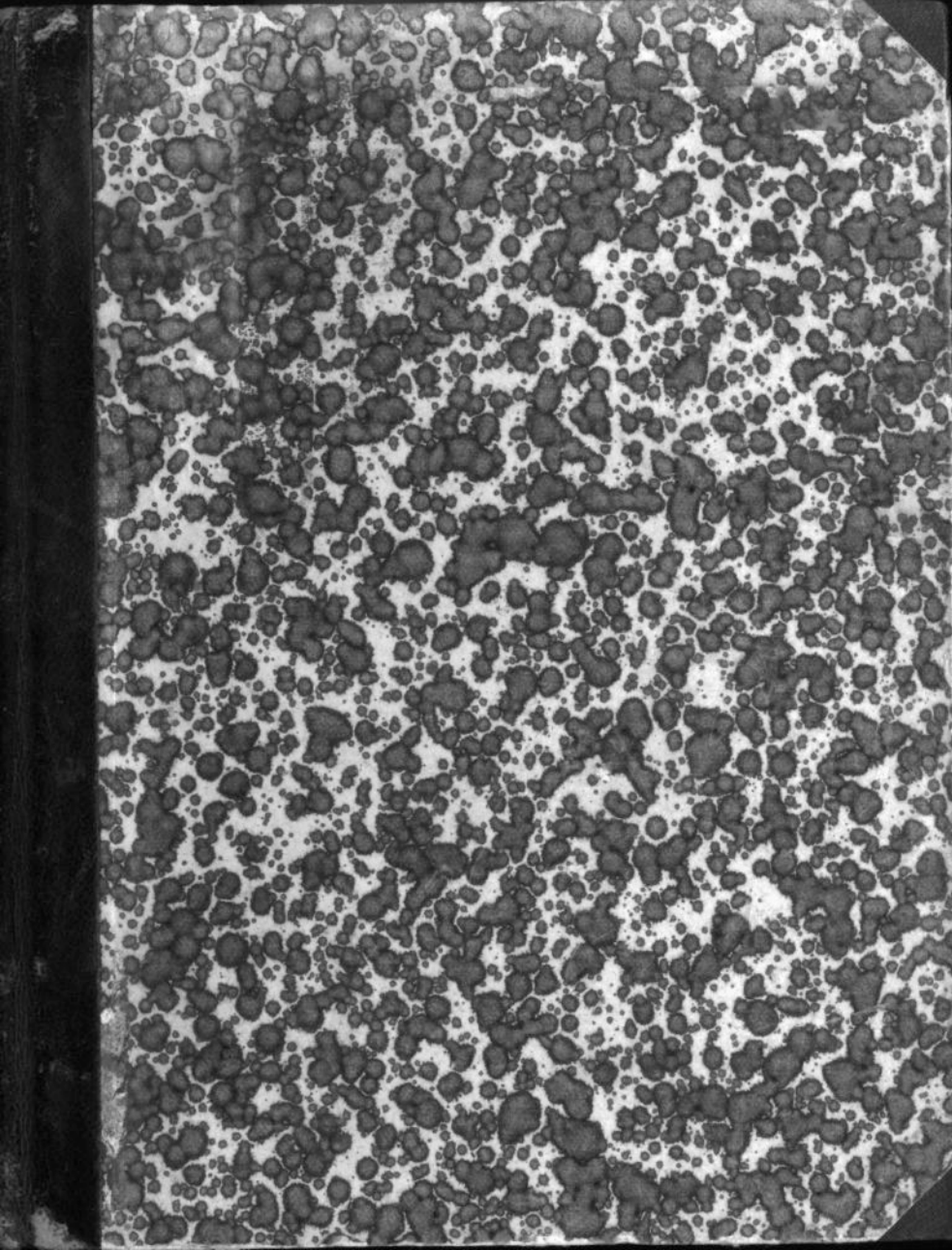
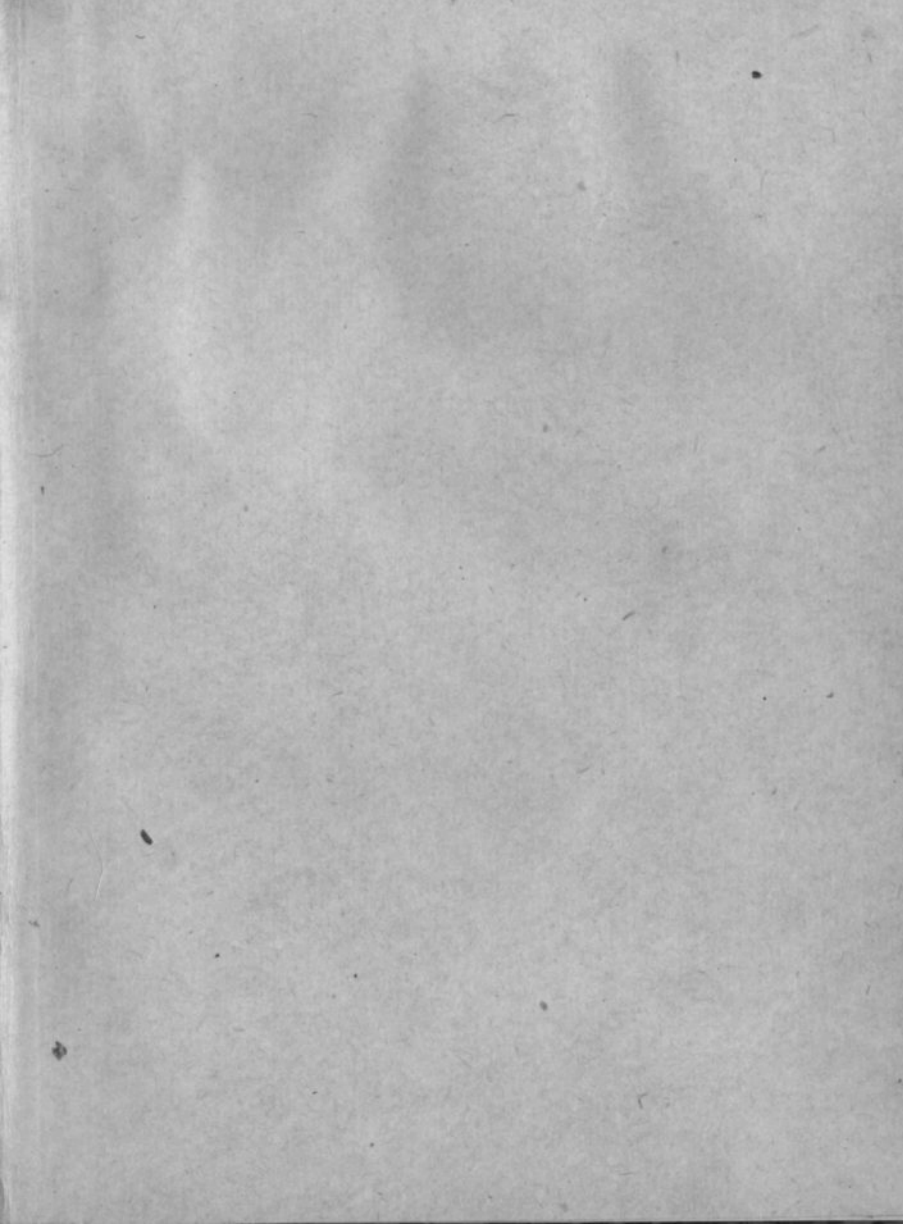


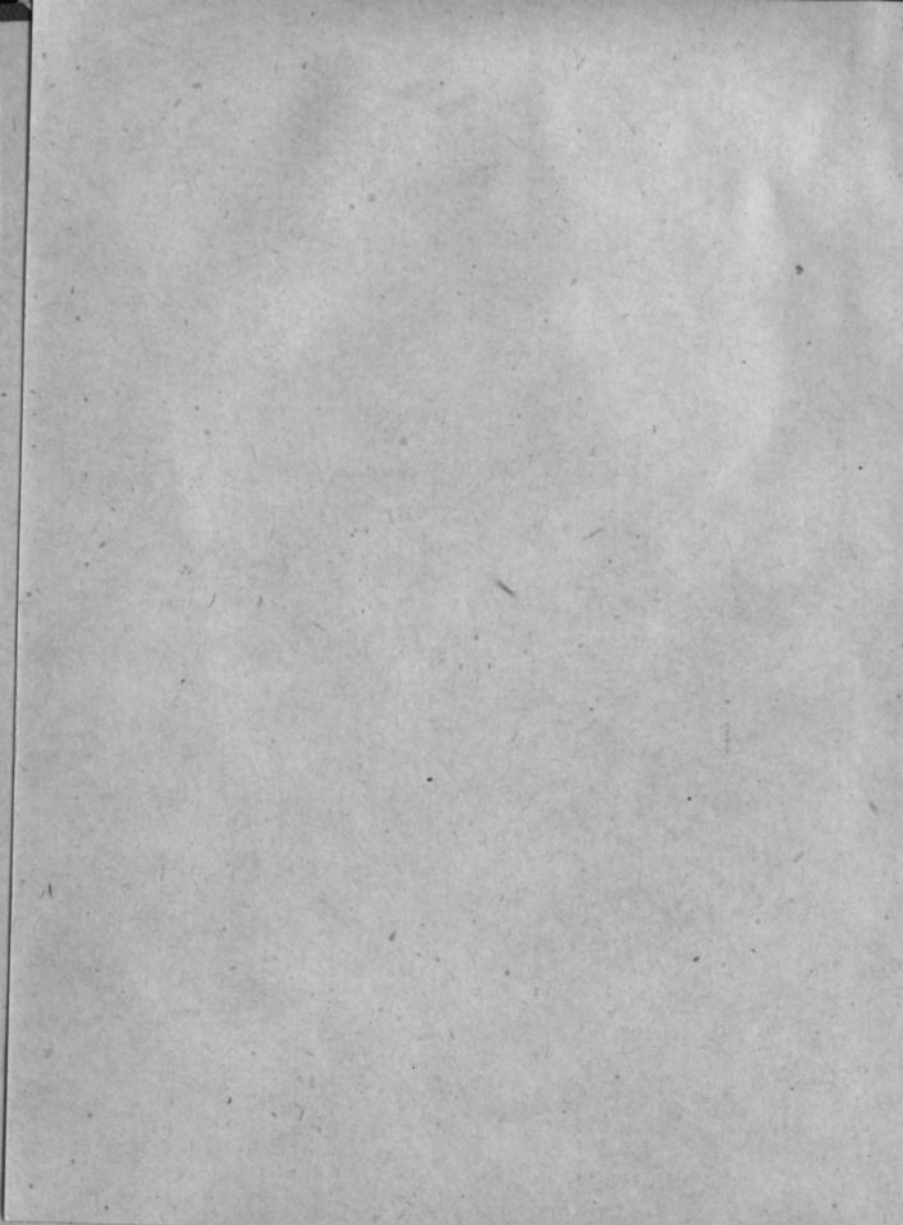


**SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA**



310112074







Nándor Miksa főherczeg.

17043

A csász. és kir. haditengerészet EMLÉKLAPJAI.

Kiadja:
a „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens“
szerkesztősége.

Fordította:
BECK ZOLTÁN
cs. és kir. korvétakapitány.



I. Kötet.



Nyomatott Krmpotić Józsefnél Pólában, Piazza Carli 1.

110819073

1/130911064 2

Tartalom.

	Oldal
Előszó	VII
Nándor Miksa főherczeg. Életrajz. Lovag Attl- mayr Nándor kormánytanácsostól	1
1829. junius 3. El Arais. Heinz Gyula sorhajó- kapitánytól	25
1840. november 4. St. Jean d'Acre. Lovag Attl- mayr Nándor kormánytanácsostól	37
1848. junius 2. és 13. Caorle. Boiniki báró Benko Jerolim sorhajókapitánytól	46
1852. márczius 4. „Mária Anna“ kerekas gőz- hajó elpusztulása. Lengnick Arthur sor- hajóhadnagytól	58
1854. február 4. és 5. Két zátonyra jutott hajó megmentése a csász. kir. hajóosztag által Smyrnában	68
1859. junius 10. Ivancich Celestin vörös tisztelet- lobogója. Becher Ernő, a csász. kir. tengeri hatóság elnökétől	71
1866. május 3. A „Novara“ fregátta égése. Pre- radovič Dusán sorhajóhadnagytól	79

- 1866. július 20. Egy ellenséges lobogó prédául
ejtése.** Fleischer József nyug. sorhajó-
hadnagytól 92
- 1869. Első Ferencz József császár és király ő
Felsége keleti útja.** Normann-Frie-
denfels Ede sorhajóhadnagytól 95
- 1886. február 3. A „Donau“ hadikorvéta csó-
nakának balesete a new-yorki kikötőben.**
Freiberger József tanítótól 104
- Nándor Miksa főherczeg szobra Dignanoban.**
Freiberger József tanítótól 115
-

A képek jegyzéke.

Nándor Miksa főherczeg	Czimbkép	
A kalózhajók ellen intézett osztrák támadás		Oldal
vázlata		28
„Mária Anna“ ő Felsége kerekas gőzöse . .		59
I. Ferencz József császár és király behajózása		
Jaffában		101
Nándor Miksa főherczeg emléksobra Digna-		
nóban		116



Előszó.



A csász. és kir. haditengerészet emléklapjai a csász. és kir. közös hadügy-minisztérium, tengerészeti osztályának megbízása folytán azon célból állitattak össze, hogy a haditengerészet hagyományai egész terjedelmükben — a mult idők értékes örökségeként — a későbbi nemzedék számára megőriztessenek.

Feladatuk mindenekelőtt, hogy a legénységben felébresszék a valódi tengerész és katonai szellemet, az egyes egyénben fejlesszék a kötelességérzet tudatát, mint a tengerészet leghathatósabb és nélkülözhetlen rugóját.

A csász. és kir. haditengerészet emléklapjai időhöz nem kötött füzetekben jelentek meg, tartalmaznak korrajzokat és a csász. és kir. flottát érintő kiváló események és más nevezetességek leírását, kor szerint rendezve.

VIII

Azonkívül úgy egyes egyének, mint egész hajó- és csónak-legénység kiváló és kötelességű tetteinek leírását, amelyek kegyeletes méltánylást érdemelnek és utánzásra méltó például szolgálhatnak.

E leírások egyrészt hivatalos okmányok, másrészt hiteles kutforrások alapján lettek összegyűjtve és részben képes ábrázatokkal szemléltetvé téve.

Felkérünk tehát mindenkit, aki a csász. és kir. haditengerészet emléklapjai iránt érdeklődik, hogy — tekintettel a közhasznu és hazafias célra — azokat saját hatáskörében elterjeszteni és támogatni sziveskedjék

Póla, 1910. évben.

A kiadó.

Nándor Miksa főherczeg.

Életrajz.

Ferencz Károly főherczeg és Zsófia főherczegnő — bajor királyi herczegnő — másodszülött fia, Nándor Miksa főherczeg, 1832-ik évi július hó 6-ik napján született a Bécs melletti Schönbrunni kastélyban.

A kis fiu gyorsan fejlődött s már kora ifjúságában tanujelét adta kiváló szellemi képességeinek.

Kitűnő tanárok oktatása mellett csakhamar kiváló ismeretekre tett szert és különös előszere-ttel viseltetett a költészet és művészet iránt.

A középkori hatalmas nemzetek vitéz tetteinek olvasása cselekvésre sarkalta, a természet szépsége felserkelte képzelő tehetségét és utazási vágyat keltett benne, a mely a tengerre vonzotta.

E vágya 1850-ben teljesült, a mikor a főherczeg a VULKAN hadigőzhajón Görögország és Smyrna megtekintésére, első tengeri útjára kelt.

Ezen utazás következménye lett azután, hogy Nándor Miksa főherczeg, belső ösztönét követve, a tengeri szolgálatot választotta hivatásául.

Már a következő esztendőben tengerésztiszti minőségben a NOVARA fregáttán¹ teljesítette első őrszolgálatát. A NOVARA ezen útjában Nyugat-Olaszország és Dél-Spanyolország főbb kikötőit érintette.

1852-ben a VOLTA hadigőzőssel ismét tengerre szállott s ez alkalommal útja Lissabonba, Madeira szigetére és Algirba vezetett. Az 1853-ik évi február hó 18-án ő Felsége szentelt személye ellen elkövetett gonosz és sikertelen merénylet a főherczeget Bécsbe szőlította.

A legmélyebb vallásossággal párosult szívbeli testvéri szeretett irányította a főherczeg műérzékét, aminek a Duna mellett fekvő császárváros egyik legszebb műemlékét — a fogadalmi templomot — köszönheti.

Ugyanezen év április havában Nándor Miksa főherczeg korvétta-kapitánynyá² neveztetvén ki,

átvette a MINERVA vitorlás korvétta³ parancsnokságát s hajójával a Dalmát és Albán vizeken czirkált.

1854. évi szeptember hó 10-én ő Felsége ellentengernagygyá⁴ és tengerészeti főparancsnokká nevezte ki, amikor is a főherczeg a tengerészet legfelsőbb vezetését átvette. Ezzel a csász. kir. haditengerészetnek új korszaka kezdődött.

Nándor Miksa főherczeg ifju hévvel és lelkesedéssel fogott feladata megoldásához, amely oda irányult, hogy Ausztria oly flottát teremtsen, amely úgy katonai mint kereskedelmi, politikai és tudományos feladatainak egyaránt megfeleljen és Európa régi híres tengerészeteinek sorában tiszteletteljes helyet vivjon ki magának.

E célból a tengerészetben mindenekelőtt valódi tengerészszellemet igyekezett meghonosítani, szakítván ama kezdetleges állapottal, amelyre addig kárhóztatva volt. Minden egyes egyénben szükségesnek tartotta felébreszteni a tengerészeti hivatás magasztos tudatát.

Kétféle módon törekedett céljait elérni, egyrészt a hazai tengeri állomásokon a személyzet

czélszerű nevelése által, másrészt az által, hogy kiragadja tengerészetünket ama szűk körből, amelyben eddig mozgott, kiküldvén a távoli nagy oczeánokra, hogy a világforgalommal érintkezésbe jöven, a birodalom érdekében munkálkodhasson.

Már 1855-ben a főherczeg, a legnagyobb osztrák hajórajnak, amely eddig a tengert szelte, egy 14 hajóból álló osztagnak élén a középtengeren hosszabb ideig tartó czirkálásra utra kelt. Utja nem csupán az Adria szűk területére szorított, hanem Triesztből kiindulva Görögországba, Egyiptomba és Nápolyba vezetett.

A hajóknak harczászati kötelékben való tartása, valamint a rajok gyakorlati felállítása, ezzel állandó szabálylyá lett.

Ezáltal nemcsak a tengerésztisztek és legénység állandó katonai és harczászati kiképzését fejlesztette, hanem az idegen tengerészetekkel való sűrű érintkezés a hajó legénységét nemes vetelkedésre serkentette.

A haditengerészet tisztikarát pedig tudományos és kereskedelmi-politikai kiküldetések által igyekezett a főherczeg e szakmába bevezetni, épen úgy béke idejében tudományos és közgaz-

dasági műveletek által törekedett a haditengerészetünk jelentőségét igazolni; ezt tanúsítja a NOVARA expedíciója, valamint a CAROLINA korvätta Délamerikába és Nyugatafrikába való kiküldetése.

A báró Wüllerstorff kommodor⁵ vezénylete alatt álló NOVARA vitorlás fregátta volt első hadihajónk, amely a földtekét körülhajózta s ez utazás tudományos jelentősége több kötetű gazdagon kiállított műben látott napvilágot.

E sikeres expedíció a fiatal tengerészetet ama régi tengerészetek sorába emelte, amelyek neve a földrajz és természetrajz kibővítéséhez fűződik, Nándor Miksa főherczegnek pedig a tudományos buvárlás megbecsülésével maradandó emléket emelt.

Egy másik, a szervezés és tengerészet műszaki fejlesztésére nézve rendkívül fontos kiküldetés volt a RADETZKY csavarfregattáé.

A tengerészfőparancsnokság akkori műszaki osztályfőnöke, Preu sorhajókapitány⁶, ugyanis e hajóval Anglia, Franciaország és Németalföldre küldetett, hogy azok szervezéseit, különféle intéz-

ményeit és műszaki vívmányait tanulmányozza, hogy saját intézményei számára kiprobált és sikeresen bevált támpontokat nyerhessen.

A haditengerészeti személyzet szervezése tekintetében mindenekelőtt az iskolarendszer megváltoztatását kell megemlítenünk.

Ezen üdvös reform megteremtésében a főherczeg szeme előtt ama cél lebegett, hogy a tengerésztiszt a hajón otthonát találja s ezért a hadapródjelöltek a hajóéletet elég korán megszokhassák; elrendelte tehát, hogy a szárazföldi oktatás csupán a matematikai előtanulmányokra szorítkozzék, míg a hajózásban és hajóvezetésben egy iskolahajón nyerjenek kiképzést. Ennek folytán 1858-ban a tengerészeti akadémia utolsó évfolyama be lett hajózva.

A tengerészeti akadémia ujjaszervezése az 1859-iki háboru után lépett életbe, ebből kifolyólag az összes növendékek, másodosztályu tengerész-hadapród minőségben, az iskolahajóvá átalakított és Trieszt előtt horgonyzó VENUS fre-gáltára kerültek és ott nyerték kiképzésüket, katonai és tengerészeti tanulmányaikban tiszték,

elméleti ismereteikben pedig vizrajzi hivatalnokok vezetése alatt.

