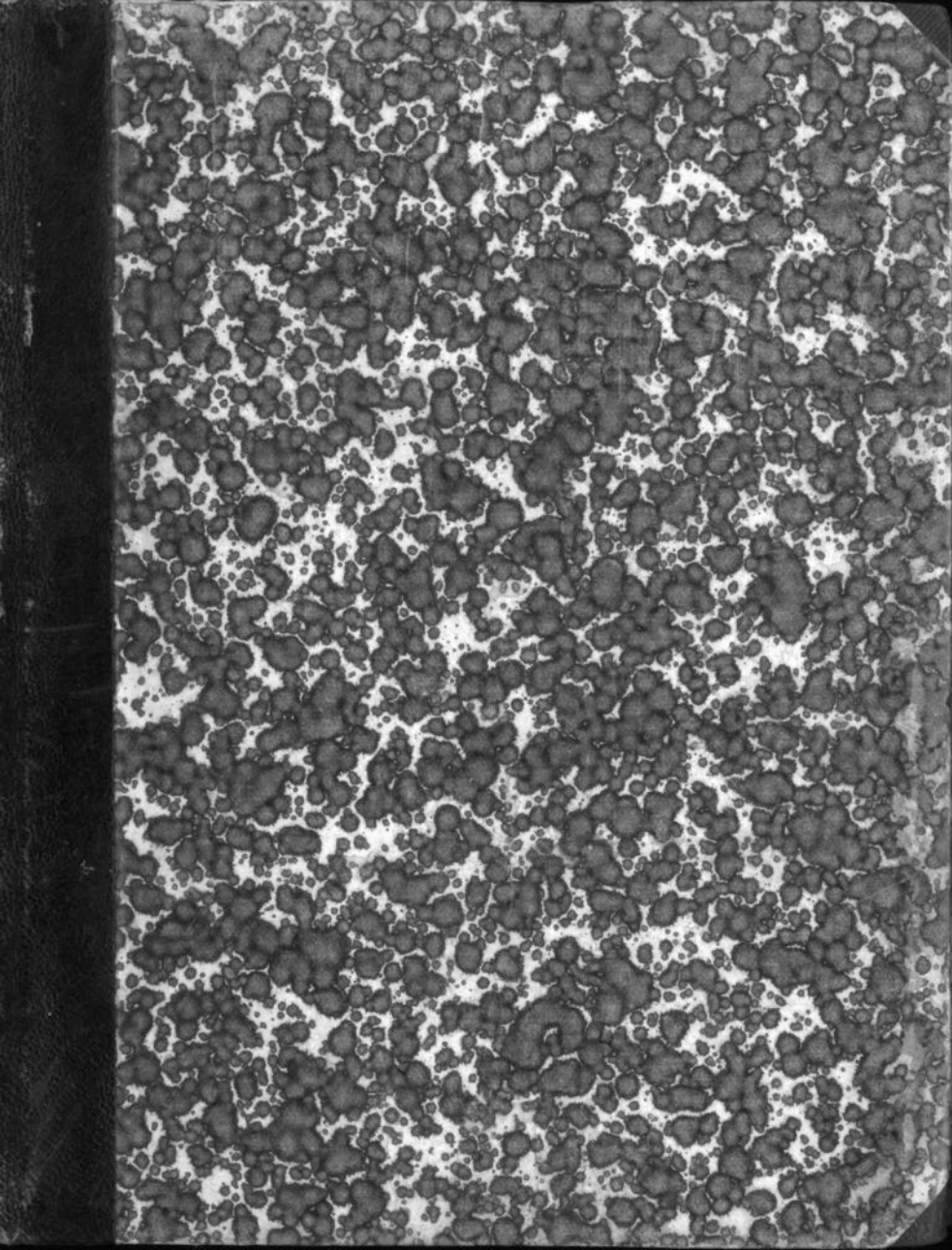




SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310112077







Tegetthoff Vilmos.

17043

A csász. és kir. haditengerészet EMLÉKLAPJAI.

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

Fordította:
BECK ZOLTÁN
cs. és kir. korvétakapitány.



III. Kötet.



Nyomatott Krmpotić Józsefnél Pólában, Piazza Carli 1.

110819073

3/120801099

2

Tartalom.

	Oldal
Tegetthoff Vilmos. Életrajz töredék. Irta báró Sternneck Miksa sorhajókapitány 1868-ban	1
1820. május 21. A „Dalmato“ brigg elsüllyedése. Irta: Preradović Dušan korvétakapitány	14
1820—1822. A „Carolina“ fregátta kínai útja. Irta: Pichl Leonidas korvétakapitány . .	27
1822. november 12. Villámcsapás a „Lipsia“ fregáltán. Irta: Normann-Friedenfels Ede szolgálaton kívüli sorhajóhadnagy . . .	43
1821—1830. A csász. kir. haditengerészet tevé- kenysége a görög szabadságharcz alatt. A „Merope“ esete. Irta: Heinz Gyula nyug. sorhajókapitány	48
1824—1826. Kalózkodás és görög hajók elleni harczok. Irta: Heinz Gyula nyug. sorhajó- kapitány	60

