

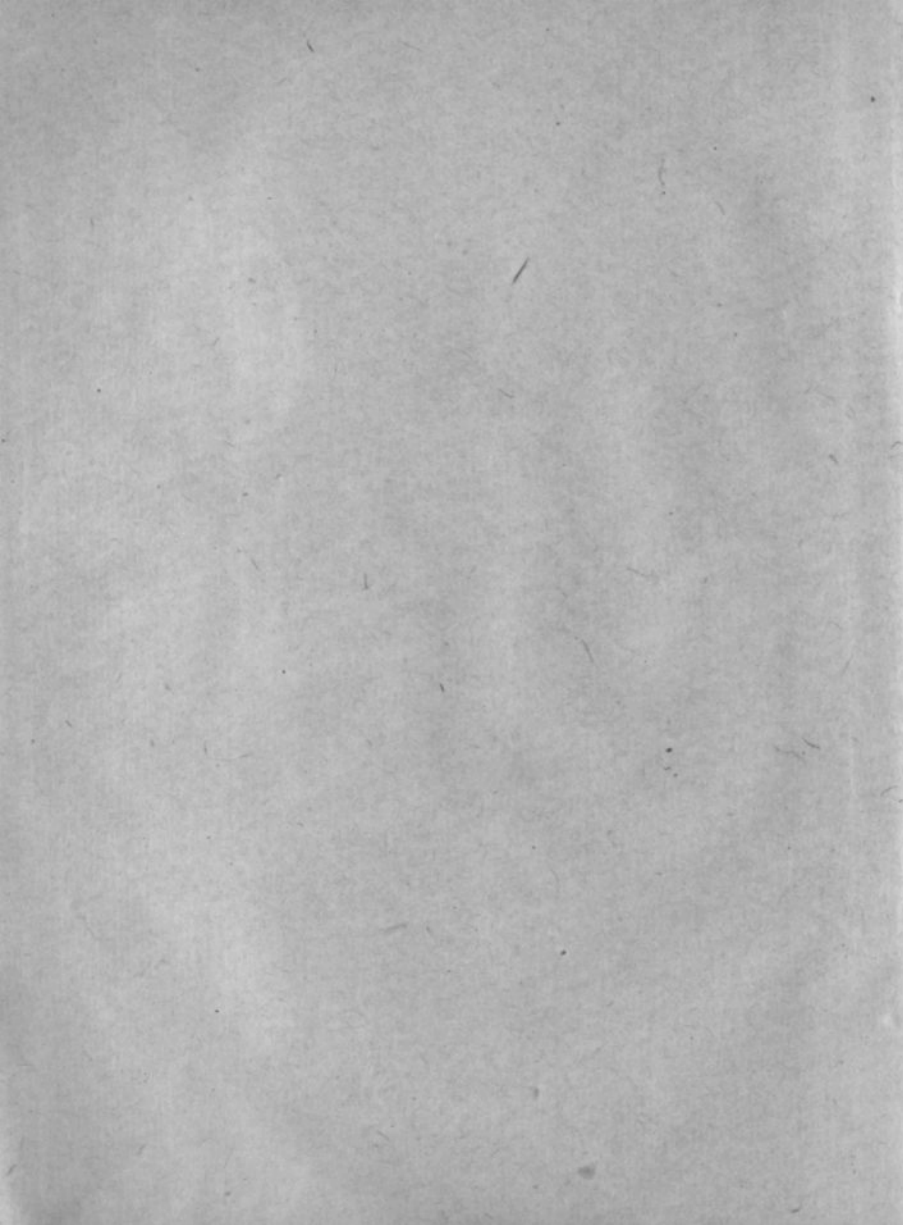


SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310112075









Frigyes főherczeg.

17043

A csász. és kir. haditengerészet EMLÉKLAPJAI.

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

Fordította:
BECK ZOLTÁN
cs. és kir. korvétakapitány.



II. Kötet.



Nyomatott Krmpotić Józsefnél Pólában, Piazza Carli 1.

Mo819073

2/1309Mo66

2

Tartalom.

	Oldal
Frigyes főherczeg. Életrajz. Lovag Attlmayr Nándor kormánytanácsostól	1
1832. május 14. A „Bravo“ szállító trabakoló harcza tengeri rablókkal. Heinz Gyula sorhajókapitánytól	18
1840. szeptember 26. Saida bevétele. Lovag Attlmayr Nándor kormánytanácsostól . .	25
1849. augusztus 3. Garibaldi szabadcsapatának elfogása Punta Maestránál. Báró boiniki Benkó Jerolim sorhajókapitánytól . . .	33
1858. márczius 23. A „Novara“ fregátta csónaká- nak balesete	41
1859. július 7. Az „Impétueuse“ francia császári fregátta Zára ellen intézett támadásának visszaverése. Báró boiniki Benkó Jerolim sorhajókapitánytól	45
1860. január 7. és 8. A „Dandolo“ korvéta nehéz keleti viharban a marokkói partokon. Bialopiori Khittel Wladimir ellentenger- nagytól	53

	Oldal
1864. május 9. Tengeri ütközet Helgoland mellett. A „Radetzky“ fregátta tisztikarához tartozó lovag Henneberg Ödön sorhajóhadnagy levelének kivonata	64
1869. február 20. A hű bajtársak. Fleischer J. nyug. sorhajóhadnagytól	82
1872. szeptember 3. Tűzvész a „Lissa“ hajón. Lengnick Arthúr sorhajóhadnagytól . .	86
1874. november 20. A „Saida“ brigg hajótörése. Mirtl Ferencz korvétakapitánytól	94

A képek jegyzéke.

Frigyes főherczeg	Czimkép
	Oldal
A helgolandi tengeri ütközet	70
A SAIDA brigg hajótörése	103



Frigyes főherczeg.

— Életrajz. —

Frigyes Nándor Lipót főherczeg, a nagy hadvezérnek, Károly főherczegnek és nejének Nassau-Weilburg Henriette herczegnőnek harmadszülött fia, Bécsben pillantotta meg a napvilágot 1821. május 14-én.

Az ifju főherczeg igen korán tanujelét adta kiváló szellemi képességeinek, a melyek elsőrendű tanárok gondozása alatt hamar kifejlődtek.

Már 14 éves korában a tengerészeti pályát választotta és daczára annak, hogy e hivatással járó terhes életre figyelmeztették, mindamellett szilárdul ragaszkodott elhatározásához.

1837. évi július hó végével a főherczeg belépett a haditengerészet kötelékébe s csakhamar **MEDEA** fregáttával¹ a Nápolyt Szicilia és Malta szigeteket érintő első útjára kelt.

1837—38. években súlyos betegségen esett keresztül; a hagymáz majdnem elpusztította ifjú életét és testi állapotára — fájdalom — nem is maradt utóhatás nélkül.

A főherczeg azután 1838. év nyarán a GUERRIERA fregáttán nagyobb utazást tett a földközi-tenger nyugati részén s utjában Livorno, Genua, Toulon, Gibraltár, Algir és Korfu kikötőit érintette.

1839-ik évben sorhajókapitánynya² lépett elő, egyszersmind a CAROLINA fregátta parancsnoka lett s többnyire a Lissában tartózkodó hajóosztagot vezényelte.

Ugyanezen év junius 26-án teljes inkognitóban Görögországba utazott lovag Lebzeltern Vilmos ezredes, aki ettől kezdve azután folyton mellette maradt, és volt tanára, Marinovich korvétakapitány³ kíséretében.

Frigyes főherczeg utjában naplót kezdett vezetni, a mely a leirt személyek és események éles megfigyeléséről és világos, tárgyilagos megítéléséről tanuskodik.

A tengerészeti szakmán kívül kiváló előszeretettel foglalkozott az ókori emlékművek tanulmányozásával is.

Frigyes főherczeg ezen utjáról augusztus hó 7-ik napján érkezett vissza Triesztbe.

Ezután rövid ideig a Baden melletti Weilburgban tartózkodott, de már augusztus 22-én ismét visszatért Triesztbe, ahol a GUERRIERA fre-gátlának parancsnokságát vette át.

A török szultán és Mehemed Ali egyptomi alkirály között kitört viszálykodás alkalmával e hajót a levantei⁴ vizeken tartózkodó csász. kir. hajóraj erősbitésére rendelték ki.

A főherczeg szeptember 3-án a smyrnai révben horgonyt vetett és a csász. kir. hajóraj parancsnokának, báró Bandiera ellentengernagynak⁵ rendelkezése alá állott.

Miután a diplomáciai tárgyalások nagyon huzódtak és nem kellett tartani az ellenségeskedés gyors kitörésétől, 1840. évi márczius havában a GUERRIERA Görögországba vitorlázott.

Ezen alkalmat a főherczeg különböző emlékezeses helyek meglátogatására használta fel.

Április hó 26-án ismét visszatért Smyrnába s innét Abdul Medzsid szultán meghívására Kon-

stantinápolyba vitorlázott, ahol azután július 9-ig időzött.

Smyrnába visszatérvén, a főherczeget hideg-lelés gyötörte s ezért kénytelen volt egyelőre szárazföldön tartózkodni.

Ezalatt Syriában kitört az ellenségeskedés.

Egy török sereg Niszib mellett, a Mehemed Ali fiának, Ibráhim basának, vezénylete alatt álló egyptomiaktól vereséget szenvedett, a török flottát meg Kapudan basa Mehemed Ali kezére juttatta.

A szárazföldön és tengeren egyaránt fenyegetett szultán, a nagyhatalmakhoz fordult segítségért.

A török birodalom területének biztosítására Ausztria, Anglia, Porosz- és Oroszország július 15-én Londonban szerződésre léptek és a Mehemed Ali ellen netán teendő kényszerintézkedésekkel Ausztriát és Angliát bízták meg.

Ennek megfelelően a csász. kir. hajóhad a britt flottával volt egyesülendő Stopford tenger-

nagy⁶ vezénylete alatt, aki ezzel a szövetkezett tengeri hadak főparancsnokságát átvette.

Rendelet szerint Bandiera ellentengernagy vezérhajójával a MEDEA fregáttával valamint a Frigyes főherczeg parancsnoksága alatt álló GUERRIERA fregáttával augusztus 16-án Smyrnát elhagyta és 20-án Alexandria előtt vetett horgonyt, ahová 24-én PRINCESS CHARLOTTE sorhajóján⁷ Stopford tengernagy is megérkezett.

Miután Rifaat bég, a török birodalom kiküldöttje és Mehemed Ali között az alkudozások eredményre nem vezettek, ennél fogva szeptember 6-án Stopford az Alexandria előtt horgonyzó britt hajókkal — két sorhajóval és egy briggel⁸ valamint a két cs. kir. fregáttával Beirut felé vitorlázott, ahol az angol hadiflotta zöme Napier kommodor⁹ ideiglenes vezénylete alatt, egyesülve a török hajórajjal Walker bég alatt és a LEIPZIG cs. kir. korvétával,¹⁰ már várakoztak reá. Szeptember 9-én Beirut előtt volt az egyesült angol-török és cs. kir. flotta.

Kezdetben nem tudták, hogy mitévők legyenek. Syriának a parti műveletekhez nélkülözhet-

len részletes térképei sem voltak kéznél. Frigyes főherczeg tehát Bécsből meghozatta azokat.

Beirutban és körülötte az egyptomi hadnak mintegy 2000 embere volt összpontosítva Soliman bég (Sève egykori francia ezredes) parancsnoksága alatt.

Az egyptomi hadsereg zöme Ibrahim basa fővezérsege alatt Baalbeck és Zahle között táborozott. Ibrahim basa e hadállásból remélt egyrészt csapatai ellátásáról legkönnyebben gondoskodhatni, másrészt a forrongó lakosságot féken tarthatni. Seregében nagyon laza fegyelem uralkodott és e mellett a különféle adókkal és robottal gyötört benszülött lakosság is lázadni készült Ibrahim ellen.

Stopford tengernagy 8 mérföldnyire északra Beiruttól a Djuni öbölben 1400 angolt és 5700 törököt hajózott ki és ezek azután a nevezett falu és a Kutya folyó (Nahr el Kelb) között erősített tábort ütöttek.

A szövetséges had innét védett összeköttetésbe lépett a felkelő lakossággal s egyuttal az elégedetlen egyptomicsapatok szökését is támogathatta.

A GUERRIERA fregátta a Kutya-folyam torkolata előtt vetett horgonyt, hogy egyrészt a part hosszában való közlekedést megakadályozza, másrészt a tábor ily irányból jövő megtámadását visszaverhesse.

Azon hiszemben, hogy a szövetségesek Beiruttól délnek fogják hadaikat partraszállítani, az egyiptomiak nem akadályozták a partraszállást.

Miután a szövetséges tengernagyok hiába szólították fel Soliman béget a megadásra, szeptember 11-én este megkezdették Beirut ágyuzását.

Soliman a várost csakhamar kiürítette és lőtávolon kívül állásba helyezkedett, a lakosság pedig szintén menekülni igyekezett. A szövetségesek tüze az erődítmények legnagyobb részét romba döntötte, anélkül, hogy az ellenfél a tüzelést viszonozta volna.

A tengernagyok 14-én elhagyták Beirut révét és a Djuni öbölben vetettek horgonyt. Szeptember 15-én hajóink legénységet szállítottak partra, hogy a tábor ellen intézendő támadás esetén annak védelmében részt vehessenek. Az angol táborparancsnok csapatunkat a leginkább veszélyeztetett arczvonalba állította.

Frigyes főherczeg a még rendelkezésre álló egénységgel személyesen közreműködni óhajtott e műveletben. Stopford tengernagy megköszönte a főherczeg ajánlatát és megígérte neki, hogy úgy őt, mint hajóját a tényleges közreműködésben részesíteni fogja.

A szövetségesek helyzete ezalatt, mivelhogy döntő szárazföldi műveletekhez igen gyöngék voltak, válságosra fordult.

A szövetségeseknek partraszállított serege, beleszámítva 1500 angolt és 150 legényt hajóinkról, mintegy 7000 emberre rugott és ezzel szemben az egyiptomiak hadserege 60.000 emberből állott, mely, habár nagy területen, a part hosszában és Syria belsejében volt szétosztva.

A tél beálltával a hajóknak a partok közelében való tartózkodása veszélylyel járt, másrészt a gyöngge szövetséges hadat sem lehetett a flotta védelme és megerősített támpontok nélkül a szárazföldön hagyni.

Sürgösen szükségessé vált tehát a parton ily támpontokat biztosítani.

Szeptember 24-én Stopford tengernagy rászánta magát Saida elfoglalására. E feladatot

Napier kommodorra bizta, aki egy hajóflotta-
osztaggal — amelybe a GUERRIERA fregátta is
be lett osztva — odaindult.

Saida bevételénél, amelynek részletes leírá-
sával e kötet egy másik szakasza foglalkozik,
Frigyes főherczeg vitézségével olyannyira ki-
tűntette magát, hogy Ferdinánd császár és ki-
rály elismeréseül a Mária Terézia-rend kiskereszt-
jét adományozta neki.*)

Saida bevétele után Napier kommodor levelet
intézett Frigyes főherczeghez, amelyben a GUER-
RIERA tisztjei és legénysége vitézségének elisme-
réssel adózik és egyuttal ama kívánságának ad
kifejezést, hogy a főherczeget későbbi műveletei
alkalmával is hajórajában láthassa.

Stopford tengernagy jelentése pedig ekként
hangzik: „A fiatal főherczeg ép oly kitűnő ten-

*) Ő Felsége a császár és király e magas rendjelet Károly
főherczegnek, fiához leendő továbbítás végett a következő szavak
kiséretében adta át: „Kedvességedre nézve rendkívül felemelő
lehet fiainak egyikét már ily ifju korban azon a hősi pályán látni,
amelyiken Kedvességed oly sok babért aratott, és nem ok nélkül
táplálhatunk reményt, hogy belőle családunknak és hazánknek oly
támasza fejlődik, aki ezekért dicsőséggel fog fegyvert forgatni.“

gerész, mint amilyen bátor tiszt. Magatartása saját legénységünkre is lelkesítőleg hatott és csakis a legnagyobb dicsérettel emlékezhetem meg róla“.

Hasonló módon nyilatkozik róla Barkley sorhajókapitány is, a THUNDERER parancsnoka.

Miklós orosz császár a Szent György rendjelet, IV. Frigyes Vilmos porosz király pedig a porosz katonai érdemkeresztet adományozta neki.

A szövetségesek Saidát csakhamar védelmi állapotba helyezték és e munkálatoknál a GUERRIERA legénysége kiválóképen kivette részét.

E pillanattól kezdve a viszonyok a szövetségesek javára mindinkább jobbultak és nonsokára Besir Emir Libanon ura szintén hozzájuk pártolt.

A betegségtől pusztított és a hegyi lakók elleni harczokban kimerült ellenség pedig már 22 hónap óta fizetést sem kapott és a napról-napra ismétlődő szökések miatt gyorsan apadt.

Libanon északi része — Tripolis kivételével — a part mentén az egyiptomi hadaktól el

volt hagyatva. Október 10-én a szövetségesek Beirutot megszállották.

Október 17-én a szövetségesek Tripolist is hatalmukba kerítették s védelmével CLEMENZA korvétánk parancsnokát, Logotettit bízták meg.

A syriai partvidék legfontosabb pontja azonban, St. Jean d'Acre, amely az ország kulcsának volt tekinthető, még mindig az ellenség kezében volt. Ezen erőd elfoglalása képezte tehát a szövetségesek legsürgősebb feladatát.

Október 23-án Frigyes főherczeg fregáttájával Beirutba érkezett, de csakhamar elhagyta a révet, hogy a part mentében czirkáljon. De már október 26-án reggel St. Jean d'Acre és Haiffa közelében elérte Bandiera parancsa, amely őt Beirutba visszarendelte. Nem sokáig maradt ott tétlenül, mert október 30-án a haditanács elhatározta St. Jean d'Acre megtámadását.

November 2-án a szövetséges flotta 21 hajója, ezek között MEDEA és GUERRIERA fregáttáink valamint LEIPZIG korvétánk, az erőd előtt horgonyt vetett. Ennek ágyúzása és bevétele, mint Frigyes

főherczeg kiváló haditette az emléklapok első kötetében van leírva.

A britt és török parancsnokok jelentéseiben Frigyes főherczeg hős tette, aki elsőnek tüzte ki a szövetségesek lobogóit a fellegrvár ormára, nem talált kellő méltánylást, bár a szeraszkiezhez, Izzed Mehemedhez intézett jelentésében Walker bég a leghatározottabban utalt ő Fensége és Lebzeltern ezredes érdemeire.

Stopford tengernagy Bandiera ellentengernagyhöz intézett levelében ugyan elismeréssel emlékezik meg ő Fenségének St. Jean d'Acze bevétele alkalmával tanusított hősies viselkedéséről, de amnyiban mégis hibáztatta, hogy magasabb engedély nélkül járt el.

