, hogy látogassa meg Nankingot. A meghívást pedig természetesen elfogadták. Másnap reggel jelentős számban hajóztunk a partra. Csak augusztus 27-én hagytuk el a kikötőt, hogy gőzzel Wosungba induljunk, ahová 28-án délután érkezünk meg.

Mint szinte minden évben, Sanghajban tombolt a kolera, számos áldozatot szedve a nyüzsgő kínai utcákon. Ez azonban nem tántorított el minket attól, hogy kapcsolatban maradjunk a várossal. Miután feltöltöttük élelmiszerkészleteinket, augusztus 31-én elhagytuk Wosungot, és lefelé indultunk a folyón. Alig értük el a Jangce folyót, amikor viharosra fordult az idő. Több gőzhajó példáját követve a korvett biztonságos helyen lehorgonyozott, hogy kedvezőbb időjárásra várjon. Szeptember 4-én reggelre a szél jelentősen alábbhagyott, így folytathattuk utunkat. A vitorlázás dicsősége nem tartott sokáig. Egy friss északkeleti szél kitérő manőverre kényszerítette a hajót, azonban a szél erősödése miatt a vitorlákat be kellett vonni.

A gőzölés megkönnyítése érdekében a felső árbocokat a szél alatti oldalra eresztették, és a vitorlarudakat a szélnek feszegették. A hajó ennek ellenére nagyon hevesen dülöngött. Szeptember 9-én teljes szélcsend állt be, amely alatt a korvett gőzzel jól haladt. A sekélyebb pontokon bevetették a meritőhálót, amely minden alkalommal rengeteg kagylót, szitát és koralldarabot hozott a felszínre. Egy ritka pörölycápa az egyik napon megjelent a fedélzet alatt, de nem sikerült elkapni, mivel ezek az állatok sokkal kevésbé falánk, mint rokonaik, az emberevő cápák. Szeptember 10-én reggel nagy távolságból megpillantottunk egy 12-15 ismeretlen nemzetiségű hajóból álló flottakülönítményt, és aznap este Csifu kikötőjében horgonyoztunk le. A keleten élő európaiak körében népszerű Csifu kikötője egészséges és enyhe éghajlata miatt, mint tengerparti üdülőhely és fürdőváros. Háromnapos tartózkodás után azzal a szándékkal hagytuk el Chifut, hogy Port Arthurba hajózzunk, amely kikötőbe szeptember 14-én értünk el. A Port Arthurban egy tisztviselő meglátogatta a korvettet, és meghívta a „Zrinyi” vezérkarát egy katonai parádéra, aminek érdekében délután partra szálltunk. A katonai bemutató igen érdekes volt.

Szeptember 19-én elhagytuk Port Arthurt, és kihajóztunk a tengerre. Egy friss, kedvező szellő hamarosan lehetővé tette, hogy felvonjuk a vitorlákat, és a "Zrinyi"-nk fűrgén vitorlázott Korea partjai felé. Szeptember 21-én este horgonyoztunk Chimalpo partjainál, ahol egy japán, egy finn, egy amerikai és a német "Iltis" ágyúnaszádot találtuk. Ezen hajók legénységével hamarosan élénk kommunikációba keveredtünk. A Koreai-félsziget (dinsül: Kaoli, japánul: Korai, koreaiul: Chosan) északon Oroszország Szibériájával és Mandzsúriával határos, partjait pedig a Sárga-tenger és a Japán-tenger mossa. A koreaiak primitív lakásaival éles ellentétben állnak a japán lakások lenyűgöző tisztaságukkal.

A hatalmas árapály-ingadozás miatt (általában 34 láb, tavaszi dagálykor 38 láb) a hajóforgalom nagyon nehézkes volt Chimalponál. Október 2-án reggel, tizenkét napos tartózkodás után elhagytuk Chimalpót, hogy visszahajózzunk Sanghajba.

Október 4-én este behajóztunk a Jangce torkolatába, és éjfélkor lehorgonyoztunk a Tungsha világítóhajó oldalánál, hogy megvárjuk a dagályt és a másnap reggel megérkező révkalauzt. Dagálykor a tenger felől a szárazföld felé áramló víz nagy sebességgel hajtja a folyót a torkolata felől, míg apálykor a tengerszint csökken, lehetővé téve a folyó vizének tengerbe ömlését. A különbségek olyan nagyok, hogy az árapály a Jangce torkolatától 600 tengeri mérfölddel felfelé is érezhető. Október 5-én délután a korvett Sanghajban az egyik bójához kötött ki.