1840. december 2. A „Medea“, „Guerriera“ és „Lipsia“ hajók a hajótörés veszélyében a beiruti réven. Irta: Pichl Leonidás korvétakapitány 72
1841. július 28. Meneghetti tengerész hőstette a smyrnai nagy tűz alkalmával. Irta: Lennick Arthur sorhajóhadnagy 79
1849. augusztus 11. Egy gyújtóhajó támadása a „Venere“ fregátta ellen Chioggiánál. Irta: Boiniki báró Benkó Jerolim nyug. sorhajókapitány 86
1853. július 2. A „Hussar“ és „Artemisia“ hadihajók harcra készülődése „St. Louis“ amerikai korvéta ellen. Irta: Normann Friedenfels Ede szolg. kiv. sorhajóhadnagy 91
1864. május 9. A „Schwarzenberg“ fregátta előárboczának égése a helgolandi csatában. Irta: Lovag Attlmayer Nándor kormánytanácsos 106
1866. július 20. A „Kaiser“ sorhajó előárboczának eldülése a lissai csatában. Irta: Lovag Attlmayer Nándor kormánytanácsos . . . 111

A képek jegyzéke.

	Oldal
Tegetthoff Vilmos cs. kir. ellentengernagy arczképe	1
Gyujtóhajó támadás a VENERE fregátta ellen Chi- oggiánál	87
A KAISER sorhajó és a RE DI PORTOGALLO olasz pánczélos fregátta a lissai csatában 1866. évi julius 20-án	113

Tegetthoff Vilmos

Életrajz töredék.

Irtá: Báró Sterneck Miksa csász. és kir. sorhajókapitány¹
1868-ban.*)

Tegetthoff Vilmos Marburgban született 1827. évi deczember hó 23-án. Édes atyja alezredes volt a csász. kir. hadseregben.

Tanulmányait szülővárosának gymmáziumán kezdette és tengerészeti kiképzését a velencei

*) Amikor Tegetthoff altengernagy² a haditengerészet élére lépett, tengerész parancsnoki hadsegédként egykori lobogóskapitányát³ Sterneck sorhajókapitányt vette magához. Magasabb szolgálati érdekek szempontjából azonban csakhamar kénytelen volt megválni barátjától és fegyvertársától, hogy az ujonnan szervezett tengerészet legfontosabb részének a széttagolt iskoláknak vezetését ráruházza.

Egyrészt az általános hadikötelezettség életbeléptetése, másrészt az azzal járó rövidtartó tényleges tengerészeti szolgálat folytán az iskolák nagyobb fontosságot nyertek.

Sterneck kommodor,⁴ mint az összes iskolahajók felügyelője, a legénységi iskolák számára írta Tegetthoff Vilmos ezen életrajzát.

tengerészeti collegiumban nyerte, amelyet 1845-ben július hó 23-án — mit tényleges tengerészhadapród — hagyott el.

Csász. kir. hadihajókon az Adrián, közép-tenger és a görög szigettengereken végzett utazások után 1848-ban január 27-én fregattazászlóssá⁵ és ugyanazon év április hó 13-án sorhajózaszlóssá⁶ lépett elő.

Akkoriban az adriai tengeren időző MONTECUCCOLI brigger⁷ tartózkodott és nemsokára ezután a tengerészeti főparancsnoknak, lovag Martini altábornagynak lett a hadsegéde, akit azután — amikor nápolyi követté lett kinevezve — oda is elkísért.

Nápolyból visszatérve 1849. év nyarán másodtishti minőségben az ADRIA korvétára⁸ hajózták be, amely a többi csász. kir. hajóval együtt Velence zár alá vételében részt vett.

Velence átadása után mint a MÁRIA-ANNA gőzhajó első tisztje keletre és a középtengerre utazott.

Amikor az osztrák kormány 1856-ban, a suezi csatorna építésének rendkívüli fontosságát méltányolva, figyelmét a vörös tenger partjára

irányította, az akkori tengerészeti főparancsnok, Nándor Miksa főherczeg, Tegetthoffot bizta meg Arábia és Egyptom tengerpartjainak beutazásával, amit azután 1857/58-ben véghez is vitt.

Ez alkalommal egy izben rabló partlakók fog-ságába jutott, melyből őt csakhamar szabadon bocsátották.

Időközben korvétakapitány⁹yá⁹ lépett elő és visszaérkezése után a trieszti tengerészeti főparancsnokságúál fontos feladattal bizták meg; 1858. októberében a marokkói partokra rendelt expedíció alkalmával az ERZHERZOG FRIEDRICH korvétát vezényelte. Ezen utjából 1859-ben tért vissza.

Amikor a Francia és Olaszország elleni háboru kitört, Tegetthoff, mint az ERZHERZOG FRIEDRICH korvéta parancsnoka a csász. kir. hajó-rajjal a lagunák védelmére a Velence előtti Spignon mellett időzött. Ezen időszak alatt ő volt egyike azoknak, a kik legbuzgóbban erélyes tevékenységre ösztönöztek.

Tekintettel a csász. kir. hadihajók csekély számára a támadás elmaradt. A háboru befejezése után Tegetthoff a tengerészeti főparancsnok-

ságnál előbbi helyét ismét elfoglalta, de nem-sokára ezután a KAISERIN ELISABETH hadigőzhajóval Nándor Miksa főherceget kísérte el Braziliába.