Ugy látszik, hogy akkoriban még nem jutott tudomására a britt tengernagynak, hogy Frigyes főherczeg a bátor vállalkozás előtt Pörtl sorhajózászlós¹¹ utján értesítette Bandiera ellentengernagyot és tőle engedélyt is kapott a kivitelre.

Ezzel szemben Palmerston lord Beauval lordhoz intézett soraiban a következőket írja: „Érdemes kiemelni, miszerint a cs. kir. hajóraj

és Walker bég voltak azok, akik tulajdonképen St. Jean d'Acret elfoglalták“.

November 6-án azután három hadihajónk, a MEDEA, GUERRIERA és LEIPZIG, felszedték horgonyaikat, hogy Beirutba visszatérjenek. Deczember 6-ig azután ő Fensége Beirutban tartózkodott, anélkül, hogy bármely hadiműveletben személyesen részt vett volna.

Bandiera ellentengernagy ugyan rá akarta venni Stopford tengernagyot, hogy 5000 törökkel, 500—600 angollal és a főherczeg vezetése alatt 200 emberünkkel ismét Ibrahim hada ellen forduljon, azonban Stopford tengernagy nem egyezett bele, miután a szárazföldön tőle függetlenül Smith ezredes operált.

St. Jean d'Acre bevétele után az ellenség hatalma megtörött és anélkül, hogy a szövetségesek valami nagy hatással közreműködtek volna, országukat a benszülöttek lassanként visszafoglalták.

A török csapatok várost város után szálltak meg és deczember 10-én Mehemed Ali elismerte a török császárt hűbérurául.

Deczember elején a syriai partokon vihar dühöngött és ekkor volt csak látható, hogy a flottára nézve micsoda óriási veszélylyel járt ezen évadban e partok mentén való tartózkodás.

Bandiera ellentengernagy tehát deczember 6-án -- miután Stopford már elhagyta volt Beirutot — a MEDEA, GUERRIERA és LEIPZIG hajókkal a tengerre szállt és Marmarica felé vitorlázott. Utközben a GUERRIERA-t két ízben érte villámcsapás, anélkül, hogy lángba borította volna. A második villámcsapás a főherczegtől néhány lépésnyi távolságban érte a hajót és egy tengerészt agyonsujtott, kettőt pedig megbénított.

Deczember 12-én elérték a fent nevezett kikötőt, ahol a britt flottával találkoztak. A szövetséges flotta itt akarta az események további fejlődését bevárni.

Frigyes főherczeg, kinek a syriai háboruban tanusított hősie magatartásáért a szultán köszönetét nyilvánította, 1841. január 20-án elhagyta a marmaricai kikötőt, hogy Ausztriába visszatérjen. Február 13-án azután Triesztbe érkezett, ahol fivére Albrecht főherczeg gráci dandárparancsnok fogadta.

Frigyes főherczeg, miután a hajó parancsnokságát átadta, bevonult a városba, ahol ünnepestyűs ágyuzás mellett a lakosság óriási lelkesedéssel fogadta. Triesztben és Velenczében rövid ideig tartózkodott s azután fenséges atyjának és testvéreinek látogatására Bécsbe utazott.

Amikor a főherczeg az udvari színház császári páholyába lépett, a közönség óriási üdvözléssel fogadta a bátor főherczeget és amikor a császár nagybátyát. Károly főherczeget, annak jeléül, hogy a megtiszteltetés az atyát és fiát egyaránt megilleti, kezénél fogta, a lelkesült közönség tombolt örömében, főképen amikor a főherczeg apja kebelére borulva, megölelte és megcsókolta őt.

Bécsből Velenczébe visszatérve, átvette az első tengeri kerületi parancsnokságot, amelyet 1842-ig viselt.

Ugyanezen év június 30-án a rövid idő előtt vízrebocsátott *BELLONA* fregáttával a főherczeg Angliába vitorlázott. Utitársul Lebzeltern bárót és Marinovich korvétakapitányt rendelték ki.

Az utazás célja az volt, hogy a főherczeg mint leendő tengerészeti főparancsnok e diszes állásra

előkészülhessen és ez okból a világ legnagyobb tengeri hatalmának intézményeivel megismerkedhessék.

Utközben érintette Algir, Gibraltár és Lissabon kikötőit és szeptember 9-én a *BELLONA* Plymouth kikötőjében vetett horgonyt.

A britt földön 1843 évi január hó 1-ig időzött. Ezalatt az angol kormánytól kísérőül hozzá rendelt hires Fitzroy kapitánynyal beutazta Angol- és Skótországot.

Különös gondot fordított a hadikikötők és tengerészeti telepek megtekintésére.

A bucsukihallgatás alkalmával Viktória királynő a Bath-rend nagykeresztjével tüntette ki a főherczeget.

Deczember 22-én az összes hajók diszlövései közben a főherczeg elhagyta hajójával Plymouth kikötőjét. Utközben kedvezőtlen viharos szelek arra kényszerítették, hogy kedvezőbb időjárás bevárando, Spithead révében horgonyt vessen.

Január hó 1-én délben azután folytathatta utját hazafelé; Rovignoig a fregátta kedvező

szelek mellett oly gyorsan haladt, hogy január 22-én már Triesztbe érkezett.

Február 6-án a főherczeg ellentengernagygyá és már 1844-ik évi augusztusban altengernagygyá¹² lépett elő s egyuttal a tengerészeti főparancsnokságával is megbízott.

1846. évi augusztus és szeptember hónapokban a dalmát vizeken nagyobb mérvű tengeri gyakorlatokat vezényelt és ezeknek végezte után a BELLONÁ-ra szállott, hogy nővérét, Teréz királynőt Nápolyban meglátogassa.

Amikor fenséges apja 1847. évi április havában megbetegedett, Frigyes főherczeg apja betegágyához Bécsbe sietett. Április 30-án Károly főherczeg meghalt.

Vajjon ki sejtette volna akkor, hogy öt hónappal később hős fia követni fogja?

Az ős beálltával Frigyes főherczeg megbetegedett és október 5—6-ika közti éjszakán rövid és fájdalmas szenvedés után, hűsleges tanácsadójának Lebzeltern tábornoknak karjai közt ki-lehelte lelkét.

1832.

május 14-én.

A „Bravo“, szállítótrabakoló harcza görög tengeri rablókkal.

A mult század első felében a keleten megtelepedett európaiak biztonsága és jogviszonyai épenséggel nem voltak rózsás állapotban, amellet az egész égei tengerben csak úgy hemzsegték a tengeri kalózok, akik ugyan sem hatalom sem bátorság dolgában nem mérközhettek a 17. és 18-dik századok hírhedt bukanirjaival, sem a filibustirokkal, meg barbareskokkal, de azért minden kedvező alkalommal — ha a siker biztosnak látszott — erősen felszerelt bárkáikkal a békés tengeri járműveket megtámadták és kirabolták, ezenközben az emberéletet sem kimélték, sőt gyakran lelketlen kegyetlenkedésekre is vete-medtek.

A keleti hatóságok közönyös viselkedése ép úgy elősegítette gazságaikat mint a szigettenger számtalan buvhelyei, amelyek üldözés esetén menedéket nyújtottak és a hol prédájukat is biztonságra helyezhették.

Ily körülmények között az osztrák császárság, amelynek kereskedelmi viszonyai a kelettel már akkor is jelentős mérveket öltöttek, kénytelen volt e vizekre egy hajó-osztagot kirendelni, a melynek feladatát képezte a rendes portyázáson felül még az is, hogy diplomatiiai közegeink lépéseinek a török és görög hatóságoknál szükség esetén nagyobb nyomatékot adjon.

Eseményünk idejében a hajóosztag összeköttetését Velenczével, Ausztria akkori legnagyobb kikötőjével, a tengerészethez tartozó vitorlás hajók (pacchettí) közvetítették, a melyek egyuttal posta-hajóknak is használtattak.

Ezek a személy- és anyagszállításra berendezett hajók csak kevés löveggel rendelkeztek és tisztjeik valamint legénységük is a haditengerészet kötelékébe tartoztak.

1832. év tavaszán az ezen osztályhoz tartozó BRAVO nevű csász. kir. trabakolót ¹³ Rubessa sorhajózászlós parancsnoksága alatt Velenczéből Smyrnába rendelték, hogy a postaküldeményeken kívül a csász. kir. hajóosztag számára felszerelési anyagokat és pótlégényséket szállítson.

Az utat akadály nélkül tette meg és a hajó már május 9-én visszatérőben volt Velenceze felé, Karaburnu fokánál azonban olyannyira kedvezőtlennek vált az időjárás, hogy a parancsnok szükségesnek látta a Skyro szigetén levő Porto Grande di San Giorgoban kedvezőbb időjárást bevárni.

Tekintettel a szigettengeren uralkodó bizonytalanságra, erős őrseget rendelt ki és egyébként is megfelelő módon rendelkezett a kalózok esetleges támadása ellen.

Május 13. és 14. közötti éjszaka ugy 1 óra tájban az őr a földnyelv északi csucsánál hirtelen felbukkanó 2 evezős járművet vett észre, a melyek nagy gyorsasággal a trabakoló felé közeledtek. Amint később kiderült, az egyik ladikban 35, a másikban 25 ember lehetett.

Az ör riadót jelzett.

A parancsnok tüstént a fedélzeten termett, a legénységet harczvonalba rendelte és szócső segélyével a ladikokat felszólította, hogy a trabakoló közeléből távozzanak. A felhívásra azok élénk puskatüzeléssel válaszoltak és a trabakoló jobb oldalának tartva, azt megszállani készültek.

Erre a jobboldal 2 ágyuját a kalózokra sűtötték s egyuttal heves puskatüzelést kezdettek.

A tüzelés hatása észrevehető volt, de a védők is súlyos veszteséget szenvedtek. Az első sorban harczoló parancsnok, Rubessa sorhajózáslós. altestébe kapott lövést és a hajósebészt Dr. Golgit pedig, ép amint egy nagy puskát elsűtött, száján találta egy golyó.

A trabakoló vezénylete az átvonulóként behajózott Delucca sorhajózáslósra szállott, aki épen úgy, mint súlyosan megsebesűlt előde, a legnagyobb erélylyel harczolt.

Ugy látszik, hogy a parancsnokváltozás okozta zavart a kalózok észrevették és ujra megkisérítették a trabakoló megszállását.

Ez azután tengerészeinket, kiváltképen a dalmátokat úgy felbőszítette, hogy dárdával, bal-tákkal, dorongokkal és evezőlapátokkal fogadták a kalózokat, óriási csapásokat mérve fejeikre.

A leginkább németek és csehekből álló tüzérlegénység is vitézül kitartott fegyvere mellett.

A hatás teljes volt!

A kalózok, akik már a trabakoló párkányzataig jutottak, holtan és súlyosan sebesülve zuhantak a tengerbe vagy ladikjukba és kénytelenek voltak a támadást abbahagyni.

Ezalatt a kisebb járművel még megkísérelték észrevétlenül a trabakoló orrához sompolyogni és a támadást megujítani, ámde vitéz tengerészeink részéről ott is hasonló fogadtatásban részesültek és miután néhány rabló a sós hullámokban lelte sirját, kedvük a harcra is lelohadt.

Miután a kalózok támadásukkal felhagytak, a part széléhez eveztek és az ott összegyűlt néppel értekeztek, de végre mégis visszahuzódtak oda, a honnan jöttek.

Delucca sorhajóászlós azonnal felvonatta a vitorlákat és az evezőket is fölhasználva a tengeri

rablók üldözésére indult, de a sötét éjben nem birt nyomukra akadni.

Hogy a sebesülteket, a már megnevezett törzsszemélyeken kívül még: Berganini hadapród és Preischiger röppentyűs, aki saját vigyázatlansága folytán egy megrepedt nagy puskától sérült meg, jobb ápolásban részesíthesse, Delucca zászlós elhatározta, hogy Syrába vitorlázik és a Doro csatornán át arra felé vette útját. A sebesülteket Lorenz sebészorvos ápolta.

Amint a trabakoló május 17-én a nevezett csatornában vitorlázott, egy fregáttát vettek észre, amelyet kezdetben a GUERRIERA hajónak tartottak, de közelebbről látták, hogy francia hajó, Ricard tengernagy parancsnoki lobogójával.

Amikor a két hajó annyira közeledett egymáshoz, hogy a francia tengernagy értesülhetett az esetről, főorvosát a trabakolóra küldötte, a hajót pedig a lehető legrövidebb uton Syra felé vontatta.

A kikötő közelében az égei tengeren czirkáló ADRIA cs. kir. korvétát utolérván, a francia ten-

gernagy a BRAVO-t a korvéta parancsnokának Sebellini korvétakapitánynak védelmére bizta.

Syrában Rubessa sorhajózáslózt Dr. Golgi sebészt és Preischiger röppentyüst kihajózták, és Wallenburg ottani csász. kir. konzul további gondozására bízta.

Berganini hadapród, kinek sebesülése könnyebb természetű volt és időközben is tetemesen javult, a hajón maradt.

A csász. kir. udvari haditanács a BRAVO legénységének általában, de különösen Rubessa és Delucca sorhajózáslósoknak, Dr. Golgi sebésznek, Dambrowsky tengerész-hadapródnak, Novák tüzérmesternek és Saxneder röppentyüsnek e harcban tanúsított hős magatartásukért legteljesebb megelégedését fejezte ki.

1840.

szeptember 26-án.

Saida bevétele.

A Saida megtámadására kiszemelt szövetséges hadihajók 1840. évi szeptember hó 26-ikán délelőtt az erőd láthatárán egyesültek.

Napier kommodor vezénylete alatt a hajórajt, a vezérhajón, THUNDERER angol sorhajón kívül, WASP korvéta, CYKLOP, GORGON, STROMBOLI és HYDRA gőzhajók, a Frigyes főherczeg parancsnoksága alatt álló GUERRIERA fregattánk és egy török korvéta képezték.

A gőzhajókon angol és török különítmények voltak a megszállás céljából.

Saida fővárműveit 2 fellegvár képezte; a nagyobbik, a tengeri vár, a nyugati oldalon a szárazfölddel egy gáttal összekötött szigeten, a másik pedig a várostól délre emelkedő magaslaton feküdt.

Nehéz ütege egyik várnak sem volt. Az egyes a partraszállásra alkalmas helyeket sánczok védték s úgy ezeket, mint a szomszédos házakat egyiptomi csapatok szállották meg.

Napier a kormányzót felhívta a város átadására, de tagadó választ kapott. Ez előrelátható volt s ezért Napier a támadásra már előre megtett volt minden intézkedést.

A várossal szemközt mintegy 400—600 méternyi távolságra a THUNDERER, GUERRIERA és a török korvéta foglaltak állást, tőlük délre a WASP és STROMBOLI, északra pedig a CYCLOP és GORGON helyezkedtek el.

A megszálló csapatok készenlétben állottak, a partraszállásra pedig az ellenséges tűz leküzdése után 3 alkalmasnak látszó pontot szemeltek ki. A déli vár megtámadására egy vegyes angol és cs. kir. különítmény lett kirendelve, a török csapatoknak a tengeri várnál kellett partra szállniuk és a várat elfoglalniuk, az angol csapatok pedig északról voltak a városba nyomulandók, hogy az ottani laktanyákat hatalmukba kerítsék.

A Frigyes főherczegtől partra rendelt különítmény, a melyet Pörtl sorhajózászlós vezetett,

Chinca tengerészhadapródból, Boncallo csarnakmestersegédből¹⁴ és 30 emberből állott. Ezek legott a STROMBOLI-hez küldettek, ahol a déli vár megtámadásához kirendelt angol és cs. kir. csapatok gyülekeztek. E különítménynyel együtt a GUERRIERA összes csónakjait az angol gőzhajóhoz küldötték, az angol csapatok partraszállítása céljából, mivel a tengeri várnál operáló török csapatok, másrészt a város északi részén működő angol csapatok partraszállításához az összes angol hajók csónakjaira szükség volt.

Amikor úgy dél felé a követ a kormányzó válaszával visszaérkezett, a szövetségesek a tüzelést azonnal megkezdették, amit a városból kezdetben élénken viszonyoztak.

Délután egynegyed kettőkor a tüzelést beszüntették és a partraszállást megkezdtek. A török csapatok Austin angol kapitány vezetése alatt a tengeri várnál értek partot és ezt azonnal meg is szállották.

Az angol csapatok Napier személyes vezénylete alatt a várostól északra, a cs. kir. és britt különítmény pedig a várostól délre szállottak partra.

Még a hajók tüzelése alatt a WASP parancsnoka Mansell kapitány a GUERRIERÁ-ra jött és értesítette Frigyes főherczeget, hogy a déli vár támadásának vezetésével ő lett megbizva. E célból a STROMBOLI alatt összegyülekezett britt és cs. kir. hajók csónakait két oszlopra osztotta; az első oszlop, a melyhez a GUERRIERA legénysége is tartozott, a cs. kir., a másik az angol lobogót vonta fel. Amint a partraszállásra megadták a jelzést, a GUERRIERA a tüzelést beszüntette és a két csónakoszlop azonnal utnak indult a déli partok felé, ahol a csapatok az egyptomi sereg hatalmas puskatüze daczára partra szálltak.

Chinca hadapród a csónakból magával hozott lobogóval előre sietett, nyomon követte őt Pörtl sorhajózászlós vezetése alatt a 30 tengerészből álló cs. kir. különítmény.

A part meredek magaslatára hamarosan felkapaszkodtak nyomon követve az angoloktól.

Amint a városba benyomultak, a puska-tüzelés is egyre erősebb lett, s mivel a védők részéről heves ellenállás volt várható, Frigyes főherczeg a fregáttán Dambrowsky sorhajózászlós vezénylete alatt második, 40 ember-

ből álló különítményt helyeztetett készenlétbe. Ezzel ő maga szándékozott Lebzeltern ezredes kíséretében a partra szállani és e célból visszatartotta azt a csónakot, a mely a súlyosan megsebesült Bagotti tengerészt a hajóra hozta, a török korvétáról pedig még egy másik csónakot szerzett.

Távolléte tartamára a hajó vezényletét Marinovich korvéta kapitánynak adta át.

Ugyanekkor jött a fregáttára Mansell kapitány, kivel ő Fensége szándékát tudatta. Mansell megjegyzésére, hogy a segély kiküldésére — amelyre máskülönben nagyon számított — az időt még nem találta elérkezettnek, a főherczeg abba hagyta a további előkészületeket.

Néhány percczel később Lebzeltern ezredes kíséretében a főherczeg sajkába szállott és a partnak ama részére eveztetett, ahol egy út keresztezésénél az angol és a cs. kir. csapatok állásba helyezkedtek.