Október 15-én reggel szeretetteljes búcsút vettünk ismerőseinktől, és a legénység éljenzése közepette a Woosung folyón lefelé hajóztunk a jól ismert Jangce folyóba, majd át a torkolaton, ahol nagyon friss északkeleti széllel találkoztunk. Vitorlával a korvett elérte a 10-11 mérföld/órás sebességet, így október 18-án este a Tung-kuon-szigetekenél lehorgonyozhattunk, hogy megvárjuk a révkalauzt, aki másnap reggel dagálykor a Min folyóba kalauzolt minket. A „Zrinyi” méretű hajók számára a Min folyó csak Pagodáig hajózható, ahol aznap este lehorgonyoztunk. Október 22-én elhaladt mellettünk a német császári postagőzhajó, a "Nedar", amely zászlójával üdvözölt minket. Az utazás szokatlanul gyorsan haladt. Október 25-én már áthajóztunk a gyönyörű kikötő bejáratán, és egy órával később lehorgonyoztunk Hongkong partjainál. Egy kellemes 13 napos hongkongi tartózkodás után november 8-án reggel elhagytuk a várost és vitorlát bontottunk. A tengeren friss északkeleti széllel és heves tengerrel találkoztunk. A heves hullámozás közben a korvett akár 200 mérföldet is megtett naponta, miközben hatalmas zuhatagok árasztották el folyamatosan a fedélzetet. Mivel következő úti célunk Szingapúr nagy tengerparti városa volt, a megteendő nagy távolság miatt hosszabb tengeri tartózkodásban is reménykedhettünk. Szingapúrból már a hajó hazafelé tartott Penang, Colombo és Aden érintésével. Kizárólag gőzzel folytatva észak felé tartó utunkat, fel kellett töltenünk súlyosan megfogyatkozott szénkészletünket, ezért kikötöttünk Dzsiddában, egy kisvárosban Arábia nyugati partján. Február 2-áról 3-ára virradó éjszaka alkalmunk volt egy hatalmas tűzvészt megfigyelni Dzsiddában a horgonyzóhelyről, amely nagyon rövid idő alatt számos házat porig égett a városfalakon kívül fekvő arab negyedben. Négy napos tartózkodás után elhagytuk ezt a kikötőt, a továbbra is uralkodó szembeszél ellenére is északabbra hajóztunk, és február 9-én reggel elértük Szezt, ahol előkészületeket tettünk a csatornán való áthaladásra. Február 10-én délben a korvett befutott a csatornába. Aznap délután a hajónak egy kerülési helyen kellett kikötnie, mert az egyik jelzőállomás egy közeledő gőzöst jelzett. Nem sokkal ezután az északnémet Lloyd gőzhajó, a "Kaiser Wilhelm II", a csatornán valaha közlekedő legnagyobb gőzhajó, megjelent a csatorna kanyarulatában, utasait szállítva. A legénység és a személyzet éljenzésben tört ki a korvett láttán, miközben a hajó zenekara a császári himnuszt kezdte játszani, amint elhaladt mellette. A hajó egy éjszakára lehorgonyozott Iszmáília-ban, a Timsah-tó partján fekvő tiszta és barátságos város partján, és csak reggel folytatta útját. Február 11-én délután megérkeztünk Port Szaídba, ahol a Kelet-Afrikából hazafelé tartó német "Carola" korvett fogadott minket. Február 16-án ismét tengerre szálltunk azzal a szándékkal, hogy egyenesen a hazai kikötőnkbe hajózzunk. Sajnos hamarosan kedvezőtlen körülmények álltak elő. Február 19-én viharos északnyugati szél támadt, ami arra kényszerített minket, hogy elhagyjuk az útvonalunkat, és egy kikötőbe hajózzunk, hogy kivárjuk a rossz időjárás végét. Így a Földközi-tenger keleti irányú örvényeibe sodródtunk, majdnem elérve Ciprus szigetét, ahol a szél alábbhagyott és kedvezőbbé vált. A ciprusi Limassol városának elérésére vonatkozó tervünket elvetették, és megpróbáltuk folytatni az utunkat. Néhány nappal később azonban az északnyugati szél fokozódó erővel és állandó esőzésekkel tért vissza, és a korvettnek Rodosz közelében, az azonos nevű szigeten kellett lehorgonyoznia. Egy mérsékelt szellő közeledtével elhagytuk a kikötőt, és a Matapan-fok felé vettük az irányt, ahol a szél felerősödött, gyors haladást ígérve. Február 23-áról 24-ére virradó