Onnan visszatérve 1860. április 24-én fregáttakapitány¹⁰ lépett elő és mint ilyen, a RA-DETZKY fregáttát vezényelte.

Ezen hajó leszerelése után 6 hónapon keresztül mint a trieszti tengerészeti főparancsnok hadsegéde fejtett ki hasznos tevékenységet és azután mint sorhajókapitány 1861. november 3-án a keletre rendelt hadihajószakasz parancsnokságával bízott meg.

Ezzel azután megkezdődött Tegetthoff történelmi jelentősége.

A német-dán háború kitörésével a Wüllerstorff ellentengernagy¹¹ hajórajához tartozó SCHWARZENBERG és RADETZKY hajókból álló osztagával az északi vizekre sietett és az Elba előtt foglalt állást, hogy az északi tengerpartokat és a Hansa városokat a dánok tulkapásai ellen megoltalmazza.

Ezalatt 3 kisebb porosz ágyunaszád csatkozott hajóinkhoz.

1864. május 9-én délfelé feltűnt 3 dán hadihajó, az JYLLAND, NIELS-JUEL és HEIMDAL. Tegetthoff

hajóival tüstént ellenük ment és a SCHWARZENBERG-ről elsütött első lövéssel megnyitotta a tüzelést; $1\frac{3}{4}$ órakor a harc már általánossá vált.

A porosz ágyunaszádok kicsinységük és lassuságuknál fogva nem vehettek a harcban jelentős részt. A csata vége felé $3\frac{1}{2}$ órakor a SCHWARZENBERG előderékvitorlája¹² tüzet fogott, a dán JYLLAND fregátta pedig súlyos sérülést szenvedett.

Amíg a RADETZKY fedezete alatt a SCHWARZENBERG Helgoland semleges vizeire visszahúzódott, hogy az előhajóján pusztító veszélyes tüzet eloltsa, azalatt a dánok északnak mentek és Christiansundot igyekeztek elérni.

A csász. kir. haditengerészet e dicső tette, amelynek végczélja, hogy a német északi partokat az ellenségtől megtisztítsa, sikerült, Tegetthoff nevét világhírűvé tette.

Uralkodója elismerése jeléül ellentenger-nagygyá léptette elő és a vaskoronarend másodosztályával tüntette ki.

Mindenfelé általános lelkesedéssel beszéltek a vitéz tengerésztisztekről; az északnémetországi népek hálája pedig általános volt; különösen a

Hansa városok, a melyeket Tegetthoff erélyes fellépésével megszabadított a dánok zaklatásaitól, azzal fejezték ki köszönetüket, hogy a sebesülteket a legnagyobb odaadással ápolták.

A porosz és hannoveri uralkodók magas érdemrendekkel tüntették ki Tegetthoffot.

A háboru befejeztével Tegetthoff átadta a hajóosztag parancsnokságát és különleges feladat megoldására Bécsbe hivatott. Azonban 1865. január 15-én a SCHWARZENBERG-en ismét átvette a hajóraj vezetését és hosszabb ideig tartózkodott a keleten, amig Németország viszonyai Ausztriát megint háborúval fenyegették.

Az itthoni népek a saját tengerészetük iránt mindenkor a legnagyobb közönnyel viseltettek: a helgolandi csata után ugyan a tengerészet hasznos voltát illetőleg máskép vélekedtek és kezdték belátni, hogy a saját tengerpartot Olaszország ellen, csak egy erős tengeri flotta biztosíthatja.

Azonban az állami bevételeknek az a része, amelyet a tengerészet fentartására fordítottak, oly csekély volt, hogy a tengerészeti költségvetés legtakarékosabb beosztása mellett is a flotta

csak igen kis mértékben növekedhetett és fenntartása is sok gonddal járt. Az olasz királyság már 6 év óta évente 37 millió forintot fordított flottájának fejlesztésére; egy esetleges összeütkezés ezzel a flottával a legrosszabb következménnyel járhatott volna, de mindamelllett az cs. kir. tengerészet nem veszítette el a bátorságot.

Tegetthoff fővezénylete idejében csekély számú hadképes hajóinkat a trieszti hajógyár és a pólai hadszergyárban minden elképzelhető felszereléssel ellátták és amikor bekövetkezett az idő, hogy az ellenség ellen forduljunk, hajórajunk harczképes állapotban feküdt a fasanai révben, amelyet Tegetthoff hadműveleteinek alapjául választott.

A fővezérnek halálmegvető elszántsága az egész flottát áthatotta. A hatalmas ellenséggel szemben a kellő elővigyázatot nem tévesztette szeme elől és éberségét megkétszerezte.

Junius végével Tegetthoff szemleutra indult az olasz flotta hadműveleteinek alapjául szolgáló Ancona felé, mivelhogy azonban a hajók nem mozdultak ki a kikötőből, a csász. kir. hajók ismét visszatértek Fasánába.

Julius 18-án hírek érkeztek Lissából, hogy az olaszok e stratégiai és politikai szempontból egyaránt rendkívül fontos szigetet el akarják foglalni, sőt imár a támadást is megkezdették.

Tegetthoff azonnal belátta, hogy a veszélyeztetett pontot fel kell mentenie és másnap délelőtt 11 órakor a hajóraj utra kelt Lissa felé.