Itt Mansell egy második különítmény kiküldését kívánta, megjegyezvén, hogy erre annyival inkább számított, mert nem bir kellő szavakat találni, a cs. kir. tengerészek bátorságának megdicsérésére, a kik oly

hősi elszántsággal estek neki az ellenségnek. Mansell kivánságának megfelelően, Frigyes főherczeg elrendelte, hogy Marinovich korvétakapitány a második különítményt küldje utána. E csapathoz Schewczik tengerésztüzérhadnagy vezetése alatt néhány röppentyű ágyut is beosztottak. A második különítmény is, nem törődve a néhány parti házból jövő lövöldözéssel, mihamar partraszállott.

Egyesülve az angol osztaggal, Cattafago csász. kir. alkonzulnak a város bejárata mellett levő igen erősen épült házában — netáni visszavonulás fedezésére — állásba helyezkedtek.

Frigyes főherczeg pedig az első különítmény és néhány angol élén a hegyi vár irányában előnyomult és elsőnek lépett a vár fokára. Röviddel ezután ide érkezett az az angol osztag is, amely észak felől hatolt be a városba. Ugyanekkor nyomultak be a városba a tengervár felől a török csapatok is.

Este 6 órakor a várost védő pontok és ezekkel együtt maga a város is a szövetségesek kezébe jutott.

A házakban maradt arabok lassankint előbujtak és megadták magukat, egynehányat pedig a városban

fogtak el. A városnak 2000 emberre rugó helyőrségéből 1500 fogságba került.

Az ellenség vesztesége halottakban és sebesültekben, azok számából következtetve, a kiket a főherczeg az utczákon látott, igen jelentékeny lehetett.

Frigyes főherczeg a sebesülteket a GUERRIERA-ra vitette és hű kísérője Dr. Minonzio orvos által kezelte.

Ő Fensége megemlíti hű szolgálait, Barakovich komornyikját és Mancini főinasát is, a kik fegyveresen kísérték és mellőle soha nem tágitottak.

A mi veszteségünk igen kicsiny volt. A városba való benyomulásnál 4 golyótól találva, halva rogyott össze Ciriello III oszt. tengerész. Ezenkívül a partra szállás alkalmával mellbe találva, súlyos sebesülést szenvedett Bagotti tengerész.

Az angolok vesztesége 5 halott és 32 sebesült volt.

A törökök veszteségét nem sikerült ő Fenségének megtudnia, de nagyon jelentékeny semmi esetre sem lehetett.

„Nem birom kellőkép dicsérni — írja a főherczeg — Pörtl sorhajózászlós hidegvérét és hősies magatartását; nem törődve a terep nehézségével különítményével bátran megmászta a magaslatot és a házakból ellene intézett heves tüzelés daczára elszántan hatolt be a városba, utat nyitva az utána toduló angoloknak, hogy a szűk és sötét utcákban előrenyomulhassanak.“

Az ifju főherczeg fényes tetteért, miként e füzetben már említve volt, a Mária Terézia-rend kis keresztjével lett kitüntetve.

Leheltern ezredes a vaskorona rend második osztályát, Pörtl József sorhajózászlós ugyancsak e rend harmad osztályát, Chincá Domokos tengerész-hadapród az arany vitézségi érmet, Boncallo csarnakmestersegéd, Miani és Baldo tengerészek pedig az ezüst vitézségi érmet nyerték kitüntetésül.

1849.

augusztus 3-án.

Garibaldi szabadcsapatának elfogása Punta¹⁵ Maestránál.

Jóval azután, hogy Radetzky csász. kir. serege Novara mellett legyőzte Károly Albert szárd király seregét és utóda Viktor Emánuel király alávetette magát a megszabott békefeltételeknek, miután már Lombardia és Velence környéke is le volt igázva, csak maga Velence város tanúsított fegyveres ellenállást a csász. kir. haderő ellen.

A természeti fekvése miatt nehezen megközelíthető Velenczének hosszú ideig tartó ostroma alatt a csász. kir. flottának feladata volt a hosszú kiterjedésű partterületet messzire észak és dél felé szigorú tengeri zár¹⁶ alatt tartani és a védő csapatoknak mindennemű segélyezését, lőszeret, fegyverek,

élelmiszerek és egyéb anyagok behozatalát megakadályozni.

A Pó szétágazott torkolatánál fekvő legdélibb zárosztagot¹⁷ az ORESTE briggnak parancsnoka Scopinich János csász. kir. sorhajóhadnagy¹⁸ vezényelte.

E nehéz és fontos szolgálatra Scopinichnek saját briggjén kívül, még az ELISABETTA goelletta,¹⁹ a SENTINELLA peniche²⁰ és a CALIOPE ágyúsajka²¹ állott rendelkezésére.

Augusztus hó 2-ikán délután 5 órakor az ORESTE a Tolle torkolatától délkeletre a szárazföld közelében lévő csekély vizen időzött, amikor a délnyugati látkörön számtalan északnak törekvő vitorlás tűnt fel.

Dahlerup altengernagy még július 21-én tudatta Scopinich sorhajóhadnaggyal, hogy Garibaldi szabadcsapatai a római tartományokban szétverettek s hogy nem lehetetlen, hogy e szabadcsapatoknak egy része megkísérli, Velenczének segítségére sietni.

Scopinich tehát egy pillanatig sem kételkedett a feltűnt járművek céljáról és azonnal elhatározta, hogy ellenük indul. A délkeleti

szellő nem igen kedvező volt; egyuttal elrendelte, hogy a Thiancich segédsorhajózászlós parancsnoksága alatt álló SENTINELLA peniche kövesse őt, a többi hajót pedig jelzéssel értesítette a gyanus járművek megjelenéséről s egyuttal a legéberebb figyelemre intette azokat.

Az ORESTE és SENTINELLA közeledését az ellenséges járművek már észrevették volt, mielőtt az ORESTÉ-ről hajótestüket látni lehetett volna a látkörön. Kétségkívül meglehetett állapítani, hogy a hajók szorosabban a szélnek fordultak és keleti irányt véve a nyílt tengernek tartottak.

Ily módon az ORESTE az ellenséges járművekhez nagyon lassan közeledett és napnyugtával is csak vitorláikat lehetett látni.

Scopinichnek komoly oka volt aggódni, hogy ha a tenger szélén marad, ugy az ellenségnek sikerül a látókörből eltűnni és az éj leple alatt elillani, másrészt pedig remélte, hogy a gyanus járművek a sötétségben Punta Maestra felé fordulnak és folyton a csekély vizen maradvá Velenczébe törekszenek.

Az utóbbi feltevés helyesnek bizonyult, mert amikor éjjel tizenegy óra tájban irányt változtatott és nyugat felé fordult, csakhamar megpillantotta a szem elől tévesztett hajókat, az ORESTE-től balra a szél irányában, amint Punta Maestra felé igyekeztek.

Scopinich körülbelül 20 hajót számolt; legénységük és felfegyverkezésük felől ugyan nem volt tájékozva, mindamellett eltökélte, hogy lőtávolságra bevarja és megtámadja őket.

Kedvezőnek látszó pillanatban megkezdette a tüzelést, mire az ellenséges hajók hirtelen északnyugatnak a Po di Goro és Po di Tolle között fekvő Sacca Pelazza-felé fordultak és látszólag arra törekedtek, hogy ennek, csupán kisebb járművekkel járható öblében biztonságba jussanak.

Ámbár az ORESTE és SENTINELLA folytonos ágyutüzzel keményen szorongatták az ellenséget, mégis sikerült a csekély vizet elérnie, a hová az éj sötétjében nem lehetett követni.

Scopinich tehát kénytelen volt éjjel 1 órától hajnali 4 óráig Sacca Pelazza előtt czirkálni, hogy lehetetlenné tegye az ellenséges járművek szökését.

Hajnalpirkadáskor azután meggyőződtek, hogy a hajók fegyveres csapatokkal voltak meg-
rakva.

Mivelhogy, sem a brigg, sem a peniche nem foghatott ki rajtuk, ennélfogva nem maradt más hátra, mint a csónakokat hadilag felszerelni, és a nagy erőfeszítéssel a szárazföld felé törekvő ellenség ellen küldeni.

Eberhorszti Eberán fregáttazászlós, aki a vállalatot vezényelte, az Oreste parancsnoki sajkájával a legközelebbi jármű felé tartott; az egyes nagyobb csónakokat Eberle és Lindner ideiglenes tengerész-hadapródok vezényelték.

Ámbátor, csak gyenge és jóformán semmiféle ellentállással sem találkoztak, mégis nehéz volt a sok és sokféle szétszórt járművet feltartóztatniok és engedelmességre kényszeríteniök. Délelőtti 11 óráig 1 tartanát²³ 31 emberrel, 6 bragozzit²⁴ 113 emberrel és három, legénységétől elhagyott bragozzit sikerült összefogdosniok.

A foglyoktól azután megtudták, hogy Garibaldi feleségével, egy orvos és néhány tiszt

társaságában egy bragozzon elmenekült és Volano és Magnavacca között alkalmasint partra szállt.

Erre egy kisebb különítményt küldöttek arrafelé, a mely két a partra vontatott bragozzit meg is talált; a lakosságtól azután megtudták azt is, hogy Garibaldi mintegy 100 emberével a parttól befelé menekült.

Az üldözésére elrendelt portyázás nem vezetett eredményre és Scopinich csupán a Volonában és Commachioban fekvő csapatokat értesíthette az eseményekről, hogy ezek azután tovább kutassanak a menekülők után.

A 114 fogoly száma még azon 18 emberrel gyarapodott, a kiket a SENTINELLA egyik felfegyverzett csónaka a Sacca Pelazza egyik vizágában, ahová menekültek volt, éjszaka elfogott.

A már említett tartanán Garibaldi 31 híven kívül, sluini határőrvidéki ezredhez tartozó 7 katonát is találtak.

Ez a kis osztag, 2 pápai karabinierivel²⁵ együtt, képezte Cesenatico község egész helyőrségét; ezt a szabad csapatok akkor fogták el, amikor az említett helységbe érkeztek, hogy azután Velenczébe magukkal hurczolják.

Az ily módon ismét szabaddá lett foglyokat Scopinich átadta a Volánoban fekvő csász. kir. csapatkülönítménynek. A 162 foglyot pedig, köztük egy Forbes nevű angolt, aki ezredesnek adta ki magát, az e célból a Punta Maestroi hajóosztaghoz rendelt TRIESTI gőzhajóval augusztus 5-én Polába vitette.

Scopinich sorhajóhadnagy az eseményről tett jelentésében Eberán Sándor fregáttazászlós, Lindner és Eberle tengerész-hadapródok, valamint az ORESTE első tisztjének Morelli Hadriánnak tevékenységeit a legmelegebb elismeréssel méltányolta. Jelentésében dicsérőleg emlékezett meg Guglielmi ideiglenes hajókalauz, Benussi másodcsarnakmester,²⁶ Ivancich István I-ső osztályu, Gritti II. oszt., Parenzán Miklós III. oszt. tengerészek és Tonnet Antal alkáplár bátor magatartásáról.

Scopinich sorhajóhadnagy ezenkívül meleg elismeréssel adózott a SENTINELLA peniche parancsnokának, Thiancich segédsorhajóászlósnak, valamint a CALIOPE ágyúsajka parancsnokának, Cosulich sorhajóászlósnak magatartásuk és bátor viselkedésükért.

Az ORESTE törzsszemélyzete és legénysége, nevezetesen: Scopinich sorhajóhadnagy, Eberán fregáttazászlós és a két tengerész-hadapród Dahlerup napiparancsában kifejezett dicséretben részesültek.

Az utóbbi kettő, a II-od osztályú ezüst vitézségi érem adományozása mellett, Scopinich előterjesztésére egyidejűleg állásaikban ténylegesítették.

1858.

márczius 23-án.

A „Novara“ fregátta csónakának balesete.

NOVARA fregátta híres földkörüli útjában 1858. évi márczius 23-ik napján Nagy-Nikobár szigettől 7 mérföldnyire²⁷ északnyugatnak majdnem teljes szélcsendben feküdt.

Wüllerstorf kommodor fel akarta használni az alkalmat a közeli partszegély felvételére.

E munka kivitelével Battlog sorhajózászlóst és Cordon báró tengerész-hadapródot bizta meg, a kik a hajóról a nagy és kis sajkával és 8 tengerésszel elindultak. Ezalatt a fregátta rövidített vitorlákkal a frissülő szélben czirkálva a szárazföldtől az említett távolságban tartotta magát. Délután 5¹/₂órakor 2 legény a kis sajká-

val visszatért a hajóhoz és jelentette, hogy az erős hullámtörés a nagy sajkát felborította és alkalmasint partra vetette. Egy oldalcsónakot azonnal kirendeltek, hogy a nagy sajkát legénységével felkutassa és a fregáttára visszahozza.

A kis sajkával visszatért tengerészek egyike Benvenutó János, Rovignoi születésű III. oszt. tengerész, az oldalcsónakkal ment, hogy megmutassa a helyet, ahol a nagy sajkának lennie kellett volna.

Körülbelül 3 órai, — részint evezve, részint vitorlázva tett ut után hatalmas hullámtörésektől zugó parthoz érkeztek.

A hullámörvény szélén kívül a csónakot 2 vetőmacskával²⁸ kikötötték. A sűrű sötét éjben csak kevés csillag fénylett az égboltozaton, a zugó hullámtörések fehéren csillogtak és a háttérben sötét őserdővel borított szárazföld körvonalai látszottak.

A csónakot vezénylő tengerésztiszt mindenk előtt igyekezett a mérőnmadzag²⁹ segítségével összeköttetésbe jutni a part ama részével, amelyiken a nagy sajkát sejtették.

E végből első sorban egy elszánt kitűnő

uszóra volt szüksége, aki a madzag végét teste körül csavarva, a hullámtöréseken keresztül a partra vigye. E vállalkozás a sötét éjben a magasra felcsapó hullámok és a Bengali öbölben gyakran előforduló czápák miatt rendkívül nagy veszélyvel járt. —

A tiszt ama kérdésére: „ki viszi a madzagot a partra?“, Benvenuto János tüstént ajánlkozott és levetvén felső ruháit a madzagot téthéhez erősítette és elszántan a vízbe ugrott. A bátor uszó a habzó hullámokban helyenként látható volt még egy ideig, de azután eltűnt a nyugtalankodók szemei elől.

Óráknak látszó aggodalmas perczek teltek el, míg végre valamennyiök óriási örömére, a megbeszélrt jeladás, a madzagnak háromszori meg-rántása, tudomásukra juttatta, hogy a vakmerő legény partra érkezett. A röviddel ezután következő második jelre, a madzaghoz erősebb kötelet erősítettek, amelyet a bátor uszó a partra huzzott. Körülbelül 2 óra telt el, amikor a megállapított jel hirül adta, hogy a sajka megmentéséhez minden előkészület megtörtént.

A lehorgonyzott csónak legénysége erre bele-

kapaszkodott a kötélbe és addig húzta, amig végre sikerült a nagy sajkát a tökéletesen átázott és kimerült hajótöröttekkel — Battlog sorhajózáslós, báró Cordon tengerészeti hadapród és az egész legénységgel együtt — az örvényből szerencsésen kimenteni.

Miután a hajótörötteket sürgős segítségben részesítették, uszályba vették a sajkát és éjfél után 2 órakor szerencsésen visszaérkeztek a hajóhoz.

Egy tengerész bátorsága és rettenthetlen elszántsága mentette meg az expedíciót aggályos helyzetéből.

Benvenutó Jánost e derék tetteért első osztályú tengerészsze léptették elő és később mint altiszt még sokáig szolgált haditengerészetünknel.

1859.

julius hó 7-én.

Az, Impétueuse franczia császári fregátta Zára ellen intézett támadásának visz- szaverése.

A PRINZ EUGEN gőzös a háboru kitörése óta Zarában állomásozott és az ottani csász. kir. várparancsnokságnak volt alárendelve.

A csász. kir. hajórajparancsnok, Fautz ellentengernagy, kezdeményezésére a nevezett gőzhajó időnként portyázó utra ment, hogy azon osztrák kereskedelmi hajókat, amelyeket a francziák elfogtak és legénységük kísérete mellett a franczia kikötőkbe vittek, az ellenség kezéből kiszabadítsa.

Egy ilyen portyázás alkalmával junius 4-én a Punte bianche foknál a PRINZ EUGEN egy háromárboczos franczia bárkhajóval találkozott.

Báró Moll sorhajóhadnagy, a PRINZ EUGEN parancsnoka, megállította e hajót és megmotoztatta. Kiderült, hogy a hajó neve RAOUL volt, illetősségi helye Nautes és ezuttal Trieszt felé volt utban. Rakománya több trieszti kereskedelmi ház részére rendelt gyarmatáruból állott. A hajó St. Jago di Cuba kikötőjét márczius 25-én hagyta el és miután utjában az Adria felé egyetlen közbeeső kikötőt sem érintett, a háború kitöréséről a hajón senkinek tudomása nem volt.

Mindennek daczára a PRINZ EUGEN parancsnoka elhatározta, hogy a hajót elfogja és Pólába viteti. Tudvalévő volt ugyanis, hogy a francziák a tengeren járó osztrák kereskedelmi hajók iránt legcsekélyebb előzékenységet sem tanúsítanak, minden körülmények között feltartóztatják azokat és a zsákmánybiróságok által leendő elitélés végett francia kikötőbe vitetik.

A RAOUL lefoglalása tehát tulajdonképen inkább megtorlásnak volt tekinthető, ha az intézőkörök is azonosítanak magukat Moll báró szándékával. Legelsőbben is a zsákmányt Pólába kellett juttatni.

Junius hó 8-ik napján reggeli 7 $\frac{1}{2}$ órakor a

PLUTO Lloyd-gőzös a RAOUL-t uszályba vette és a PRINZ EUGEN által kísérve elhagyta Zárát. Mintegy 10 mérföldnyire Promontorétól erős francia czirkálókat pillantván meg, kénytelenek voltak ezek elől Zarába visszatérni.

Erre előkészületeket tettek Zarában a zsákmánybiróság életbeléptetésére; a hajó rakománya, mint osztrák alattvalók tulajdona pedig szabaddá tétetett.

E közben PRINZ EUGEN portyázásait tovább folytatta, míg a hajón nagyobb javítások váltak szükségessé, amelyek az ágyuk ideiglenes leszerelésével és kihajózásával jártak.

A csász. kir. csapatoknak Anconából való visszavonása után a CURTATONE gőzös, amely addig Zaccaria sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt Anconában állomásozott, Zarába érkezett és a PRINZ EUGEN-től a szolgálatot átvette.

Julius hó 7-ikén reggel 4 $\frac{1}{2}$ órakor az IMPÉ-
TUEUSE francia fregátta megjelent Zára előtt és az Amica-fok mögött horgonyt vetett. Az árbo-
czára felvont hadikövetségi lobogóval 5 $\frac{1}{2}$
órákor elhagyta helyét és az elfogott RAOUL
kereskedelmi hajó és az azt elfoglaló PRINZ EUGEN

hadigőzhajónak kiadását követelte. Báró Nagy altábornagy erre közölte a követtel, hogy a RAOUL felett az összegyűlt zsákmánybizottság fog itélni, a PRINZ EUGEN kiadását pedig a leghatározottabban meg kell tagadnia. Minderről távirati uton tüstént értesítették a központi hadi irodát és egyuttal utasítást kértek a RAOUL további sorsára nézve, mivel rakománya osztrák alattvalók tulajdona volt és maga a hajó tulajdonképen zsákmány nem lehetett.