Miután a haditengerészet fejlesztésével az akadémia sarjadéka nem fedezte a tiszti szükségletet, a hiány pótlására kellő előismeretekkel bíró ifjak lettek előosztályu tengerészjelöltként besorozva és kiképzés végett szintén az iskola-hajóra rendelve.

Ugyanekkor — derék tengerészek képzése végett — különös gondot fordítottak a hajókon berendezett matróz- és hajóstanoncz-iskolák eredményes működésére is.

Végül, hogy a hajók számára a lehetőséghez képest a hajózásban járatos egyéneket nyerhessen, az ily legénység kiegészítéséhez előnyösebb feltételeket igyekezett a főherczeg kieszközölni a Franciaországban érvényben lévő „Inscription maritime“ szellemében.

Az ujonnan szervezett vizrajzi hivatal szintén a tengerésztisztek tudományos művelődésére szolgált. Ezenkívül — az intézet keretében — hadapród-tanfolyamot alapított, amelyben tovább-

képzés gyanánt a matematika és természettan mellett nautikát és egyéb szaktárgyakat adtak elő.

A hajóépítő tisztikar katonai jellegét Nándor Miksa főherczeg beszüntette és hajóépítő mérnöki karrá szervezte.

Ezzel egyrészt a nagy felelősséggel járó hajóépítő tisztikart akarta főként alsóbb fokozatokban kedvezőbb anyagi helyzetbe juttatni, másrészt a tehetségeknek szabadabb fejlődést biztosítani, mint a katonai kötelékben lehetett volna.

Hogy a személyzet tengerészeti jellegét az egyenruhában is kifejezésre juttassa, a többi tengeri hatalmak mintájára ezt is megváltoztatta.

Nándor Miksa főherczeget joggal lehet a haditengerészet megalapítójának nevezni.

Műszaki alkotásai között első sorban hajóépítéseit kell emlitenünk.

Az Angliában épült RADEZKY fregátta mintájára — Tonello trieszti hajógyárában — 1853-54-ben két hajót épített, a DONAU és ADRIA csavarfregátákat.

1857-ben Velenczében vizre bocsátatta az ERZHERZOG FRIEDRICH csavarkorvéttát, s ezt a

következő évben a DANDOLO követte. Ugyanekkor kezdték Polában építeni a KAISER sorhajót⁷.

Már 1857-ben körutazást tett a Földközi tengeren az első, tisztán csavarhajókból álló hajóraj.

Ezen építkezések megalapították a belföldi hajóépítő-ipart, amelyre a közel jövőben előre nem látott feladatok vártak és ezek tekintetében sikerült magunkat a külföldtől függetlenné tenni.

A flotta felállítása, felszerelése és fenntartásához szükségeltelő intézkedéseket, valamint különféle más építkezéseket, nagy buzgósággal végezték.

Mindenekelőtt a pólai új központi hadikikötő tengerészeti hadszergyárral lett kibővítvé és egy hajómedencze létesítése is szükségesnek mutatkozott. — A hadszergyár partterületének e célra kiszemelt részén végzett robbantási munkálatok azonban sok felesleges időt és pénzt elnyelő vállalkozásnak bizonyultak.

Ezért azután Velenczében építettek egy uszómedenczét, amelyet elkészülte után Pólába vontattak, ahol ezen közben a hadszergyár területébe

foglalt „Olivi“-sziget partján, a száraz medencze is elkészült.

Póla egészségügyi viszonyait, egyrészt a várost jó ivóvízzel ellátó vízvezeték, másrészt a területén levő mocsarak lecsapolása által megjavította.

1856/57-ik évben Franciaország és Belgiumban végzett utazásain a főherceg oly két személyiséggel ismerkedett meg, — III Napoleon és Sarolta belga hercegnő, Lipót király leánya — akik további sorsának irányítására mély befolyással voltak.

Sarolta hercegnővel házasságra lépett és Napoleonnal barátságot kötött.

Nándor Miksa főherceg 1856-ban altengernagygyá⁸ lépett elő és a rákövetkező év február 28-án ő Felsége Lombardia és Velence főkormányzójává nevezte ki; a főherceg megtartván a tengerészeti főparancsnokságot, ennek székhelyét Milanóba helyezte át.

Daczára új állásával járó nagy megterhelésének, a tengerészet iránti gondoskodása ekkor sem szűnt meg.

Ezalatt a béke egét nyugat felől sötét fellegek borították el és védekezni kellett a közeli veszedelem ellen; ezzel azután ő Fenségének a tartományok boldogítására szentelt főkormányzói tevékenysége is véget ért és a háboru előkészületei a haditengerészet további fejlesztését is félbeszakították.

Semmi kétség sem lehetett az iránt, hogy Velence az ellenséges támadásoknak egyik főpontja lészen és tengerészetünkre várakozott azon szép szerep, Velenczét a lehetőséghez képest bevehetetlenné tenni. A tengerészeti művek, nevezetesen a csatahajók, evezős ágyunaszádok és gőzösök fel lettek fegyverezve és a csatornák főbb pontjaira rendelve.

A Lidó és Chioggia közti partrészek, másrészt az Adige és Pó torkolat közötti területen lévő erődítmények mellé ujakat is létesítettek és ezeket tengerészeti lövegekkel szerelték fel és a tengerészeti tiszteket a tengeri erődökbe vezényelték, a hajózható vizek egyes részeit eltorlaszolták, vizaknákat helyeztek készenlétbe és a Malamocco-i bejáratnál hajókat süllyesztettek el.

A RADETZKY, ADRIA, DONAU csavarfregátták, a SCHWAZENBERG vitorlás fregátta, ERZHERZOG FRIEDRICH csavarkorvetta második védősorként a Lidó és Velence közötti tengercsikba lettek elhelyezve és a DANDOLO korvétta Piazza S. Marco előtt vetett horgonyt.

A rövid idővel ezelőtt vizrebocsájtott KAISER sorhajó pedig gép és felszerelés nélkül a Spignoni révbe lett vontatva s ott legvégső esetben elsüllyesztendő — horgony előtt készenlétben maradt.

A főherczegparancsnoki lobogóját a FANTASIE gőzösön felhuzatta s állomását a malamoccoi bejáratí torlaszok mellett időző SCHWARZENBERG és ERZHERZOG FRIEDRICH között helyezte el; az utóbbi korvéttát Tegetthoff vezényelte.

Netáni ellenséges támadás esetére a szárazföldi csapatok támogatására szolgáló különítményeiket készenlétben tartották és az Alberoni erőd mellett egy tengerésztiszt vezetése alatt álló tengerészek által kezelt parti lövegűteg lett elhelyezve.

Az Adria keleti partja valamint az ottani kikötői erődítmények kiegészítésére vitorlások let-

tek felhasználva, miglen czirkálásra kerekess gőzösök állottak rendelkezésre.

A francia flotta hadműveletei alapjául Lus-sinpiccolót választotta s egyelőre figyelő állásba helyezkedett.

Egy sorhajó és egy nagyobb fregátta állandóan a Pelorosso rév szélén, a Malamocco bejárat mellett időzött. Ezenkívül a parthoz közeledtek még időközönként egyes hajók, amelyek ellen a parti erődök tüzelést is folytattak.

Komolyabb ütközetek csupán csak az Adria keleti partjain fordultak elő.

A békekötés után a főherczeg Triesztbe tengernagyok és magasabb tengerésztisztekből álló bizottságot hívott egybe a célból, hogy a szükséges intézkedéseket és szabályokat revízió alá vegyék és ez annyival inkább sürgős volt, mint-hogy felesége — Sarolta főherczegnő — egészségi állapota meleg éghajlat alatti telelést igényelt és a főherczeg távolléte alatt is a tengerészet előhaladását biztosítva akarta látni.

1859-ik év őszén a főherczeg fenséges nejével, ő felsége ELISABETH nevű kerekess gőzösén hosszabb utra indult s ez alkalommal a Madeira és Kanári-

szigeteket is fölkeresték. Sarolta hercegnő Madeira-szigetre tért vissza, míg a főherceg Tegetthoff fregáttakapitány⁹ kíséretében útját Braziliába folytatta s ennek partján hosszabb ideig tartózkodott.

A midőn a főherceg 1860-ik évi április havában Triesztbe visszatért, úgy az ő sorsára, mint a tengerészet jövő fejlődésére nézve a legnagyobb jelentőséggel bíró korszak kezdődött meg.

Olaszországban nagy felfordulás ment végbe, az ország nagyhatalommá kezdett kibontakozni és helyesen felismervén a helyzetet, hogy nagyhatalmi állás erős tengerészetet tételez fel hatalmas flotta teremtéséhez kezdett.

Nándor Miksa főherceg azonnal felismerte az ebben rejlő veszélyt és mindent elkövetett, hogy Ausztria részére is hasonló flottát szerezzen, hogy a legközelebbi jövőben egyenlő ellenfélként léphessen a harctérre. Emlékirataiban megdöntetlen bizonyítékokkal mutatta ki egy erős flotta szükségét és ennek megteremtésére tüstént munkához látott. Szorgalmazta a KAISER sorhajó felszerelését, a NOVARA és SCHWARZENBERG vitorlás fregáttákat szárazföldre vontatta és csavarhajókká

alakította át, ezenkívül a régebbi járművek pótlására 7 darab 900 tonnás ágyunaszádot¹⁰ és 3 darab 350 tonnás csavarnaszádot épített. A két csavarnaszád 1860-ban, az ágyunaszádok 1861-ben vízre is lettek bocsátva.

Ő Fensége javaslatára a flotilla-hadtestet a haditengerészettel egyesítették.

Velenczében, mely másodrendű hadikikötőnek lett tekintve, halogatás nélkül 3 darab csavar- és 6 darab kerekcsavarnaszád építéséhez fogtak. A Garda-tavon pedig 4 darab ágyunaszád épült, amelyek azután 1866-ban oly becses szolgálót tettek.

De ezenközben Olaszország vérteshajók építéséhez fogott és Nándor Miksa főherczeg figyelmét nem kerülhette ki ama körülmény, hogy a jövő tengeri harczokat ezek fogják eldönteni.

E szerint páncélhajók építése szintén szükségessé vált. Az első páncélhajó a SALAMANDER 1861-ben vízre lett bocsájtva és ezt gyors egymásutánban követték a DRACHE, PRINZ EUGEN, KAISER MAX és DON JUAN D'AUSTRIA nevű vérteshajók.

1864-ben az északi tengerre induló hajórajba már 7 pánczélost lehetett beosztani.

Az ERZHERZOG FERDINAND MAX és HABSBURG nevű hajókat csak akkor bocsátották vízre, a mikor a főherceg hazáját elhagyta volt.

A gőzhajóflotta céljainak megfelelő harczászati szabályzat szerkesztése végett 1862-ben az ágyunaszádokat egyesítették és báró Pöckh kommodor vezénylete alatt a déldalmát vizekre küldötték gyakorlatozni.

Ha tekintetbe vesszük az emitett hajóépítkezések sorozatát s elgondoljuk, hogy ezek kivétel nélkül belföldi hajógyárainkban épültek és lettek felszerelve s a SALAMANDER kivételével pánczélszatuk is honi készítmény volt és ugyanakkor Olaszország majdnem teljesen külföldre szorult és idegen támogatást kellett igénybe vennie, akkor látjuk csak, hogy mily gazdag hazánk vállalkozási szellemmel párosult segédkutforrásokban, a melyeket csak fel kellett ébreszteni, másrészt mily jótékonyan hatott hazai tengerészeti iparunk fejlődésére a hozzánk méltó flotta megteremtése.

Csalódás nélkül remélhető volt, hogy iparunk szilárd alapokra helyezkedvén, és így önállóvá

levén, a tengerészeti műipar készítményeinek az Adria északi része a Földközi-tenger főrakhelyévé válland.

Nándor Miksa főherczeg felismervén a tengeri véderő és tengerészeti ipar közötti összefüggést, az állam meddő kiadásaival gazdasági fejlődését vélte megtermékenyíteni; azok az áldozatok ugyanis, amelyek az államot egyik irányban terhelik, másik irányban dusan megtérülnek. Ezek az áldozatok nemcsak az állam biztonságát növelték, hanem a belső jólét előmozdítására is alkalmarsnak mutatkoztak.

Az osztrák-magyar parti tartományokban Nándor Miksa főherczeg neve, mint legnagyobb jótévőé, örökké feledhetetlen marad.

A hadikészülődésekre daczára sem feledkezett meg a főherczeg, a tengerészet más irányu szükségleteiről is gondoskodni; ezek között első helyet foglalta el a tengerészeti szolgálati szabályzat megteremtése; ez a tengerész-szolgálat sajátos viszonyainak figyelembe vételével készült s minden egyes egyén kötelességeinek pontos meghatározása mellett, azok jogait is szabatosan körülirta.

E célból Nándor Miksa főherczeg 1860-ban bizottságot hívott egybe, amelynek, az öreg Dahlerup nyug. altengernagy is tagja volt.

Az 1859., hadjárat alatt bebizonyult, hogy Velence parti térképe helytelen; röviden a háboru után ennek újból való felvételéhez fogtak és ezzel megkezdődött ama vizrajzi munkálatok hosszú sorozata, amelyek később az egész Adriai tengerre terjedtek ki.

Nándor Miksa főherczeg előrelátván elszakadását hazájától, szeretett tengerészetének úgy jelenét mint jövőjét biztos alapra kívánta fektetni, különösen a belső viszonyok alakulását tekintve, szükségesnek tartotta az állami szervezetben a tengerészet önálló képviselésének megteremtését.

A birodalom hadi és kereskedelmi tengerészete egy önálló központi hatóságnak, a tengerészeti minisztériumnak lett volna alárendelendő, a főherczeg meg volt győződve, hogy a birodalmi érdekek magasabb céljai csakis így érvényesülhetnek.

A legfőbb hadur fenséges fivérének törekvéseit teljesen méltányolván, 1862. évi november

hó 20-án kelt legfelsőbb elhatározásával a csász. kir. tengerészeti minisztérium szervezését jóváhagyta és e nappal érvénybe is léptette.

Nándor Miksa főherczeg azonban már nem lehetett részese ama dicső tetteknek, amelyeket az általa teremtett és szellemétől áthatótt tengerészet a közel jövőben hivatva volt véghezvinni.

Nándor Miksa főherczeg és III. Napoleon már 1861/62-ben eszmecserét folytattak a Mexikóban falállítandó császári trón iránt, amelyet a főherczeg lett volna hivatva elfoglalni.

III. Napoleon már 1862. óta készült Mexikó ellen hadat indítani és ott monarchikus kormányformát életbe léptetni; mivelhogy ekkor az észak-amerikai egyesült államokban háboru tombolt és az Unio részéről erőszakos közbelépésre nem kellett tartania, az időt alkalmasnak tartotta.

1863. évi június hó 10-ik napján Forey francia tábornok Mexiko fővárosába bevonult, ideiglenes kormányt nevezett ki s országgyűlést hívott egybe, amely hivatva volt a végleges kormányforma felett dönteni.

Az országgyűlés a korlátolt örökös monarchiát választotta és bizottságot küldött ki a koronát Nándor Miksa főherczegnek felajánlani.

Nándor Miksa főherczeg 1864. április 10-én a Miramare kastélyban fogadta a mexikói küldöttséget, mely a népszavazás eredményeként mexikói császárrá történt megválasztását közölte vele.

A főherczeg elfogadta a koronát és szent kötelességének tartotta a belső pártviszályok által meghasonlott szerencsétlen nép hívó szavát követni és azt a béke és művelődés áldásaiban részesíteni.

A mexikói korona elfogadásával ő Felsége kezeibe adta vissza a haditengerészet főparancsnoki méltóságát, miután az utolsó pillanatig a legnagyobb odaadással munkálkodott a tengerészet fejlődése érdekében. Elfelejtethetlen főparancsnoka működésének köszönheti haditengerészetünk, hogy 1864. évben az északi tengeren alkalma volt babért aratni.

Miksa császár ő Felsége Sarolta császárnéval együtt április 14-én a NOVARA fregáttára szállottak.

A NOVARA május 28-án Vera-Cruz előtt vetett horgonyt és június 7-én a császár, a népi óriási örömrivalgásának közepette, bevonult Mexikó fővárosába.

A lelkes fogadtatás igen jó előjelnek látszott és a császárt meglelégedéssel tölté el a rövid időre rá megjött helgolandi tengeri ütközet hire.

Igen messzire vezetne, ha e műben, amelynek kizárólagos célja Nándor Miksa főherczegnek itthoni tetteit és működését ismertetni, a mexikói ügyek fejlődését követnők; elegendő annyit említenünk, hogy Miksa császárnak legfőbb törekvése mindenkor oda irányult, hogy az eléje tornyosuló akadályok daczára is, népének jólétét és boldogulását előmozdítsa.

A politikai helyzet azonban Északamerikában mihamarább megváltozott, amikor ugyanis 1865-ben a polgárháboru az északi államok javára dönt el; ezek siettek szárazföldi ügyeiket érintő mindennemű európai beavatkozást kereken visszautasítani.

E közben Európában is alaposan megváltoztak a viszonyok, az Ausztria és Poroszország között felmerült ellentétek nyílt háboru kitörésére

vezettek. Ily körülmények között Napoleon a mexikói vállalkozás sikertelenségét belátta és tekintettel az európai bonyolult és fenyegető helyzetre, csapatait Mexikóból visszarendelte.

Miksa császár ekkor nejét Európába küldötte, hogy Napoleonnál közbenjárjon és szerződésük alapján tiltakozzék a francia hadak visszavonása ellen és legvégső esetben eszközölje ki ennek függőben tartását addig az ideig, míg Mexikóban belföldi sereget sikerül szerveznie. Ugy a császár tiltakozása, mint a császárné közbenjárása azonban, fájdalom, eredmény nélkül maradtak.

E sulyos időben érte Miksa császárt a lissai győzelem hire. Ezen örömteljes hír hatása alatt Tegetthoff altengernagyhoz intézett soraiban a hadi flotta sikere feletti örömének és elismerésének meleg szavakban adott kifejezést.

Miksa császár hiveit nem hagyta el, hanem nemzetgyűlést szándékozott összehívni, hogy a pártok között kiegyezést létesíthessen; a nemzetgyűlés akaratának magát még az esetben is alárendelte volna, ha ez a köztársaság mellett határoz.

A köztársasági párt vezére, Juarez, számítván egyrészt az Unió támogatására, másrészt mivel Franciaországtól már nem volt oka tartania, visszautasította a császár ajánlatát.

Ekkor Miksa császár seregének élén a köztársasági hadak ellen indult és Queretárónál döntő ütközetre készült.

Több ellenséges támadás sikeres visszaverése után azonban Lopez mexikói császári ezredes árulása folytán Queretáro elesett és Miksa császár fogságba jutott. A haditörvényszék halálra ítélte az uralkodót.

Juarez visszautasítván a császár védőinek a törvénytelen perbefogás iránti kifogásait, a halálos ítéletet megerősítette és 1867. június 19-én a reggeli órákban végre is hajtatta.

Amikor Miksa császár be nem kötött szemekkel a vesztőhelyre érkezett, magas és erős hangon ezen emlékezetes szavakat mondotta: Igaz ügyért, Mexikó függetlensége és szabadságáért halok meg — bár vérem győzné uj hazám szerencsétlenségét. Éljen Mexikó!

Alig ejti ki e szavakat, „tüz“ parancsszóra hat golyótól találva vitéz halállal mult ki a csá-

szár Miramou és Mejia hűséges tábornokaival együtt.

Miksa császár földi maradványait a mexikói szt. András templomban temették el, miglen öt hónap mulva, hosszas alkudozások után, az uralkodó család meghatalmazottjának, Tegetthoff altengernagynak adták át tetemét.

NOVARA, ő Felsége fregáttája pedig, amely a császárt élete virágában átvitte az óceánon, most tetemét hozta vissza hazájába.

1829.

junius 3-án.

El Araís.

Blasinich Gáspár kapitány parancsnoksága alatt álló VELOCE osztrák brigantint¹¹ 1828. junius 31-én 30 mértföldnyire¹² Cadixtól a RABIA EL GHEIR nevű marokkói kalózhajó elfogta.

A brigantin Triesztből Rio de Janeiro felé haladt és rakománya főképp olajból és borból állott.

A VELOCE-t a kalózok Rabat-Saléba vitték és ott legénységét szigorú fogságba vetették.

Blasinich kapitány bajában a tangeri szárd konzulhoz fordult és sikerült kieszközölnie, hogy a konzul a legénység ügyét magáévá tette és élelmezésükről gondoskodott.

E hivatalnok útján a gibraltári főkonzul valamint a madridi és lissaboni követségek is tudomást szereztek a VELOCE ellen intézett merény-

letről, melynek hire most már a követségek útján a velencei tengerészeti főparancsnoksághoz és a bécsi birodalmi kancellárhoz is eljutott.

A lobogó megsértése elégtételt követelt és ennek végrehajtására a keleten időző CAROLINA, ADRIA korvéttából és a VENETO brigg-ből¹³ és ENRICHETTA skuner-ből¹⁴ álló osztagot Bandiera korvéttakapitány parancsnoksága alatt, ki a CAROLINÁ-t vezényelte, a Földközi-tenger nyugati részébe rendelték.

Rossz és kedvezőtlen időjárás olyannyira késleltette a hajóosztag útját, hogy Gibraltárt csak 1829. január havában birta elérni.