Julius hó 20-án délelőtt 10 órakor az ellenséges flottát nyitott félkörben látta maga előtt, és hajóját tüstént annak legerősebb pontja felé irányította és ékalakzatban levő hajórajával az ellenséges flottát áttörte.

Dühös harc kezdődött s ennek folyamán Tegetthoff vezérhajójával¹³ elsüllyesztette a RE D'ITALIA pánczélos fregáttát; egy másik olasz pánczélos hajó pedig ürlövedéktől találva, lángba borult és légbe repült. Délután 2 órakor a győzelem a miénk volt.

Az olasz flotta 2 szép hajójának elvesztése után Ancona felé huzódott vissza és Lissa fel volt szabadítva; Tegetthoff vállalkozását tehát fényes siker koronázta.

A legfelsőbb hadur Tegetthoffot még ugyanaznap altengernagygyá nevezte ki és elismerésül

a legnagyobb kitüntetést, amelylyel nálunk az önálló vitézséget jutalmazták, a Mária Terézia-rend középkeresztjét adományozta neki.

Tegetthoff neve világhírűvé vált, sőt ellenfelei sem tagadhatták meg elismerésüket.

Tegetthoff 1866. november havában Francia- és Angolországba valamint Északamerikába hosszabb tanulmányutra indult és onnét 1867-ben július havában tért vissza.

Ezalatt ő felsége az urakházának örökös tagjává nevezte ki. Mielőtt e méltóságban szerepelhetett volna, máris Mexikóba küldötték, hogy Miksa császár holt tetemének kiadását kieszközölje és azt Európába visszahozza. E feladatot nagy ügyességgel oldotta meg és 1868. évi január hó 20-án Miksa császárnak, az egykori tengerészeti főparancsnoknak, tetemével Bécsbe érkezett. Eme kitűnő szolgálatainak elismerésül a Lipót-rend nagykeresztjével lett kitüntetve.

A császár és király 1868. évi márczius hó elején a közös hadügyminiszterium, tengerészeti osztályának főnökévé és tengerészparancsnokká nevezte ki.

Tegetthoffot azután sok külföldi uralkodó tüntette ki legelőkelőbb rendjeleivel és sok város diszpolgárrá választotta.

Amikor Sterneck kommodor e sorokkal főbb vonásaiban vázolta barátjának és eszményképének életrajzát, akkor még senki sem sejtette, hogy mily közeli vége lesz e dicső pályafutásnak, e virágzó még alig negyven éves férfiú életének!

A tengerészet élére állítva, Tegetthoffnak most már legfőbb törekvését képezte, hogy tengerészetünket annyira fejlessze, hogy megszerzett dicsőségét továbbra is fentarthassa.

E célból a tengerészet szervezetében gyökeres változtatásokat vitt keresztül és nehéz harcokat vivott a törvényhozó testülettel, hogy a tengerészet anyagi erejét fokozhassa. Azonban — fájdalom — csak három évig végezhetette e titáni munkát.

Néhány napi betegeskedés után 1871. április 7-én a halál kiragadta körünkből.

A tengerészet belső erejének fejlesztésére célzó ujjításokat hihetetlen munkaereje és ráter-

mettsége folytán, a hadur határtalan bizalmával bátorítva és az egész tengerészet odaadó buzgalmtól támogatva, Tegetthoff csaknem befejezhette; ezek hagyományaként még ma is jótékony hatással vannak.

Másik célját, hogy tengerészetünket nagyhatalmi állásunknak megfelelő mérvben megnagyobbítsa és köztudomásra hozza, hogy e téren is lépést kell tartanunk a többi nagyhatalmakkal, ama rövid időszak alatt, amelyet sorsa még erre engedett, már nem bírta megvalósítani.

Ő felsége a korán elhunyt hősnek Pólában pompás ércszobrot emeltetett.

Bécsben pedig a Praterstern remek szobra hirdeti Tegetthoff dicsőségét.

De a tengernagy babérkoszorújának mégis legdicsőségesebb lapja az a „vitézségi bizonyítvány“, amelyet összes hajóparancsnokai állítottak ki neki és amelyet azóta a pólai tengerészeti muzeumban őriznek.

E bizonyítvány szövegét idecsatoljuk.

Vitézségi bizonyítvány.

Alulírott csász. kir. sorhajó-, fregátta- és korvétakapitányok, valamint sorhajóhadnagyok, mint a csász. kir. flotta hajóparancsnokai, igaz lelkiismerettel és becsületszavunkkal saját elhatározásunkból önkényt bizonyítjuk, hogy a vezénylő

TEGETTHOFF VILMOS

császár királyi ellentengernagy, 1866. július hó 20-ik napján Lissa szigeténél, bennünket a tulhatalmas olasz flotta ellen vezérelt és hogy mi parancsaihoz és jelzéseihez szorosan alkalmazkodva, az ellent megtámadtuk és vele küzdöttünk, mi által a csász. kir. lobogó és fegyverek örök dicsőségére az olasz flottát — neki óriási veszteséget okozván — legyőztük és ezzel az erősen szorongatott Lissa szigetét és csász. kir. erődöt felszabadítottuk.