Erre báró Nagy altábornagy feleletül azt a parancsot kapta, hogy a PRINZ EUGEN kiadását a leghatározottabban utasítsa vissza, a RAOUL kereskedelmi hajót pedig bocsássa szabadon, a már kiadott rakományt illetőleg próbáljon megegyezni, legvégső esetben pedig ajánljon fel előre megállapított összegű pénzbeli kárpótlást.

Már a kormányzó első válaszára, amelylyel a csász. kir. hadigőzhajónak kiadását megtagadta, az IMPÉTRUSE parancsnoka az egész francia flottának összpontósításával fenyegetőzött, azután fregattájával az erődtől 2000 méternyi távolságban, az Amica fok mögött

Val Solinéban fedett állásba helyezkedett és tüzelni kezdett. Tüzelését nemcsak az eredményekről, hanem a kikötőben időző CURTATONE csász. kir. hadigőzhajóról is oly pompásan viszonozták, hogy már 9 órakor kénytelen volt a harczot feladni és a Lussinpiccoloban tartózkodó franciaflottához visszatérni, ahol azután szenvedett sérüléseinek kijavítása végett július 10-ik maradt.

Az Excelman sorhajókapitány vezénylete alatt álló 56 ágyús IMPÉTUEUSE francia fregátta és Zára erőde közötti lövegharczról a zárai tüzérségi igazgató a következőket jelentette:

„A fregátta a nehéz osztályhoz tartozott, alsó ütege 40 drb 30 fontos rövid ágyúval, felső ütege 8 drb 30 fontos hosszú ágyúval és előbástyája 2 drb huzagos 54 fontos hosszú ágyúval volt felszerelve.

A hajó ágyusortüzzel lövöldözött; legelőször is az előbástyáján lévő ágyuit sütötte el, utána jobbra fordult és jobboldali, majd balra fordult és baloldali lövegeit sütötte el, és ugyanezt a műveletet még kétszer ismételte.

Eszerint a hat-nyolczszori fordulat alatt a fregátta 312—416 lövést tett. A baloldali ágyukból

hosszú ürlövedékeket, a jobboldaliakból pedig tömör lövedékeket sütött el. A lövéseknek a következő eredménye volt:

A hosszú ürlövedékek közül 4 drb 3000—4000 méter távolságban robbant fel és részben az erődöt érte, legnagyobb részük azonban csak a kikötőig jutott, ahol vízbe esvén, fel nem robbanhatott.

A 30 fontos tömör lövedékek közül 2500—3000 méter távolságra 5 drb talált, legtöbbje azonban 150—300 méternyire a vár előtt a tengerbe zuhant.

A kár, amelyet a lövések a vár külső és belső részein okoztak, egyáltalában igen csekély volt.

A védelem szempontjából kiemelendő, hogy a fregátta támadását a várból, Val Soline felé irányozható 6 drb 18 fontos ágyuval, lassu tüzelés mellett izzó golyókkal viszonzottuk.

Mindössze 95 lövést sütöttünk el.

A fregátllát nyolczszor találtuk, 1 lövés az orrát, 5 lövés a hajótestet, 1 lövés a gép közvetlen közelében a kéményt és 1 lövésünk a hátsó árboczat találta.

A hajót távcsővel szemmel tartottuk és világosan észlelhettük, hogy három ízben égni kezdett.“

Az IMPÉTUEUSE visszavonulása után egy Veronából kelt távirat hírül hozta Zarába a fegyverszünet megkötését.

A zárai támadás alkalmával a csász. kir. haditengerészet kötelékéhez tartozók, akik csak részt vettek a védelemben, mindnyájan dicséretben részesültek.

Zaccaria sorhajóhadnagy CURTATONE parancsnoka a katonai érdemkeresztet kapta.

Báró Moll sorhajóhadnagyról (aki 1866-ban mint sorhajókapitány és a DRACHE pánczélos hajó parancsnoka hősi halált szenvedett) Dalmácia csász. kir. katonai kormányzója, báró Nagy altábornagy, a következő jelentést tette:

„Báró Moll sorhajóhadnagynak sokszor volt alkalmam, hogy egyrészt mint művelt tengerésztiszt, másrészt mint elszánt katona rátermettségének tanujelét adja.

A tengeren sohasem ismert bizonytalanságot, még akkor sem, amikor a francia hadihajók az egész dalmát partot ellepték.

Hajóját mindenkor háborítatlanul oda irányította, ahová szükséges volt mennie, így Cattaróig és vissza, Lissa felé és más közelebb fekvő de annál veszélyesebb helyekre.“

1860.

január 7. és 8-án.

A „Dandolo“ korvéta nehéz keleti viharban a marokkói partokon.

DANDOLO korvéta Barry Rikárd csász. kir. fregáttakapitány³⁰ vezénylete alatt 1860. év január hó 7-én Malaga külső révén feküdt, amely nincsen védve keleti szelek ellen. A délutáni órákban nagy erejű keleti szél támadt, ugyannyira, hogy lehetetlenné vált a horgonyon való további tartózkodás. Délután 5 órakor a parancsnok rászánta magát, hogy kifeszített vitorlával Gibraltárba hajózik.

Amikor éjjeli 11 órakor az óriási viharban a vitorlákat rövidíteni kellett, eltűnt a remény, hogy reggelre biztos révbe juthassanak.

A napok óta tartó nyugati szelek hirtelen változása folytán a tenger irtózatosan háborgott.

Éjfél után a szélvész óriási fergeteggé fokozódott és a minden irányba dülő toronymagasságu hullámok a korvétát labdaként majd a legnagyobb magasságra emelték, majd a legmélyebb hullámvölgybe taszították; a hajó hézagaiban megrendült és fedélzetét elárasztották a rázuhanó vitztömegek.

Barry fregáttakapitány kitünő és tapasztalt tengerész volt és az eseményeket tárgyaló jelentésében megjegyezte, hogy ilyen utat még életében soha sem tett.

Teljesen érthetetlen volt, hogy a középtenger medenczejében miként keletkezhetek ily toronymagasságu hullámok, amelyeneket csak a nyugat-indiai vizeken egy tornádó³¹, avagy a kínai vizeken csak egy taifun³² gerjeszthet.

A viz minden oldalról a hajóba tódult, az ütegfedélzeten lábnyi magasságra emelkedett és mivelhogy a csurgókon nem birt elég gyorsan lefolyni, a gépházba és az alsó helyiségekbe kezdett özönlenni. Hogy tehát a viz le-

folyását elősegítsék, időnként felnyitották az ágyuk résfedeleit, amit csak a legnagyobb elővigyázattal és csak néhány másodperczre lehetett megtenni. Amikor a gépet használathá akarták venni, kitűnt, hogy a kőszén teljesen át volt ázva és nem lehetett meggyújtani; a kőszénraktárba patakként ömlött a víz és teljesen átáztatta. Asztalokat, padokat, evezőlapátokat és más kéznél lévő faanyagokat daraboltak fel és ezekkel igyekeztek fűteni. A hajó erősen ide-oda hányódott és semmikép sem engedelmeskedett kormányának és a felzúdult vad hullámokon üvöltő fergetegtől a tengerszoros felé hajtattott.

Számításuk szerint hajnali 3 órakor a korvéta csupán 8 mérföldnyire lehetett a Ceuta világító toronytól, anélkül, hogy észrevették volna fényét, jöllehet látóköre 25 mérföldnyire terjedt.

A holdvilágtól fénylő szemetszuró pára, a magasra emelkedő hullámszél permetezése, a heves hajómozdulatok mind közreműködtek, hogy a látást megnehezítsék és a vágyva-vágyott világítótorony fényét fel ne fedezhessék.

A helyzet válságosra fordult s ezért a

parancsnok az összes tiszteket tanácskozásra hívta, a helyzetet megmagyarázta és minden egyes tisztnak véleményét meghallgatta. Egyhangulag azon nézetten voltak, hogy a hajó mostani irányában nem maradhat és más irányban kell haladniok mindaddig, amig vagy a Ceuta, vagy a Gibraltari Európa-fok világító torony fénye elő nem tűnik. Az irányváltoztatás sikerült ugyan, de a szorosan rövidített előderékvitorla³³ bevonása kimondhatlan nehézséggel, a felmászó legénység legnagyobb életveszélyével, hajtattott végre. A korvéta baloldalt kapván a szelet a szorosan rövidített előcsonka-³⁴ és előtarcsvitorlákkal³⁵ délkeleti irányba száguldott, úgy hogy egy óránál rövidebb idő alatt a marokkói partra kerülhetett.

A szélnek-fordulás után a hajó mozdulatai még hevesebbek lettek, a korvéta jobboldalára dült és úgy látszott, hogy többé nem egyenesedik fel.

A hátsó darukon lógó csónak le lett sodorva, a hajó oldalán erős vaskarokban hordott tartalék szálfák összetörtek és beleakadtak a hajó mellett eluszó vitorla- és csarnakroncsba, amely valószínűleg valamely az éjjel elpusztult

hajóról származhatott. A hajó heves mozgásai következtében a kazán kapcsolatai meglazultak, a kazán csurogni kezdett, és a kazánban nagy fáradsággal fenntartott tűz kialudni készült.

Az összetolható kürtő felhuzásánál alig sikerült a szél ellen tartó lánczot megerősíteni; a szél oly erős volt, hogy a lassan emelkedő kémény elhajlott.

Amikor a 2 horgonyt az előbástyára toduló hullám daczára is készenlétbe helyezték, fejszéket és baltákat készen tartottak, hogy szükség esetén az árboczokat kivághassák, akkor mindenki előtt világos lett, hogy a hajó most már bármely pillanatban partra vágódhatik mert a bömbölő viharban horgonyt vetni nem sokat használt volna. A helyzet kétségbeejtő volt; ha a hajó szárazföldre, a marokkói hasadékos szikláspartra vetődik, ugy a legénység élete talán meg lett volna mentve, de teljesen kiszolgáltatva a vad kabyltörzseknek, akik háboruban lévén Spanyolországgal, alig kimélték volna életüket. Az egész tisztikar és a legénység — kivéve a gépészeket — már órák óta a fedélzeten tartózkodott és tökéletesen átázva

és átfázva figyelték az őrtiszttel együtt a hidhoz kötözött parancsnok vezényszavait, és némán várták közelgő balsorsukat.

Ugy látszott, hogy már minden veszve van, de a megszokott fegyelem nem engedte, hogy a bátortalanság tünetei felülkerekedjenek.

A vihar üvöltését túlharsogták a parancsnok ama szavai, a melyekkel magas jutalmat ígért annak, aki a várva-várt világító torony fényét legelőször észreveszi.

Hiába meredt száz szem is a sejtett irányba, aggodalmas perczek multak és a felhőtakart holdvilág mellett a vizpárakon keresztül jobbról is, balról is, elől is, a marokkói hegyek körvonalai bontakoztak ki. És ekkor, a legválságosabb pillanatban felhangzott az előárbo czsarnakáról a kiáltás: „Leuchtfeuer steuerbord!“ („Világító torony jobbra!“) Giral di tizedes volt, aki sasszemeivel elsőnek vette észre a mentő világosságot.

Mindenki arrafelé tekintett és csakhamar megállapították, hogy a perczenként felvillanó fény a Ceuta világítótornyé és hogy az a hajótól nyugatdélnyugatra alig 3 mérföldnyire

van; e pillanatban kitűnt a hajó óriási veszedelmének egész nagysága.

A korvétát haladéktalanul más irányba kellett fordítani, ami csak nagyon lassan és csak nagyon nehezen ment. A kormányznak egyáltalán nem engedelmeskedett a hajó és sehogysem akart a szélről letérni; az a kevés gőz pedig, amely a csurgó kazánban az átázott fűtőanyag segítségével nagy nehezen fejleszthető volt, az a gépet még csak megmozdítani sem bírta.

Aggodalmas várakozás szorongó perczei következtek, míg végre a csavar megmozdult és a magas hullámoktól felemelt hajó farán a levegőben örült gyorsasággal, majd a vízbe bukva nagy nehezen, zakatolva forgott.

A legénység rettenetes nehezen mászott fel a széloldali előárbocz kötélhágcsóin és a legnagyobb erőfeszítéssel kapaszkodott azokba, minden pillanatban kitéve annak, hogy a vihar lerántja onnan; a hátsó fedélzeten pedig az ácsok és a legügyesebb altisztek baltával álltak készen, hogy ha nem sikerül a hajót a szélről elfordítani, a hátsó árboczot kivágják.

Ime, egyszerre csak a csavar gyorsabban kezdett forogni, 16 izmos kar a kormányt egészen átfordította és lassan, nagyon lassan a hajó orrával a félelmetes közelségben felvillanó világító torony felé kezdett fordulni.

És amikor a korvéta nagynehezen északnyugati irányba juthatott és az igen közeli veszélyes fokot elhagyta, mindenki könnyebben lélekzett fel; a partravetés legnagyobb veszedelme el volt háritva.

A tengerszorosban még mindig dühöngött a félelmetes hullámverés és a rossz kormányozhatóság miatt sehogysen sikerült a hajót a Gibraltári öböl felé irányítani.

A széltől hajtatva az Oczeán felé kellett tartani és a keleti szelek ellen védelmet nyújtó Spartel-fok mögött csendesebb vizet felkeresni.

A korvéta azután rövidített vitorlákkal 40 másik hajóval együtt január 9-ig vesztegelt a Spartel-fok és El-Arais közötti tengerrészen. Csak miután a szél ereje megcsökkent és irányát délkeleti irányba megváltoztatta, léphetett a hajó

ismét a tengerszorosba és délután 5 órakor Gibraltárban horgonyt vetett.

Itt összegyűlt az egész angol és francia flotta bevont csarnakzattal; a legtöbb hajón meglátszott, hogy sok sérülést szenvedett a hatalmas fergetegben.

Amikor a parancsnokló angol tengernagy megtudta, hogy a január 7. és 8-ika közötti viharos éjszakán micsoda helyzetben volt a cs. kir. korvéta és mily csodával határos módon került ki a partravetés veszedelmét, a hajó parancsnokának Barry fregáttakapitánynak a legszívélyesebb szerencsekívánatait küldötte.

A hajóbalesetek számát, amelyeket e tüményszerű vihar okozott a középtenger nyugati részén, biztosan nem lehetett meghatározni; a korvétáról Algesirás mellett egy spanyol hadigözös roncsait lehetett látni, a Gibraltár semleges homokospartu középtengeri részén a „Messagerie maritime“ francia társaság egy gözőse és egy hollandi vitorlášhajó roncsai feküdtek, a Gibraltár szikláin talált hajóromok pedig szomoruan tanusították, hogy itt is sok hajó szenvedett hajótörést.

A legénység magatartásáról e viharos éjben Barry fregáttakapitány jelentésében melegen dicséri tisztjei és legénysége bátor és rettenthetlen magaviseletét; különösen Kronowetter sorhajó-hadnagyról (meghalt 1890-ben mint nyugalmazott ellentengernagy), Pogatschnigg Rikárd fregáttazászlósról (meghalt 1895-ben mint nyugalmazott ellentengernagy), Hacker Albert és Spetzler János gépészekről emlékszik meg. A legénység közül a következők önfeláldozó és bátor viselkedését emeli ki s egyuttal előléptetésre ajánlja:

Penso Hieronymus III. oszt., csarnakmestert., Millich Márton negyedest, Ferro Antal, tizedest, Benussi Antal, Franceschi András, Livnelló Bernát, Lovrich Mihály, Zar Károly és Martinovich Hieronymus I-ső osztályu tengerészeket, továbbá: Bussanich Antal, Ruggier Bertalan és Bevilacqua Károly II-od osztályu tengerészeket.

Elismeréssel emlékszik meg a parancsnok a tengerészeti (akkoriban legtöbbszörre lengyel és ruthén) gyalogság és tűzérségről is. Végül kiemelte az egész géplegénység buzgó kötelesség teljesítését.

A tengerészeti főparancsnokság tengernagyi parancscsal jóváhagyta a javasolt előléptetéseket és egyszersmind a parancsnoksághoz intézett rendeletével kimondta miszerint a beérkezett jelentések alapján meggyőződött arról, hogy a Barry fregáttakapitányra bízott DANDOLO vezénylete a legjobb és legbiztosabb kézben volt.

1864.

május 9-én.

Tengeri ütközet Helgoland mellett.

Lovag Henneberg Ödön, a RADETZKY tisztikarához tartozó csász. kir. sorhajóhadnagy május 12-én kelt levelének kivonata.

. . . . Április 4-én a vezérhajóval a SCHWARZENBERG fregáttával Lissabonban találkoztunk; igen nehe-
zünkre esett Tegetthoff sorhajókapitánynak siet-
tetése, hogy minnél hamarább tovább jussunk!

Megérkezésünk alkalmával már minden szük-
ségeset készen találtunk; alig hogy horgonyt
vetettünk, a következő pillanatban ivóvízzel és kö-
szénnel terhelt tárladikok siettek hozzánk és a
legszigorubb parancsot kaptuk, hogy erőnk meg-
feszítésével készleteinket egészítsük ki.

Alig, hogy ezzel elkészültünk, máris tovább
siettünk Brest felé. Igen bosszantott, hogy Lissa-

bon városából mitsem láthattunk, de most már annál nagyobb köszönettel tartozunk parancsnokunknak a nagy sietségért.

A rossz időjárástól feltartóztatva Biscaya öböl átvitorlázását kétszer voltunk kénytelenek feladni, és e miatt csak április 14-én érkeztünk Brestbe. Köszénkészletünk kiegészítése után április 23-án a kikötőt elhagytuk, miután Tegetthoff a kért engedélyt megkapta, a Texelben időző porosz hajókkal az egyesülést megkísérelni.

Tulajdonképeni hadikészenlétünk Brest-től kezdődött; a kikötő elhagyása után senki sem aludt közülünk levetközve, legényeinknek harczy állásaikon az ágyuk mellett kellett feküdniök.

Április 25-én, anélkül, hogy dánt láttunk volna, Dealba érkeztünk. Tegetthoff eredménytelenül próbált itt hirt szerezni az ellenségről.

Miután a KAISER sorhajóról és DON JUAN D'AUSTRIA pánczéloshajóról Tegetthoff semmi értesülést sem szerezhetett és távirati kérdezősködésére Bécsből azt felelték, hogy mindenben belátása szerint a körülményekhez képest cselekedjék, tovább mentünk Texelbe és ott egy-

esültünk a porosz hajóosztaggal. A porosz hajóosztag egy kerekcsőből és 2 kis ágyúszádból állott és összesen 8 ágyúval volt felszerelve; ezzel egyesülve május 4-én Cuxhafenbe érkeztünk.