éjszaka az ártalmatlan szellő hirtelen tomboló északi szélviharrá változott, amely a hajót hevesen döntötte oldalra, veszélyeztetve a kötélzetet is. Példátlan sebességgel, viharvitorlákkal dél felé száguldott a hajó, menedéket keresve a Kréta szigete alatt a tomboló vihar elől. Február 24-én estére már a sziget déli oldalán egy lakatlan öbölben horgonyoztunk. Időnként viharos széllokések zúdultak le a magas hegyekből, attól tartva, hogy a hajó elsodródhat horgonyzás közben. A hatalmas húzóerő megrongálta a láncreteselő mechanizmusát, és az teljesen meglazult. A motor segítségével több órányi fáradságos munkába telt a kikötés biztosítása. Rövid idő múlva a szél elült, és két nappal később ismét jó idő lett, lehetővé téve számunkra, hogy folytassuk utunkat, amely most már nagyon gyorsan haladt. Március első napjaiban megpillantottuk a hazai partvidék hegyeit, és március 6-án reggel Pola partjainál találtuk magunkat. Csak ketten nem láthatták viszont hazánkat – ők szüleik és bajtársaik gyászolásával nyugszanak idegen földben. (A vihar a tengerbe sodorta őket.) A korvett az út során, majdnem megkerülte a Földet.²⁴⁴⁴

1893.

1893.08.26-án felszerelték.

1893.09.02-án Johann Holeczek fregattkapitány parancsnoksága²⁴⁴⁵ alatt tengerész kadéttal a fedélzetén kifutott Polából Dél-Amerika felé. Úti céljai közé tartozott Rio de Janeiro hogy az ott kitört forradalom alatt óvja az osztrák-magyar érdekeltségeket, valamint a Nyugat-Indiákon és Nyugat-Afrikában is képviselje ezeket.

A "Zrínyi" korvett tervezett útja elsősorban a nyugati féltekére terjed ki. Polából közvetlenül Rio de Janeiróba, onnan pedig dél felé Argentínába hajózik. Ezt követően másodszor is átszeli az Atlanti-óceánt Fokvárosba, ahonnan a nyugat-afrikai partvidék mentén halad a portugál San Paulo de Leandro gyarmatig. Ezután másodszor is átszeli az egyenlítőt, és a hajó Paramaribo, Holland-Guyana fővárosa felé fordul, majd Dél-Amerika északkeleti partvidéke mentén folytatja útját Colónba. Átszelik a Karib-tenger teljes nyugati oldalát, és megállnak Havannában, Kuba szigetén. A Golf-áramlat áramlatával a korvett átszeli a Florida-szorost New Yorkba, ahonnan hazafelé negyedszer szelik át az Atlanti-óceánt.²⁴⁴⁶

1893.09.30 – 1893.10.07-én pihent meg Gibraltárban.

1893.10.09-i hír: A brazíliai osztrák-magyar állampolgárok megvédése céljából a Zrínyi hadihajó Gibraltár kikötőből Rio-Janeiróba rendeltetett.²⁴⁴⁷

1893.11.15 – 1894. 02. 17-én Rio de Janeiroban állomásozott. A háborús események közepette támogatta az osztrák hajók ki- és berakodását.

„A Zrínyi-korvett ünnepe. A közös hadsereg egyik magyar nevű hadihajójáról, a Zrínyiről, amely két hónappal ezelőtt kelt útra, Rio-de-Janeiróból tudósítás érkezett, amely az első negyven nap élményeiről számol be. A Zrínyi november 14-én érkezett Rio-de-Janeiróba, ameddig körülbelül ötezer tengeri mértföldnyi utat tett meg. Október 30-án hasította át a hajó az egyenlítőt, s ebből az alkalomból a legénység ősi matróz szokás szerint tengeri ünnepet rendezett. Már napokkal az ünnep előtt nagy volt a sürgős forgás, de a programja részleteit