Hogy eme kétszeres győzelem csakis a bennünket vezénylő tengernagy férfias bátorságának és megfontolt bölcs vezetésének tulajdonítható, sajátkezü aláírásunkkal és pecsétünkkel igazoljuk.

Együttal ama véleményünknek adunk kifejezést, hogy Tegetthoff Vilmos csász. kir. ellentengernagy, a csász. kir. Mária Terézia rendjelnek, a vezérlő tengernagyokat megillető osztályára igényt szerzett, miért is arra kérjük Méltóságodat, hogy bizonyítványunk alapján a kezdeményező lépéseket tegye, hogy a magas rendkáptalan e vitéz tetteket érdemük szerint megbecsülje és a mindnyájunkra fényt árasztó ado-

mányozás, csász. kir. apostoli felsége, legkegyelmesebb hadurunk által mihamarább megtörténhessék.

A fasánai csatornában időző csász. kir. flotta, 1866. július hó 24-én.

Aláírások.

1820.

május 21-én.

A „Dalmato“ brigg elsüllyedése.

Mielőtt ezen balesetet, amely néhány évvel Velenceze visszafoglalása után érte haditengerészetünket elbeszelnök, szükséges rövid visszapillantást vetnünk az Adria keleti részén divó postaintézményre, a melynél hadihajóink is közreműködtek. Visszapillantásunk csak hézagos lehet, mert a tárgyra vonatkozó, rendelkezésünkre álló adataink nagyon gyérek.

Tengerészeti levéltárunk okmányaiból kivethető, hogy 1805. év körül Zengg, Fiume és Zára között kisebb hadijárművek rendszeres postaszolgálatot teljesítettek, amely intézmény egy régebbi — alkalmasint a velencei korszakból származó — szokásra vezethető vissza.

Velenczének végleges elfoglalása után 1815-ben ezen fontos tengeri közlekedési ágazatban is javulás állott be.

Igy a többek között 1820-ban Trieszt és Korfu között rendes postaszolgálat lépett életbe és ehhez briggeket és goeletteket¹⁴ használtak föl.

E postahajókat Flutthajóknak is nevezték (*bastimenti armati in corso e mercanzia**) és nemcsak utasokat és leveleket szállítottak, hanem teheráruszállításra is be voltak rendezve. A postaszolgálat betartását Triesztben a tengerészeti osztag parancsnoksága, Korfuban pedig a csász. kir. főkonzulátus őrizte ellen.

1821-ben azután Velence és Korfu között is rendes postaszolgálatot rendeztek be, amelyet szintén közép nagyságu vitorlások közvetítettek.

1824. év kezdetétől fogva a Trieszt és Patras közötti postajáratot minden második hónapban szintén hadihajók — természetesen vitorlás hadihajók — teljesítették.

És csak tiz évvel később merült fel az eszme, hogy Trieszt és Korfu, másrészt Görögország és

•*) Köz- és kereskedelmi járatra berendezett hajók.

Alexandria között a postaszolgálatot rendes hadigőzhajókkal végeztessék. A fentemlitett, 1824-ben létesített vonalon szintén hadigőzösjáratokat terveztek.

Ugy látszik, hogy ezek a tervek mindég csak tervek maradtak, mert a későbbi feljegyzések megvalósulásukról nem tesznek említést.

Ugyanazon évben a keleti vonal 3 további brigg vagy goelette beosztása által, a melyek a postacsatlakozást a trieszt-alexandriai vonalon létesítették, lényegesen erősödött. A Patrásból kiinduló első járatokra az ELISABETH goelette, az ORESTE brigg és FILO szállító brigg lettek kiszemelve.

A harminczas években az összeköttetést a keleten időző hajóosztág és Velence között a haditengerészethez tartozó, különböző nagyságu briggek és trabakolók¹⁵ eszközölték.

Daczára annak, hogy az osztrák Lloyd társaság már 1837-ben megkezdette tevékenységét, amely évről-évre tetemesen fokozódott és gőzhajói Triesztből kiindulva, Isztriát, Dalmáciát, Anconát, Alexandriát és a keleti kikötőket érintették — a csász. kir. haditengerészet mégis kénytelen volt saját hajóival a postaszolgálat ellátására segédkezni

nyújtani, bár többé nem vitorlásokkal, miután ezeknek működése a Lloyd fellépésével megszűnt.

Okmányok igazolják, hogy, 1846-ban a keletindiai posta próbautjai csakis azután vehették kezdetüket, miután haditengerészetünk a MARIANNA — a később oly tragikus módon elpusztult — hadigőzöst a Syra—Alexandria vonalra a Lloydnak átengedte.

A már említett — 1820-ban életbeléptetett trieszt-korfui postavonalra az eredetileg kiszemelt USSARO helyett a DALMATO brigget rendelték ki, a miért is ezt sokkal magasabb csarnakzattal látták el.

A DALMATO brigg külföldi építmény volt. 1808-ban lett vizrebocsátva és 12 ágyuval rendelkezett, amelyek közül 10 hatfontos és két tizenkétfontos volt. Személyzetének előírás szerinti létszáma 58 ember volt. A parancsnoknak a baleset után tett jelentéséből kitűnik, hogy a kritikus időben a DALMATO személyzete 41 emberből állott és ezek között 3 tengerésztiszt, 2 tengerészhadapród, 1 számtiszt és 2 sebész volt.