Magától értetődik, hogy egész utazásunk alatt a lehető legnagyobb szorgalommal gyakorlatoztunk, azonban a többnyire háborgó tenger erre vajmi kevés alkalmat nyújtott, a kikötőkben pedig készletünk kiegészítésével voltunk túlságosan elfoglalva. Legénységünk legnagyobb része ujonczokból állott, akik eddig alig töltöttek mindössze 2 hónapot a hajón és így őszintén megvallom, hogy legénységünknek a harczban tanusítandó magatartása iránt aggódtam, habár amint eddig tapasztalhattuk, legényeink rendkívül készségesek és figyelmesek voltak.

Ama hirre, hogy Helgoland mellett dán hajók voltak láthatók, május 6-án Cuxhafent elhagytuk; nemsokára azután fel is tűnt egy nagy fregátta, amely azonban angol lobogót vont fel, mihelyt a SCHWARZENBERG őt elérte; erre mi is visszafordultunk.

Május 9-én a reggeli órákban, épen amint ismét Cuxhafenhez értünk, konzulunk elébünk jött ama hírrel, hogy Helgoland mellett 3 dán hajót láttak.

Lelkesült „Hurrah“ kiáltozások mellett ismét a nyílt tengernek tartottunk és délután 1 órakor végre megpillantottuk a dánokat.

Három hajójuk volt, és pedig: NIELS JUEL 42 ágyus, JYLLAND 44 ágyus fregátták és a HEIMDALL 16 ágyus korvéta, Suensson kommodor parancsnoksága alatt.

A dán hajóosztag felvont árboczsudarakkal³⁶, és zárt vitorlákkal harczzonalban állott és Helgoland felé igyekezett.

Mi északnyugati irányban mentünk, szintén harczzonalban, elől a SCHWARZENBERG, azután a RADEZKY, mögöttünk a poroszok. Árboczsudaraink le voltak eresztve és amikor a dánok látkörünkbe kerültek, hajóinkat előkészítettük a harcra. Hajóirányaink viszonylagosan olyanok voltak, hogy utaink Helgoland magasságában keresztezték egymást. Északnyugat felől enyhe szellő lengedezett, a tenger felülete tükör sima volt és a nap teljes erejével ragyogott ránk.

Helgoland mellett az AURORA angol fregátta figyelte a történendő eseményeket.

Legénységünkhöz néhány lelkesítő szót intéztünk, a mit az zajos „Hurrah“ kiáltásokkal viszonzott, a melyek ismétlődtek, amikor kommandorunk ezt jelezte: „Vitéz hadseregünk győzedelmeskedett, tegyük ezt mi szintén“ közvetlenül utána pedig. „Hajósodorvonalban³⁷ kövessetek“.

Délután 1 óra 59 perczkor a SCHWARZENBERG a dánok felé tartott és ezek azonnal felénk fordultak; ugyanekkor a SCHWARZENBERG megkezdte a tüzelést. A dánok részéről a NIELS JUEL felelt és a harc 9 tizedmértöldnyi³⁸ távolságban megkezdődött; e távolság azután a harc hevében 7 tizedmértöldnyire csökkent.

Addig is elvonultunk egymás mellett és a dánokkal egyszerre fordultunk meg, a harcot úgy $2-2\frac{1}{2}$ tized mértöldnyire egymástól folytatva.

A dánok első lövésére a RADEZKY is tüzelni kezdett és e pillanattól kezdve biztos nyugalommal mindegyik löveg, mihelyt készen volt, folytonosan tüzelt. Ezen első összetűzés alkal-

mával hajótestünket 10 lövés találta és 2 legényünk esett el, akik közül az egyik meghalt, a másik súlyosan megsebesült.

Az üteget amelyet én vezényeltem, ezen oldalon csupán 4 lövés találta, de a fordulat után, amikor a dánok irányát kis távolságban kereszteztük, a tüzelés nagyon élénkké vált és valóssággal gyilkolóvá fejlődött. Leginkább a SCHWARZENBERG szenvedett, mivel a dánok egy ideig egész tüzelésüket e hajóra összpontosították.

Az ellenség nyilvánvalóan pontosan ismerte erőnket, erre mutat az is, hogy legelőször is legjobb és legerősebb hajónkat a SCHWARZENBERG-et támadták együttesen meg és csak azután került miránk a sor, a poroszokat pedig figyelmükre sem méltatták. Igen valószínű, hogy legelőször is velünk akartak végezni és csak azután fordultak volna a poroszok ellen, akik a tulhatalommal szemben tehetetlenek lettek volna, mivelhogy a dán hajók nagyon jó és nagyon gyors járművek voltak.

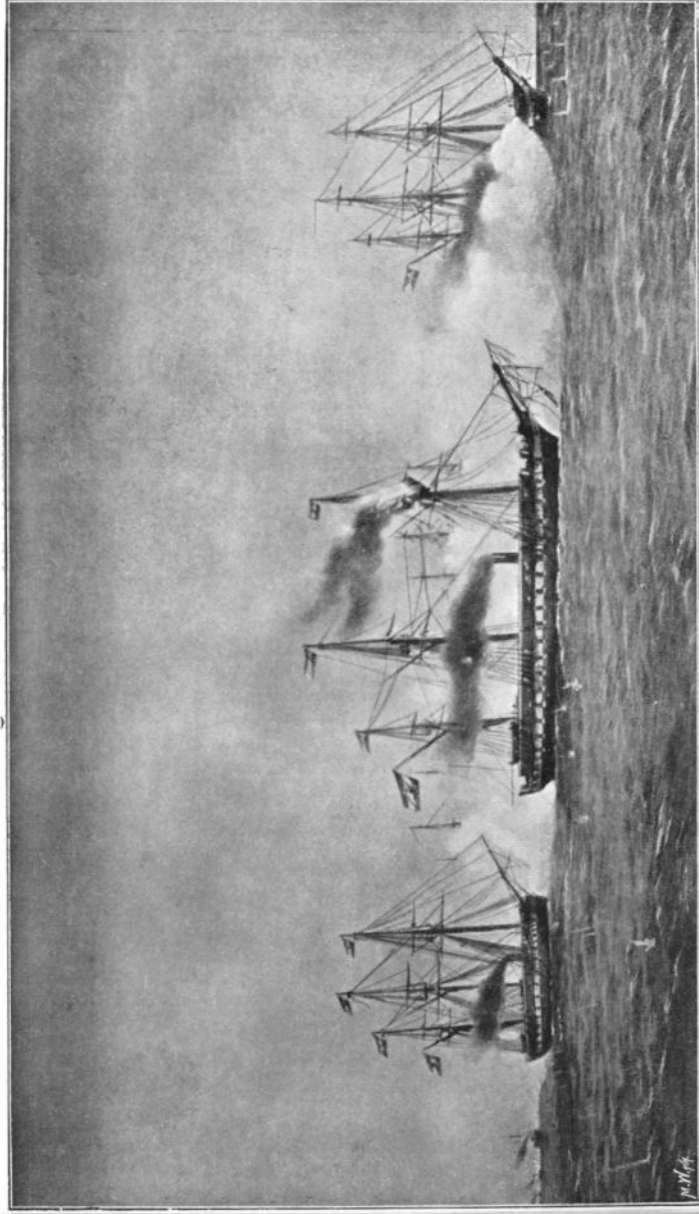
A harc, a legnagyobb erőfeszítéssel tovább folytatódott; oly gyorsan tüzeltünk, amint csak lehetséges volt; a ránk csapódó lövedékek pedig

arról tanuskodtak, hogy a dánok se valami nagyon takarékoskodtak erejökkel.

Véleményem szerint az ütközet már nem tarthatott sokáig, legfeljebb még egy félóraig és azután okvetlenül döntő fordulatnak kellett következni. Ekkor egy gránát a SCHWARZENBERG előderékvitorla hasát találta és egy pillanat alatt az egész árboczot lángra lobbantotta. —

A SCHWARZENBERG már eddig is kétszer gyulladt ki; először a hátsó löporkamara közelében okozott tűzvészt egy szétrobbanó granát és három, löport hozó legényt leterített, másodszor a vitorlatár gyulladt ki és ezt szintén egy granát idézte elő. Az ütegben is tűz támadt, de ezt hamarosan eloltották.

Már vagy 100 ember vált harczképtelenné, a többieket is nagyon elcsigázta főként a tűzvész elfojtásával járó rengeteg erőfeszítés, anélkül, hogy az ágyukat csak pillanatra is szüneteltették volna; ily előzmények után keletkezett az árboczcsarnak tüze, amely annál veszélyesebb jelleget öltött, mivel a szél az észak felé haladó hajót jóformán szemben érte.



A helgolandi tengeri ütközet.

Miután a SCHWARZENBERG emberei a legnagyobb erőfeszítéssel sem bírták a tűzvészt elfojtani és a derékfa és annak vitorlatája már a fedélzetre hullott a nélkül, hogy az ágyuzás pillanatig is szünetelt volna, a kényszernek engedve Tegetthoff 3¹/₄ órákor délután a harcztot félbeszakította és Helgoland felé vonult, hogy ott az égést zavar-talanul elolthassa.

Pompás látvány volt, amint a SCHWARZENBERG bömbölő oroszládként, a mely a legutolsó pillanatig fenyegeti karmaival ellenfelét, kettős tűzövével körülvéve visszavonult.

Most már a RADEZKY-re került a sor!

Leirhatatlanok azon pillanatok, amelyek alatt a dánok felénk irányították összes ágyuikat. Lövés lövés után, lövedék lövedék után vágódott hajónkba, de mindezt becsületesen viszonzottuk! 46 golyó találta hajónkat, közte 15 fenéklövés. Ütegeink közé 16 golyó vágódott be, s ez 2 emberünket azonnal megölte, 7-et súlyosan és 10-et könnyebben megsebesített; az utóbbiak mégis ágyuiknál maradtak és tovább harcoltak.

Nemsokára nálunk is felhangzott a jel „Ég a hajó!” Egy granát ugyanis a középfedélzeten

lévő számvevői irodába vágódott és szétrobbant, a nagymenyiségű irományokat lángra lobbantotta és a középfedélzeten messzire, sőt a granátokkal telt lövedéktár előcsarnokába is széthordta.

Daczára az égő hely rendkívül veszélyes jellegének, a nyugalom nem lett megzavarva és a tűzoltáshoz kirendelt személyeken kívül senki sem távozott helyéről.

A tűz hihetetlen gyorsasággal harapódzott el, de egy tengerészhadapród, egy gépész és néhány ember lélekjelenete és határozott elszántsága folytán hamarosan el lett oltva. Egy másik granát a fedélzet elején a huzagos lövegek között robbant fel és az egyik löveget csaknem egészen hasznavehetetlenné tette; a közelben lévő pattantyusok ennek daczára egy pillanatra sem hagyták abba a tüzelést.

Lassan, lassan távoztunk e gyilkos tűzből, miközben a dánok még 7 sortüzet zuditottak ránk, de ezeknek már nem volt nagy hatása.

Nemsokára ezután már csak a hátsó lövegeink lőhettek és most már felmehettem a fedélzetre friss levegőt szivni. A RADETZKY itt sem volt jobb karban, mint odalent, sőt sokkal rosszabb állapotban,

mivel a dánok legtöbbnyire tullóttek. Veszteségünk azonban kisebb volt, mint a SCHWARZENBERG-é.

Az elő és főárbocznak csak egyetlen egy csarnakkötele maradt sértetlen állapotban, az árboczok is meg voltak sérülve, a hátsó segítő vitorla fája³⁹, több sudárcsarnak-⁴⁰ és tarcskötél⁴¹ s a fővitorlafa⁴² kötelei és lánczai is ketté voltak löve. Csodálatos módon függött ez utóbbi vitorlafa az egyik karkötélen⁴³ és sudárfán, amelyeken estében fenuakadt. A csónakok közül 2 tökéletesen szét volt lödözve.

A fedélzet több helyén nagy vértócsákat láttam, különösen legelől, ahol egyik hadapród és 2 legény ugyanazon granáttól halálos sérülést szenvedett és egy harmadik tengerész pedig tüstént meghalt. A könnyebb sérüléseket és zuzódásokat nem számítva összesen 5 halottunk és 25 súlyos sebesültünk volt.

A SCHWARZENBERG-en 36 halott, köztük a hadbíró, és mintegy 80 súlyos sebesült volt.

A SCHWARZENBERG aránytalanul nagyobb veszteségét egyrészt annak tulajdoníthatom, hogy a dánok legelső még gyöngítetlen tüzelésüket mind erre a hajóra összpontosították, másrészt ama körülménynek, hogy a lörések egymáshoz sokkal

közelebb állanak, mint a RADEZKY-n és hogy a golyók nem hasogattak annyira mint a SCHWARZENBERG-en, ami mindenesetre az építőfa minőségében leli okát. Azon kívül szerencséje sem volt a SCHWARZENBERG-nek; 2 felrobbant granát egymagában 22 embert terített le.

A poroszok egyáltalán nem szenvedtek veszteséget, egyetlen lövés sem találta őket, sőt amennyire megfigyelhettük, a dánok nem is lőttek rájuk.

Tiszti karunknak nagy szerencséje volt. Klei-
nert százados hadbírón kívül, akinek hátgerinczét és csipőjét a legelső golyók egyike találta és rövid idő alatt ki is szenvedett, azután a SCHWARZENBERG-en lévő Turkovich hadapródon kívül, kinek lábát amputálni kellett, és a RADEZKY-n lévő Belsky tengerész hadaprodón kívül — aki másnap szintén jobblétre szenderült — egyetlen veszteséget sem szenvedtünk. Repülő fahasábok és szilánkoktól azonban sokan zuzódást szenvedtek, parancsnokunk a fülén sérült meg és magam is sántitok egy faszilánktól, amely czombomat találta.

A dánok többnyire granáttal és hegyes lövedékkel lőttek; magam is majdnem egész granát-

készletemet ellövéldöztem. Hajónk 500 lövést tett, majdnem felerészből gránátokkal.

Nagy távolságra a dánok lövései igen lassúak és bizonytalanok voltak, a közelből azonban — és ezt meg kell hagyni — nagyon pontosan célóztak és gyorsan tüzeltek.

Közülök legrosszabban a HEIMDALL lőtt.

Emberek a harc egész tartama alatt kitűnően viselkedtek, sőt a valódi halálmegvetés több példáját is módunkban volt feljegyezni.

Amikor a halálosan megsebesült Belsky hadapródot ágyúja mellől elszállították, végső erőmegfeszítésével még egyszer felkapaszkodott és legényeihez így kiáltott: „Evviva l'Imperatore!“ *coraggio e difendeteve fino all'ultimo uomo*“ (Magyarul: Éljen a császár! legyetek bátrak és védjétek magatokat az utolsó szál emberig). Életében körülbelül ezek voltak legutolsó szavai.

Ütegennek egyik legénye arcán és vállán egy faszilánktól oly sebesülést szenvedett, hogy jobb szeme világát veszítvén a földre bukott.

A középfedélzetre viszik, hogy sérüléseit be-
kötözzék. Alig 2 percz múlva látom, amint ágyu-
jához vánszorog és amikor megkérdeztem, hogy
mit akar, hisz semmit sem tehet ily állapotban,
a tengerész azt felelte; „Sior, con un ocio no
ghe vedo, vol dir che tirero co', st' altro!”
(Magyarul: Uram! az egyik szememmel nem
látok semmit, hát majd a másikkal fogok löni!“
velencei tájszólás) és utolsó pillanatig meg-
állta helyét.

Csak most láttam, hogy mi mindent lehet
a dalmátokkal és velenceiekkel véghezvinni! Bát-
ran állithatom, hogy embereink kiállhatnak a síkra
akármely nemzettel.

Mi mindent művelhettünk volna egy ilyen
legénységgel, ha jobban el lettünk volna a há-
borura készülve! Erőnk sajnálatosan szét volt
forgácsolva, máskülönben fényes győzelmet arat-
tunk volna.

Délután 4¹/₂ órákor Helgoland előtt horgonyt
vetettünk; a SCHWARZENBERG azonban a szabad
tengeren maradt, hogy égő előárboczát kivághassa
és a tüzet elolthassa.

Tisztjeink közül néhányan, akik a még használható csónakokkal segílyt nyújtani oda eveztek, a fregáttáról rémséges híreket hoztak. Miután a sebesültek és elestek oly gyorsan szaporodtak, hogy nem volt idő őket elszállítani, másrészt pedig a legénység az oltással és az ágyuk kezelésével amugy is tulságosan el volt foglalva, hát mindegyik ott maradt fekvve, ahol éppen elesett; akik az ágyukezelésnél utban állottak, azokat kissé odább tolták.

A hajókon a sebesülések legnagyobb részben amugy is sulyosak szoktak lenni, miután ezeket csak ágyúgolyók és fahasábok okozzák.

A SCHWARZENBERG-en a sebesülések különösen réműletesek voltak, mivel a golyók mélyen találtaak s ennélfogva tömérdek kar és láb hevert szanaszét az ütegfedélzeten. Tessék már most hozzá gondolni a sulyosan sebesültek fájdalmas jajgatását, a borzalmasan megcsonkitott halottak és sebesültek kiömlött vérében való gázolást, a hullákba és letépett emberi testtagokba meggerendákba való megbotlást, ehhez azután hozzáképzelní, az égő árboczról a fedélzetre zuhanó fa- és vasalkatrészek dübörgését, az oltásnál egy-

mást bátorító legények rekedt orditozását, közbe olykor egy-egy határozott és komoly vezényszót, az árboczokat és köteleket nyaldosó lángoknak sistergését és az egész látványt sűrű, tömör, fekete füstbe burkolva, amelyen néha áttör a tűz vörös fénye és ha mindezeket elképzeljük, még mindig gyöngé fogalmat alkothatunk magunknak, mily rémületes állapotban találták tisztjeink a SCHWARZENBERG-et, amikor a fregáttára léptek.

Mindezen sérülések daczára, midőn az előárboczot kivágták, a hajót a függő csarnak köteleitől megszabadították és belső részeit kissé rendbe hozták, esti 9 órakor elhagytuk Helgoland-ot és Cuxhafennek vettük irányunkat a legnagyobb bizonytalansággal eltelve, hogy nem találkozunk e ismét majd a dánokkal.

Köztudomásu, hogy Tegetthoff bátor ember; de egész életében ez volt a legvakmerőbb tette!

Ugylátszik, hogy a dánok is megkapták a maguk részét, mert máskülönben hatalmi tulsúlyuk tudatában minden esetre várakoztak volna ránk Cuxhafen előtt, miután feltételezhették, hogy hajóink nem időzhetnek hosszabb ideig Helgoland előtt és azért törekedni fogunk ide mielőbb visszatérni.