Miután a marokkói kormány félve a megtorlástól, a VELOCE legénységét zálogul visszatartotta, Bandiera korvéttakapitánynak tartózkodnia kellett minden erőszakoskodástól és egyelőre a tangeri konzulok segélyével kezdeményezett alkudozásokra volt kénytelen szoritkozni.

A hajóosztag tehát egyelőre az atlanti óceánon czirkált, hogy arra járó kereskedelmi hajóinkat szükség esetén megvédhesse és a marokkói kalózhajókat esetleg elfoghassa; ezek azonban nagyon

is óvakodtak a hadihajókkal összekerülni és El Araís (Larache) mellett, Luecos folyó torkolatában megbujtak.

Diplomáciai alkudozások után végre sikerült kieszközölni, hogy a VELOCE legénységét szabadlábra helyezték.

A marokkói szultán vezírjé írásbeli nyilatkozatot adott, amelyben kijelenti, hogy a VELOCE elfogása a marokkói hajóparancsnok önkényéből eredt s azért megbüntetését megígérte.

Mikor azután Bandiera a hajó visszaadását és megfelelő kártérítést követelt, a vezír szavát visszavonta és lehetetlen ürügyekkel a követeléseket megtagadta.

Miután ily módon az ügy békés uton nem volt elintézhető, Bandiera kénytelen volt erőszakhoz nyulni.

Mindenekelőtt szemügyre vette El Araist. miután biztos értesülései voltak, hogy a két kalózvitorlás, amelyeknek megjelenését az osztrák hajóosztag hiába várta, még mindig ott bujkál.

Bandiera elhatározta a kalózhajók elpusztítását és ez okból június 2-án a mellékelt vázrajz

szerint, El Araistól északra, a révpart közelében horgonyt vetett.

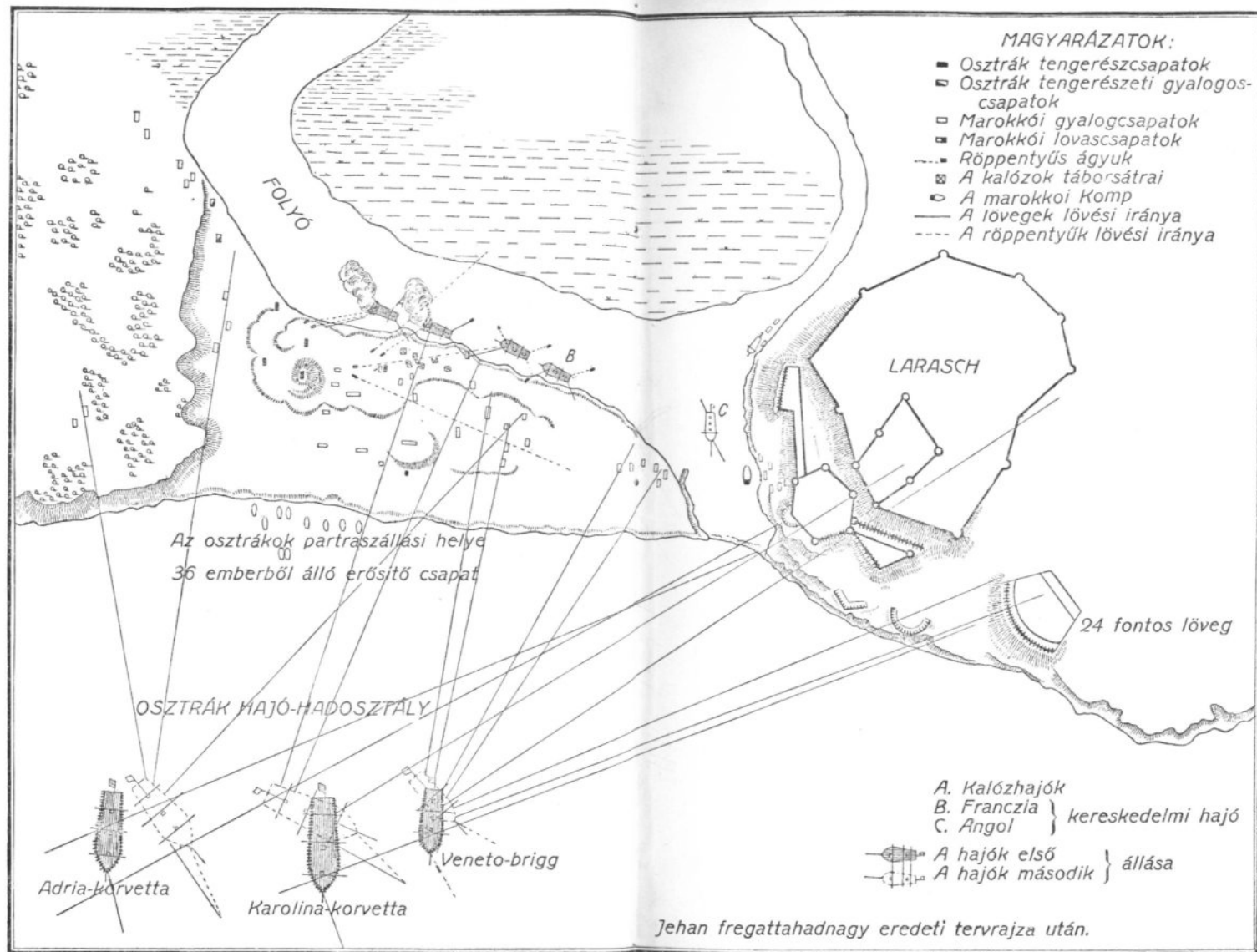
Tenger felől tekintve, a város a Luecos folyó melletti domboldalon, szinkörszerűen épült és körfalak közé illesztett lőrésekkel ellátott tornyokkal volt körülbástyázva.

Történetünk idejében a tornyok között is, meg a parton is, erős ütegek voltak elhelyezve. A Luecos folyó torkolatánál körülbelül egy kilométer hosszúságu nyugati partot képező földnyelv nyulik el és rajta hosszirányban halomláncz húzódik, mely a tenger felé csendesen ellejtősödik és majdnem átlagosan homokos talajjal bír.

A bejárat védelmére, a város felé néző csúcsra, 5 ágyu volt felállítva és ezeknek közvetlen közelében, a közlekedés lebonyolítását egy nagy komp teljesítette.

A folyamban rejtőző kalózhajók hadihajóinkról nem voltak láthatók, miután az említett halomláncz eltakarta azokat.

Junius 2. és 3-ika közötti éjszaka Bandiera a CAROLINA egyik sajkáján szemleutra ment, de csak a marokkoiak örtüzeit és örkiáltásait figyelhette meg.



A kalózhajók ellen intézett osztrák támadás vázlata.

Junius 3-án reggel spanyol halászokat tartóztattak fel és tőlük megtudták, hogy a marokkóiak, bár támadást várnak, mindamellett ennek visszaverésére semmiféle különös intézkedéseket nem tesznek.

Erre Bandiera elhatározta, hogy tüstént támadólag fog fellépni.

A partraszálló különítmények parancsnokait a CAROLINÁ-ra hivatta, utasításokkal ellátta és a rögtöni támadást elrendelte.

A támadó csapat nyolcz, közte 4 löveggel felszerelt sajkában a part felé tartott. A részint matrózók, tengerészeti gyalogosok és röppentyűsökből (tüzérekből) álló csapat 180 emberből állott és ezeken kívül még 36 ember maradt tartalékban.

A csapatot reinerzi Zimburg korvéttakapitány, az ADRIA parancsnoka vezényelte; fürchtenthali Fecondo fregáttahadnagy¹⁵ mint a röppentyű-osztály parancsnoka, továbbá Kudriaffsky, Schmidt és Belli sorhajózászlósok¹⁶, végül Hinterholzer tengerészeti hadapród mint alosztágpáncsnokok voltak alája rendelve. A tartalék és sajkák pa-

rancsookságát pedig Attaján sorhajó-zászlósra bízta.

Később Bandiera korvéttakapitány is partra szállott, hogy szükség esetén egyrészt a parti műveleteket irányítsa, másrészt hajóit is figyelemmel kísérhesse. Távolléte alatt a CAROLINA parancsnokságát Pasqualigo fregáttahadnagy vette át.

Alig indultak el a sajkák, El Arais ütegei heves tüzelést kezdtek ellenük, anélkül, hogy kárt okoztak volna bennük.

Reggeli 8 órakor elérték a partot és daczára a kedvező időjárás és szélcsendnek, a csekély víz miatt a kihajózás mégis nehézséggel járt, mivelhogy nagyobb távolságot kellett átgázolni a vízben, puskát és löszert fej felett tartván, amíg a szárazföldre jutottak.

Nemsokára a város ütegei is célba vették a patra szálló csapatot, szerencsére ez is sikertelen maradt.

Eddigelé más háborgatás nem érte a csapatot, miután egy ellenséges gyalogcsapat, mely a földnyelv csucsán alkalmasint a komp védelmére volt kirendelve, tétlenül vesztegelt ottan.

A csapat azonnal a kalózhajók irányába indult és az előre tolt marokkói örök gyorsan visszahúzódtak előlük. Minden jel arra mutatott, hogy a marokkóiak a város elleni támadást várták és nem is gondoltak a hajók elleni támadásra.

A forró homokon való fáradtságos menetelés után a csapat elérte a halomlánczot és ennek gerinczéről látható lett a folyamban horgonyzó két kalózhajó.

A támadó csapat a halmokról épen leereszkedett, amikor váratlanul száguldó marokkói lovasság lepte meg, még pedig oly gyorsan, hogy a csapatnak alig maradt ideje négyszöget képezni. Ez a támadás könnyen végzetessé válhatott volna csapatainkra, ha a kéznél lévő röppentyüket nem birták volna a leggyorsabban működésbe hozni, ez azonban szerencsésen sikerült és néhány jól irányzott lövés elegendő volt az ellenséges lovasságot szétugrasztani és megfutamítani.

A két kalózhajó egymás mellett volt kikötve; igen szép kétárboczos brigg-ként csarnakzott hajók voltak, az egyik 14, a másik 16 ágyuval felszerelve. Élő lény a hajókon nem tartózkodott s azok teljesen el voltak hagyatva.

A röppentyüs lövegek a kalózhajók ellen tüzelni kezdettek, de csakhamar kénytelenek voltak a Földnyelv csúcsa felől támadó ellenséges osztagok ellen fordulni, amelynek néhány lövése több osztrákot leterített. A CAROLINA különítményével egyesült röppentyük tüzelésének azonban sikerült az ellenséget megakadályozni abban, hogy a folyótorkolat jobboldalán felállított öt ágyuját az osztrákok ellen használhassa. Mindezek dacára csapatunknak sok bajt okozott a fedett hadállásokból harczoló marokkói ellenség.

Röppentyűkkel egy ideig szorgalmasan lövöldöztünk a kalózhajókra s bár sok lövés talált, mégsem sikerült felgyújtani azokat.

Két derék tengerész, kinek neve megérdemli a megörökítést, Garabini József negyedes¹⁷ és Tonin Miklós tengerészeti tizedes, ajánlkozott a mintegy 100 méternyire fekvő kalózhajókat uszva elérni és felgyújtani.

A két tengerész, fejökre erősített röppentyük és egyéb tűziszerszámokkal, a folyamba ugrott és szerencsésen elérte az egyik kalózhajót, amelyre gyorsan felmászván, sikerült lángba borítania a 16 ágyus vitorlást. S bár a fedett

állásban levő marokkóiak heves tüzelést folytattak ellenük, mégis mindkettőnek sikerült a partra ismét sértetlenül kiusznia.

Azonnal ajánlkoztak a parttól 140 méternyire fekvő másik hajót is hasonló módon felgyújtani, de Zimburg korvétakapitány ezt már nem engedte meg. Röppentyűink segítségével azután sikerült ezt a hajót is — léket ütven rajta — elsüllyeszteni.

Az 5 óra hosszant tikkasztó hőségben ellenséges tűzben levő csapat ezzel célját elérte és Zimburg korvétakapitány most már visszavonulást rendelt.

Az El Araishól a kompon erősítést nyert marokkói csapatok erre fedett állásaikat elhagyván, minden oldalról a partra szálló osztrák különítményt megrohanták. Az óriási tulsulylyal fellépő és lovasságuk által támogatott ellenség tüzét erősen szorongatott csapataink azonban vitézül kiállották. És csak amikor a harc hajóink ágyúinak lőtávolába terelődött, csak akkor nyertek csapataink segítséget a CAROLINA tüzelése által, mely a marokkóiak között óriási mészárlást vitt véghez; ezt a lövöldözést azonban abba kellett

hagyni, amikor csapataink a partot elérték, nehogy saját embereiket veszélyeztesse.

Ezalatt friss nyugati szél keletkezett, amely erős hullámozást okozott, úgy hogy a csónakokba való visszaszállítás rendkívül sok nehézséget okozott és így a harcnak utolsó szakasza is sok áldozatot kívánt; elesett 22 emberünk és emellett megsebesültek még tizennégyen.

A harc első részében a legnagyobb veszteséget tengerészeti gyalogságunk szenvedte, miután hadiműveletünk tömegének behajózását fedeznie kellett és a feladatnak hősieis önfeláldozással felelt meg.

Elesett tengerészeink a következők voltak: matrózok: Scarsin Lőrincz Porto Seccoból (Velence), Marchetti Alajos Messinából, Spagnoletto Péter Velenczéből; káplárok: Caucich Ferencz Görczből, Morandini Lázár Velenczéből; a gyalogosok: Armsteiner Antal Bécsből, Reggio Bertalan Bojánból, Deponti János Smignából, Trentin Cäsar Noventából, Armarevoli János Velenczéből, Paretto Péter Noventából, Mazzucato Ágoston Trevizóból, Toresan Lőrincz Cavanóból, Veratti József Ponte Ágoból, Zamparó Alajos, Baorollo

Alajos Portogruaroból, Constanzo Sanctus Strából, Gobato Angelo Lidoból, Boldrin Mátyás Bojánhól, Sisti Angelo Velenczéből, végül a tüzér: Heindl Mátyás Szt.-Ulrichből.

Az ellenség vesztesége ismeretlen maradt, de minden esetre tetemesebbnek kellett lennie, miután a kihajózott csapatokon kívül ugy az osztrák hajók, mint a csónakok lövegei megtizedelték sorait.

A csapatok visszavonulása alatt a CAROLINA 33 lövést tett, eleinte golyóval később kartácscsal.

Amig a csapat a szárazföldön harczolt, az alatt a marokkóiak a városhoz legközelebb fekvő VENETO briggre lövöldöztek, anélkül, hogy bármi kárt is tettek volna benne.

A VENETO a tüzelést azonban oly szerencsésen viszonzhatta, hogy rövid idő múlva egy szárazföldi úteget némitott el, majd a város több házát lángba borította.

A CAROLINA korvéta csupán három ágyuját használhatta, miután a baloldalon lévöket a VENETO leleplezte.

A hajóosztag délután 5 órakor horgonyait felszedte és a gibraltári révbe visszatért.

Az El Araisi haditett elismerése jeléül ő Felsege Ferencz császár és király Bandiera korvétakapitánynak a Lipótrend középkeresztjét, Zimburg korvétakapitánynak a Lipótrend kiskeresztjét legkegyelmesebben adományozni méltóztatott.

Bocco sorhajóhadnagy¹⁸ korvétakapitánynya és Hinterholzer tengerészhadapród sorhajóászlóssá lettek kinevezve. A két altiszt, aki a kalózhajót felgyújtotta, az arany vitézségi érmet nyerte el. Ezenkívül még négy ezüst vitézségi érem bizatott Bandiera korvétakapitányra, hogy — a röppentyüs osztályt beleértve — azoknak mellére tűzze, akik a harcban legjobban kitűntették magukat.

Végül Pasqualigo fregáttahadnagy, Kudriaaffsky, Schmidt, Attaján és Belli sorhajóászlósok a hadműveletben résztvett legénységgel együtt a legmagasabb dicsérettel lettek kitüntetve.

Az El Araisi hadműveletet Arsila és Tetuan városok bombázása követte, úgy hogy a marokkói kormány végre mégis kényszerítve lett az osztrák kormány követeléseinek teljes mérvben eleget tenni.

1840.

november hó 4-én.

St. Jean d'Acre.

Ausztria, Anglia, Porosz- és Oroszország szövetségre léptek, hogy a veszélybe jutott Törökországnak Mehemed Ali egyiptomi alkirály, hűbér elleni harczában segítségére legyenek.

Stopford angol tengernagy¹⁹ parancsnoksága alatt az angol, osztrák és török hajókból álló hadiflotta megjelent a syriai vizeken, hogy az ottani kikötőket hatalmába kerítse és Egyptomnak tengeri összeköttetését Syriában időző hadseregével megakadályozza. A syriai part legfontosabb pontja a hatalmasan megerősített St. Jean d'Acre volt.

A hely egy délnyugati irányban elnyúló földfokon fekszik. Az erődök 150 löveggel voltak felszerelve, legnagyobb részben 24, 18 és 12 fon-

tos ágyukkal, amelyek közül 107 a tengerfelé volt irányítva; a várórség 5000 emberből állott. A partok csekély vízzel voltak körülövezve.

A szövetséges hadiflotta angol részről 7 sorhajóból, 4 fregáttából, 4 korvétából és 4 gőzhajóból állott, ezekhez jött osztrák részről a MEDEA és GUERRIÉRA fregátta és a LIPSIA korvéta, végül török részről egy sorhajó.

Az osztrák hajórajt Bandiera ellentengernagy vezényelte; a GUERRIÉRA fregátta Frigyes főherczeg parancsnoksága alatt állott.

November 2-ika és 3-ika közötti éjjelen két angol fregátta a víz mélységét kimérte és a csekély helyek jelzésére uszányokat fektetett le.

Stopford tengernagy a támadást november 3-ára rendelte el és a hadműveletek megfigyelése és vezetése végett parancsnoki lobogóját²⁰ a PHÖNIX gőzhajóra felhuzatta.

Stopford tengernagy a támadási tervzetben az osztrák hajókat eredetileg figyelmen kívül akarta hagyni, miután kiskaliberű²¹ ágyúikat a művelethez nem tartotta megfelelőnek, de Frigyes főherczeg és udvarmestere Lebzeltern ezredes kijelentették, hogy el vannak tökélve St. Jean

d'Acre ostromlásához annyival hozzájárulni, a mennyi tőlük telhetik, de semmikép sem akarják magukat kivonni ama veszély alól, amelynek szövetségesük kiteszi magát.

Délelőtt 10 óra tájban a főparancsnok rendelkezése a hajóraj két oszlopsorban a szárazföld felé vette útját és délután 2 órakor, fél mérföldnyire a szárazföldtől, a lövöldözésre meghatározott állásba helyezkedett.

Öt angol sorhajó a város nyugati irányvonalában foglalt állást; 2 sorhajó, 3 fregátta és 2 korvéta, valamint a GUERRIERA, MEDEA és LIPSIA a török sorhajóval együtt délfelől helyezkedtek el, a négy gőzhajó pedig, amelyek nagy távolságra hordó Paixhans²² ágyuikkal a tüzelést megnyitották, a földfok erődtítményeivel szemben foglaltak helyet. Mihelyt a hajók kijelölt állásaikon horgonyt vetettek, a tüzelést azonnal megkezdették, amelyet a szárazföld felől élénken viszonoztak.

Az egyiptoniak rosszul irányoztak és legtöbbszörre tulmagasan lőttek. A GUERRIERA fregátta bár 2 órai lövöldözés alatt több lövés érte csarnakát, testébe csupán egyetlen egy lövés furódott.

Négy óra után az erőd fölőportára légbe repült, ami a városban általános zavart idézett elő.

A robbanás okozta pusztítás óriási nagy volt és a tartalékállásban időző csapatok között hatalmas pusztitást vitt véghez. Rövid időre mindkét fél részéről megszűnt a tüzelés, de a flotta csakhamar azt újból felvette, az ellenség azonban csak gyéren viszonzotta és csakhamar egészen be is szüntette a tüzelést.

A lövöldözésnek csak a bekövetkező éjszaka vetett véget, de el lett határozva, hogy reggel a lövöldözést tovább folytatják, ezenkívül a partra csapatokat küldenek az erőd megrohanására.

Hajnali fél 4 óra tájban Walker bég török ellentengernagy a GUERRIÉRA-ra jött s a főherczeggel közölte, hogy értesülései szerint a védelmező helyőrségnek 1500 embere megszökött, ennél fogva egy eredményes rajtütéshez az idő felette alkalmasnak látszik lenni; ő maga ugyan nem rendelkezik elegendő csapattal, elvégre a hír az ellenségnek ügyes hadicsele is lehet, kéri tehát a művelethez a főherczeg támogatását. A főherczeg teljesen egyetértett a török ellentenger-

nagygyal és tüstént rendelkezet a partraszálláshoz szükséges előkészületek végrehajtásáról.

A MEDEA parancsnokhajó²³, mely éjjel után vitorláit felvonlatta és a tengeren czirkált, történetesen a GUERRIERA közelében tartózkodott, a főherczeg tehát Pörtl sorhajózászlóst a MEDEÁRA küldötte, hogy tervéhez Bandiera hozzájárulását megnyerhesse, aki azután azt jóvá is hagyta.

Frigyes főherczeg a hajó parancsnokságát Marinovich korvétakapitányra bízta, ő maga pedig tengerészek, tengerészeti gyalogosok és tüzérek-ből összeállított, összesen 114 emberből álló különítménnyel a fregáttát elhagyta. A tüzérek két röppentyű-talapzatot vittek magukkal 116 röppentyűvel.