²⁴⁴⁴ Klagenfurter Zeitung, Oktober 1890-10-21

Klagenfurter Zeitung, Oktober 1890-10-22

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-09

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-10

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-11

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-13

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-23

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-30

Klagenfurter Zeitung, Januar 1891-01-31

Klagenfurter Zeitung, April 1891-04-05

²⁴⁴⁵ Die Presse, August 1893-08-05

²⁴⁴⁶ Neuigkeits-Welt-Blatt, August 1893-08-30

Neue Freie Presse, August 1893-08-25

²⁴⁴⁷ Pesti Hírlap, 15. évfolyam, 1893-10-10 / 280. szám

Agramer Zeitung, Oktober 1893-10-10

egészen az utolsó percig eltitkolták. Az ünnep napján délután zenekar játszott. Az egyik induló hangjára megjelent a főárbóc mellett elkerített nagy sátorból Neptun isten feleségével Amfitrittrel gazdagon díszített trónján, amely erre az alkalomra a hét centiméteres tengeri ágyú talpából került ki. Nyolc négernek öltözött, arany orr- és fülkarikákkal, karperecekkkel és lábperecekkkel felcicomázott matróz vonta a trónt, amely után a kíséret következett: fegyveres matrózok, egy elefánt, egy medve, egy borbély, óriás taplókkal és borotvával és fésűkkel, a zenészek és a szolgák stb. A tenger istene leszállott feleségével a trónról és bemutatta hódolatát a parancsnoknak. És azzal megindult a pajkos mulatozás, amely a késő éjszakában ért véget. Az ünnep után következő napokban mintha csak megneheztelt volna a tengeristen, kedveztlené vált az idő és a Zrínyi folytonos viharok között érkezett Rio-de-Janeiroba.”²⁴⁴⁸

1894.

1894.02.15-én három ember, közöttük a hajó parancsnoka Johann Holecsek, elhunyt sárgalázban.²⁴⁴⁹

„(Sárgaláz a Zrínyi-korvetten.) Múlt számunkban már említettük röviden, hogy a Zrínyi korvett parancsnoka sárgalázban meghalt. Újabban érkezett adatok szerint, a hajó parancsnoka Holecsek János fregatta-kapitány volt. Ugyan e hajón még három matróz betegedett meg sárgalázban. A matrózokat rögtön kiszállították a hajóból Rio-de-Janeiróba vitték a San-Sebastian kórházba. A „Zrínyi“ múlt év szeptember 1-én hagyta el Pólát és Rio-de-Janeiróból a Fokvárosba volt menendő, honnan az afrikai partok hosszában Gibraltáron keresztül érkezik vissza Pólába. A Braziliában időközben kitört forradalom megakadályozta a hajót további útjában, mert a kormány rendelkezése szerint a Zrínyinek Brazília fővárosában az osztrák-magyar kereskedelmi érdekeket kellett megvédelmeznie, amely rendeltetésének a hajó meg is felelt. A „Zrínyi“ fedélzetén, melynek legénysége 160 matrózból áll, van a tengerészeti akadémiát tavaly végzett növendékek egy része is. Holecsek fregatta-kapitányt, aki a „Zrínyi“ elutazásáig a polai tengerészeti ügyosztály 7. osztályának főnöke volt, nagyon tehetséges és ügyes tengerésztisztnek tartották. Holecsek 48 éves volt, nőt és három gyermeket hagyott hátra.”²⁴⁵⁰

„— (A sárgaláz egy osztrák-magyar hadihajón.) A Zrínyi hadihajó parancsnoka, Holecsek János fregátkapitány — mint nekünk telegramban jelentik — sárgalázban meghalt. A Zrínyi hadihajó múlt évi szept. 1-én indult el Pólából Rio da Janeiróba; innen Fokvárosba s azután Gibraltáron át Pólába kellett volna indulnia. De kitört Braziliában a forradalom s a Zrínyi parancsnoka utasítást kapott a közös tengerészetiügyi kormánytól, hogy Braziliában oltalmazza meg az osztrák és magyar kereskedelmi érdekeket, a mi Holecseknek sikerült is. A Zrínyi derekasan támogatta a Lloyd és Adria hajóit, melyek a braziliai kikötőkben kirakodtak s melyeket a braziliai lázadók el akartak fogni. Holecseken kívül még három matróz betegedett meg sárgalázban. Holecsek, kit tengerészeti körökben nagyon szerettek és tiszteltek, özvegyet és három gyermeket hagyott hátra.”²⁴⁵¹

1894.02.17-20-én a hajó átment a Rio de Janeirotól 70 tengeri mérföldre lévő Ilha Grandéra, ahol fertőtlenítették.