Cuxhafenben azzal a hírrel fogadtak, hogy a NIELS JUEL szenvedett sérülései folytán elsüllyedt, sőt a hamburgiak arról is biztosítottak, hogy az ottani értéktőzsdén ily tartalmu távirat ki is volt függesztve.

A lakosság nagymérvű elkeseredése miatt mindenkor a legnagyobb óvatossággal kell fogadni azokat a híreket, amelyek az ellenség veszteségéről szólnak.

A dánok minden esetre megkaphatták a maguk részét, mi pedig bátran állíthatjuk, hogy kötelességünknek becsülettel megfeleltünk.

Tegetthoff tényleg a legdicsőbben viselkedett és legmerészebb reményeinket beteljesítette, a mi felette nehéz volt, mert igen sokat vártunk tőle!

De azért soha tengernagyot nem bálványoztak annyira, mint őt! Amikor híre jött, hogy ellentengernagygyá lett előléptetve, a legénység lakosztályába rohant és vállain hozta a fedélzetre, hogy meghallgassa beszédét, amelyet lelkesült „Hurrah“-val kísértek, bár 36 halott és 80 súlyosan sebesült hevert az üteg fedélzeten.

A Cuxhafeni lakosság valósággal lelkesedett érettünk, ami szivreható módon jutott kifejezésre, amikor 41 halottunkat katonai pompával eltemettük.

A tegnapi diszebéd alkalmával, amelyhez az ellentengernagy az összes parancsnokokat és tiszteket, valamint néhány hadapródot is meghívott, a többi között a következő jellemző pohár köszöntő is elhangzott: „Éljen ellentengernagyunk, éljen a két tizedmérőföld embere és éljen a jövő ütközet egy tizedmérőföldre“!

A hajóraj és Tegetthoff rengeteg sok üdvözlő táviratot kapott a világ minden részéből; a legmeghatóbbak voltak a bajtársak üdvkövénatai.

Amikor a sérüléseket a lehetőséghez képest kijavítottuk és hajónkat közelebbről szemügyre vettük, akkor tűnt ki, hogy baloldalunkat nem — amiként említettük — 46, hanem 51 lövés találta.

A fő és hátsó derékfa is megsérült, az előbbi ki is kellett cserélnünk.

A kürtő 3 lyukat kapott, ütegemben egy ágyutalp szétforgácsolódott, egy ágyukötél és 2 oldalcsiga szétlövetett.

A sebesültek közül nálunk 1, a SCHWARZENBERG-en 3 ember halt meg.

Hajónk testében még egynéhány dán golyó van befuródva; 3 golyót, amely az ütegbe csapódott, visszalöttünk mivelhogy ép oly méretűek voltak, mint a miéink.

A harcz tulajdonképeni eredménye a következő volt: a harczot ugyan mi szakítottuk félbe, de a dánok nem is kísérelték meg újból felvenni és bennünket üldözni, ami kétségkívül nemcsak lehetséges, sőt igen könnyű lett volna ha akarták volna.

1869.

február 20-án.

A hű bajtársak.

RADEZKY fregátta 1869. február hó 20-án a lissai csatornában czirkált. Délelőtt 10 órakor ép végét érte az „általános hajómosás“ és a légénység harci állásán, az ugynevezett „fémtisztítással,“ az ágyuk, fegyverek és egyéb fémalkatrészek tisztogatásával foglalkozott.

Derült szép idő volt, könnyű szellőcske lengedezett és ettől hajtatta a hajó összes vitorláival haladt előre.

Parancsnoka, lovag Daufalik sorhajókapitány az őrtiszttel, Jäger sorhajóhadnagygal a parancsnoki hidon állott, az első hajótiszt⁴⁴ az ütegfedélzeten a rendes napi rapportot tartotta, a főorvos épen betegeit látogatta a hajókorházban, egy szóval mindenki a rendes, megszokott minden-

napi teendőjét végezte, amint azt a hadihajó-szolgálat megkívánta és senki sem sejtette, hogy e pillanatban az örökkévalóság kapuja előtt áll.

Hirtelen rémületes durranás hangzik! Óriási füstfelleg gomolyog a hajó belsejéből, a hajó-fara elébb lassan, majd mindig gyorsabban és gyorsabban süllyedni, kezd a hajó előrésze egyre emelkedik és orrárbocza majdnem függélyesen mered az égnek! Egy percz alatt az egész RADETZKY elmerül a hullámokban.

Mindenféle hajóroncsok, halottak, haldoklók és a halállal küzködő menekülők jelzik a helyet, ahol még néhány pillanat előtt a büszke hadihajó biztosan ringatózott.

E robbanásnak, amelynek oka mind a mai napig sem derült ki, 22 törzsszemély és 323 tengerészlegény esett áldozatul és csakis egyetlen egy tiszt, Barth Károly sorhajózászlós és 22 tengerész menekült meg.

A hullámokkal küzködők mindenekelőtt hajóroncsokba igyekeztek megkapaszkodni és egymást kitartásra biztatni. Sőt még egy tutajt is megkíséreltek összeállítani, de a hidegtől megdermedve

legtöbbjüknek ereje rövid idő alatt ellankadt, úgy hogy mind többen és többen tűntek el a hullámokban.

Mindenki csak a saját életéért küzdött és mindenki csak arra törekedett, hogy azon fadarabon, a melybe megkapaszkodott, magát fentarthassa, amíg csak ereje bírja.

És még eme aggodalmas pillanatokban is, a nagylelkűség és hősie önfeláldozásnak gyönyörű példáját jegyezhetjük fel. A hű bajtársi viszounak ez a szivreható példája megérdemli, hogy feledésbe ne menjen.

Zaar János és Jussich Ferencz tengerészek a robbanás idejében az előfedélzetén időztek és a vízbe zuhanva megsebesültek; lélekjelenlétük és erejük azonban nem hagyta el őket és uszva igyekeztek menekülni. Szerencsájukre egy közelben uszó felfordult csónakot elértek és ennek két végében megkapaszkodtak.

Közelükben egyik bajtársuk, az uszni nem tudó Sumich küzködött életeért és segítség után kiabált.

Mindketten azonnal elhagyták a csónakot és bajtársuk segélyére siettek, akit azután addig

vonszoltak, amig a hullámoktól hányatott csónakot megint elérték; erejük végső megfeszítésével félig ájult pajtásukat ráemelték és azután — mint előbb — ismét a csónak végébe kapaszkodtak.

A háborgó tengeren a hullámok gyakran átcsaptak a csónakon és így ez a megmentettnek tartós menedéket nem nyujthatott. Sumich pedig igen el volt gyengülve, nem bírta magát a hullámcsapások ellen fentartani és félig megfulladva ismét elsodortatott.

Ámbár a két tengerész felismerte, hogy bajtársuk végét járja, mégsem hagyták cserben, hanem saját életük kockáztatásával igyekeztek őt a halál karjaiból még egyszer kiragadni.

Egy kihalászott kötélдарabbal a haldokló Sumichot a csónak fenekéhez kötötték még mindig remélve, hogy a várva-várt segítség közeledik.

Igy lebegtek mind a hárman ide s tova hányatva a tengeren 4 óra hosszat, amig végre egy jármű a halál torkából megmentette őket bajtársuk — hullájával együtt.

1872.

szeptember 3-án.

Tűzvész a „Lissa“ hajón.

A LISSA kazematahajó,⁴⁵ lovag Pokorny Alajos ellentengernagy hajórajparancsnok lobogóshajója 1872. év őszén a NOVARA fregattával, ZRINYI korvétával, meg a HUM és VELEBICH ágyunaszádokkal együtt az Adria déli vizein czirkált.

A korfui révben tartózkodtak, amikor szeptember 3. és 4. közötti éjszakán tűz keletkezett a LISSÁ-n, amely a legénység ébersége és bátorsága folytán idejekorán észrevétetvén, csakhamar elfojtatott és daczára annak, hogy a tűzhöz nehezen lehetett hozzáférni, mégis semmiféle hátrányos következményekkel nem járt.

Az azon este, az első hajótiszt, teschenbergi Kluger Antal korvétakapitány vezetése alatt

esti 9 órakor megejtett főkörjárat semmi gyanusat sem vett észre; 10 órakor a rendszabályszerű tűzkörjárat sem észlelt semmi feltűnőt; éjjeli $\frac{3}{4}$ 12 órakor a szolgálatban lévő Kühne Emil tengerészhadapród a középfedélzetre ment, felváltóját felkelteni és ő sem vett észre semmiféle különös dolgot.

Amikor azután Kühne hadapród, úgy éjjel táján — felváltása után — aludni tért, a körjáratot teljesítő Schreiber Ármin tengerész-hadapródhoz rohant a hátsó lökamara öre, Novakovich II. oszt. pattantyus és jelentette, hogy a lőszertár tőszomszédságában fekvő besózott húskamarából előtörő füst mutatkozik.

Nevezett hadapródok erre tüstént az élelmiszerkamarához siettek, ajtaját felnyitották és az ottan alvó élelmezőmestert felkeltették. Erre már ők is meglátták a sűrűn gomolygó füstfellegget és rögtön jelentést tettek a tiszti étkezőben időző első hajótisztnek.

Eberhorsti Eberán Sándor sorhajókapitány, hajóparancsnok, tüstént tűzriadót fuvatott és a löporkamarát víz alá helyeztette, amely intézkedést a lehető legrövidebb idő alatt teljesítették.

Miután a tűzvész színhelye látszólag a besózott húskamarában volt, a felette lévő deszkázatot felhasogatták és a víztömlőket oda vezették.

Az erősödő füstfellegek, a víztömlővel előrenyomuló Köppel András I-ső oszt. gépészt visszavonulásra készítették és még mielőtt a közep-fedélzetet elérhette volna, mérges gázok belehelése folytán eszméletét veszítette.

Wagner János gépmester, Böttger Tivadar II-od oszt. gépészszel azonnal segítségére sietett és ketten szerencsésen megmentették. Ez alkalommal Wagner is elájult, és csak nagy nehezen hozhatták őt is biztonságba.

Miután a gyorsan tömörülő bódító füst a behatolást lehetetlenné tette, az oltást csak nagy tömeg víz beöntése által kísérelhették meg, mívégből az összes szivattyukat működésbe hozták és víztömlőiket az égő hely szomszédságában lévő helyiségekbe irányították.

E munka a legelszántabb halálmegvetést tétélezte fel, mivelhogy a fedélzet deszkázata és a két löportár burkolatai roppantul átmelegedtek,

vasszerkezetei izzattak és a maró füst a felette lévő helyiségeket megtöltötte.

Mindeme körülményeket különösen ki kell emelnünk, hogy a következő tetteket valódi érdekeink szerint méltányolhassuk.

Az áldozatkész kötelességteljesítés kiváló példáját tanusította Beidl Antal főágyumester, aki életének közvetlen veszélyeztetésével, a fojtó füstön keresztül leszállott a löportár előkamrájába, megtudandó vajjon megtelt-e már vízzel. Ezzel nagyban hozzájárult az e miatt uralkodó aggodalom eloszlatásához, amire azután nagyobb bizalommal folytatták az oltási munkákat.

Ezalatt Gallovich Gáspár, főcsarnakmesternek és Ivancich János alcsarnakmesternek sikerült egészen a besózott husraktárig előrenyomulniok és megállapítaniok, hogy a tűz fészkének tulajdonképen a hátrább fekvő kenyérraktárban kell lennie. De további előnyomulásukat és ott időzésüket a felülről csepegő forró szurok lehetetlenné tette. A két altiszt — arczukon, nyakukon és kezeiken égési sebeket szenvedvén — kénytelen volt meghátrálni.

Némi várakozás után a csökkenő füst gyantatta, hogy a palánkhézagokból kicsepegő szurok immár elégett és most már több embernek sikerült az említett két csarnakmester vezetése alatt a rum és kenyérraktárig előhatolni.

E helyiségek falait hamarosan bezúzták, a rumos hordókat nedves pokróczokkal letakarták és a többi tárgyakat a falakkal együtt leöntözték.

Csak ezután törhették fel a kenyérraktárt és hatolhattak az égés fészkeig.

Ez a munka vagy másfél órát vett igénybe.

A későbbi vizsgálat azután kiderítette, hogy a tűzvész a kenyérraktárban elhelyezett kenyérládák között megmagyarázhatlan módon keletkezett és tovább lappangván, a lemezburkolat daczára a választó falakat a támfákkal együtt elszenesítette.

Ezenkívül még az elpusztult élelmiszerek és víz alá meritett hasznavehetetlenné vált lőpor is nagy veszteséget okoztak.

A hajórajnak másnap tengerre kellett volna szállnia, de a távirati uton nyert engedély alapján az eredeti intézkedéstől eltérően a LISSA még egy teljes hétig Korfuban maradt.

Ezen idő alatt az elpusztított faszerkezeteket ideiglenesen kicserélték, az élelmi és lőszereket Pólából pótolták; szeptember 12-én a LISSA Smyrna felé utra kelt.

Az eseményről szóló jelentésében a hajóparancsnok elismeréssel hangoztatta a törzsnek és legénységnek önfeláldozó magatartását és különösen hangsúlyozta hogy az összes résztvevők viselkedése annyira dicséretreméltó volt, hogy az egyeseknek tetteit vajmi nehéz volna külön kiemelni.

A csász. és apostoli királyi felség 1872. évi november hó 12-én kelt legfelsőbb elhatározásával, a LISSA hajó mentése körül tanusított kiváló érdemek elismeréséül a következő legfelsőbb kitüntetésekét méltóztatott legkegyesebben adományozni:

A Ferencz József rend lovagkeresztjét: Köppel András I. oszt. gépésznak,

az arany érdemkeresztet: Böttger Tivadar II. oszt. gépésznak és Wagner János algép-mesternek,

a koronás ezüst érdemkeresztet: Gallovich Gáspár főcsarnakmesternek, Ivancich János alcsarnakmesternek és Beidl Antal főágyúmesternek,

az ezüst érdemkeresztet: Giuricich Lukács és Grisilló Péter csarnakmestersegédeknek,

Schivitz József és Samson János gépészsegédeknek, Koralizza tizedesnek és Laura Bódog II. oszt. tengerészeknek.

A közös hadügyminisztérium tengerészeti osztálya pedig a következőket dicsérte meg:

Linaralo Nándor oktató altisztet; Postich András, Schacherl József és Manestar Fábián csarnakmester segédek; Prasnika Ferencz, Pospich József, negyedese; ⁴⁶ Tesorio Pasqual, Longa József tizedese; Volcich András és Novochuy József I. oszt. tengerészek; Ghenso Antal és Antonini Ágoston II. oszt. tengerészek; Jossich Alajos III. oszt. tengerész; Maschek Károly és Lischke János puskaművesek; Voltolina Jácint szergyármestersegéd; Makich Péter, Donajo Vilmos és della Pietra Lénárd dugározókat; Zanzetti Ferencz és Mazzer Márton ácsokat; és végül Dell'Aria hajóinast.

Ezenkívül a Lissa kazematahajó egész törzsszemélyzetének és legénységének az égés alkalmával tanusított példás magaviseleteért, a tengerészeti parancsnok, báró Pöckh altengernagy is elismerését fejeztette ki.

1874.

november 20-án.

A „Saida“ brigg hajótörése.

A földközi-tenger nyugati partjain teljesített 3 hónapi czirkálás után a Trapp Ágoston sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt álló SAIDA hadibrigg 1874. november hó 13-án elhagyta Villafranca kikötőjét és hazafelé tartott.

A brigg, a tengerészek és különösen a kormány-legénység kiképzésére szolgált és a hajózásra kiválóan alkalmas volt.

A hajótörzsszemélyzetét képezték: elbenbrucki Wachtel József sorhajóhadnagy mint első hajótiszt, eberhorsti Eberán Leonhárd, Sattler Vilmos és Poglayen Arthur sorhajózászlósok, Kopper Gusztáv, Mirtl Ferencz és andaházi Andaházy Sándor tengerészeti hadapródjelöltek,

Dr. Prusz Károly korvéta-orvos⁴⁷, végül Ulrich Ferencz III. oszt. tengerészeti biztossegéd.

A legénység igen alapos oktatásban részesült és kiképzése épen be volt fejezve.

Kezdetben — Messina kikötő felé gyenge szelektől hajtatva — a hajó csak lassan haladt, de azután élénk északnyugati szél keletkezett, amely a briggnak nagy gyorsaságot adott, és november hó 14-én az esti órákban a lipári szigetekhez hozta, amelyek a beállott sötétségben nem voltak kivehetők. Sötét, esős időjárás volt és az éjjeli időben nem volt tanácsos a szigetcsoporton átvitorlázni, a miért a hajó virradtig czirkált rövidített vitorlákkal.

November hó 20-án reggel, miután a Baziluzza sziklazátony közelében tartózkodó hajónak pontos helyzetét meghatározták, a Messinai szoros északi bejárása felé irányították a hajót.

Éjszaka a szél szemlátomást erősödött és ennek folytán a hullámozás is megnagyobbodott, de a SAIDA megrövidített derék és sudárvitorláival⁴⁸ sirályként siklott tova.

Mennél közelebb érkezett a hajó a tengerszoros bejárásához, annál erősebben fújt a szél és annál jobban növekedett a hullámozás, ugyanarra, hogy a hajó 11 mérföldnyi gyorsasággal száguldott és a környéket csak olyankor láthatták, amikor a hajó egy-egy hullámhegy ormán lebegett. Ily módon érkezett a SAIDA Szicília északkeleti csúcsán lévő Faro világító toronyhoz a melynél 60 fokkal jobbra kanyarulva a messinai szorosba kellett lépnie.

A vitorlák már kellő helyzetbe voltak fordítva és a hajó is a szélnek fordult, amikor a szél északnyugati irányából hirtelen viharos erejű nyugati irányba csapott át.

Jóllehet a hajó derekasan ellenállott a vitorláira nehezedő rémületes nyomásnak, orra azonban, ahelyett hogy a szoros felé irányult volna, a zátonyokkal övezett Scylla vára felé tartott; e veszélyes pillanatban csak gyors elhatározás segíthetett.

A szoros már az ókorban is hírhedt volt változatos és erős áramlásai miatt, ily erős szélvészben tehát képtelenség lett volna oda befordulni; csak úgy szabadulhattak meg ebből

a helyzetből ha egyelőre a nyílt tengerre fordulnak és ottan addig czirkálnak amíg az időjárás jobbra fordul és akkor a szorosba beléphetnek. A hajót tehát gyorsan megfordították és a nyílt tenger felé kormányozták.

De a hajó mégis nagy veszélybe jutott, mert az olaszország nyugati partjából északra messzire kinyuló Vaticano-fok és a délre fekvő Scylla között elterülő tágas Gioja öbölben szél alá került és minden pillanatban partra vetődhetett.