Ő Fensége kíséretében a következők voltak még: Lebzeltern ezredes, Dumont főhadnagy, Dembovsky sorhajózászlós, Schewczik tüzérhadnagy, ki bár hideglelésben szenvedett, mégsem akart visszamaradni, továbbá Hochkofler és Kohen tengerészhadapródok, végül inasai, Barakovich és Banzi, akiket a főherczeg kérelmökre vitt magával.

A csolnakok, amint csak lehetséges volt, olyan gyorsan és nesztelenül a Walker bég által a vizikapu mellett meghatározott kiszállási helyre érkeztek, ahol már várta a főherceget Nugent gróf négy angol tengerész és tiz-tizenkét török társaságában.

A város kapuja zárva volt és mindenfelől mély csend uralkodott.

Oldalvást a kaputól, lörésnek használt nyilást fedeztek fel, amelyen keresztül az osztrákok be-nyomulván, egy nagy udvarba jutottak; Walker bég csapatai azonban sehol sem voltak láthatók. Frigyes főherceg elhatározta, hogy legénységével a város belsejében levő fellegrvárígg ígyekszik előrenyomulni, megkisérirohammal elfoglalni és addígg megszállva tartani, amígg segítséget kap.

Mínden eshetőséggre számitva s hogy a visza-vonulás útját ís bíztozíttva tartsa, a vároískaput megkisérielte felnyítui, de az erőísen el volt reke-szelve és nagy építőkővekkel eltorlaszolvá. A kapu erőíszakos felnyításiához nem lévén kéznél megífelelő eszköízők, ílyenekért a GUERRIÉRA-ra küldött egy csónakot.

Hogy a drága idő ne vesszen kárba, a főherczeg elrendelte, hogy a csapat előrenyomuljon a város belsejébe. Eközben csakhamar kisebb egyiptomi csapatokra bukkantak, de a főherczeg Lebzeltern ezredes tanácsára ezeknek megtámadásától elállot, nehogy az egész helyőrséget felriassza. Az osztrákok az uralkodó sötétségben háborítlanul haladtak el mellettük. Ámbár többször eltévedtek, mégis mielőtt a felkelő nap elárulhatta volna őket, sikerült a fellegetvárát elérniök és azt védősereg nélkül találván, tüstént meg is szállották.

A védelemhez szükséges előkészületeket haladéktalanul megtették és az annyival inkább könnyű volt, mert a vártoronynak csak egyetlen feljáró lépcsője lévén, többi oldalairól rohammentes volt. Csapataink tehát megszállották ezt a lépcsőt és a két röppentyűtalapzatot aként helyezték el, hogy az esetleges rohamot ágyutűzzel fogadhassák.

Hajnalhasadáskor ő Fensége dicső atyjának, Károly főherczegnek névnapjára virradtunk.

A fellegetvár zászlórudjára Frigyes főherczeg török lobogót vontattot fel és ettől jobbra osztrák,

balra pedig angol lobogót helyezett el, amelyet Nugent gróf hozott magával.

Amint a GUERRIÉRAN észrevették a fellegvára felhuzott lobogókat, azonnal 21 tisztelgő lövéssel üdvözölték. Ezt a példát csakhamar követte a török sorhajó, utána az angol PRINCESS CHARLOTTE sorhajó, végül pedig az osztrák MEDEA lobogóshajó.

Frigyes főherczeg másfél órán keresztül magával a különítménnyel tartotta a várat, amíg a MEDEÁ-ról, a török és angol hajókról partra szállított csapatok a városba érkeztek.

Ezalatt az egyiptomi helyőrség maradéka megadta magát és elhagyta a várost és az erődöt. St. Jean d'Acre tehát minden várkozás ellenére ugyan hamar kézrekerült.

A szövetségesek vesztesége halottak és sebesültekben mindössze 60 emberre rugott és a hajók is csak csekélyebb sérüléseket szenvedtek. Az ellenség vesztesége emberekben nem volt megállapítható, de mindenesetre tetemes (állítólag 2000 ember) lehetett; a löportár felrobbanása egymagában is sok áldozatot követelt. 3000 egyp-

tomi katona fogságba került és e mellett hadiszerekben is nagy zsákmány esett.

Az erődök azonban kevesebbet szenvedtek, mintsem a szövetségesek hatalmas tüzérsége mellett gondolni lehetett volna.

1848.

junius hó 2. és 13-án.

Caorle ellen intézett támadások visszaverése.

A csász. kir. haditengerészetnek Velenceze elpártolása folytán keletkezett lényeges meggyöngülése miatt Gyulay gróf tábornagy trieszti cs. kir. katonai parancsnok ama feladat előtt állott, hogy a Trieszt és Velence között fekvő partvidék nyomatékes biztosításáról gondoskodjék.

Nugent gróf csász. kir. táborszernagy hadat gyűjtött, hogy egyrészt a Veronában körülrárt Radetzky tábornagnak segédkezet nyujtson, másrészt pedig Velenceze ellen a szárazföld felől működheszen; előcsapatai Görcz és Isonzo mellett táboroztak.

Gyulay gróf altábornagy Nugent gróf indítványára a trieszti partok őrzésére és védelmezé-

sére, csekély járatu járművekből összeállítandó uszóraj létesítését rendelte el. A táborszernagy kívánsága szerint az evezésre és vitorlázásra berendezett járművek feladata lett volna, a száraz-földi műveleteket parthosszat kísélni és támogatni, az isonzói had balszárnyának magasságában a part mentén és a csatornáknak előnyomulni.

Miután azonban a haditengerészet birtokában lévő könnyű járművek e célra még mindig igen mély járatnak mutatkoztak, emélfogva a gróf Gyulay által összehívott bizottság kis trabakolók²⁴ beszerzését indítványozta. Ez a terv, az engedélyezés után, haladéktalamul végre is lett hajtva.

A bizottság tagjai voltak: Ivanosich sorhajóhadnagy, báró Wüllerstorff sorhajózászlós és Pörtl kikötői ellenőr. A trabakolók nevei: AMICO, GUGLIELMO, VINCITORE, VULCANO, FIORENTINO és ST. EUFEMIA tartalmuk 23 és 44 tonna között változott s 950—2900 forint közötti vételár mellett, összesen 12.676 forintért vásárolták Triesztben.

Ezek felszerelését a trieszti anyagraktárakban levő készletekből eszközölték, néhány ágyut a DROMEDARIO skuner-ről vittek át és a többi hiányzott a Zarában levő szertárakból fedezték.

Az uszóraj parancsnokságával gróf Gyulay tábornoszernagy lovag Uiejsky Apolinár tengerészti gyalogsági századost bízta meg, akitől ismervén a szárazföldi háboru viszonyait meg lehetett várni, hogy feladatának, amely a gróf Nugent hadseregével folytonosan fenntartandó együttműködést megkívánta, öntudatosan fog megfelelni.

Uiejsky vezénylete alatt a járművek parancsnokai voltak: Brettner tengerészeti gyalogsági százados, Lang sorhajózászlós, Milossicz fregattázászlós és Halbig hadnagy.

Az uszóraj április 24-én hagyta el Triesztet és megjelenése a partvidék politikailag megbízhatatlan lakosságának a magatartására a legjobb hatást gyakorolta.

Az isonzoi előcsapatokkal való összeköttetést a Brettner százados vezénylete alatt álló különítmény — a csász. kir. határőrség által meg szállott Cervignánon át — csakhamar helyreállította.

Május 21-én Uiejsky százados Caorléból jelenté (uszóraja aközeli Falconera kikötőben feküdt), hogy Caorle előtt folytonosan öt gőzhajó czirkál.

Alkalmasint nápolyiak voltak, mert a szárd hadihajók csak május 22-én jelentek meg Velence előtt, ahonnan a nápolyiakkal egyesülve, nem a trieszti, hanem a friuli partok felé indultak.

Az említett gőzhajóknak Caorle előtt való megjelenése megerősítette Uiejsky véleményét, hogy a pont megtámadása rövid idő múlva várható. E szerint is intézkedett.

Akkoriban a nápolyi haderő parancsnoka tényleg levelezésben állott a velencei tengerészeti főparancsnokkal a Caorle ellen teendő intézkedések egyöntetű megállapítása felől. Az emlékirat, amely erre vonatkozó szándékukat tárgyalja, céljakép „a Caorle közelében, Falconerában horgonyzó felfegyverzett hadihajók elfoglalását” nevezi meg.

A szárd hadihajóraj parancsnoka Albini ellentengernagy szívesen egyetértett e tervvel és támogatására egy fregátta mellett a MALFATANO és TRIPOLI gőzhajókat rendelkezésre bocsátotta.

A RÓMA gőzhajó, amely az Ausztria ellen küldött pápai haderőhöz tartozott, szintén ajánlkozott résztvenni e vállalkozásban.

E gőzhajók főfeladatát képezte, hogy a Caorle megtámadására kirendelt csekélyjáratu hajókat a művelet helyszínére vontassák, ők maguk pedig az ottani rendkívül csekély vízi-viszonyok miatt, alig közeledhettek hathatós lőtávolságnyra.

Junius hó 2-án azután a tervezett művelet végre is lett hajtva.

Igen czélszerű volt azon szándék, még hajnalhasadás előtt Caorlenál meglepetésszerűleg megjelenni, ámde a raj kifutása nagy késedelemmel ment végbe. Timoteo velencei sorhajóhadnagy vezetése mellett a MESSAGERO tengercséki és RÓMA pápai gőzösök által vontatott négy ágyusajka és két peniche²⁵ csak reggeli 4 órakor hagyta el Lidót és csak reggeli 5 órakor egyesült a Tre Portiból érkező 6 piroggal²⁶ és 5 bragozzával²⁷, mely utóbbin 150 velencei nemzetőr volt behajózva.

Tre Porti előtt két szárd gőzhajó várta e könnyű járműveket és egyesülésük után a három gőzhajó Malfatano, Róma és Tripoli, mindegyik néhány könnyű járművet vontatva, a távolabb fekvő Beroldo fregátta felé, a melynek parancsnoka az egész művelet főintézésével volt megbízva,

vette útját. TRIPOLI gőzhajó a velencei parancsnok ágyusajkáját és 2 „peniche“-t, Malfatano 4 ágyusajkát és 5 bragozzit, végül Róma 6 pirogott vontatott.

A Caorle alatt elterülő partvidéket délután 2 óra tájban érte el a Beroldo fregátta és Tripoli gőzhajó az uszályával.

Timoteo járművei az ott levő ütegsáncztól délre $\frac{9}{10}$ mérföldnyire²⁸ horgonyt vetettek.

Az ütegsánczon a csász. kir. lobogó lengett és amint a Tripoli néhány mérföldtizeddel közeledett, a tüzelést mindkét részről azonnal megkezdették.

Röviddel ezután a Beroldo is tüzelni kezdett főfedélzeti lövegeivel. Nemsokára utána a Malfatano és Róma járműveikkel együtt, szintén előre nyomultak és támadási terv szerint meghatározott állásba helyezkedtek, a pirogok, mint a legcsekélyebbek, kitett evezőikkel a tenger felé maradtak.

Az ellenfél mihamarább tapasztalhatta, hogy a választott lőtávolság tulságos nagy és hogy eredményesebben működhessek, kénytelen volt intézkedni, hogy az ágyusajkák és pirogok, hor-

gonyaikat felszedvén, három mérföldtizeddel előnyomuljanak.

E mozdulatot vitorlák segélyével teljesítették és a pirogok megfelelően követték.

Ezalatt az uralkodó délkeleti szél egyre élénkebb lett és erős hullámozást gerjesztett, ennek folytán úgy az ágyusajkák mint a peniche-k tüzezése csökkent és teljesen bizonytalanná is vált, A tenger felé veszteglő csekély járatu pirogok pedig a hullámok játékaik lettek és a műveletekre nézve hasznavehetetlenné váltak.

Ámbár olasz jelentések szerint, a szárazföldi ütegsáncz igen csekély hatással ugyan háromszor talált, mindamellet kénytelenek voltak a harcz folytatását abbahagyni és gőzöseiknek vontatása mellett visszavonulni.

Caorle ellen intézett első támadás — 1848. junius 2-án — ily módon csufos kudarczczal végződött és ezt egyrészt az elemek kedvezőtlen befolyása másrészt a tengerészetnél megkivántató előrelátás hiánya okozta.

E helyen megjegyzendő, hogy a czász. kir. evezős uszóraj, amelynek elfogása főczélját képezte a támadásnak, akkor már nem is tartóz-

kodott a Caorle melletti Falconerában. Az evezős uszóraj parancsnoka ugyanis, utasítása értelmében, mindenkor Nugent előhadainak balszárnyával igyekezett egy vonalban haladni, megkísérelte tehát Cortelazzo irányában előnyomulni és kikötőjét elfoglalni, valamint a Cavetta-csatornában Cava di Zuccarina felé előrehatolni.

E vállalkozást feladták és az evezős uszóraj már június 3-án Falconerába visszatért és oly állásba helyezkedett, hogy lövegei nemcsak Caorle kikötőjének bejáratát, hanem a Baseleghe-csatornát is tűz alá vehették volna.

Gyöngén védett partvidékünk ellen intézett ellenséges támadás kudarcza a legnagyobb öröm forrása lett, amelynek különösen a trieszti és bécsi lapok adtak kifejezést. Velenczében ellenben a csalódás óriási elkeseredést szült s ez a leg-szenvedélyesebben nyilatkozott meg ugyannyira, hogy a Caorle elleni támadás megismétlését siettette.

Megjegyzésre méltó körülmény, hogy a június 2-iki támadás alkalmával a könnyű járműveknek ama veszélytől való megmenekülését, hogy esetleg partra vettetnek avagy elfogatnak, csupán a harcz

vállalat rendelkezésére álló három gőzösnek köszönhetette, mindamellett a megismétlendő támadás alkalmával ép ezeket mellőzték.

A megismétlendő velenczei művelet parancsnokául ismét Timoteo sorhajóhadnagy lett kiszemelve és a következő járművek felett rendelkezett: TREMENDA, FULMINANTE, MEROPE és STELLA nevű ágyusajkák PÁLMA és FURIOSA, peniche-k, végül néhány bragozzi, amelyek a partra szálló hadiosztagot szállították.

Timoteo e járművekkel június 11-én reggeli 6 órakor elvitorlázott és június 13-án esti 9 órakor elérte — Caorletól délkeletre eső — előbbi helyét s ott 9 ölnyi mélységben horgonyt vetett.

Az éjszakát Timoteo arra használta fel, hogy az időnként lengedező gyöngye szellőcske segítségével járműveit egyenként a támadásra kiszemelt állásokba hozhassa, ez azonban nagy nehézségekkel járt, ugyannyira, hogy a Velenczéből szemlevételre küldött RÓMA gőzös segítségét több ízben igénybe kellett vennie.

A gőzös a tüzelés megkezdése előtt a harcz színhelyét ismét elhagyta.

TREMENDA volt az első jármű, amely fél 7 óra tájban végre a kívánt állásba jutott és 7 órára az egész osztagot — ezuttal négy mérföldtized távolságban egy sorba került — mely délnyugattól keletészak felé nyult és az ütegtől délkeletre három öl mélységben feküdt.

A velencei hajólegénység csodálkozására az ütegsáncz látszólag semmiféle intézkedést sem tett a várható tüzelés megelőzésére és a fenyegető támadás megakadályozására.

E csendes várakozásnak azonban különös oka volt.

A Caorle ütegsáncs ugyanis kevés lökészetel rendelkezett és emiatt egyetlen lövést sem akartak elpazarolni, mielőtt a horgonyra szálló sajkák csendes és biztos célpontot nem nyújtottak.

Az üteg egyetlen lövege, amelyektől erősebb hatást lehetett várni, egy 12 fontos ágyu volt s ennek egész lökészelete csupán 26 darab tömör lövedék és 5 darab kartácstöltényből állott.

Hálbig tengerészeti tüzerhadnagy, akinek közvetlen vezénylete alatt állott ezen üteg, egy izzasztó

pestet rögtönzött, hogy izzó lövedékek használatával nagyobb hatást érhessen el.

Amikor a velencei uszóraj élénk tüzelést kezdett, az üteg ezt lassan, gonddal viszonzta és céltudatos hidegvérű eljárását nemsokára megérdemelt siker koronázta.

A negyedik lövéssel, miután egy golyó az ellenséges jármű közvetlen közelében a vízbe csapott, az üteg be volt löve. Ezt a hibás lövést a hajólegénység lelkesült élénk „Evviva” kiáltással kísérte.

De ezen örömjaj elhalt az ajkakon — jelenté Uiejsky tengerészeti gyalogsági százados a harc-eseményt illető jelentésében, mert még egy lövés, mely jobban talált, egy hajóba csapott.

A lövés után, teljesen füstbe burkolva, óriási durranás következett és a hajó, izzógolyótól löportárába találva, légberepült“.

Az ellenséges hajók tüzelési kedve tüstént; megcsappant és nemsokára teljesen meg is szűnt; a hajók a támadást abbaahagyva, horgonyait felszedték és dél nyugati irányban elvitorláztak.

A szerencsés lövés, amely az ellenfél lelkü-

letére megsemmisítő hatást gyakorolt, elegendő volt, hogy a derék védőket teljes sikerhez juttassa.

A mesterlővést Károlyi tűzér tette; hidegvérű bátorságát és sikeres ügyességét az arany vitézségi érem jutalmazta.

Mindenfelé óriási örömet okozott partunk ellen intézett újbóli támadásnak sikeres visszaverése; például egy Badenben nyaraló bécsi társaság, mikor a lapok hírét hozták, örömében gyűjtést rendezett és ez 576 forintot eredményezett.

Ezen összeget, elismerő köszönetnyilvánításuk kíséretében Károlyi tűzérnek és bajtársainak küldték meg.

A megsemmisített hajó partra került roncsai, köztük a hajónapló egy része bizonyítja, hogy a légberöpült hajó a FURIOSA peniche volt, amely Marini fregáttaszázlós²⁹ parancsnoksága alatt állott.

1852.

márczius 4-én.

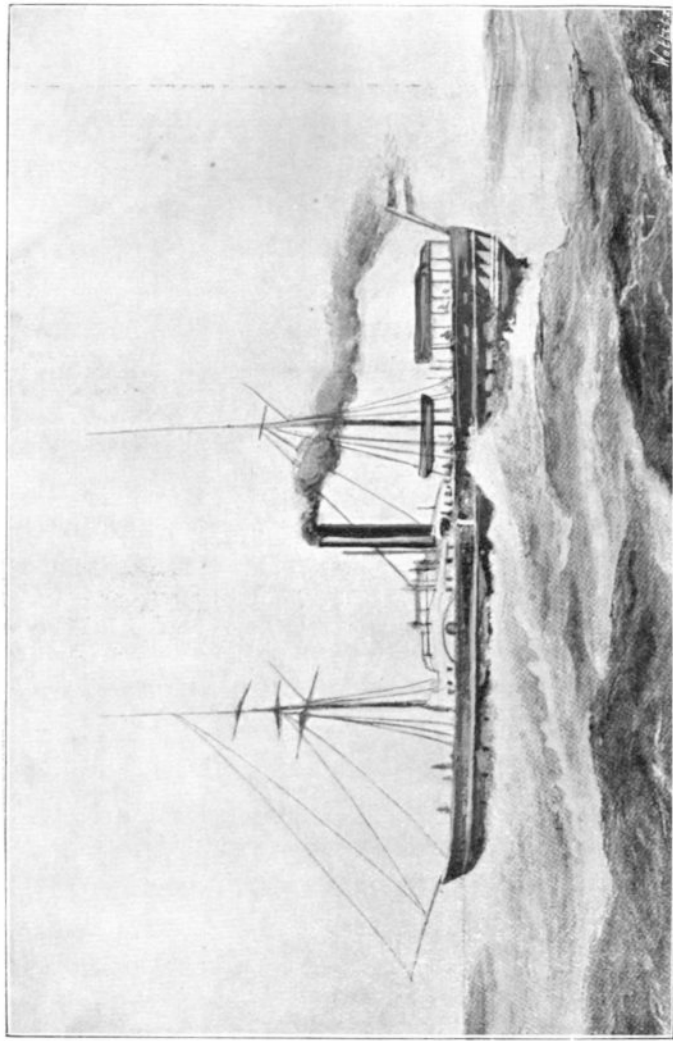
Mária Anna kerekcs gőzcs elpusztulása.

MÁRIA ANNA, ő Felsége kerekcs gőzcsét Porto Ré-ben 1835. évi június havában kezdték építeni és a rákövetkező év január hó 25-én vízre bocsátották.

A hajó 50 m hosszú és 7·70 m széles volt és hajtógépe 120 lóerővel bírt.

A hajótest és a gép nagyobb mérvű javítása végett Velenczében 1847. június hó 14-ik napján szárazföldre lett vontatva.

Az 1848. évi tavaszi események alkalmával, amelyet csakhamar a forradalom kitörése, azután márczius 22-én a tengerészeti hadseregparancsnokának, Marinovich sorhajókapitánynak felkoncezolása, valamint Velence elpártolása kö-



„Maria Anna“ Ö Felsége kerekcsőzőse.

vettek, a MÁRIA ANNA még mindig a szárazföldön volt javítás alatt, úgy hogy az osztrákok kénytelenek voltak — Velence elhagyásakor — azt cserbenhagyni.