A felszerelés alkalmával a postahajó parancsnoka Conte Viscovich Kristóf, I-ső osztályu sor-

hajóhadnagy¹⁶ volt, aki az ismeretes perastoi¹⁷ családból származott. A hajó törzsszemélyzetéhez tartozók közül csupán a Ragusa melletti malfii születésű Pugliesi Antal sorhajózászlós, a velencei születésű Pizzamano Miklós hadapród és Ghera Jakab másodosztályú számvevősegéd nevei maradtak fenn.

Az Adria vizein czirkáló hajóosztaghoz tartozó postahajó Triesztből Korfuba havonként egyszer indult és indulása Triesztből minden hónap harmadik hetének keddi napjára volt meghatározva.

E szerint a brigg 1820-ban május hó 16. és 17-ike közötti éjszaka hagyta el Trieszt kikötőjét, miután még Berkich Angelo Mária csász. kir. őrnagy, az ujonnan kinevezett zantei konzul, inasával együtt szintén a hajóra szállott.

Hogy ezen hivatalnok iroda vezetőjét és a hátra maradt podgyászt Zarában a hajóra felvehessék és egyuttal nagyobb pénzküldeményt is szállithassanak oda, magasabb engedélylyel az előirt utról letérhettek és 24 óráig Zarában maradhattak.

Könnyű délkeleti szelektől hajtatva a hajó

május 20-án estefelé a zárai csatornába érkezett. Éjszaka a szél élénkebb lett, sőt később viharos jelleget öltött, ugyannyira, hogy a hajó a szél ellen csak nehezen haladhatott előre.

A briggeképen május 20. és 21. közötti éjszakán, a második éjjeli őrség¹⁸ alatt a csatorna közepére jutott, Melada és Puntadura szigetekkel egy magasságba.

A parancsnok, Viscovich sorhajóhadnagy minél előbb Zarába akart érni és ezért a nem rövidített derék és alsó vitorlákat meghagyta és csak a sudárvitorlákat¹⁹ vonatta be. Ő maga hajnali félháromig a fedélzeten maradt, azután az őrséget az első hajótisztnek²⁰ Pugliesi sorhajóászlósnak átadván, szobájába tért nyugodni. Három órakor még hallotta a vitorlák rövidítését elrendelő parancsszót. Hajnali 4 órakor Viskovich a kiáltáshoz hasonló parancsszóra „Marsfallen los“ (a derékvitorlafa felvonókötelét elereszteni) ébredt fel, amely vagy Pugliesi őrtiszt vagy Pizzamano hadapródtól eredt.

A hajót dél-délnyugatról jövő viharos szél-roham érte és hirtelen teljesen baloldalára fektette.

Viscovich sorhajóhadnagy a hajó eldülése miatt a toló ajtón át már nem menekülhetett szobájából, de a lakás oldalnyílásán keresztül mégis a fedélzetre és onnan a főárbocz kosarába birt jutni; a felfordult hajó, amelynek árbocjai és vitorlái a vizen feküdtek, megrázó látványt nyújtott.

A személyzet közül azok, akiknek sikerült feljutniuk, a csarnakzatban egyelőre menedéket találtak.

De nem sokáig tartott ezen helyzet; a hajó időközben megtelt vízzel, ezalatt lassanként ismét felegyenesedett, azután elmerült.

Viscovich felismerte a veszélyt, amely mindazokat fenyegette, akik a hajó elmerülése pillanatában támadó örvény környékében voltak s azért odakiáltott, hogy mindenki igyekezzék a hajótól mennél hamarabb távozni s ő maga is jó példát mutatva, eltaszította magát a hajótól és gyorsan uszni kezdett.

A brigg elmerülése után mindazok, akik nem lették halálukat a hullámokban, uszó fadarabokban kapaszkodva igyekeztek életüket megmenteni.

Viscovichnak később eszébe jutott, hogy a két hadapródot, a kalauzt és a számtisztet közelében látta.

Berkich őrnagy konzult, meg a hajótörzs és legénység néhány tagját, alvás közben érte a baleset és ennek áldozatul is estek.

E baleset, amely hűséges szolgálatteljesítés közben annyi derék emberéletet követelt áldozatul, alkalmat nyújtott a ritka önfeláldozás egy ragyogó példájára, s örömmel emlékezünk meg a Chioggiá-ból származó Gregori Antal másodosztályu tengerész önfeláldozó tettéről.

Hadd beszéljen maga Viscovich sorhajóhadnagy, aki a derék embernek köszönheti életét s aki e megrázó drámának egyik részese volt.

Viscovich jelentésében a következőket írja:

„Gregori tengerész egy rácsfába kapaszkodva igyekezett menekülni és ezt tüstént átengedte parancsnokának, amint meglátta, hogy segédeszköz hiányában a saját uszó erejére volt utalva. Ennek folytán Gregori órákon át minden támasz nélkül maradt, amig azután sikerült egy másik fadarabra szert tennie.

De még ennél is többet tett; a közös meg-

menekülésig folyton a parancsnok közelében maradt s a hogy e nehéz órákban csak tőle telhetett, mindenkép igyekezett segítségére lenni.“

Az élet-halálharcz majdnem $4\frac{1}{2}$ óra hosszágig tartott s ez idő egész örökkévalóságnak tűnt fel.