1894.02.21-22-én visszatért Rio de Janeiroba.

A hajó ideiglenes kapitánya Eduard Danelutti.²⁴⁵²

²⁴⁴⁸ Pesti Napló, 44. évfolyam, 1893-12-28 / 362. szám

²⁴⁴⁹ Linzer Volksblatt, Februar 1894-02-20

²⁴⁵⁰ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-02-20 / 51. szám

Militär-Zeitung, Januar-Juni 1894-02-19

Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1894-12-20

²⁴⁵¹ Budapesti Hírlap, 14. évfolyam, 1894-02-18 / 49. szám

²⁴⁵² Neuigkeits-Welt-Blatt, Dezember 1894-12-20

1894.03.03 – 1894.04.02-án volt Montevideóban.²⁴⁵³ A legénység egészségi állapota helyreállt. Új parancsnoka, Ferdinand Gebhart fregattkapitány.²⁴⁵⁴
 1894.05.10-26-án kereste fel Fokvárost.²⁴⁵⁵
 1894.05.31 – 1894.06.03-án Angra Pequena-ban (Namíbia, Lüderitz-öböl) volt. Ott, kiegészítették az ivóvíz készleteiket.
 1894.06.08-12-én a Walvis-öbölben járt.²⁴⁵⁶
 1894.06.21-27-én St. Paul de Loandat kereste fel.²⁴⁵⁷
 1894.06.30 – 1894.07.05-e között Banana Creek következett.
 1894.07.20-án a malárialáz elérte a csúcspontját. 27 fő betegedett meg.
 1894.08.03-05-én befutott Dakarba.
 1894.08.14-25-én St. Vincent-en járt.²⁴⁵⁸
 1894.09.10-29-én Ponta (Pia) Delgada következett.
 1894.09.21-én Delgadában egy nagy tűzvész eloltásában segítettek a tengerészei.
 1894.10.14-20-án járt Gibraltárban.
 1894.10.25-30-án Algier-ben volt.
 1894.11.07-11-én Goletta (Tunisz) következett.
 1894.11.30 - 1894.12.06-én befutott Teodóba.
 1894.12.08-09-én járt Lissán.
 1894.12.15-én megérkeztek Polába.²⁴⁵⁹
 1894.12.17-én leszerelték. Az út során összesen megtettek 24 447 tmf-et, ebből 18 034 tmf-et vitorlával.

1896.

1896-ban kicserélték a kazánjait az eredetileg az SMS Budapestnek-nek szánt kazánokkal. A "Kaiserin und Königin Maria Theresia" torpedóvető cirkáló, a "Laudon" fregatt zászlóshajójaként, a "Zrinyi", a "Hum" és a "Nautilus" korvettekkel, valamint a "Spalato" torpedónaszáddal alkotja majd a téli századot, amelynek hadrendbe állítását szeptember 1-jén tervezik.²⁴⁶⁰
 1896.10.02-án felszerelték és beosztották a Téli Hajórajba.²⁴⁶¹
 1896.10.25-ről 26-ra virradó éjszakán egy zivatarban összeütközött az SMS Nautilus-szal és az SMS Laudon-nal. Megsérült a kötélzete és a vitorlázata.
 1896.10.27-én befutott Polába javításra.

1897.

1897-ben a Hajóraj kötelékéhez tartozott. Parancsnoka Konstantin Ritter von Pott.²⁴⁶²
 1897 januárjában a téli őrzőjárat három hajóból áll: a „Laudon“ fregattból, a „Zrinyi“ corvette-hajóból és a „Nautilus“ ágyúnaszádból. Ezek a dalmáciai vizekben cirkálnak.²⁴⁶³
 1897 februárjában leszerelték és a Polában horgonyzó "Laudon" fregatt, a "Zrinyi" korvett és a "Nautilus" ágyúnaszád legénységét egyszerűen elosztották a felszerelés nélküli hajók között, és nem hívtak be haditengerészeti tartalékokat.²⁴⁶⁴