Az ujonnan alakult velencei köztársaság kormányzósága lefoglalta a MÁRIA ANNA-t és PIO NONO-ra keresztelte el. Amikor aztán — 1849. augusztus 25-én — Velence vissza lett foglalva, a Pio Nono ismét osztrák kézre került és ugyanazon év november havában Hadik gróf sorhajóhadnagy vezénylete alatt MÁRIA ANNA előbbeni nevén Tunisba lett rendelve.

1852. év tavaszán a hajó Wohlgemuth Mór fregáttakapitány parancsnoksága alatt állott s a VOLTA és LUCIA gőzfregáttával, továbbá a SEEMÖWE csavargőzössel egyesítve a Bujakovich ellentengernagy parancsnoksága alatt álló hajóraj kötelékébe tartozott.

Nevezett tengernagy lobogóját a NOVARA fregáttán vontatva fel és az alá rendelt összes hajókkal együtt a Trieszt mellett fekvő Muggiában vetett horgonyt, ahol a hajórajt 1852. február hó 7-én ő Felsége I. Ferencz József megsejmelni kegyeskedett.

Másnap reggel ő Felsége a LUCIA gőzfregát-tára szállott és a VOLTA, SEEMÖWE valamint a MÁRIA ANNA gőzhajók kíséretében Velenczébe indult.

Öt napi ottartózkodás után, márczius hó 4-én reggeli 9 órakor ő Felsége a VOLTA gőzösre szállott és a hajóraj kíséretében a malamoccoi kikötőt elhagyta, hogy Triesztbe visszatérjen.

Viharos északkeleti szél mellett a tenger erősen hullámozott és a délután folyamán a rohanó szélvész még nagyobb mérveket öltvén, a vadul háborgó hullámokat toronymagasra zuditotta. A SEEMÖWE gőzös orrán sérülést szenvedett és e miatt már délutáni 2 órakor Malamoccoba visszatért.

A VOLTA délutáni 3 órakor a VULKAN és MÁRIA ANNA gőzösöket szeme elől veszíté, amikor is a VULKAN a dühöngő bórá elől menedéket keresvén, éjszakára Pirano kikötőbe menekült s onnan másnap Muggiába érkezett. A MÁRIA ANNA azonban e pillanattól kezdve tökéletesen eltűnt.

A fergeteg LUCIA gőzfregáttát szintén menekülésre készítette és esti 7 órakor Rovignoba

tért be, ahová azután 9 órakor ő Felségével a VOLTA is megérkezett. Az uralkodó innen száraz-földön folytatta útját.

Amikor aztán a MÁRIA ANNA-ról márczius 9-ig sem érkezett hír, felkutatása végett a LUCIA gőzöst rendelték ki. E fregátta márczius 11-én eredmény nélkül tért vissza és sikertelen maradt a SPHINX-goelettek-nek³⁰ Ancona mellett folytatott kutatása is.

Gorzkowski lovassági tábornok, Velence város és erődítmény parancsnoka, márczius hó 16-án tudatta a tengerészeti főparancsnoksággal, hogy beérkezett jelentések szerint márczius 14-én Porto Tolle mellett „Capitano Wohlgemuth“ felirattal egy dobozfedelelet találtak, márczius 15-én azután a MÁRIA ANNA-ra behajózott Pelikán Károly fősebészhez címzett levélsomagot, 16-án pedig a Chioggia melletti partszálen több hajótöredéket halásztak ki, amelyek látszólag egy osztrák hajóhoz tartoztak. Márczius 19-én Cervia közelében egy nagyobb hajóroncsot találtak.

A partra vetett holmiknak rögtön megejtett vizsgálata minden kétséget kizárólag igazolta,

hogy a MÁRIA ANNA féltett sorsa szomorú ténynyé valósult.

Még mielőtt a szerencsétlenség kitudódott volna, ő Felsége mindegyik hajó parancsnokának legfelsőbb elismerését fejezte ki a márczius 4-én dühöngő vihar alkalmával tanusított bátor és nemes magatartásáért.

A gyászos eset tánubizonyságai csakhamar gyarapodtak. Márczius 21-én a révkapitányság egy tiszti kabátot (Sernütz sorhajóhadnagyét) egy mellényt, egy csónakot, végül Punta Corsini mellett egy nagyobb hajóroncsot talált. Ez utóbbiak megvizsgálására a SPHINX-goelette parancsnoksága részéről Millossich sorhajószázlós lett Anconából kirendelve, aki azután megállapította, hogy ez a hajóroncs a hiányzó MÁRIA ANNA hajófarának baloldali része volt.

A hajóroncs a hajóbókonyának³¹ körülbelül azt a részét mutatta, amely a vízszinvonalgig terjedt. A hajóroncsen látható lövedékállvány felfelé volt görbülve, úgy ez, mint a többi észlelhető nyomok mutatták, hogy a rombolást csak rendkívüli erő okozhatta.

A következő hét folyamán talált és az olasz part több rév hivatalánál letéteményezett különböző maradványok a velencei hadszergyárba lettek hozatva. Ezek egy nyolczevezős sajkából, egy hatevezős parancsnoki csónakból, egy nyolczevezős oldalon hordott nagy csónakból, egy sapkából és több darab megégett famaradványból állottak.

Meg lett állapítva, hogy a maradványok mind a Mária Anna-hoz tartoztak. Ezenkívül a parancsnoki csónak fehér festésén vérnyomok is voltak észlelhetők.

A tengerészeti parancsnokság márczius 28-án hírül vette, hogy Chioggiától kelet-délkeleti irányban 20 mérföldnyire és Punta Maestrától kelet-északkeleti irányban 8·5 mérföldnyire, vagyis az északi szélesség $45^{\circ} 2'$ és a Greewichtól számított keleti hosszúság $12^{\circ} 52'$ -nél 9·6 m mélységben a Mária Anna gőzhajó közép- és mellső része megtaláltatott. A hajó orra délkeleti, hátsó része pedig északnyugati irányban feküdt, mellső árbocjának villámhárítójáról a „K. k. Marine“ feliratot tisztán ki lehetett venni.

Minden lehetőet elkövettek, hogy a hajóroncsokat kiemelhessék, ámde néhány hajódarab kihalászása után erről le kellett mondani, miután sem a várható eredmények, sem az erősen megrongált hajórészek értékesítése nem állottak arányban a kiemelés költségeivel.

A megtalált maradványokon észlelhető nyomok igazolták ama véleményt, hogy vagy kazánrobbanás vagy a löporkamara felrobbanása idézte elő a hajó elpusztulását.

A hajóroncsnál a hajóorrának iránya sejtetni engedte, hogy a nagy viharban a hajó az olasz partok irányában keresett menedéket, igazolta egyuttal azt is, hogy tulhatalmas elemek elleni viaskodásainak közepette ránehezédő végzet folytán pusztult el.

A legfelsőbb hadurnak és a hazának tartozó kötelesség hűséges teljesítését a hajótiszti törzs és legénység halálával pecsételte meg. Tragikus sorsuk szerencsétlen vitéz áldozatainak kegyeletes emléke örökké élni fog a csász. és kir. haditengerészetben.

1852. évi április hó 2-án a tieszti Szt. Antal templomban ünnepélyes gyászmisét tartottak, a

melyen megjelent az egész helyőrség, valamint a tengerészeti akadémia és a Piazza Lipsián levő katonai nevelőintézet ifjúsága.

E szertartás alatt a Trieszt és Muggia előtt horgonyzó összes hadi- és kereskedelmi-hajók lobogói, gyász jeléül fél árbocra lettek eresztve. Az USSARO hadi-brigg temetési és disztűzet, a többi ágyuval felszerelt hadihajó pedig 9 lövésből álló temetési disztűzet sütött el. A szárazföldön pedig háromszoros puskatűzzel tisztelgett a kivonult helyőrség.

Méltányolva a tengeri szolgálattal járó számtalan veszélyt, a melynek úgy a végzetes véletlen, mint az elemek elleni küzdelmeiben a hajólegénység sokkal inkább ki van téve, mint bármely más állami szolgálatban lévők, már évek előtt megérlelte az eszmét egy alapítvány létesítésére, a mely a tengeri balesetek által károsult egyének, illetőleg hozzátartozóikat lenne hivatva gyámolítani.

A MÁRIA ANNA katasztrófája e törekvésnek erős lendületet adott, úgy hogy a kibocsátott felhívás minden irányban visszhangra talált.

Ő császári és apostoli királyi felsége 1852. évi május 2-iki rendeletével ily alapítvány alapszabályait jóváhagyni kegyeskedett, a császár- és királyné pedig a Mária Anna néven életbeléptetett tengerészeti segélyző alapítvány védnökségét elfogadni méltóztatott.

Ezen alapítvány, amely önkéntes adakozásból, hagyományozásból, dugáru lefoglalási jutalékokból, tengeri zsákmányilletékekből, jámbor adakozás és másfajta ajándékozásokból képződött, alapszabályszerűleg arra szolgál, hogy törzstökéjét képező állami kötvények kamataiból oly tengerészeket segélyezzen, akik a jövőben ellenséges háboruban, vagy béke-időben tengeri balesetek, avagy szolgálat közben másnemű szerencsétlenség folytán személyükben, családjukban avagy vagyonukban kárt szenvedtek, vagy keresetképtelenné váltak.

Első sorban a legénység főcsarnakmestertől³² és őrmestertől lefelé és ezeknek örökösei, másod-sorban pedig a tisztek, hivatalnokok és velük egyrangban levők tarthatnak igényt.

Az állandó évi segély 120—288 korona között váltakozik.

Az alapítvány kezelése a trieszti tengerészeti kerületi parancsnokság kezében van.

Végül még megemlékezünk azoknak a neveiről és számáról, akik a MÁRIA ANNA katasztrófájánál áldozatul estek:

Wohlgemuth Mór fregáttakapitány, Sernütz József sorhajóhadnagy, báró Kübek Gyula fregáttazászlós, Warmüth György, Toso József, Wilecich Ágoston tengerészeti hadapródok, Pelikán Károly főseborvos, lersheimi Knesevich Emil igazgatási segéd, Jüngling Ede raktárnok és neje Amália, Zöllner Fülöp másodosztályú gépmester, Kützer Antal első osztályú gépészeti segéd és Folei Antal másodosztályú gépészsegéd.

A legénység közül elenyésztek:

A tengerészeti tüzérséghez tartozó 1 őrmester és 3 tüzér, továbbá 1 tizedes, egy örvezető és 6 tengerész-gyalogsági közlegény, egy hajómestersegéd³³, 1 negyedes³⁴, 3 tengerésztizedes, 30 tengerész, 2 hajótanoncz, 1 legénységi szakács, 1 hadszermunkás, 1 gépész, 1 polgári révkalauz. Összesen 13 törzsszemély és 53 legény.

1854.

február 4. és 5-én.

A csász. kir. hajóosztagnak a tengerészeti főparancsnoksághoz intézett jelentése 2 partravetett hajó megmentéséről
d. d. Smyrna 1854. február 8-án.

1854. február hó 4-én, szombaton, a MACASSAR hollandi hadiskuner vitorlált felvonván, a város közelében fenékre jutott. A fregátta bárkáit és nagy csónakjait azonnal segítségére rendeltem és a MACASSAR rövid idő múlva szabaddá lett.

Másnap február 5-én, vasárnap délután hajónkra jött egy angol gőzhajó-társaság Arneau nevű ügynöke és segítséget kért egy angol csavargózós számára, amely körülbelül 6 tengeri mérföld távolságban már két nap óta szilárdan zátonyon feküdt és kiürítése valamint egyéb szabadítási kísérletek daczára sem sikerült sza-

buddá tenni. Arneau urat megnyugtattam, kijelentvén, hogy ő Felségének tengerészete minden megszorult hajónak segítségére mindenkor a legnagyobb készséggel rendelkezésre áll és 2 óra múlva, legénységünk odajövetele után, a hajó szabaddá lesz téve.

Hogy az angoloknak megmutassam, hogy csász. kir. tengerészetünk mire képes, azonnal intézkedtem, hogy adott ígéretem meg is valósuljon.

A NOVARA nagy bárkája a nehéz kukázó macskával³⁵ és két horgonykötéllel Kropp fregattázászlós parancsnoksága alatt, a BELLONA dereglyéje szintén nagy kukázó macskával és nehéz kötélllel Bombelles gróf sorhajózászlós parancsnoksága alatt, azután a CAROLINE bárkája a nagy kukázó macskával és két horgonykötéllel, ezenkívül nehéz csigával, amelylyel mind a három bárka el volt látva, végül a nevezett három hajó nagy csónakjai 120 legénynyel, félórával a legénység ebédje után, friss szélről hajtvá az angol gőzös felé elvitorláztak.

Két órával ezután az angol gőzös, jeléül annak, hogy veszélyen kívül, ismét lebegő hely-

zetben van, félárboczon levő lobogóit teljesen felvonatta.

Legénységünk, mint mindig, úgy ezuttal is derék munkát végzett és az angol kapitány alig birt megelégedésének kifejezést adni, mivelhogy gőzösének felszabadítását nagyon is kétségbe vonta.

Másnap Arneau ur ismét hajónkra jött köszönetét nyilvánítani s beleegyezésemet kérte, hogy ama 120 tengerészt, aki ily hasznos munkát végzett, a gőzhajó-társaság nevében megajándékozhasssa, amit természetesen nem fogadtam el.

Smyrna, 1854. február 8-án.

Báró Bourguignon Antal s. k.

cs. kir. sorhajókapitány.

1859.

junius hó 10-én.

Ivancich Celestin vörös tiszteletlobogója.

1850-ik év április hó 17-én kelt császári pátenssel a kereskedelmi tengerészet számára vörös és fehér tiszteletlobogó lett életbeléptetve; a vörös lobogó amaz egyének számára, akik ellenséges vagy kalóztámadások ellen hajójuk megvédelmezésében avagy a haditengerészet támogatásában kiváló cselekedetet vittek véghez, a fehér becsületlobogó pedig azon egyének kitüntetésére, akik a kereskedelem és hajózás fejlesztésében szereztek maguknak érdemeket.

A kitüntetett kapitány fel van jogosítva tiszteletlobogóját hajója főárboczának csucsán hordani.

A vörös tiszteletlobogó eddig csakis egyetlen egy esetben lett adományozva, még pedig az

1859-ik évben Franciaország ellen viselt háború alatt Ivancich Celestin lussinpiccolói kapitánynak.

Abban az időben Ivancich az EOLO brigantin-hajót vezényelte s ezzel 1859. év tavaszán Cardiff kikötőjében időzött a Fiuméba irányzott szénrakomány beraktározása végett.

Miután a berakodással elkészült, teljes béke idején, anélkül, hogy a fenyegető bonyodalmakról sejtelve lett volna. 1859. évi április hó 1-én Ivancich elhagyta a kikötőt.

A hajószemélyzet a kapitánnyal együtt 12 főből állott.

Utját az Adria felé irányította és utközben egyetlen kikötőt sem érintve, május hó 15-én a reggeli órákban a dalmát partvidék Grossa szigetének magasságában, a szárazföldről mintegy 8 mérföldnyire, három gőzölgő hadihajóval szemben találta magát.

Amint később kitudódott, a három hajó az IMPÉTUEUSE pánczélos s a NAPOLEON és EYLAU sorhajók voltak.

Ivancich teljesen tájékozatlan volt a hajók megjelenése tekintetében, csupán annyit tudott,

hogy nem tartoznak csász. kir. haditeңgerésztünkhez.

Amidőn a három hadihajó az EOLO közelébe érkezett, francia lobogót vont fel és a NAPOLEON vak lövéssel megállásra hívta fel az EOLO-t. Ivancich belátván a szökés lehetetlenségét, szótfogadott, amire azután a nevezett sorhajóról egy csónak indult el s az EOLO-hoz érkezvén, több felfegyverzett tengerész kíséretében egy francia tiszt jött a fedélzetre.

A tiszt az EOLO-t elkobzottnak nyilvánítván, a hajóokmányokat magához vette s nem törődött Ivancich tiltakozásával, aki hangsúlyozta, hogy Cardiff kikötőjét béke idejében hagyta el s a népjog szerint az időközben kitört háboru dacára sem foglalható le.

A francia tiszt a legerősebb hat legényt foglyul vitte és ott hagyott egy altisztet öt tengerésszel, mint kobozmányvezetőt; Ivancichnak pedig meghagyta, hogy ennek intézkedéseit tartozik követni. Ezzel a hajót az IMPÉTUEUSE-hez kötötte és magával vontatta.

Az erőszaknak engednie kellett s most már az ut Velencze felé irányult, ahol is Malamocco-tól 8 mérföldnyire horgonyt vetettek.

Itt az EOLO szénrakományát a francziák saját gőzhajókra átvitették és helyette az EOLO-t sóval és más elkobzott hajóról holt teherrel megrakták.

Malamoccoban nyomott hangulatban teltek a foglyok napjai. Ivancichnak már az első pillanattól kezdve menekülésen járt az esze s leste hozzá az alkalmat. Nagy örömmel fogadta tehát azon intézkedést, amely az EOLO-t Toulonba rendelte a tengeri zsákmánybizottságnak átadni.

Miután a francziák az EOLO-t még élelmi-szerekkel ellátták, junius 9-én az IMPÉTUEUSE a szabad tengerre vontatta és másnap útjára bocsátotta a brigantint, amely kifeszített vitorláival irányt vett az olasz partok hosszában. Ivancich feltűnés nélkül érintkezésbe lépett öt legényével és nagy örömmel győződött meg, hogy mindnyájukat ugyanazon gondolat heviti.

Másnap viharos éjszaka következett és Ivancichnak sikerült az ellenséges altiszttel elhíttetni, hogy előnyösebb lenne az olasz partoktól eltávolodni és inkább keleti irányt venni; érdekében

állott ugyanis lehetőleg az osztrák partok közelébe férköznie.

A kobozmányvezető mi rosszat sem sejtve, egyetértett e változtatással. Az időjárás továbbra is rossz maradt és amikor a hajó június 13-án reggel a Lagosta sziget magasságában vitorlázott, három francia volt az őrségen, akik rendkívül fáradt állapotban voltak, amikor felváltásuk ideje érkezett.

Ivancich csak ezen pillanatra várt és hivei között felosztotta az ennek megfelelő szerepet.

A fáradt három francia a fedélzet alá tért aludni és velük együtt a Postiréből származó Falessich Antal csarnakmester is. Amikor azután a francziák mély álomba merültek, Falessich fegyvereiket elszedte és az ajtót rájuk zárta, azután a fedélzetre sietett, hogy ezt a kapitánynak a megállapított jellel tudomására hozza.

A másik két francia ekkor a fedélzeten foglalatoskodott, ezek egyikét a kapitány felküdötte az árboczcsarnakba egy vitorlát bevonni, a másik pedig a kormánynál teljesített szolgálatot.

Erre Ivancich az altisztet azzal az ürügygyel csalta a kabinjába, hogy a mappán megmutassa

neki azt a pontot, amelyiken a brigantin időzik. Ezzel az altiszt figyelmét hosszab időre sikerült lekötnie.

Ezalatt Ivancich Silvio, szintén lussinpiccoloi származásu irnok, az alkalmat felhasználta, hogy az altiszt kabinjába belopódzék és az ott levő fegyvereket magához ragadja.

Amikor mindez megtörtént, Ivancich közölte a megváltozott helyzetet a még mindig a hajószobában időző francia altiszttel.

E pillanatban az összes fegyverek az osztrákok birtokában voltak; a fedélzett alatt jól elzárt helyen aludt három francia, a negyedik a főárboczon foglalatoskodott, az ötödik a kormánynál teljesített szolgálatot, az altiszt pedig a kabinban időzött, ezzel szemben pedig mint a hat osztrák a fedélzeten tartózkodott.

Némi habozás és tiltakozás után az altiszt belátta, hogy minden ellenállás hiábavaló és belenyugodott sorsába. A kormánynál levő legény sem tehetett egyebet. És amikor teljesített munkája után az utolsó francia is leszállott az árboczcsarnakból, hát erre sem várakozott egyéb, mint-hogy belenyugodjék a megváltozott helyzetbe;

fegyverek hiányában minden ellenállás amugy is hasztalan lett volna.

Az ily módon meglepett francziákat ezután őrizet alá vették és megígérték nekik, hogy ha vesztegek maradnak, ugy semmiféle bántalmuk nem fog történni.

A hajót most már Gravoza felé irányították s még az éjszaka folyamán oda is érkeztek, ahol is az állomáshajón, a DANDOLO korvétán az esetet bejelentették és a foglyul ejtett francziákat átadták.

Ivancich Celestin kapitány bravuros tettét mindenfelé nagy örömmel fogadták, az az ügyes előrelátás, amelylyel nehéz helyzetéből kisiklott, anélkül, hogy vérontáshoz kellett volna nyulnia, általános elismerést aratott és a zászlós becsülete iránt tanusított érzéke minden irányban osztatlan lelkesedéssel találkozott.

Gravozában a tényállást jegyzőkönyvbe vették és Ivancichot felszólították, hogy nyujtsa be kérvényét a vörös becsületlobogó elnyeréseért, amelynek kedvezményező lépését — a Mária Terézia rendjelhez hasonlóan — az alapszabályok értelmében a folyamodó tartozik megtenni.

A kérvény szabályszerű elintézése után a vörös tiszteletlobogó odaitéltetett a derék kapitánynak.