Sokan voltak, akiket erejük elhagyott és prédául estek a halálnak.

A hajótöröttek csak reggel 9 órakor pillantottak meg egy északkelet felől közeledő hajót. Csüggedő erejük végső megfeszítésével segítségért kiabáltak, hogy a figyelmet magukra irányítsák. A gondviseléstől megmentésükre rendelt jármű, „San Dionisio“ nevű joniai pielego (kis trabakoló) volt, Margari Dénes hajóssal Zantéból, és rakományát szárított szőlő, szappan és eczet képezték. Amikor a hajó a csatorna közepébe érkezett, vezetője zavart kiáltásokat hallott, de sem ő sem az árboczra küldött matróz nem bírták kivenni, hogy honnét erednek az időközben elnémult hangok; mégis minden eshetőségre készen, Puntadura sziget felé irányította a hajót.

Körülbelül negyedóra mulva ismét meghaltotta a kiabálást és most már észre is vette a

fadarabokba kapaszkodó embereket, a DALMATO hajótörötteit. Kötelet dobtak hozzájuk, de amikor látták, hogy néhányan amint a fadarabokat eleresztették máris elmerültek, a hajóvezető csónakot eresztetett a vízre, hogy megmentse a hajótörötteket.

A DALMATO személyzetéből mindössze 6 ember menekült meg és pedig a parancsnok, a számvevő, Varaguolo István, Voccativo Miklós és Succi Márkus I-ső osztályu tengerészek és Gregori Antal II-od osztályu tengerész, ezenkívül még a szerencsétlenül járt konzul inása, Salvagna Antal.

A derék hajóvezető a hajótörötteket a körülményekhez képest a legjobb ápolásban és gondozásban részesítette.

Csak 6 óra elteltével sikerült a halálig kimerülteket felfrisítani. E közben a piologo folytatta utját és S. Pietro dei Nembiben találkozott az ASPIDE csász. kir. peniche-sel²¹. Május 25-én azután Triesztbe érkezett, ahol, miután keletről jött, a kikötői hatóság a hajószemélyzetet a hajótöröttekkel együtt vesztegár alá helyezte.

Egyrészt a hajótöröttek nyomoruságos állapota miatt, másrészt azért, hogy ellenük a vizsgálatot tüstént megindíthassák, a haditengerészeti parancsnokság közbenjárására a vesztegzárt csakhamar megszüntették.

Amint a vizsgálat kiderítette, a baleset főokát a DALMATO tulmagas csarnakzata, illetőleg az ezáltal keletkezett kedvezőtlen állékonysági viszonyok képezték.

Ámbár a hajó tetemes mélységbe süllyedt (mintegy 60—70 méternyire) a tengerészeti hatóságnak mindamellett sikerült azt a saját eszközzeivel kiemelni. A hajóroncsot ideiglenesen a Melada szigeten fekvő Jazi (Porto Manzo) kikötőben hagyták.

Gregori tengerész ő Felsége 1820. évi szeptember hó 15-én kelt meghagyásával önfeláldozó hőstetteért, amelylyel sikerült parancsnokának életét megmentenie, „legfelsőbb megelégedés jeléül nemes magatartásáért“ a polgári kis aranyéremmel, gyűrűs szalaggal, lett kitüntetve.

Ő Felsége ugyanazon nap kelt meghagyásával egyttal elrendelni méltóztatott, hogy Gregori ugyanazon illetményben részesüljön, mintha az

arany vitézségi érmet kapta volna, a mi az akkor 8 forintot kitevő havi zsoldjával volt egyenlő, és e pótdíj mindenkor a vitézségi érem pótdíjára vonatkozó szabályok szerint fizetessék.

Az érem átadása külön ünnepély keretében történt, amely annál magasztosabb volt, mivelhogy Velenczében hasonló alkalomból ilyet nem láttak.

Ama intézkedésekből, amelyeket a tengerészeti parancsnokság kezdeményezésére Dalmácia kormányhatósága a DALMATO elsüllyedése alkalmával a parti lakosságnak a menekülőkkel szemben tanusított magatartása miatt megtett, továbbá 2 Meleda szigetbeli lakosnak, akik a legnagyobb közönnyel nézték egynéhány hajótöröttnek halálküzdelmét, törvényszék által történt megbüntetéséből, következtetni lehet, hogy a legénység egyik része Melada sziget felé keresett menekülést, a másik része pedig a hajóparancsnok köré gyülekezve Puntadura sziget felé igyekezett menekülni. Ha Viscovich a két meladabeli szigetlakónak magatartását látta volna, ezt jelentésében mindenesetre említette volna, ami azonban nem történt meg.

Viscovich sorhajóhadnagy jámbor fogadalmából a „Madonna del Scalpello“ kolostornak, amely Perastóval szemben hasonnevű szigeten feküdt, a DALMATO elsülyedését ábrázoló képet ajánlott fel. amely azután több hasontárgyu képpel együtt, ott még ma is látható.

1820—1822.

A „Carolina“ fregátta kínai útja.