²⁴⁵³ Neues Wiener Journal, März 1894-03-05

²⁴⁵⁴ Die Presse, März 1894-03-07

Prager Abendblatt, März 1894-03-06

²⁴⁵⁵ Pesti Hírlap, 16. évfolyam, 1894-04-11 / 101. szám

²⁴⁵⁶ Agramer Zeitung, Dezember 1894-12-19

²⁴⁵⁷ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1894-12-20

²⁴⁵⁸ Prager Abendblatt, August 1894-08-17

²⁴⁵⁹ Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1894-12-18

Das Vaterland, Dezember 1894-12-15

²⁴⁶⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, Juli 1896-07-23

²⁴⁶¹ Militär-Zeitung, Juli-Dezember 1896-07-26

²⁴⁶² Neugkeits-Welt-Blatt, März 1898-03-22

²⁴⁶³ Fővárosi Lapok, 34. évfolyam, 1897-01-29 / 29. szám

²⁴⁶⁴ Prager Abendblatt, Februar 1897-02-19

1897.05.01-én Konstantin von Görtz sorhajókapitány parancsnoksága alatt elindult Polából Dél-Amerikába és a Nyugat-Indiákra. Az útvonal Ófelsége "Zrinyi" hajóját először Gibraltárra viszi, ahonnan az út a Kanári-szigetektől nyugatra, Saint Vincent érintésével Bahiába vezet. Több nap után a korvett először Rio de Janeirót, Buenos Airest és Bahia Blanca-t látogatja meg, majd szeptember környékén másodszor is átkel az Atlanti-óceánon, hogy Tristan da Cunha-tól délre Fokvárosba hajózzon. Két hetes ott-tartózkodás után a hajó kiköt St. Paulo de Loandaban, Banana-ban, Libreville-ben, Fernando de Po-ban, Lagosban, Coast Castle-ben, Monroviában, Freetownban és Bathurst-ban, majd Ponta Delgadán (Azori-szigetek), Cádizon és Gibraltáron keresztül tér haza. Mivel ezt az utat a lehető legtöbbször vitorlával teszik meg, teljes mértékben kihasználva a szélviszonyokat, rendkívül kedvező lehetőséget kínál a legénység tengerészeti képzésére és a tisztjelöltek manőverezési képzésére. Az erre a tanulságos és élvezetes útra kiválasztott hajó egy 1370 tonnás, lapos fenekű korvett, amelyet 1000 lóerős motor hajtott, és 280 fős személyzettel rendelkezik. Az 1871-ből származó elegáns hajótípus különösen alkalmas óceáni utakra, mivel elegendő motorteljesítménnyel rendelkezik még kedvezőtlen tengeri viszonyok között is. A korvett szerény fegyverzettel rendelkezik, amely két 15 centiméteres hátultöltős ágyúból, öt könnyűágyúból és két géppuskából áll, mégis tűzpárbajba keveredik.²⁴⁶⁵

1897.05.29- 1897.06.02-én járt Gibraltárban.

1897.06.16-21-én volt Saint Vincenten.

1897.08.05 – 1897.09.07-én Buenos Airesben kötött ki. Ott a hajón karbantartási munkálatokat végeztek két napon keresztül.

1897.09.12-15-én Bahia Blanca következett.

1897.10.18-28-án járt Fokvárosban.

1897.11.10-14-én Loandaban állt meg.

1897.11.16-19-én Banana Creeknél horgonyzott.

1897.11.25-29-én volt Libreville-ben.

1897.12.01-04-én Fernando Po-nál horgonyzott.

1897.12.08-11-én Lagos-ban járt.

1897.12.15-én befutottak Elminába (Ghána), majd még aznap tovább is indultak.

1897.12.15-16-án járt Cape Coast Castle-ben (Nyugat-Afrika, Ghána).

1897.12.26-29-én Monrovia következett.²⁴⁶⁶

1897.12.31 – 1898.01.04-én Freetownban (Sierra Leone) vetett horgonyt.²⁴⁶⁷

1898.

1898.01.08-11-én Bathurst vizeit kereste fel.

1898.01.23-án érintette Ponta Delgadát. Az erős délnyugati viharban segítséget nyújtottak a Dortenburg holland barknak, amelynek a viharban elszakadtak a kikötőkötelei.

1898.01.24 – 1898.02.09-én Ponta Delgadában maradt.

1898.02.21-27-án járt Cadizba.

1898.02.27 – 1898.03.05-én Tanger következett.

1898.03.17-én rövid időre befutott Messinába.

1898.03.25-27-én már Fasanában volt.

1898.03.27-én megérkezett Polába. 216 napot töltött a tengeren, összesen megtett 21 511 tmf-et, ebből 16 779 tmf-et vitorlával.