Ő Felsége ezzel kapcsolatban Ivancich kapitányt a Ferencz József-rend lovagkeresztjével, Falessich csarnakmestert pedig a koronás ezüst érdemkeresztrel tüntette ki, a legénység megjutalmazására pedig megfelelő felosztás végett 2000 forintot adományozni méltóztatott.

Triesztben 1859. évi augusztus 14-én a RADEZKY fregátta fedélzetén az előkelő és hivatalos világ sok kitűnőségének jelenlétében az akkori tengerészeti főparancsnok, Nándor Miksa főherczeg adta át a vörös tiszteletlobogót és osztotta ki a rendjeleket.

Erre Ivancich kapitány az ottan horgonyzó EOLO hajóra ment és tiszteletlobogóját felvonatta a főárbóc csucsára, a mit a csász. kir. hadihajók az előírt tisztelgő lövésekkel üdvözöltek.

Ivancich Celestin később a fiumei nautikai tanintézetnél tanítói állást nyert és ott is halt meg 1893-ban.

Tiszteletlobogóját pedig az ottani városi muzeumban őrzik. _____

1866.

május 3-án.

Ő Felsége „Novara“ fregattájának égése.

Néhány héttel az 1866-iki háboru kitörése előtt a polai kikötőben oly esemény történt, amely, bár tetemes anyagi kárt okozott, mindamellett számos tengerésznek alkalmat nyújtott, hogy a legfelsőbb szolgálat érdekében a kötelességteljesítés, áldozatkészség és rettenthetlen bátorság kimutatásával magát kitüntesse.

A NOVARA, ő Felsége fregattája, az 1856/58-ik években földkörüli útjában teljesített tudományos kutatásai révén híressé vált hadihajó, az uszó-medenczét 1866-ik április hó 29-én elhagyta. Kedvezőllén időjárás miatt nem lehetett a hajót azonnal a hadszergyári parthoz — körülbelül a mai 4-es számú gyári kapuval szemben — ki-

kötni, ez csak — a leirandó baleset napján — május 3-án sikerült.

Alig hogy a kikötéssel elkészültek, röviddel a munkások déli pihenésének kezdetét jelző hadszergyári harangszó után, egynegyed 1 óra tájban, a hajó belső részéből előtörő sűrű füstoszlop volt látható és a hajón óriási tűzvész keletkezett.

Az uralkodó északnyugati szél miatt nemcsak az égő hajó, de a mellette horgonyzó ADRIA fregátta és a rakparthoz kötött többi hajó, de maga a hadszergyár is óriási veszedelembé jutott, ha nem sikerült a tüzet elfojtani, avagy legalább is magára az égő hajóra szorítani.

Szerencsére nyomban a tűz kitörése után közbelépett lovag Gröller Gusztáv sorhajókapitány a KAISER MAX pánczéloshajó parancsnoka és ébershorsti Eberán Sándor fregáttakapitány, a hadszergyár felszerelési hivatalának igazgatója, akik a tűz végéig fáradhatatlanul buzgolkodtak annak elfojtásában.

A mentési munkálatok fővezetését báró Bourguignon Antal, pólai kikötői tengernagy vette át, aki déltájban történetesen a közelben tartózkodott.

Bár a hadszergyárban ép munkaszünet volt, mindamellett vedrek, kádak és pokróczok nagy számban állottak rendelkezésre és nemsokára néhány száz munkás is kéznél volt. A hadszergyár és a DRACHE páncélhajó vizipuskája, továbbá a polai hatóság és az erődparancsnokság gőzfecskendője szintén rendelkezésre állottak, utóbbit kompra kellett felszerelni, ami felette fáradságos és időtrábló munka volt.

Mindenekfelett legfontosabb lett volna az égő hajót a többi hajó közeléből eltávolítani, de a dühöngő tűz miatt éppen a hajó élén levő kikötő lánczot nem lehetett feloldani, meg kellett tehát elégedni a hátulsó kötelékek feloldásával és azzal, hogy a fregáttát kivetett két horgonyával egy uszányhoz vontassák.

Gröller sorhajókapitány szerencsés ötletének köszönhető, hogy e nehéz munka mégis sikerült, mert az orrmány-árbocz³⁶ tarcsalánczának feszítő kötelékét kardjával kettévágta és a lánczot magát a DRACHE páncéloshajó egyik köteléhez erősítette. A DRACHE a NOVARA közelében fekvő uszányhoz volt ugyanis kikötve.

Ezzel egyidejűleg a legjobban veszélyeztetett ADRIA az „Olivi“-szigethez lett vontatva.

Hogy az ádáz tűzvészt némikép elképzelhessük, idézzük a hivatalos jelentés erre vonatkozó részét:

„A hőség, a lángok és a füstgomolyag rohamos növekedése oly óriási mérveket öltött, hogy a mentők két izben voltak kényszerítve a hajót elhagyni. A főfedélzet és ütegfedézetek támaszai az óriási hőségben meggörbültek, ugyannyira, hogy minden pillanatban összeroskadással fenyegettek. A faszerkezetben a lángok dühöngése annyira elharapódzott, hogy a vízbeömlés daczára is, negyedóra alatt a hajó mégis 8 centiméterrel emelkedett.“

A hajóra lépni kezdetben sem volt lehetséges, úgy hogy csakis kívülről lehetett az oltási munkálatokat végezni; ez persze elégtelennek bizonyult a tűz továbbterjedésének megakadályozására.

Nehogy a tűzvész még nagyobb kárt okozhasson, a kikötői tengernagy a fregattát lövések által akarta elsüllyeszteni. A MONTECUCCOLI brigg és a DRACHE pánczélos fregattának a NOVARA

vizszine alá intézett lövései azonban hatástalanok maradtak.

Hogy a füst és a lángok az uralkodó északnyugati szélben csakis a hajónak mellső részére szoritkozzanak, a kikötőben időző ALBÁNIA nevű Lloyd-gőzös kapitánya, Seydl József, a hajót faránál fogva a szél irányára merőleges helyzetbe vonszolta.

Röviddel 1 óra után a fasanai tengeri csatornában horgonyzó császári hajóraj kirendelt csónakjai, Kern fregáttakapitány parancsnoksága alatt 330 emberrel meglepő gyorsasággal a helyszínére érkeztek.

A csónakok vizipuskáikkal tüstént a fregátta hosszában helyezkedtek el és vizsugaraikat a közép-fedélzet oldalnyílásain keresztül a hajó belsejébe ontották.

Megbecsülhetlen szolgálatokat tett a Heusser Henrik tengerészeti főmérnök által vezényelt gőzfecskendő, a melyet legnagyobb erélylyel és odaadással sajátkezüleg vezetett, egy pillanatig sem szünetelve; legnagyobb részben ezen erélyes és céltudatos eljárásnak volt köszönhető, hogy a tűzvészt sikerült elfojtani.

Életének kockáztatásával egy izzó és gőzölgő lövegrés fedelén ülve, a tömlőket e résen keresztül az ütegfedélzet belsejébe irányította.

A rendelkezésre álló eszközök és erők erélyes kihasználásának és okszerű együttműködésének tulajdonítható, hogy estefelé a tüzet olyanmire megfékezték, hogy annyi emberrel, a mennyi tanácsosnak látszott, a hajót megszállhatták.

Miután ez sikerült, valamennyi fecskendő működése és szakadatlan vízbeöntés után lehetővé vált a fregátta alsó helységeibe behatolni.

Esti 8 órakor — majdnem 8 órával a tűz kitörése után — a hajó belső faalkatrészei felfelé egészen a karzatrácsokig még parázsmódra izzattak és a dugatokból, valamint a hajóburkolatból folytonosan erős füst ömledezett.

Amikor a hajóburkolatokat feltépték, láthatóvá lett, a belső gerendák tökéletesen elszenesedése.

Ily körülmények között lehetetlen volt teljes biztonsággal megállapítani, hogy a hajóra nézve már minden veszély elmúlt-e, ennek folytán tanácsosnak mutatkozott nap nyugtával a fregáttát

az „Olivi“ sziget mellett lévő sekély vízben kikötni, hogy szükség esetén bizonyos mélységre lehessen süllyeszteni.

Egész éjszaka vízzel kellett locsolni és csak másnap reggelre tűntek el a füst utolsó nyomai.

Csak ekkor lehetett a kárt teljes nagyságában — amelyet a hivatalos jelentés 200.000 forintba becsült — megítélni. A hajónak egész belső része a középfedélzetben egészen a kazánokig, az ütegfedélzetben egészen a nagy lépcsőnyílásig és a külső burkolatokig teljesen ki volt égve; az előárbock valamint számos ágyutalp teljesen hasznavehetetlenné vált.

A tüstent megejtett hatósági vizsgálat a tűzvész keletkezésének okát teljes bizonyossággal nem állapíthatta meg.

Általánosan feltételezték, és nem ok nélkül, hogy a tüzet gonosz szándék idézte elő, de az sincs kizárva, hogy gondatlanságból eredt.

Az említett nap délelőttjén ugyanis a fedélzet bedugározását eszközözlendő, számtalan munkás fordult meg a NOVARÁ-n.

Miután a fenyegető háboru kitörése miatt a fregattát nem lehetett nélkülözni, ennél fogva hajó-

medenczébe lett helyezve és május 20-án Triesztbe vontatva, ahol azután a „Stabilimento tecnico“ hajóépítő-telepen egy hónap alatt teljes harczképes állapotba lett hozva.

Három nappal az ellenségeskedés kitörése előtt, június 20-án a NOVARA már visszatért Pólába. Julius hó 4-én Tegetthoff ellentengernagy hajórajához csatlakozott és július 20-án dicsőn résztvett a lissai tengeri ütközetben, amelyben parancsnoka, Klint Erik sorhajókapitány, elesett.

Méltó feljegyeznünk ama derék tengerészek neveit, akik vitézségük és áldozatkészségükkel kitüntették magukat a NOVARÁ-nak május 3-iki égése alkalmával és egyszersmint megismernünk ő Felsége, legfelsőbb hadurunk kegyének nyilvánulását a mentők megjutalmazásánál.

A pólai kikötői tengernagy és a már említett tengerésztörzstiszten kívül, akik közül a hivatalos jelentés különösen eberhorsti Eberán Sándor fregáttakapitány érdemeit emeli ki, még a következők részesültek legfelsőbb dicséretben: Nemes Poosch Guido, Schröder Rezső, Feldmann Nándor, Rohrscheidt Arno, Stecher Frigyes, de-

lupisi lovag Dojmi Miklós, lovag Henriquez Hipolit, Faulk Ottokár, Pogatschnigg Rezső és Hauser Pál sorhajóhadnagyok.

Báró Minutillo Ferencz, Spetzler Károly, Brosch Gusztáv, elbenrucki Wachtel József és Adamovich Károly sorhajóászlósok.

Haller Adalbert, Zehetmayer Győző és báró Scholley Ottó tengerészhadapródok.

Kagnus Raimund és Schöningh Ede tengerész-szerhadtest-századosok.

Weizner Konrád és Fink József másodosztályu hajóépítő-mérnökök.

Kiváló dicséretre méltó viselkedése miatt a Ferencz József-rend lovagkeresztjét Heusser Henrik gépészmérnök nyerte el.

Arany érdemkeresztel lett kitüntetve Steffán János első osztályu gépmester, aki hősie kitarásával megmentette a hajógépet és akit napnyugta felé, a füsttől majdnem megvakulva, ugy kellett helyéről eltávolítani.

Koronás ezüst érdemkeresztet nyert Milić Márk másodosztályu csarnakmester, aki tevékenysége és a veszedelemben tanusított rettenhetet-

lenségével tüntette ki magát; Milić már akkor az arany vitézségi érem tulajdonosa volt.

Ezüst érdemkeresztet nyertek:

Longon Antal Velence mellett Mestreszületésű tengerészeti szerhadtest őrmestere, aki különösen az előbb említett Milićcsel fejtett ki hasznos tevékenységet;

Chiozotto Antal mestersegéd Velenczéből;

Müllner Tivadar első osztályu hajóács;

Wokurka László harmadosztályu gépalmester, a csehországi Timetzből, aki parancsszóra a hajó fenekén lévő vízszелеpeket felnyitotta és fél óra mulva, amikor az otlét már nagy veszélylyel járt, ismét odahatolt a szelepeket elzárni;

Benussi András első osztályu csarnakmester Rovignoból;

Penso Hieronymus hadszergyári főcsarnakmester Lussinpiccoloból, mindketten rettenthetlen bátorságot tanusítottak a hajó elhurczolása alkalmával;

Ruggier recte Sparte Bertalan csarnakmestersegéd Piranoból, aki a vitorlatár kiürítése és a lánczok kikapcsolása alkalmával az ütegfedélzeten hősie kitartásával tüntette ki magát;

Mayer János ágyunegyedmester Unter-Nassenfussból;

Böhm Vilmos gépész a Leitmeritz melletti Höflitzből, aki Heusser Henrik gépészfőmérnök felügyelete mellett a tűznek majdnem egész tartama alatt saját életének kockáztatásával a gőzfecskendő tömlőjét irányította;

Mazzalunga Vincze első osztályu tengerész Nápoly környékbeli Tremoliból, aki fullasztó füstben és emésztő tűzben rendkívüli kitartás és önfeláldozással a tömlőt a középfedélzetre vezette és ez alkalommal a legcélszerűbb, de legveszélyesebb helyet választotta; végül

Robba Hieronymus harmadosztályu tengerész Muggiaból, akinek legelőbb sikerült az orrmányárbocz székoszlopához³⁷ férkőznie és aki más-különben is a tűzvész elfojtását fáradhatatlanul mozditotta elő.

Végül felsoroljuk még azokat, akik 10 forint-tól 40 forintig terjedő jutalomban részesültek.

Sirotyich János hajómindenes-segéd³⁸ Umagoból;

Rudna Oktávián tizedes Lussin-Grandeből, kik nyugodt és bátor magatartásukkal pokróczok

és vízvedrek használata által kitűnő szolgálato-
kat tettek;

Zagrando Bertalan negyedes Piranoból és
Kozarić Tamás másodosztályu tengerész a szla-
voniai Miholjából, akik a lánczok kikapcsolása
és a vitorlatár kiürítése alkalmával kitartó és ön-
feláldozó magatartást tanusítottak;

Gyurković Péter negyedes Lagosta szigetéről,
aki saját élete kockáztatásával igyekezett a tüzet
oltani;

Zvanić András negyedes a Lissa szigeti
Comisaból és Vukasović György tizedes Bescano-
vából, kik mindketten hősi bátorsággal bontották
az égő fagerendákat;

Jedrajčić József tizedes az istriai Lindaro-
ból, aki nagy veszélyben működött a középfedél-
zeten; Vanello-Zillo Antal tizedes a Velence
melletti Pellestrinából és Radonić Simon harmad-
osztályu tengerész a Knin melletti Orličból, akik
kitartás és önfeláldozással oltották a közép és
ütegfedélzetet, miközben Vianello-Zillo hüvelyk-
ujja megszokult;

Belamaris Mátyás, harmadosztályu tengerész
Sebenicoból, akinek sikerült a középfedélzet mellső

részébe tömlőt vezetni és órákig ott működni, végül Kraljević Márk, másodosztályu dugározó, aki az óriási hőségben tömlőjének kitartó kezelésével nagyban hozzájárult a tűzvész elfojtásához;

Tonello József hajógyári vállalkozót, aki a NOVARÁ-nak teljes harczképes állapotba való helyreállítását oly rövid idő alatt sikerrel végezte, a tengerészeti osztály előterjesztésére ő Felsége a vaskoronarend III. osztályával tüntette ki.

Ezenkívül a NOVARA helyreállítása körül közreműködő gyári munkások megjutalmazására ő Felsége 1500 forintot adományozott.

1866

julius hó 20-án.

Egy ellenséges lobogónak prédául ejtése.

1866. évi julius hó 20-ik napján vívott lissai tengeri ütközetben az olasz harczvonal áttörése után az ellene intézett ujbóli támadás alkalmával, Tegetthoff ellentengernagy lobogós hajója³⁹ a ERZHERZOG FERDINAND MAX pánczélos hajó sikeres mozdulattal bezuzta az olasz PALESTRO hátulsó részét. Bár a lökés hatása súlyos volt és a PALESTRO néhány vértés lemezét leszakította s e mellett a FERDINAND MAX mellső ütegei a legközvetlenebb közelből hatalmas ágyutüzet zúdítottak rá, mindamellett a tulajdonképeni czélt, az ellenséges hadihajó elsüllyesztését, mégsem sikerült elérni, mivelhogy a PALESTRO a készülő oldalzuzás elől idejekorán kisiklott.

A két hajó összeütközése alkalmával a PALESTRO hátulsó árbocz derákszára⁴⁰ és csonkafája⁴¹

letörött s az utóbbira erősített háromszinű nemzeti lobogóval együtt a FERDINAND MAX mellső sánczára zuhant.

A hajómegszálló osztagokat előhívták s ezek a lehető leggyorsabban a fedélzetre rohantak, hogy azon esetre, ha a két hajó egymásba akadna, az olaszokkal kéztusára keljenek.

A harczy zajból kihallatszott Tegetthoff érczes hangja: „Ki hozza el a lobogót?”

A hívásra Carcovich Miklós harmadosztályu kormányos élén sok tengerész rohant előre.

A mellső sáncz fedélzetén Carcovich megragadta a csonka fán lengedező lobogó kötelékét és az ellene irányzott leghevesebb puskatüz közepette a közelében lévő kampóra csavarta. E szerencsés ötlettel célját elérte és az ellenséges lobogót sikerült birtokába kerítenie. Amikor a PALESTRO épen megmaradt gépével a FERDINAND MAX-tól elszabadult, a lobogó köteléke elszakadt és a szinte csodával határos módon sértetlen maradt Carcovich a PALESTRO lobogóját magához vehette.

Bajtársainak zugó örömrivalgása kíséretében az értékes zsákmányt diadalmasan az ellenten-

gernagyhoz vitte, aki barátságos vállveregetés mellett dicsérte meg a derék tettet.

Carcovich az arany vitézségi érmet nyerte jutalmul és ama kitüntetésben részesült, hogy a fegyverszünet után a prédául ejtett lobogót Bécsbe vihetne és a legfelsőbb hadurnak személyesen bemutatthassa.

Szolgálatának teljesítése után dicsérő elbocsátó levelet kapott és szülőhelyén, Lesinában még ma is kikötői szolgálatot teljesít.

1869.

Első Ferencz József császár és király ö Felségének keleti útja.

Ö felsége 1869-ben hosszabb keleti utra indult, utazásának kettős célja volt; egyrészt, hogy a szultánnak 1868-ban a bécsi udvarnál tett látogatását viszonzza, másrészt pedig jelen lehessen a szuezi csatorna, az osztrák-magyar kereskedelemre nézve oly rendkívüli fontos út megnyitásán.

A Felség utazásának hírét a tengerészet körében nagy örömmel fogadták, hiszen ezzel kedvező alkalom kínálkozott egyrészt a szeretett uralkodót hosszabb időn keresztül hadihajóink egyikén látni, másrészt ügyességüket különféle helyzetekben kipróbálni a legfelsőbb hadúr előtt.

Október 10-én a közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya azután közhirré tette ő Felsége jóváhagyott utitervét.

Tegetthoff Vilmos ellentengernagy, tengerészeti parancsnok intézkedett a rendkívüli pompát kifejtő program szükségletei felől.

A GREIF nevű csász. kir. yacht⁴² ő Felsége megérkezését bevárando, Várnába lett rendelve.

Ő Felsége kísérete számára berendezték a GARGNANO és ELISABETH kerekas gőzösöket. Ő felsége yachtjának kikötői és felderítő szolgálátára a HELGOLAND korvétta, a postafutár szolgálatra pedig HUM ágyunaszád lett kirendelve.

Ő Felsége október hó 23-án utrakelt, szárazföldi útja részint vasuton, részint kocsin Bécsből kiindulva Budapest és Rustcsukon keresztül Várnába vezetett.

Az uralkodó kíséretét képezték: gróf Bellegard tábornok főhadsegéd, Bechtolsheim és Üxküll gróf szárnysegédek, Krieghammer és Groller őrnagyok, Beck ezredes, a katonai iroda főnöke, Hohenlohe herczeg tábornok, főudvarmester, gróf Beust birodalmi kancellár, gróf Andrassy m. kir.

miniszterelnök, Tegetthoff altengernagy, tengerészeti parancsnok és több magas állású főméltóság.

Amíg a GREIF yacht egyrészt keréklapátain utközben szenvedett sérüléseinek helyreállítása végett, másrészt villanyvilágítás berendezése céljából Konstantinápolyban maradt, addig a GARGNANO és HELGOLAND hajók, valamint a szultán által felséges vendégének rendelkezésére bocsátott SULTANIE nevű török császári yacht ő Felsége megérkezését Várnában várták.

Október hó 27-én ő Felsége a várnai kikötőben megérkezett és még ugyanazon estén tovább folytatta útját.

Másnap, október 28-án érkezett meg a török fővárosba, ahol ünnepies fogadtatásban részesült. Konstantinápolyban teljes öt napig tartózkodott és ezalatt a Dolma Bagesei palotában lakott.

November hó 2-án Athen felé vette útját. A Dardanellák bejáratánál a csász. és kir. yachtot Pöckh báró ellentengernagy vezénylete alatt a FERDINAND MAX, HABSBURG pánczélosok és HUM ágyunaszádból álló hajórajunk lobogódiszben várta és az uralkodó zászlóját 21 ágyulövessel üdvözölte.

Ezután a hajóraj a kíséreti hajókhoz csatlakozott és ő Felségét Pireusig kísérte.