Mivelhogy pedig nem volt valószínű, hogy az időjárás hamarosan jobbraforduljon, ennél fogva a menekülésnek csakis az a módja volt, hogy megkísérlik az összes vitorlák fölvonása által a veszélyes parttól elszabadulni.

A hajó 45 foknyira oldalnak dült; míg a szél alatti⁴⁹ oldalon a hullámok a fedélzetet egészen az árboczig nyaldosták és a meglazult kötélzet viz alatt volt, addig a szél feletti⁵⁰ csarnakkötélzet annyira megfeszült, hogy minden pillanatban szétpattanással fenyegetett. De a hajó pompásan tartotta magát és a személyzet reménye perczről-

percze növekedett, hogy a SAIDA ezt a küzdelmet is ki fogja bírni.

Ekközben a szélvészből rémületes vihar keletkezett; egyszerre csak ágyudőrejhez hasonló durranás hallatszott. A külső ormánysudárvitorla⁵¹ ugyanis nem birt a szél rémséges nyomásának tovább ellentálni, szétszakadt és néhány pillanat alatt csak a szegélykötelek maradtak meg belőle. Ezt a veszteséget ugyan még elbirta volna a hajó, ámde nemsokára az előtörzstarcs⁵²- és főderék-vitorlák kivételével a többi vitorlák is hasonló sorsra jutottak; a parancsnok kénytelen volt a főderék-vitorlát rövidíteni, nehogy a hajó feletti uralmát elveszítse, ha ez is szétszakadna.

Most már mindenki meg volt győződve, hogy a szél alatti part⁵³ közeléből rövidített vitorlákkal teljes lehetetlenség elszabadulni és a nagy hullámvész a hajót menthetetlenül partra veti.

A fergeteg azonban nem birta oly gyorsan leküzdeni a hajót és a felszabadult elemek ellen megkezdődött egy tíz óra hosszát tartó küzdelem, melyben tengerészeink ép oly lankadatlan erőt mint ügyességet tanusítottak.

A tartalék vitorlákat a fedélzetre hozták és előkészítették. Amikor azután az orkán néhány pillanatra alább hagyott, a hajó rémséges dűlendezése közben a vitorlákat felkötötték és a szükséghez mérten majd be vonták, majd kifeszítették azokat és így minden alkalmas pillanatot felhasználva, minden hüvelyknyi utért viaskodva igyekeztek szél fölé kerekedni. Ily módon czirkált a hajó a veszélyes part közelében, de mindenki belátta, hogy ily óriási hullámnzás közt szélfölé kerekedni lehetetlen, mert a tomboló hullámok a hajót mindegyre közelebb hajtották a hullám fedett partokhoz.

A SAIDA személyzete irigykedve pillantott küzködő társára, egy hatalmas háromárboczos amerikai hajóra, amely szél felett körülbelül egy mérföldnyi távolságban küzdött a vihar ellen. Szél felett ez a távolság már a menekülés útját jelenthette, miután a vihar csökkenésével a hajó és part között még oly kis távolság is megbecsülhetlen értékkel birhatott.

Egy hullámhegy ormán hirtelen feltűnt az amerikai hajó széttépett vitorlákkal és amikor a SAIDA ismét egy magas hullámhegyre került,

szél fölött már csupán a habzó, zúgó, szürke víztömeget láthatta — a kevély és irigyelt hajó pedig eltűnt!

A létért való küzdelem nem hagyott időt az elmélkedésre és a SAIDA személyzetének gondját a saját helyzete kötötte le.

A hajó és szárazföld közötti távolság pedig mindegyre kisebb lett, az éjszaka is közeledett és mindenki tisztában volt, hogy a végzet már nem várat sokáig magára.

A parancsnok az összes tiszteket és idősebb altiszteket magához hívatta, hogy a hajó helyzetéről őket felvilágosítsa és a szükséges intézkedések felől velök tanácskozzék.

Gioja öblét magas sziklapartok övezik és csak Favazzina nevű falu előtt van egy keskeny — mintegy 200 méter széles — homokzátony, mely alkalmas helynek kínálkozott a partravetésre; a tengerpart többi sziklás részén a hajó szétzúzódott volna.

Affelett kellett tehát határozni, hogy vajjon nem lenne e czélszerűbb a kedvező helyen, vitorlák segélyével, önkényt a partra futni, mint a sziklás partokon az önkénytelen partravetést

bevárni, ama biztos tudattal, hogy nemcsak a hajó pusztul el, de a személyzet nagyrésze is a hullámsírban leli halálát.

Egyhangulag azt határozták, hogy a vihar elleni küzdelmet mind addig folytatják, amig csak a hajó alatt elegendő vizet találnak és akkor a partravetésre alkalmas helyet igyekeznek elérni, ott horgonyt vetnek és mindent elkövetnek, hogy hajójukat fentarthassák.

A SAIDA hasztalan küzdelmét szerencsére a szárazföldön is észrevették és egy Favazzinában lakó hajóskapitánynak az a szerencsés ötlete támadt, hogy a partravetésre alkalmas helyet, a sötétség beálltával, erős tűzzel megjelölje.

Hét órakor a SAIDA már oly közel jutott a révhez, hogy a szabadulás már lehetetlennek látszott, a parancsnok tehát a homokzátonynak irányította a hajót és gyors egymásutánban, előbb a jobboldali, majd a baloldali horgonyt lebozsátatta. Az utóbbinak láncza a nehezen hánykolódó hajó rémséges rángatását ki nem bírta és elszakadt, a jobboldali horgony ezalatt a hajót lassanként megállította. Ily állapotban vitték véghez a legvakmerőbb tengerészeti munkálatokat.

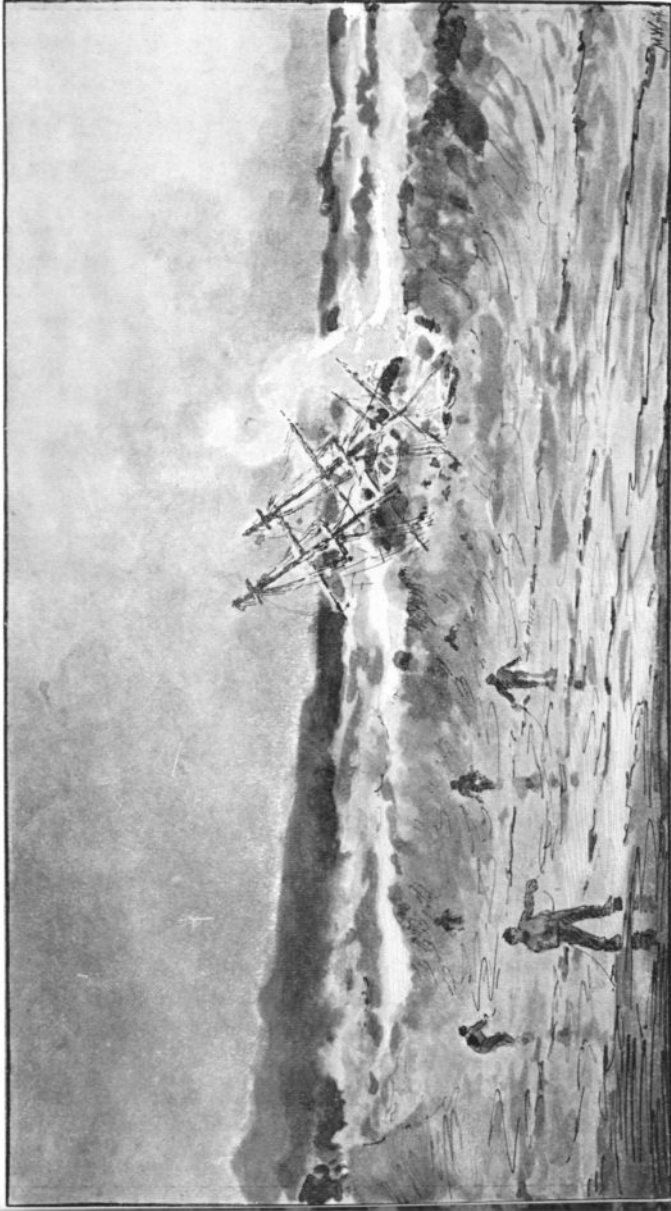
Ámbár a SAIDA erősen dűledezett és a hullámok nagy tömege zúdult a fedélzetre, amelynek nyílásait még délután beszegezték volt, mégis sikerült a harmadik horgonyt is felhuzni és kivetni.

A sudárfák és alsó vitorlafák már le voltak eresztve, a derékvitorlafák is már függőlegesen állottak, hogy lebocsáthassák azokat, amikor rémületes gyorsasággal bekövetkezett a hajó veszte.

Daczára a két horgonynak a SAIDA a hullámerés forgatagába jutott, és féltíz óra tájban egy igen magas hullám a hajót felkapta és roppant erővel a partra dobta.

Egy rémületes lökés és a széthasogatott gerendák reccsenése, — a kormány és fartőke⁵⁴ legelőször érintették a fenéket és az óriási lökés súlya alatt ketté törtek — mindenkivel tudatták, hogy a SAIDA-nak vége van.

De a hajó még egyszer visszadobotott. A visszatérő hullámok még egyszer magukkal ragadták, a hajó felemelkedett és ismét a tenger felé sodortatott, de a következő hullám a SAIDA-t másodizben is a partra vetette.



„Saïda“ Ö Felsége briggjének partravetése.

Néhány hullámverés után a hajó most már baloldalára fordult és tehetetlen roncsként a hatalmas hullámok játékává vált.

Az elemek ellen példátlan bátorsággal és kitartással vívott harc végét érte és most már a derék küzdők megmentéséről kellett gondoskodni.

A parancsnok a legénységet hátra hívatta és megható szavakkal köszönte meg a legutolsó pillanatig tanusított hősies magatartásukat, azután elrendelte, hogy ki-ki levesse ruháit és a mentő öveket felöltve, padozatfákba és evezőkbe kapaszkodva igyekezzék a partot elérni. A hold e pillanatban kibukkant a felhők közül és enyhe sugaraival elárasztotta a megható látványt.

Fent, a jobboldali hajópárkányzaton tajtékzó hullámoktól övezve a csarnakkötelekbe kapaszkodva állott a parancsnok, Trapp sorhajóhadnagy, és megható búcsút vett legénységétől, amely fájó szívvel kezdte elhagyni a hajót.

Jóllehet a part nem volt messze a hajótól, de a zúgó, dörgő fehéren tajtékzó örvény még a legbátrabb uszók szívét is megremegtette

ama gondolattól, hogy a vadul háborgó vizekre bizzák életüket.

Mindenki érezte, hogy a vadul háborgó hullámverés ellen emberi erővel küzdeni képtelenség és csakis úgy menekülhet, ha a partnak rohanó hullámok magukkal ragadják és a szárazra vetik, ellenben veszve van az, akit a visszatérő hullámok sodornak magukkal.

Egy különös véletlen szerencse azonban segítségükre jött; a lebocsátott fővitorlafa ugyanis a hajó felborulásakor messzire ki lett vetve és most csücsával nekitámaszkodott a hajópárkányzatának, másik végével pedig belefuródott a part szélébe és így mint egy hidat képezett, amelybe meg lehetett kapaszkodni, ha a visszafelé áramló hullámozás az embert elragadta és veszélybe sodorta. Teljes csendben minden nehézség nélkül hagyta el a hajót, egyik legény a másik után.

Alig hagyta el a parancsnok utolsónak a hajót, amikor egy hatalmas hullám elkapta a SAIDA-t és jobboldalára fordította, fedélzetét a felbőszült hullámok csapásának kitéve.

És most a sorsára hagyott hajó legénysége előtt állott a kérdés: „Mindnyájan itt vagyunk-e, hányan hiányoznak, ki hiányzik?”

„Itt vannak mindnyájan — nem — hol van Smirsich Antal? Ki látta őt utoljára?” Miután a szólításra nem felelt, sajnosan konstatálták, hogy a derék első osztályu tengerész hiányzik és pedig oly viszonyok közt, amelyek a menekülésnek minden reményét kizárták.

Smirsich, kereskedelmi hajós korában, egyizben már hajótörést szenvedett és ügyes uszó lévén, annyira elbizakodott, hogy feleslegesnek tartotta ruháit levetni és a hajó előbástyájáról a vízbe ugrott. Így tehát kétségtelenül még lett állapítva, hogy a hajótörés a 101 főből álló személyzetből csak egyetlenegy áldozatot követelt.

Bár a derék tengerész elvesztése fájdalmasan érintette a SAIDA személyzetét, mégis megvallhatták, hogy ritka szerencse kedvezett nekik és bátor kitartásukat ritka siker koronázta, különösen amikor köztudomásra jutott, hogy hány hajó és mennyi emberélet esett áldozatul a november 20-iki fergetegnek.

A SAIDA partravetési helye és Scylla közötti, alig másfél mérföld hosszú parton, 4 hajó pusztult el; a már említett 3 árboczos amerikai hajó egész személyzetével a nyílt tengeren merült el és 2 más kereskedelmi hajó is, amelyeknek roncsait a SAIDA legénysége látta a meredek sziklaszirteken, így pusztult el; e két hajó személyzetéből csak 4 embernek sikerült megmenekülnie.

A Vaticano és Spartivento tengerfokok közötti téren, a hol teljes erejével tombolt a vihar, 32 hajó pusztult el.

A messinai kikötőben horgonyzó DANDOLO osztrák-magyar korvéta szintén nehéz órákat élt át és sok sérülést szenvedett.

Favazzina lakossága barátságosan fogadta a hajótörötteket, gondoskodott róluk és amennyire a szegény calabriai lakosságtól kitelt, igyekezett segíteni a novemberi viharban átfázott mesztelen legénységen. Sok ugyan nem telt ki tőlük és bizonyára még sohasem gyülekezett egy hadihajó legénysége sem oly különös ruházatban, mint november 21-én reggel a SAIDA személyzete.

A legények nagy része zsákokba volt öltözve, fejöket és karjaikat ki dugva azokból, itt-ott egy alsó nadrág vagy más ruhadarab egészítette ki az öltözetet, kevés kivétellel pedig mindnyájan meztláb voltak.

Szerencsére ez az állapot nem tartott sokáig, mert a Reggióban állomásozó olasz kir. gyalogezred parancsnoksága hamarosan ruhákat bocsátott rendelkezésükre és 4 nap múlva az időjárás annyira megjavult, hogy a tengeren a közlekedés ismét helyreállott és a DANDOLO korvéta csónakjai ruhákat és egyéb élelszükségleteket hozhattak.

Rövid idő múlva hirt kaptak a FRUNDSBERG és TRIEST hadihajók elindulásáról, hogy a mentési munkálatokban részt vehessenek.

A mentési munkálatok — fájdalom — csak igen szűk keretben mozgathattak.

Amikor 4 nap múlva a SAIDA roncsaira lehetett lépni, csak akkor mutatkozott a maga megdöbbentő nagyságában a hullámverés okozta károsodás, amely teljesen kizárta, a hajó helyreállítását.

A jobboldali hajófalazat $\frac{2}{3}$ részben teljesen szét volt rombolva, ugyannyira, hogy a tengerről nézve a belső baloldali hajóburkolatot látni lehetett. A vihar a hajószobákat elsodorta, az ágyukat kiszaggatva a tenger fenekére süllyesztette, a tisztí étkező padolatához erősített hajópénztárt pedig a hullám magával rántotta és az előhajóban levő vizztartóra fektette.

Ily körülmények között a mentők arra szorítottak, hogy az ágyukat buvárok segítségével kiemeljék és az árbocztörzsek kivételével a csarnakzatot eltávolítsák. Végül pedig a hajó megrongált orrképét és nevét leszedték; ezek most a pólai tengerészeti muzeumban őriztetnek.

A hajótestet pedig sorsára bízták.

Tizenkét nap alatt a mentési munkálatok be voltak fejezve és a SAIDA személyzete fájó szívvel szomorúan vett búcsút az egykori szép hajótól, midőn a FRUNDSBERG és TRIEST hajókon hazafelé indult.

Legfelsőbb hadurunk a szerencsétlenség alkalmával tanusított kiváló magatartásukért a hajóparancsnoknak Trapp Ágoston sorhajóhadnagynak a vaskoronarend harmadosztályát, az első hajó-

tisztnek, elbenbrucki Wachtel József sorhajó-hadnagynak pedig a katonai érdemkeresztet adományozni méltóztatott.

Együttal elrendelte, hogy úgy a hajótörzsszemélyzetének, mint az egész legénységnek az osztrák-magyar tengerészetnek dicsőségére való magatartásukért legfelsőbb megelégedése és elismerése tudomására hozassék.

Magyarázatok:

A régi vitorlás hajókat főleg csarnakzatjuk szerint különböztették meg, mivel ez már nagy távolságra biztosan megészlelhető volt. A csarnakzat a hajó feladatának megfelelően választatott. Az akkori hajóépítő-anyag — a fa — hosszú hajók építésére alkalmatlan lévén, a legnagyobb hajókat is csak három árboczczal és orrmány-ár boczczal látták el.

A fregáttán mindazon ismertető jelek egyesültek, a melyek az egyes hajókon csak többé-kevésbé voltak képviselve, mikből azt röviden leírjuk.

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

Az alatta lévő, ütegfedélzeten a fölővegek állottak; ez alatt volt, a már a vízszínen alul kiterjeszkedő, középfedélzet. Ebbe a hajókamarák, lakosztályok és fülkék voltak beépítve.

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

A fregátta csarnakzatja 3 árboczból és az orrmány árboczból állott. Ezen árboczok, névszerint elő-, fő- és hátsó árbocz, mind három részből voltak összekapcsolva, és pedig az árbocztörzsből-, a derék- és sudárfából.

Az árbocztörzs az alsó vitorlafát, a derékfa a terep-vitorlafát és a sudárfa a sudaras és felsudaras vitorlafát hordta.

Minden vitorlafán — a hátsó vitorlafa kivételével — a trapézalakú vitorla volt felfűzve; a terep-sudaras és felsudaras 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 voltak fűzve.

A hátsó árbocztörzsre a hátsó csonkafa volt erősítve, melyre a nemzeti lobogót vonták fel.

Az árbocztörzs és 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 orrmányárboz szintén három részből állott: a törzsből és két orrmánysudárfából. Az előárboz és az orrmányvárboz között négy orrmányvitorla lett felvonva; ezen háromszögletű vitorlák egyik szegélyükön az előárboztarcs kötelei hosszában huzattak fel.

A főfedélzet gyakran elől és hátul még kisérszt be volt fődve. Ez ilykép elől támadt helyet előbástyanak, a hátulsót pedig csardaknak neveztek.

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 fregáttánál nagyobbak voltak, sorhajóknak neveztettek; ezek 2—3 ütegfedélzettel rendelkeztek. Kisebb hajófajtat fődött korvétának, nyílt korvétának, briggnak, skuner-nek hívtak; a még kisebbeket a parti lakosság különfélekép nevezte el (trabaccolo, bragozzo stb.).