1898.03.29-én leszerelték.

²⁴⁶⁵ Das interessante Blatt, Januar-Juni 1897-05-27

²⁴⁶⁶ Budapesti Hírlap, 17. évfolyam, 1897-11-18 / 320. szám

²⁴⁶⁷ Neue Freie Presse, Januar 1898-01-04

1898-ban a Magyar Nemzeti Múzeum Néprajzi Tára jelentős kiállítási anyagot kapott, amit az SMS Zrínyi útja során gyűjtöttek össze.²⁴⁶⁸ A Magyar Nemzeti Múzeum Néprajzi Osztálya a „Zrínyi” hadihajó orvosának délamerikai és nyugatafrikai gyűjtéséből 96 darab tárgyat kapott.²⁴⁶⁹

1900.

Ebben az évben már a környező tengeri hatalmak hadihajóihoz képest elavultnak számít.²⁴⁷⁰ Ófelsége "Zrínyi" hajója, amely jelenleg haditengerészeti kiképzőhajóként szolgál, legnagyobb útjára készül. A korvett október elején indul útnak a nyugati Földközi-tengerre. Felkeresi Messinát, Castellammarét, Gaetát, Livornót, Genovát, a Riviérát, számos spanyol kikötőt, Agiért és Palermót.²⁴⁷¹

1900.09.30-án felszerelték és a matrózok iskolahajója lett.

1900.10.01-én kifutott Polából egy földközi-tengeri cirkálásra.

1900.10.01-08-án járt Fasanában.

1900.10.16-18-án Bari következett.²⁴⁷²

1900.10.29 – 1900.11.03-án Messinát látogatta meg.²⁴⁷³

1900.11.06-án befutott Castelmare di Stabiába.²⁴⁷⁴

1900.11.09 – 16-án Nápoly vendége volt.²⁴⁷⁵

1900.11.18. – 21-én Gaeta vizein járt.²⁴⁷⁶

1900.11.26 - 1900.12.02-án Livornóban állt meg.²⁴⁷⁷

1900.12.04-09-én volt Genovában.²⁴⁷⁸

1900.12.11-én befutott Villafrancába.²⁴⁷⁹

1900.12.15-én kifutott Nizzából.

1900.12.21- 26-án Marseilleben tartózkodott.²⁴⁸⁰

1901.

1901.01.02-08-án. Barcelonában kötött ki.

1901.01.12-17-én Valenciában (Grao de Valencia) járt.²⁴⁸¹

1901.01.22-26-án Cartagena következett.

1901.01.30 - 1901.02.06 között volt Algierben.²⁴⁸²

1901.02.19-26.-án Palermóban horgonyzott.

²⁴⁶⁸ Ethnographia, 9. évfolyam (1898) 6. Múzeumi ügyek / Vikár Béla: A Magyar Nemzeti Múzeum néprajzi tára 260

²⁴⁶⁹ Néprajzi értesítő 1. évfolyam, 1900.A M. N. Múzeum néprajzi osztályának gyűjteményei 1870-től 1899. december 31-ig. / Jankó János = 1. évf. 3. sz. 33–48.

²⁴⁷⁰ Neugkeits-Welt-Blatt, Januar 1900-01-14

²⁴⁷¹ Neugkeits-Welt-Blatt, August 1900-08-29

Neues Wiener Journal, August 1900-08-26

²⁴⁷² Pester Lloyd, Oktober Jahrgang 47, 1900-10-16 / nr. 248

²⁴⁷³ Arbeiter-Zeitung, Oktober 1900-10-21

Deutschösterreichische Tages-Zeitung, November 1900-11-06

²⁴⁷⁴ Neugkeits-Welt-Blatt, November 1900-11-07

Das Vaterland, November 1900-11-06

Neue Freie Presse, November 1900-11-06

²⁴⁷⁵ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-11-10 / 310. szám

²⁴⁷⁶ Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-11-19 / 319. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, November 1900-11-21

²⁴⁷⁷ Neue Freie Presse, November 1900-11-27

²⁴⁷⁸ Budapesti Napló, 5. évfolyam, 1900-12-03 / 332. szám

Pesti Hírlap, 22. évfolyam, 1900-12-05 / 335. szám

Neugkeits-Welt-Blatt, Dezember 1900-12-05

Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-04

²⁴⁷⁹ Grazer Tagblatt, Dezember 1900-12-10

Neue Freie Presse, Dezember 1900-12-13

²⁴⁸⁰ Pester Lloyd, Dezember Jahrgang 47, 1900-12-22 / nr. 306

²⁴⁸¹ Magyar Nemzet, 20. évfolyam, 1901-01-14 / 14. szám

Neue Freie Presse, Januar 1901-01-16

²⁴⁸² Neugkeits-Welt-Blatt, Februar 1901-02-02

Neue Freie Presse, Februar 1901-02-01

1901.03.04-09-én Korfun járt.