November 3-án a reggeli órákban ő Felsége kíséretével az athéni kikötőbe érkezett és 4-ig a görög király vendégségét élvezte.

A hajóraj pedig Pireusból Port-Saïdba lett vezényelve, hogy ott ő Felségének november 12-ére tervezett megérkezését bevárja.

A GREIF yacht ellenben a GARGNANO, ELISABETH és HELGOLAND kíséretében a syriai partok felé vette útját.

Ő Felsége kíséretével november 8-án a reggeli órákban Jaffába érkezett, ahol a hajó elhagyása után Jeruzsálembe utazott.

Ugyanaz nap a földközi tenger keleti részében erős nyugati szél keletkezett, amely esőtől és erős hullámzástól kísérve olyannyira megélénkült, hogy november 14-én, vasárnap, amelyik napra az uralkodó Port-Saïdba leendő továbbutazása volt kitűzve, a viharos időjárás a jaffai réven a közlekedést már igen nagyon megnehezítette.

Egy török hadihajó és egy porosz ágyúnaszád a nyílt és nem egészen biztos révet elhagyták, hogy a vihar megszűnését a szabad

tengeren várják be. A csász. és kir. hajók pedig utrakészen horgonyhelyeiken maradtak és ő Felségének valamint legfelsőbb kíséretének behajózására bárkáikat kiküldötték.

Az 1869-iki keleti utnak, a tengerészetre nézve legneveztesebb eseménye volt november 14-én délelőtt ő Felségének veszélyes behajózása a GREIF-re, amely eseményről sorainkban részletesen megemlékezünk.

Jaffa kikötője a város falai előtt terül el és a tenger felől hatalmas sziklazátonyok övezik, a szabad tengerrel való közlekedés csupán a szirtetek között fekvő két keskeny sikátoron lehetséges, amelyek csupán csónakok és kisebb parti járnűvek által használhatók.

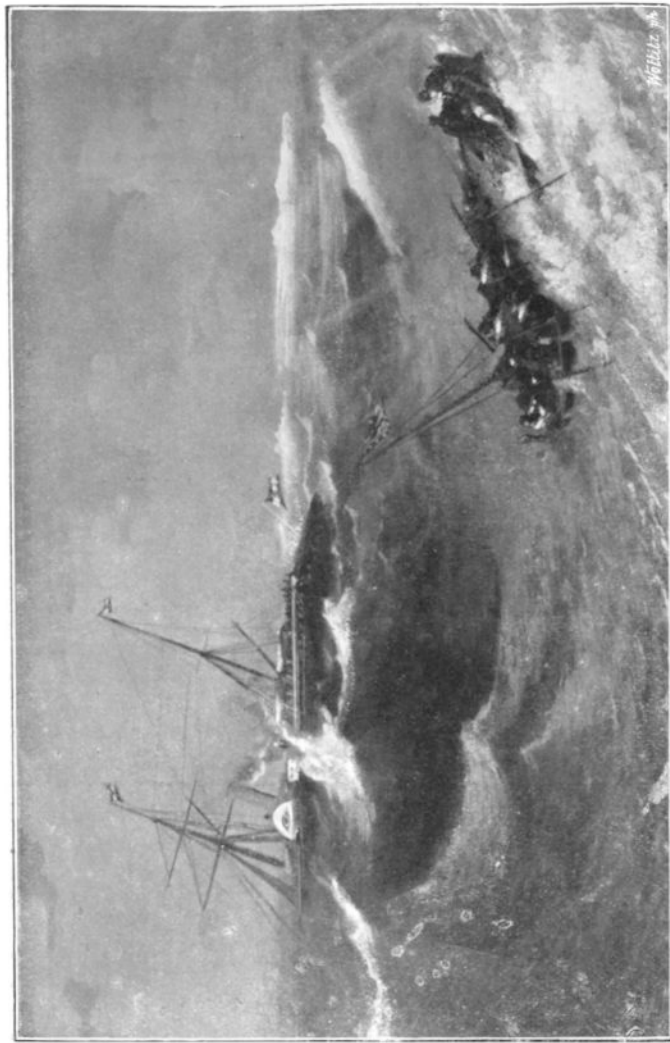
Szép és csendes időben a sohasem nyugvó hullámok jelzik ugyan a veszélyes sziklazátonyokat, de ha hosszabb ideig tartó viharos nyugati szél után a Földközi tenger hatalmas hullámai a syriai partokhoz verődnek, akkor a Jaffa előtt fekvő sziklazátonyokon a veszélyes hullámtörések az égneek merednek és a szárazfölddel minden közlekedést nemcsak felette veszélyessé, de egyszerűen lehetlenné tesznek.

Csupán az ottani bennszülött sajkások mérészelnek ily időben a sziklák között fekvő sikátoron csónakot átvezetni és az a kísérlet is mindig nagy veszélylyel jár, mert a sajkás legkisebb figyelmetlensége esetén a jármű zátonyra kerül és ott összezuzódik. Az ily módon szerencsétlenül járt utasoknak épenséggel semmi kilátásuk sem lehet a megmenekülésre, mert a jaffai révben csak úgy hemzsegnek a czápák.

Ő Felsége kíséretével november 14-én reggel Jeruzsálemből visszaérkezett és úgy látszott, hogy a zúgó-búgó hullámtörések az utiprogramm megváltoztatását teszik majd szükségessé.

Amidőn azonban a helyi viszonyokkal ismerős török méltóságok az arab csónakvezetők ügyességét és feltétlen megbízhatóságát dicsőítették, uralkodónk elhatározta, hogy azokkal viteti magát a hajóra.

Legszűkebb környezetének néhány tagjával egy arab csónakba szállott, árboczára az uralkodói lobogót felvonatta és hat izmos arabtól eveztetve a jármű a zátonymenetnek vette útját. A csász. és kir. hadihajók csónakjai pedig



I. Ferencz József császár és király behajózása Jaffában.



a kíséret többi tagjaival követték az arab járművet.

Amikor a bárka a sziklákhöz érkezett, a vihar teljes erejében tombolt. Hirtelen tornyosuló hatalmas hullámokba kerülve, a hullámok óriási erejétől majd magasra emelve, majd a mélységbe taszítva, a törékeny jármű alig látszott képesnek lenni a viharnak ellentállani.

A hatalmas sziklák, majd félelmetesen zugó hullámoktól borítva, majd egész meztelenségben előtűnve, rémületes látványt nyújtottak.

Mustafa csónakvezető ösztökélése mellett, aki a reá háruló óriási felelősséget teljesen átérezve, a legnagyobb erőmegfeszítéssel evezett a hat izmos arab, de nagyon is sokáig tartott, amíg a legveszélyesebb helyen szerencsésen átestek.

Amikor azután a jármű a sziklaátmenetet maga mögött hagyta, csak akkor estek át a közvetlen veszélyen.

Bár a sziklazátonyon túl igen erős, a menetet lassító hullámozás uralkodott, a bárka kitűnően megküzdött vele és félóra alatt elérte a yachtot.

A GREIF-on hamarosan intézkedtek ő Felségének biztos hajóraszállása felől.

Miután a hajóoldallépcsőket, amelyeket a hajó erős dülöngése és az erős hullámozás miatt, különben sem lehetett volna használni, felhúzták, a hajó baloldali hátsó fedélzetén póznából rögtönzött darut emeltek, amelynek végén egy, csigával mozgatható, függő övet helyeztek el.

Amikor 11 óra tájban az arab jármű a GREIF alá érkezett, Scopinich tizedes a csigán leereszkedett és egy padon a függőövet előkészítette; amikor azután ő Felsége elhelyezkedett benne, az altiszt a csigát megint bekapcsolta és az uralkodó a hajó tisztjeitől felvonatva, csakhamar biztonságban volt a GREIF fedélzetén.

Miután a kíséret ugyanily módon a hajóra került, a GREIF utra kelt, a horgony kiemelésénél a hajó heves hányódása következtében a láncz elszakadt s e miatt az indulás még gyorsabban történhetett.

Mennél jobban távolodott a GREIF a syriai partoktól, a hullámozás annál csendesebb lett.

Az időjárás is megjavult, úgy hogy november 16-án reggeli 9 órakor gyönyörű napfényes időben érkeztek Port Saïdba, ahol uralkodónkat óriási lelkesedéssel fogadták.

A GARGNANO és HELGOLAND hajók azonban, anélkül, hogy a kíséret többi tagjait behajózták volna, a november 14. és 15. közötti éjszakát kénytelenek voltak a szabad tengeren tölteni és csak másnap folytathatták utjukat Port Saïd felé.

Az emlékezetes keleti út végét, a suezi csatorna megnyitása alkalmával a pompaszerető Ismail khedivétől valódi keleti fényüzéssel rendezett ünnepségek zárták be.

Musztafa arab csónakvezető, aki uralkodónkat a jaffai sziklák között oly biztos kézzel vezette, a Ferencz József-rend lovagkeresztjét nyerte jutalmul és azonfelül még száz darab aranyat kapott ajándékba.

1886.

február hó 3-án.

A „Donau” hadihajó csónakának bal- esete a new-yorki kikötőben.

A DONAU, ő Felsége hadihajója, 17 napi viharos út után 1886. évi január hó 31-én ért Sandy Hook magasságára Holeczek József sorhajóhadnagy ideiglenes parancsnoksága alatt, miután Czeike Ármin fregáttakapitánynak Havannában történt elhalálozásával a parancsnokság reá szállott.

A világító toronytól mintegy 40 mérföldnyire 1886 február 1-én reggeli 5 órakor egy révkalauz utmutatása mellett a Hudson folyó felé vették útjukat. A folyó torkolatánál két osztrákmagyar kereskedelmi hajó szokásosan lobogójával üdvözölte a DONAU-t.

Miután a Long Island és State Island közötti „Narrow“-nak nevezett tengerszoroson átkeltek és a State Islandon lévő vesztegzárnak New-York részéről előirt egészségügyi intézkedésein átestek, rövid idővel dél után a Governess-Island előtt üdvözölték az Egyesült Államok lobogóját és két órával később a 27-ik utczával szemben horgonyt vetettek a 138 méter széles folyómeder közepén.

A főkazánok tüzét eloltották és a mellék-kazánt működésbe hozták ivóvíz lepárolásához.

Az időjárás ez évben teljesen rendkívüli volt és oly nagy hideg uralkodott, aminőre ezen időszakban New-Yorkban már régóta nem emlékeztek. Mindennek daczára a folyón nem szünetelt a gőz-és, vontatóhajók, dereglyék, tutajok és daruhajók közlekedése.

A szárazfölddel való összeköttetés czéljából a hajó gőzbarkája ki lett emelve; a közlekedést azonban csak a révpartra erősített kötélhágcsó tette lehetővé.

Másnap Holeczek sorhajóhadnagy az időközben New-Yorkba érkezett új parancsnoknál, Pogatschnigg Rikárd fregáttakapitánynál jelentkezett, aki rendkívüli zord időben történt meg-

érkezése után nyomban megbetegedett és állapota a legkomolyabb aggodalomra szolgáltatott okot.

Ily viszonyok között, a DONAU a várva-várt nyugalmat nem elvesztette és a kedélyhangulat az ifjusági kedv daczára is nagyon nyomott maradt.

Bár a Hudson — a partok kivételével — jégmentes volt és az apálylyal is csak igen kevés jég zajlott a folyóba, a hidegség mégis nőttön nőtt és a higanyoszlop elsejéről másodikára 8° , másodikáról harmadikára 11° és harmadikáról negyedikére 16° -ra süllyedt a fagypont alá.

Fűtési berendezés hiányában a hajón tűrhetetlenné vált a tartózkodás, bár a víz lepárolására szánt kazán működése beszüntetvén, egy másik kazán be lett fűtve, hogy a gépek és csővezetékek a tulságos hidegtől megóvassanak. Miután azonban a hideg egyre nagyobb mérvet öltött és a legénység hiányos öltözete miatt képtelen volt tovább dolgozni s mivelhogy éjszakánként még az alvás is lehetetlenné vált, az ütegfedélzetre több kályhát állítottak és a legénység táplálékát is meg nagyobbították.

Az iszonyatos hideg február 3-án látszólag alábbhagyott s utána annál erősebb havazás következett.

Legénységünknek, akiknek az Adria hazai partjain ily természettüneményben vajmi ritkán lehetett részük, ezzel új ellensége támadt és csak igen kevesen voltak a hajón, akikben a száldogáló hópelyhek édes ifjúkori emléket ébresztettek.

A milliók városának látása, amelynek élete távoli zugásként hallatszott át a folyón és háztömegei is csak néha-néha voltak láthatók, amint a szélroham időnként széthajtotta a hózuhatagot, nem fakaszthatott örömteljes emléket hanem csakis bosszuságot az időjárás mostohasága ellen. Mennél hevesebben dobogott az ifju tengerészszív, annál hevesebb vágyak keletkeztek a viszonyok megjavulása iránt.

Holeczek sorhajóhadnagy dél felé a partra szállt Navy-Yard⁴³ parancsnokát, Chandler kommodort meglátogatni és támogatását kérni arra az esetre, ha a jégzajlás következtében a DONAU kényszerítve volna horgonyait felszedni és alkalmas menedéket keresni.

Az időjárás ismét rosszabbra fordult és a havazás folytán a jégtömbök is gyorsan szaporodtak, a surlódások a hajó oldalán erősebbek lettek és csakhamar bekövetkezett a veszély, hogy a jégtáblák ütődése folytán a hajó sérülést szenvedhet.

Esti 6 órakor Holeczek sorhajóhadnagy visszatért a hajóra és az őt visszaszállító gőzbarkát a hajó hátuljához akarta köttetni. E közben a gőzbarkát a jégzajlás elsodorta, mely alkalommal kazánjának hátulsó gőznyomásmérője véletlenül a kötélhágcsóban megakadt és leszakadt.

Az emiatt keletkezett nagyobb mérvű gőzvesztés a bárka gépét egyelőre hasznavehetetlenné tette. Hamarosán a harmadik csónak vizre lett bocsájtva és Karsch Ottó, másodosztályú tengerész-hadapród parancsot kapott, ennek segélyével a gőzbarkát a hajóhoz vontatni.

Tengerészeink kitűnő kiképzése, rettenthetlen bátorsága és minden veszély megvetése fényesen bebizonyult a csónaknak vizreeresztés és mintaszerű felszerelése alkalmával.

Mindenki nyugodtan és biztos kézzel teljesítette a parancsokat, amelyeket a zugó folyón,

a vihar üvöltözése közben nem annyira hallani, mint inkább sejteni lehetett és mindennek dacára a ladik a legrövidebb idő alatt a vizen volt és tiz evezősevel utrakészen állott.

Amikor a csónak vezetésére kirendelt hadapród a fedélzetre lépett, az estefelé támadt orkán-szerű szélroham ádáz dühvel száguldott végig a fedélzeten és mindent telehintett, beborított jeges hópelyhekkal.

Karsch hadapród jég- és hózuhatagtól elborítva, alig látott, az első pillanatban nem bírta a helyzetet átlátni, ámde a következő pillanatban elszántan vetette magát az erősen hullámozó vizen alig tartható ladikba.

Erősen felhangzó parancsszó után a csónak, a hajótól eltaszítva, a folyó közepe felé indult, hogy az elsodort bárkát utolérhesse.

Karsch hadapród folyton szemmel tartva célját, amelynek a nagy sötétségben csak égő lámpáit lehetett látni, csónakjával nyomába evezett. Ő maga az előirt fehér jelzőlámpát tartotta és minden evezőcsapással a tisztán felismerhető gőzbárkához közeledett. Végre eléri azt és sikerült kötélre vennie.

Már visszafelé tart, már a korvétta közelébe érkezik, amikor az utána kötött gőzbárka, valamint saját legénységének a vihar zajában alig kivehető kiáltását hallja. Ugyan-e pillanatban egy idegen fény tűnik szemébe, amelyik egyenesen feléje tart és semmiféle jelre és kiabálásra nem látszik figyelni . . . egy pillanat alatt itt terem . . . egy lökés . . . egyetlen velőtrázó sikoltás . . . és 17 ember a jéghideg folyóban viaskodik a halállal, amelylyel már sokszor nagy viharban szembe-szállott.

Oldalvást, hátulról, a folyamot keresztezve a BLANCHE PAGE nevű kis vontatógőzös jött, oldalán több, vasuti kocsival megterhelt, táruszályt vontatva.

Ugy a gőzbarkáról, mint a csónakról észrevették a vontató hajót és kiabálás valamint más jelekkel igyekeztek észrevéttetni magukat, ámde a nagy viharban és hófergetegben a hajó már oly közelre érkezett, hogy lehetetlenség volt kitérnie.

Az összeütközés következtében a csónak felborult és a gőzbarkával együtt fennakadt az egyik uszályban.

Ez volt a vízbeesettek menekülésének egyetlen útja. Szerencsés volt az, aki az uszály burkolatában megkapaszkodhatott és erejének végső megfeszítésével a hajóra felkuszhatott vagy ennek legénysége által felvonszoltatott.

Aki az első pillanatban meg nem kapaszkodhatott, az mentheletlenül veszve volt. Hiszen a jéghideg vízben főképen teljesen felöltözve, télikabátban, amint Karsch hadapród is volt, más menekülést jóformán el sem lehet képzelni és vajjon kinek jutna eszébe folytonosan zugó jégtömegek által a víz alá szorítatva, mások megmentésére is gondolni?-

Tizenegy legénynek sikerült megmenekülnie, a többi öt azonban hős parancsnokukkal együtt a hullámsirban lelte halálát és a jégzajlással együtt a Hudson folyón hömpölygött lefelé.

A BLANCHE PAGE segítség hívására a GARRET vontató gőzös azonnal ott termett. Ez azután a megmentett legénységet a felborult csónakkal és az összeütközés alkalmával ismét különvált bárkával együtt a DONAU-hoz szállította. Ott tüstént felbérelték, hogy az eltűnteket felkutassa s egy-

szersmind értesítették az esetről a kikötői rend-
őrhatóságot.

Ez azután a BLANCHE PAGE parancsnokát
azonnal letartóztatta.

A vizből szerencsésen menekülteket a hajón
azonnal orvosi kezelésbe vették, ágyba fektették,
ledörzsölték és megmelegítették őket.

Eltűntek:

Karsch Ottó másodosztályu tengerészhad-
apród, született Brünben 1866-ban;

Ciparić Antal I. oszt. tengerész, született
Oprićben 1864-ben;

Marchesan Floriado II. oszt. tengerész, szü-
letett Gradoban 1863-ban;

Tanzer Nándor II. oszt. tengerész, született
Sittendorfban 1867-ben.

Batinović Antal III. oszt. tengerész, született
Plinában 1864-ben;

Lorenzin Márton III. oszt. tengerész, szüle-
tett Medolinoban 1863-ban.

A GARRET gőzösnek a folyón lefelé és vissza-
menet egész éjfélig tartó fáradhatlan kitartással
és dicséretreméltó buzgósággal végzett kutatásai
azonban eredménytelenül végződtek: egyiket sem

sikerült megtalálni, sőt még a leghalványabb remény sem maradt, hogy valamelyikét is sikerülend megmenteni.

A kikötői rendőrhivatal kutatásai is, fájdalom, eredménytelenül végződtek.

A rendőrhivatal tüstént értesítette a kikötői és parton lévő — nem csekély számú — mentőállomásokat s most már az összes remény csak ezekhez fűződött, mivelhogy a folyamviszonyokat a legalaposabban ismerték és gyakran műveltek csodával határos tetteket.

Kérlelhetlen sors! Micsoda a gondolkodó és érzőképesseggel megáldott ember a természet hatalmához képest, amelyet éles esze segélyével sohasem lankad bilincsekbe verni? Egy semmi-ség, egy véletlen, egy balsors és néhány pillanatnyi viaskodás után áldozatul esik sok derék ember a felbőszült elemek elleni küzdelmében.

Több hónap telt el, amig az első áldozat napfényre került. Ugyanazon év június havában találták meg Ciparić Antal és Batinović Antal tetemeit, július elején azután Marchesan Floriado hulláját, kik mindhárman szentelt földben lelték nyugalmaikat.

Julius hó 2-án azután megtalálták Karsch Ottó tengerészhadapród holttestét a Hudson folyóban, a 138-ik utca torkolatánál.

A csász. és kir. konzulátus kezdeményezésére hült tetemeit a Long-Islandon fekvő Greenwood temetőben a csász. és kir. főkonzulátus tagjainak jelenlétében ünnepélyesen örök nyugalomra helyezték és emlékére úgy itt, mint a pólai temetőben sirkövet állítottak. A hű bajtárs és kedvelt egyén elvesztése felett nagy volt a tengerészet gyásza és a rokonok fájdalma.

A hátramaradt családtagokat a legbensőbb részvét hangján értesítette, a közös hadügyminiszterium tengerészeti osztálya a súlyos balesetről.

A hűséges kötelességteljesítés áldozatainak nevét pedig megőrzi a tengerészet történelme és a még oly kemény tengerész-szív is mindenkor hevesebben dobog, ha megemlékszik e derék emberekről, akik idegen vizeken, szokatlan nehéz viszonyok között, sötét éjszaka, zajló jégben, viharban és szélvészben az elemek elleni harcban nem csüggedve, hősiesen áldozták fel életüket a haza szolgálatában.

Nándor Miksa főherczeg emlékszobra Dignanónál.