A földött korvéta a fregattától annyiban különbözött, hogy főfedélzetén nem voltak ágyui, a nyílt korvéta pedig csupán a főfedélzetén hordta ütegeit és e szerint tulajdonképeni ütegfedélzete nem volt.

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

¹ Gyors, teljes három árbocczal felcsarnakzott hajó, a fő- és az alatta levő fedélzetén ágyúüteggel. Ezen hajókat, leginkább kémlelő szolgálatra alkalmazták, a miért is Nelson, a híres britt tengernagy, a „flotta szemének“ nevezte.

² Ezredesi rangban levő tengerésztiszt.

³ Örnagyi rangban levő tengerésztiszt.

⁴ Azaz keleti.

⁵ Tábornoki rangban levő tengerésztiszt.

⁶ Tábornoknagyi rangban levő tengerésztiszt.

⁷ Legnagyobb és legerősebb, több üteges hadihajó, mely a legelső sorban harczolt; innét a neve.

⁸ Terebélyes, kétárboczos hajó.

⁹ Ezredesi rangban levő tengerésztiszt, ki egy hajóosztag vezetésével megbízott. Ezredes dandár-parancsnokkal hasonlítható össze.

¹⁰ Az 1) alatt nevezett hajóhoz hasonló jármű, de csak egyetlen egy üteggel.

¹¹ Főhadnagyi rangban levő tengerésztiszt.

¹² Altábornagyi rangban levő tengerésztiszt.

¹³ Öblös kétárboczos olasz, parti jármű.

¹⁴ Szakaszvezetői rangban levő tengerészaltiszt.

¹⁵ Annyi mint „fok“.

¹⁶ Kikötőt, partrészeket stb. hajók által tengerfelőli közlekedéstől elzárni.

¹⁷ E fenti feladattal megbízott hajóosztag.

¹⁸ Századosi rangban levő tengerésztiszt.

¹⁹ Kétárboczos, karcsu gyors hajó, előárboczán keresztvitorlával, árboczai feltűnően ferdén állanak.

²⁰ Ejtsd ki: penis. Előbbi hajóhoz hasonló, de kisebb, csekélyjáratu jármű.

²¹ Csekélyjáratu, nagyobb dereglye, mely orrán egy nehéz ágyút hordott.

²² Hadnagyi rangban levő tengerésztiszt.

²³ Olaszparti egyárboczos vitorlás.

²⁴ Olaszparti csekélyjáratu két árboczos halászármű.

²⁵ Olasz csendőrök.

²⁶ Örmesteri rangban levő tengerészaltiszt.

²⁷ Egy mérföld, a szélességi fok 60-dik része (szélességi percz)- 1852 méter.

²⁸ Kis horgony.

²⁹ A vízmélység mérésére szolgáló kötél, mely csomókkal jelezve, bizonyos egységekbe (pl. méter, láb, öl stb.) van beosztva.

³⁰ Alezredesi rangban levő tengerésztiszt.

³¹, ³² Veszélyes forgószelek.

³³ Alulról számítva a második vitorla.

³⁴ A hajóhosszában kifeszített trapézalaku vitorla.

³⁵ Az előárbocz és orrmányárbocz közt kifeszített háromszögletű vitorla.

³⁶ Az árbocz második hosszabítása.

³⁷ Azaz: egy hajó a másik után.

³⁸ 1852 méter; mint tűzérési és harczászati mérték 200 méter.

³⁹ A leghátulsó csonka vitorla vízszintesen fekvő feszítő fája.

⁴⁰, ⁴¹ Kötelek, melyek az árboczokat stb. oldalt tartják.

⁴² A főárbocz legalsó vitorlafája.

⁴³ Kötelek, a melyek a vitorlafát két végén tartják.

⁴⁴ A parancsnok után rangban legöreggebb tisztt.

⁴⁵ Kazemata: Pánczéllal övezett hely, melyben az ágyuk állanak.

⁴⁶ Káplári rangban levő tengerészaltiszt.

⁴⁷ Főorvosi rangban levő tengerészeti orvos.

⁴⁸ A harmadik vitorla alulról számítva.

⁴⁹ A hajó ⁵⁰ alatt említett ellenkező oldala.

⁵⁰ A hajó azon oldala, honnan a szél fúj.

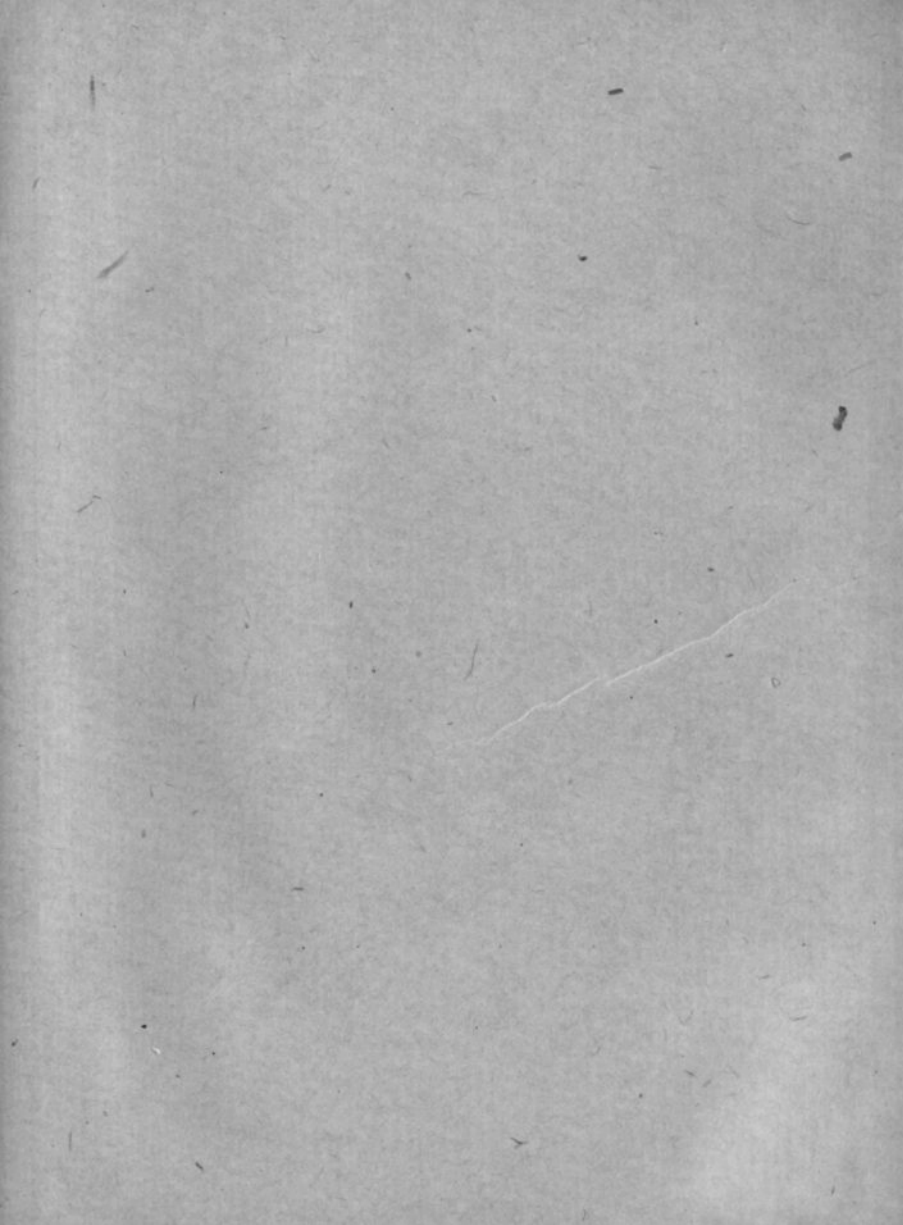
⁵¹ A hajó orrától kifelé számítva, a második háromszögletű vitorla.

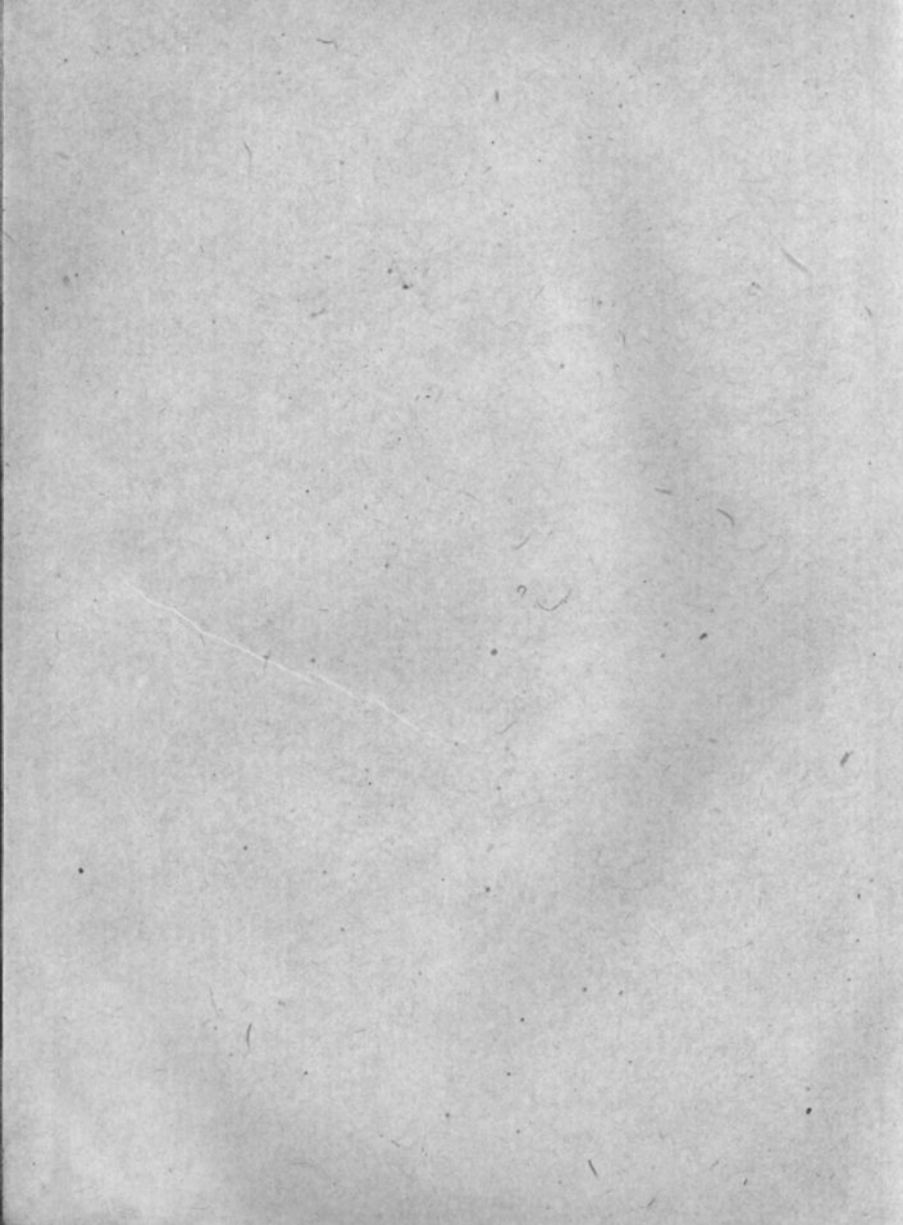
⁵² Az előárbocztörzsről a hajó orra felé kifeszített háromszögletű vitorla.

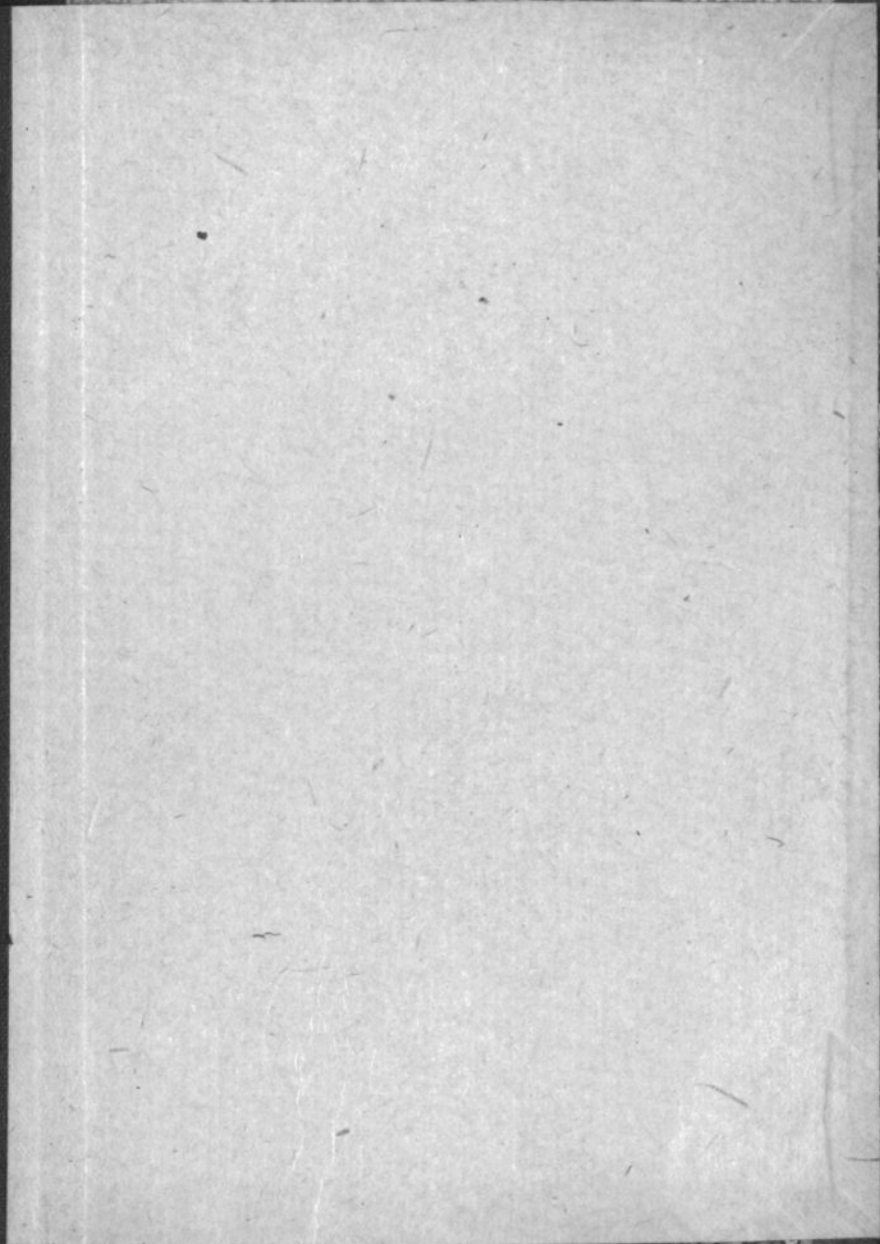
⁵³ Part, mely ellen a szél fúj.

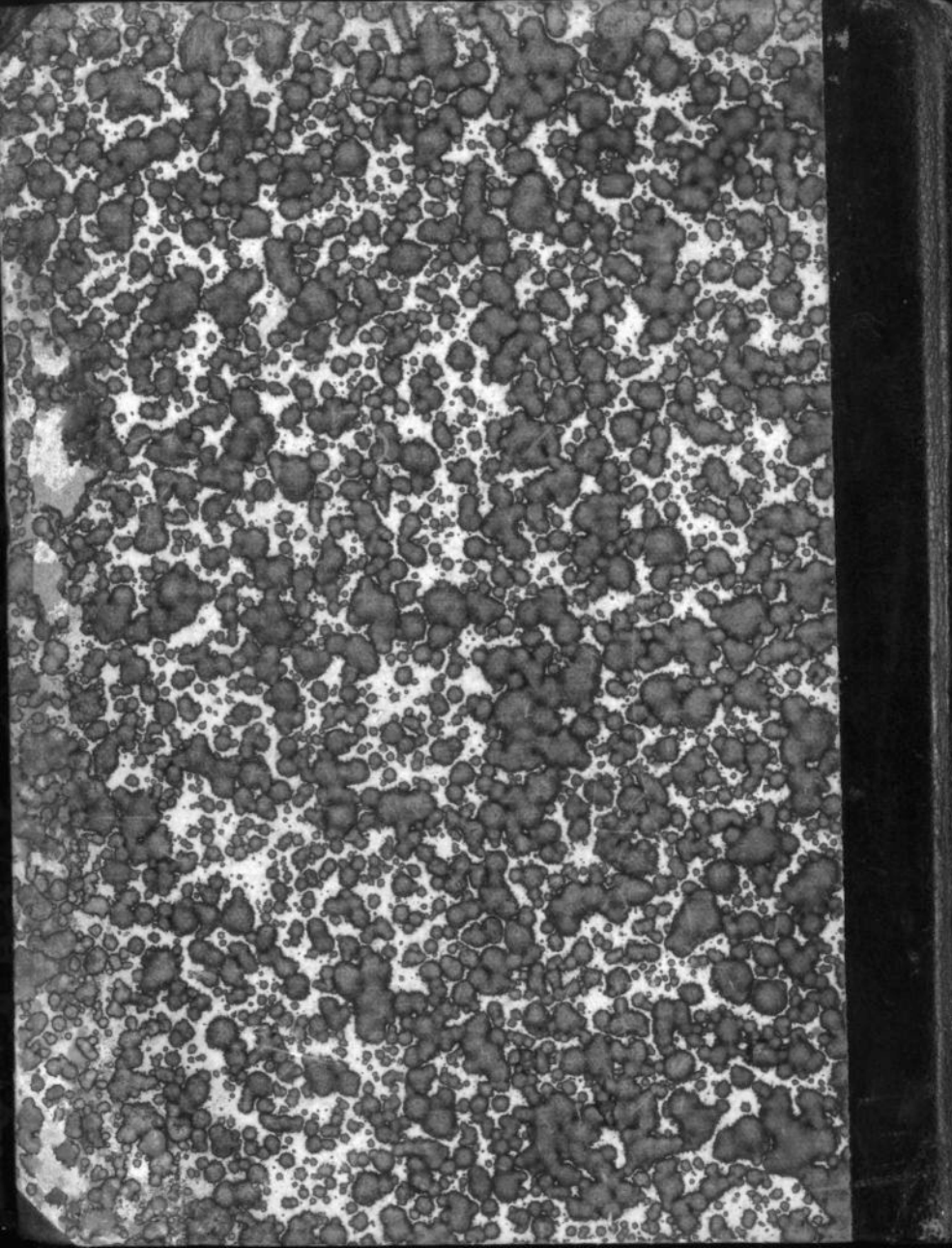
⁵⁴ A hajó hátulját bezáró vastag fagerenda.











17043 A csász. és kir. hádítengerészeti ENILEKLAAPJAI.

二