1901.03.11-14-én Lissa vizein volt, ahová egy nagyon viharos út után érkezett meg.

1901.03.18-23-án Lussinpiccolo következett.

1901.03.26-én megérkezett Polába.

1901.03.29-én leszerelték.²⁴⁸³

1903-ban átalakították aknaraktár hajónak. Ennek kicsit ellent mond az, hogy **1904**-ben felmerült, hogy Törökországból a Duna torkolatához a Zrínyi hadihajó szállítaná Rákóczi hamvait. A kormány választása éppen azért esett a Zrínyi hajóra, mert szintén a magyar történelem egyik kiváló alakjának nevét viseli, aki őse volt Zrínyi Ilonának, Rákóczi Ferenc anyjának.²⁴⁸⁴

„Magyarország és a haditengerészet. Budapest, aug. 23. Egy bécsi újság legutóbbi két számában azt a kérdést veti föl, hogy mi történék a haditengerészettel abban az esetben, ha a közös hadsereg magyar részét önállósítanak. „A haditengerészet éppen úgy része a védőerőnek“ — írja a bécsi lap — „mint a szárazföldi hadsereg. Az utóbbinak Vannak magyar ezredei, magyar hadihajók azonban nincsenek.“ „Hajókat lehet ugyan építeni,“ — írja második cikkében a bécsi újság — „ha Van pénz és ha van hol, de még ha ezek mind megvolnának is, hol van a személyzet, amely magyarul beszél, mert jelenleg németül, olaszul és horvátul beszélnek még az Árpád, a Szigetvár és a Zrínyi hadihajókon is. A magyar hadilobogót — amely nincs — senki sem ismeri s a mi a legnagyobb baj: Magyarországnak nincs hadi kikötője.“²⁴⁸⁵

1905.

1905 elején a matrózképző kiképzőhajója.

1905.04.15-én átadták az Aknászparancsnokságnak és Polában állomásozott a háború végéig.

1908.03.31-én császári jóváhagyással a Delta nevet kapta, mivel a Zrínyi névvel már új pre-dreadnought hajó épült.

1920-ban Polában az olaszok szétbontották.

Parancsnokai:

Daufalik fregattkapitány 1872²⁴⁸⁶

Bregatten-Septiän J. Lang kapitány 1873²⁴⁸⁷

Teschenberg fregattkapitány 1876²⁴⁸⁸

Camillo Ritter von Henriquez fregattkapitány 1879-1880

Ernst Freiherr von Weissenbach fregattkapitány 1880-1881. február

Fridolin Ritter von Jägermayr fregattkapitány 1881. februártól

Vinzenz von Rosenzweig fregattkapitány 1885

Joseph Ritter, Dr. Lehnert fregattkapitány 1888

Wladimir Khittel fregattkapitány 1890

Johann Holeczek fregattkapitány 1893-1894

Eduard Danelutti 1894 (pár napig, mint ideiglenes kapitány)

Ferdinand Gebhart fregattkapitány 1894

²⁴⁸³ Neugkeits-Welt-Blatt, März 1901-03-16

²⁴⁸⁴ Alkotmány, 9. évfolyam, 1904-08-13 / 194. szám

²⁴⁸⁵ Budapesti Hírlap, 23. évfolyam, 1903-08-24 / 231. szám

²⁴⁸⁶ Die Presse, September 1872-09-05

²⁴⁸⁷ Neues Fremden-Blatt, März 1874-03-10

²⁴⁸⁸ Pester Lloyd, Mai Jahrgang 23, 1876-05-31 / nr. 125

Konstantin Ritter von Pott 1897 (Lehet, hogy Görtz és a sajtó téved.)
Konstantin von Görtz sorhajókapitány 1897-1898²⁴⁸⁹

Admirális:

Alois von Pokorny ellentengernagy 1871

²⁴⁸⁹ Grazer Tagblatt, Dezember 1902-12-22