Pólatól észak felé utazva, a vasut jobboldalán a dignanoi állomás előtt elterülő mezőföld közepén megpillantunk egy életnagyságúnál nagyobb szobrot, amely külső egyszerűsége daczára, előnyös elhelyezése és nemes tartásával figyelmünket felébreszti és érdeklődésünket leköti.

A vonatot Dignanóban elhagyván, Sotto Corona úr, a kedves birtokos kíséretében remek földek között elindulunk ama pont felé, ahonnan a szobor felénk int.

Egy hatalmas, e célra alkotott gyepes halmon, áll Nándor Miksa ő Fensége kőszobra, amelyet az istriai határon túl is ismert kegyeletos hazafi 1881-ben állított.

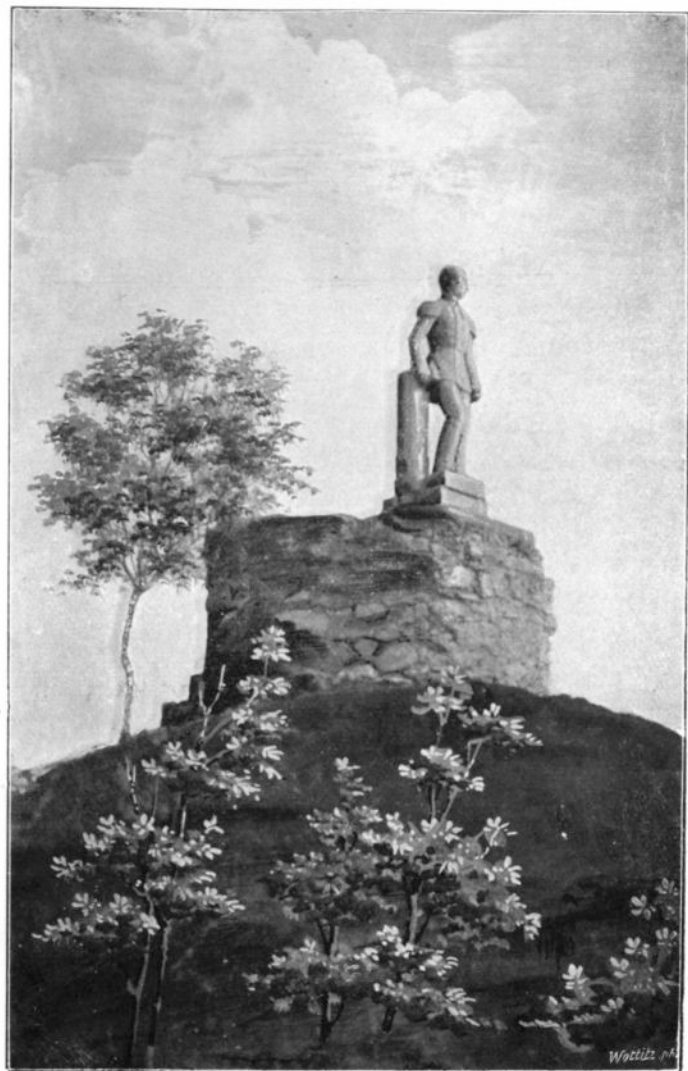
Az istriai márványból faragott szobor élet-nagyságnál nagyobb és két lépcsővel ellátott sima oszloptalpon áll, jobb lábát kissé előre tartva.

A főherczeget tengernagyi egyenruhában ábrázolja kard nélkül, hajadon fővel, bal kezében összetolt távesövet tartva.

Ifju arczán szendesség és barátság tükröződik vissza. Pillantása nyugat felé irányul és verőfényes rónaságon át a fasanai csatornán mereng, ahonnan ifju flottánk amelynek emeléséhez anynyival járult, 1866-ban győzelmes utra kelt Lissa felé. Tekintete elvész a nyugati távoli partokon, ahol bal sorsa életének gyors és gyászos véget vetett.

E szobor nem győzelmi és nem dicsőségi emlék, ilyent Pólában emeltek a hősnek és vértanunak.

Gyönyörűen művelt szőlőkertek közepén, olaj-és szederfáktól övezve, alján az Adria kék vizével a nézőre felemelő és megható benyomást gyakorol és ez a leghatásosabban megfelel a főherczeg természet és emberi élet iránt egyformán kifejtett érzékének.



Nándor Miksa emlékszobra Dignano mellett.

E szobrot a hála emelte és a nép rajongó tisztelettel bálványozza.

Amikor ugyanis az ötvenes évek közepén a vidéket jégverés pusztította, a főherczeg beutazta és mindenütt segítő kezével enyhítette a csapást. Hálából emelték a szobrot, hogy a késő utódok emléken tartsák a nép nemes védelmezőjét és barátját.

Az emberszerető tengerészeti parancsnok — felséges urunk fivére — iránti lángoló szeretetnek köszönhető e szobor létesítése.

Egy dignanoi szegény takács, Trevisan András, akinek kis szőlőkerteskéjét az elemi csapás teljesen elpusztította, meghatva a főherczeg lekötő nyájas szivességétől, amellyel még a legszegényebb ember sorsa iránt is részvéttel viseltetett, vigaszt és segílyt nyújtott, elhatározta tehát, hogy a vidék jóltevőjének szobrot emel.

A véső kezelését ismerte és hozzáfogott feladata megoldásához.

Pusztán emlékezet után megkísérelte a főherczeg képét kőben megörökíteni és életre keltetni, amint lelkét áthatotta.

Művét azonban nem fejezhette be; össze-roppant újabb sorscsapások alatt, amelyeknek ő és családja áldozatul esett. Ugyanis 1857-ben kolerajárvány pusztította a vidéket és ekkor tökéletesen elszegényedvén, nem volt képes többé a félbenmaradt szobrot befejezni.

A dignanoi főtér egyik loggiájában éveken keresztül állt e szobor, amig végre Sotto Corona ur megvásárolta, egy velencei szobrással művésziiesen befejeztette és mostani alakjában birtokán felállította.

Igy ezen szobor épen egyszerűsége és felállítóinak lelkesedése miatt legékesebb tanubizony-sága a legfelsőbb uralkodó család iránt tanusított rendületlen hűségnek, háladatosságnak, a nép szeretetének és tiszteletének.

Magyarázatok:

A régi vitorlás hajókat főleg csarnakzatjuk szerint különböztették meg, mivelhogy ez már messze távolságra biztosan megészlelhető volt. A csarnakzat megint a hajó feladatának megfelelően választatott. Az akkori hajóépítő-anyag — a fa — hosszú hajók építésére alkalmatlan lévén, a legnagyobb hajók is csak három árbocczal és az orrmány-árbocczal bírtak.

A fregátta azon hadihajó volt, mely az akkori hajók minden jellemző sajátságait bírta, amelyek a többi hajón többé-kevésbé képviselve voltak, mi-okból ezt a hajót röviden leírjuk.

A fregátta hajóteste a víz színén körülbelül 60 m hosszú, 14 m széles volt és vagy 5 mt merült. E hajó három teljesen átjáró fedélzettel bírt: a legfelsőbb, a főfedélzet, amelyen a csarnak kezelése összpontosult; hátsó és mellső részén lövegek voltak felállítva.

Az alatta lévő, második, az ütegfedélzet, mélyen a főlövegek állottak, s ez alatt már a vízszínen alul kiterjeszkedő középfedélzet. Ezen a hajókamarák, lakosztályok és fülkék voltak beépítve.

Ezen utóbbi fedélzet alatt a hajó különféle tárai voltak elhelyezve, ugymint a löporos kamarák, élelmiszer- és más, a hajózáshoz szükséges anyagok tárai.

A fregátta csarnakzatja 3 árboczból és az orrmány-árboczból állott. Ezen árboczek nevei: elő-, fő- és hátsó árboc, melyek mind három részből vannak összekapcsolva, ezek nevei: az árbocztörzs-, a derék- és sudárfa.

Az árbocztörzs az alsó vitorlafát, a derékfa a derék-vitorlafát és a sudárfa a sudaras és felső sudaras vitorlafát hordta.

Minden vitorlafán — a hátsó vitorlafa kivételével — a trapézalaku vitorla volt felfűzve; a derék-sudaras és felső sudaras vitorla a saját fája és az alatta lévő vitorlafa közt volt kifeszítve és pedig a hosszabb szegélyével úgy, hogy a vitorlák szélessége a magassággal megkeskenyült. Az alsó vitorlák a hosszabb szegélyükkel a saját vitorlafájukra vannak fűzve.

A hátsó árbocztörzsen a hátsó csónakfa, melyre a nemzeti lobogót felhúzták, volt erősítve.

Az árbocztörzs mint szálfái kötélzettel vannak megerősítve és pedig oldalvást a csarnakkötelekkel, melyek egyszersmind keresztbefont kötelekkel hágsóul szolgálnak, hátrafelé a sudár-csarnakkal és végre előre a tarcskötéllel.

Az orrmányárbocz szintén három részből állott; a törzsből és két orrmánysudárfából. Az előárbocz és a hátsó árbocz között négy orrmányvitorla lett felvonva; ezen háromszögletű vitorlák egyik szegélyén az előárbocztarcs kötelei hosszában huzattak fel.

A főfedélzet gyakran elől és hátul még kiserészt be volt fődve. Ez ilykép létesült helyet előbástyanak, a hátulsót pedig csardaknak nevezik.

Ha a hajó uton volt, nagy csónakjai (dereglyéi) a főfedélzeten állványaikban állottak, miglen a kisebbek a darukon függöttek. Kikötőben a vízre eresztett csónakok az inga-sudárfa kötélhágsóíhoz voltak kötve.

Azon hajók, melyek a fregattánál nagyobbak voltak, sorhajóknak neveztettek; ezeknek 2—3 ütegfedélzetük volt. Kisebb hajófajtat fődött korvéttnak, nyílt korvéttnak, briggnek, skuner-nek neveztek; még kisebbeket a parti lakosság különfélekep nevezett el (trabaccolo, bragozzo stb.).

A földött korvétta a fregattától annyiban különbözött, hogy főfedélzetén nem voltak ágyui, míg a nyílt korvétta csupán a főfedélzetén hordta ütegeit és e szerint a tulajdonképeni ütegfedélzete elesett.

A brigg kétárboczos keresztvitorlás, a skuner két vagy három árboczos hajó. Ágyuik a főfedélzetén voltak.

¹ Gyors, három teljes árbocczal felcsarnakzott nagyobb hajó, mely a fő s alatt lévő fedélzetén ágyuüteggel bir.

² Örnagyi rangban lévő tengerésztiszt.

³ Kisebb, ¹ alatt nevezett hajóhoz hasonló jármű, mely csak egy ágyuüteggel bir.

⁴ Tábornoki rangban lévő tengerésztiszt.

⁵ Ezredesi rangban lévő tengerésztiszt, aki egy hajóosztag vezetésével van megbízva. Az ezredes dandárparancsnokkal hasonlítható össze.

⁶ Ezredesi rangban lévő tengerésztiszt.

⁷ Akkori idők legnehezebb és legerősebben felfegyverzett hajója, melynek feladata volt az első sorban harcolni, innen tehát neve.

⁸ Altábornagyi rangban lévő tengerésztiszt.

⁹ Alezredesi rangban lévő tengerésztiszt.

¹⁰ Kisebb, a főfedélzetén, néhány lövegből (2–6) álló ágyuüteggel bíró jármű.

¹¹ Terebeletlen fürge 2árboczos hajó. (Tereb = árbocz-kosár.)

¹² A szélességi fok $\frac{1}{60}$ -ad része, 1852 méter.

¹³ Mint a ¹¹ alatti hajó, azon különbséggel, hogy árbocza in terebbel bir.

¹⁴ Mint a ¹³ alatt említett jármű, azon különbséggel, hogy hátsó főárbocza nem hord keresztvitorlafát.

¹⁵ II-od osztályu századosi rangban lévő tengerésztiszt.

¹⁶ Főhadnagyi rangban lévő tengerésztiszt.

¹⁷ Káplári rangban lévő tengerészaltiszt.

¹⁸ I-ső osztályu századosi rangban lévő tengerésztiszt.

¹⁹ Táborszernagyi rangban lévő tengerésztiszt.

²⁰ A hajóosztag parancsnokának jelvénye.

²¹ Lövedékátmérő.

²² Paixhans francia ezredes után nevezett nehéz bombát lövő löveg.

²³ Hajó, melyen a parancsnok tartózkodik s mely tehát a ²⁰ alatt említett jelvényt hordozza.

²⁴ Kétárboczos, sekély járatu öblös olasz vitorlások.

²⁵ Olvasd: pénis. Kétárboczos olasz vagyis velencei sekélyjáratu öblőshajó, a mely hátul egy nehéz löveggel, oldalán pedig néhány könnyebb (4 és 6 fontos) ágyúval volt felszerelve.

²⁶ Szintén velencei sekélyjáratu evezős jármű.

²⁷ Hasonlitanak a ²⁴ alatt említett járműhöz, manapság halászathoz használtatnak.

²⁸ 185-2 méter; mint tüzérségi és harczászati táv = 200 méterrel.

²⁹ Hadnagyi rangban lévő tengerésztiszt.

³⁰ A ¹⁴ alatt ismertetett hajóhoz hasonló, feltűnően ferdén állított árboczokkal bíró vitorlás.

³¹ Oldalbordák.

³² Örmesteri rangban lévő tengerészaltiszt (főhajómester).

³³ Szakaszvezetői rangban lévő tengerészaltiszt.

³⁴ Káplári rangban lévő tengerészaltiszt.

³⁵ Horgony, melyet csolnakból vetnek és erre erősített kötéllal a hajót vonják.

³⁶ A hajó orrán kiálló erős fa.

³⁷ Erős faállvány, melyben az orrmányárbocz vége nyugszik és megerősítve van.

³⁸ Mint ³³.

³⁹ Lásd ²³.

⁴⁰ A hátulsó árbocz első hosszabbitása.

⁴¹ A vitorlafák egyik fajtája, amely a hajó hosszirányában fekszik s egyik végével az árboczhoz van erősítve és felfüggesztve.

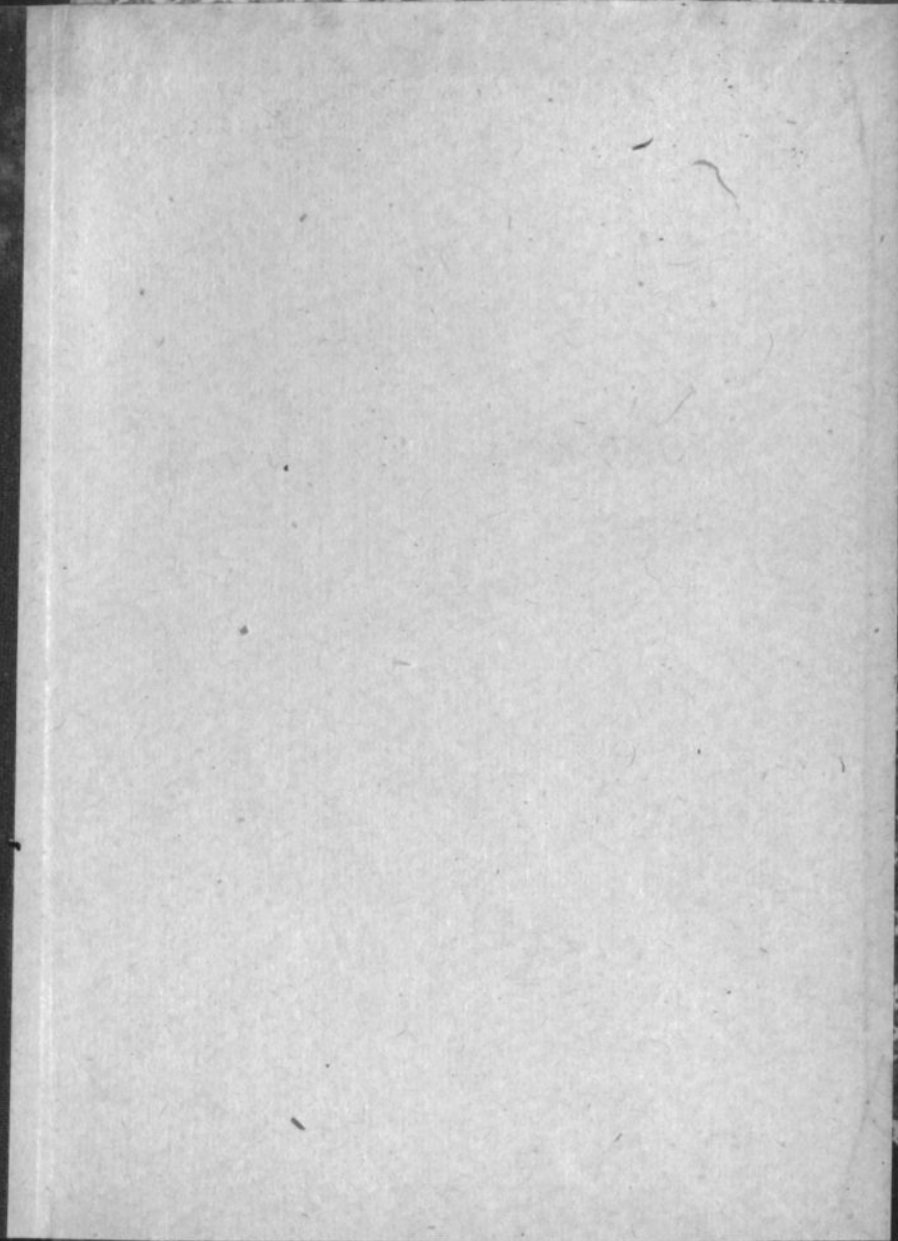
⁴² Diszes, kedvtelési hajó.

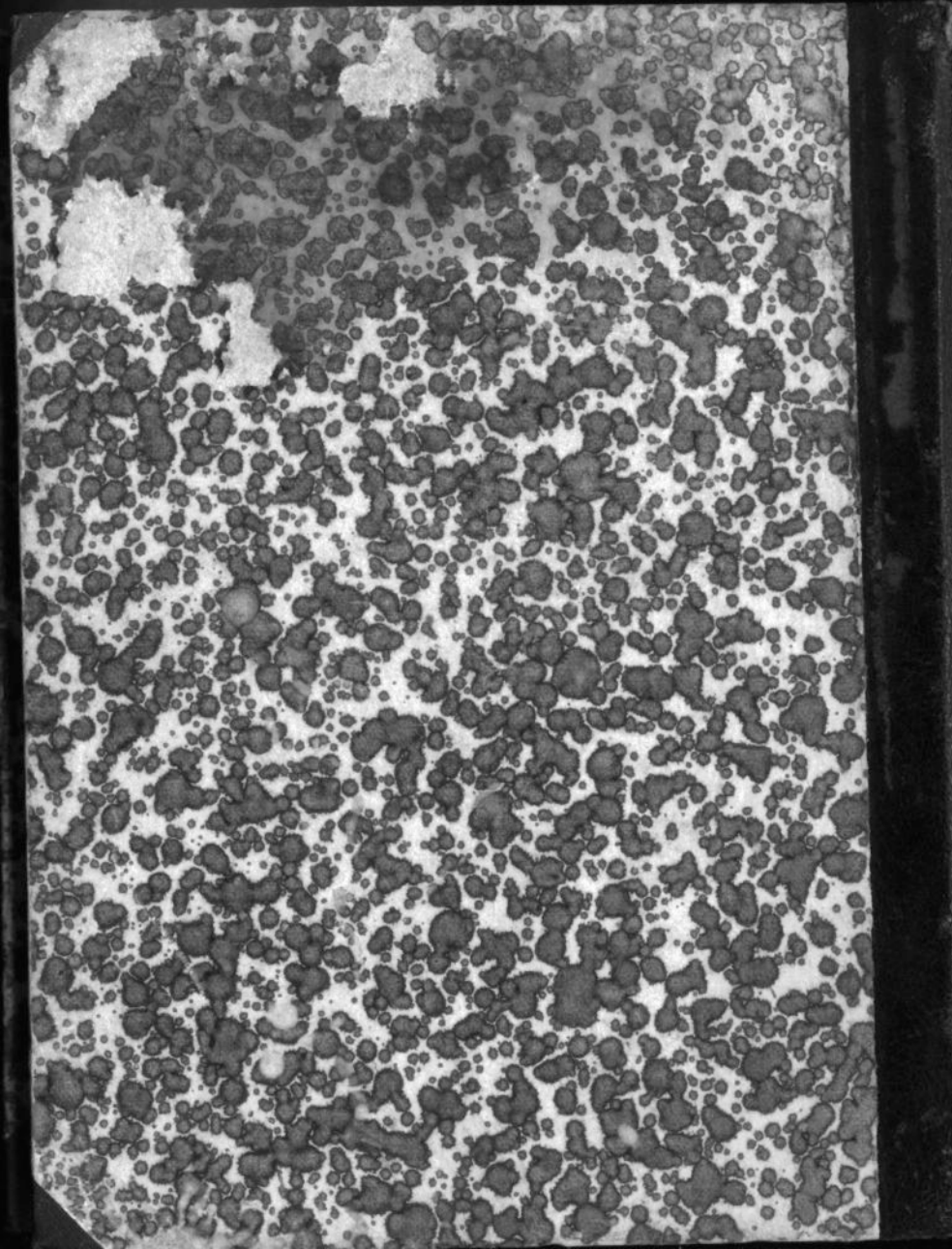
⁴³ Hajógyár s hadszergyár angol neve.











17043 A csasz. és kir. haditengereszet EMLÉKLAPJAI.

—