1820. év május végén a velencei csász. kir. hajószergyár parancsot kapott, hogy a CAROLINA fregáttát gyorsan helyreállítsa és felszerelje. Ezt a hajót ugyanis arra szemelték ki, hogy de Watts Keletindiába és Kinába kirendelt csász. kir. főkonzult és a 4000 mázsa higanyból álló rakományt Cantonba szállítsa.

Az odautazás alkalmával a hajónak Gibraltárt is érintenie kellett, hogy ott a braziliai császári udvarhoz vezényelt követet, báró Stürmert feleségével és szolgálószemélyzetével a hajóra vegye és Rio de Janeiróba szállítsa.

A CAROLINA parancsnokául Pörtl Seraphin alezredest (II-od osztályu hajóskapitány) és első hajótisztül Ghega fregáttahadnagyot (II-od osztályu sorhajóhadnagy) rendelték ki. A hajótörzsszemélyzete ezeken kívül 2 tengerésztisztből, a

számvevőből, a káplánból, 2 sebészből és 4 hadapródból állott; az utóbbiak között volt Mayerhofer ex propriis tengerész,²² akinek kitűnő ismeretei voltak a terepábrázolás terén és aki a földfelvételekre szolgáló műszerek használatában különösen jó kiképzést nyert. Az udvari haditanács utasította a velencei tengerészeti főparancsnokságot, hogy a hajólegénységet tapasztalt és elszánt emberekből állítsa össze, lehetőleg azok köréből, akik hasonló expedícióban már részt vettek és a portugál nyelvhez is konyitának valamelyest.

A legénység 77 emberből állott, és pedig: 1 csarnakmester, 1 alcsarnakmester, 1 segéd, 3 negyedes, 4 kormányos, 5 tizedes, 36 első, és másodosztályu tengerész, 6 hajótanoncz, 9 tengerészgyalogos, továbbá a vitorlacsináló, a kádár, a dugározó, az asztalos, a szakács és inasok, a tűzermester, a porkoláb és egy fegyver-altiszt.

A 440.000 forint értékű rakomány felügyeletére és annak Cantonban leendő eladására még a hajóra szállott báró Schimelpfening csász. kir. partvidéki kormányfogalmazó és Wickerhauser Ignác esküdt csász. kir. kereskedelmi ügynök.

akik külön utasítások szerint a higany eladását voltak eszközlendők lehetőleg készpénz esetleg jó váltók vagy áruk ellenében.

Miután a CAROLINA mint hadihajó szállításra szolgált, az akkor divó szokás szerint „Flutte“-nek nevezték el és ezt felsőbb utasításra a hajóokmányban különösen kitüntették.

Az utazást illetőleg a még a legkisebb részletekre is kiterjeszkedő utasításokat az udvari haditanács a tengerészeti főparancsnoksággal együttesen állapította meg és Pörtl hajóparancsnoknak átadta; nagyon érdekesek ezek az utasítások és igen jellemzők az akkori korszellemre.

Terjedelmük tanusítja, hogy a mérvadó körökben mindent alaposan megfontoltak és minden lehetőt elkövettek, hogy a missziót, melylyel a CAROLINA, mint a legelső a kínai vizekre kiküldetett cs. kir. hadihajó, meg volt bizva, teljes siker koronázza. Az idegen tengerészetek — a különböző éghajlatok alatt és távoli tengeri utakon szerzett — tapasztalatainak gondos figyelembevétele mellett összeállított, nemcsak magát a hajózást érintő, de főként az egészségügyeket felölelő utasításoknak az volt a céljuk, hogy

ugy a hajót, mint a személyzetet minden veszélytől megóvják.

Az utasítások szerint a CAROLINÁ-nak, miután teljesen készen volt és rakományát is felvette, Triesztből Gibraltárba kellett vitorláznia, és innen a követ. valamint 2 kalauz és Godard alkonzul behajózása után, utját Rio de Janeiróba tovább folytatnia.

Az utasítások értelmében az élelmiszerek és ivóvíz behajózása után Pörtlnek a Jóreménység foka felé kellett vitorláznia és onnan a Sunda szoroson átkelve, Cantonba mennie. Az ottani tartózkodást 3 hónapon túl nem volt szabad kiterjesztenie és visszatérőben szintén ugyanezt az utat kellett követnie. Pörtlnek szabadságában állott a Jóreménység foknak szerencsés megkerülése után Rio de Janeiró helyett Ascension szigetet érinteni, amely „a 6-ik és 7-ik déli szélességi fokon fekszik“ és pedig azon célból, hogy ott magát teknős békákkal elláthassa, „amelyeknek húsá és leve különös gyógyító hatással van a scorbutban²³ megbetegedettekre.“

Egészségügyi szempontból szintén a leghatározottabb utasításokat kapta a parancsnok.

Tekintettel az ut hosszú időtartamára és a forró éghajlat alatti tartózkodásra el volt rendelve, hogy minden hajós kettős öltönyvel és háromszoros alsó ruhával legyen ellátva és ezenfelül Gibraltárban még mindegyik legény 2 gyapjuninget és 1 szalmakalapot kapjon; arra is szigorú gondot kellett fordítani, hogy a legénység nedves ruhákban le ne feküdjön.

Tiltva volt a hajó alsó részeit mésszel be-mázolni, e mellett elő volt írva a hajó fenekének gyakori tisztítása és az egész hajónak ismételt füstölése, nehogy, amint szórol-szóra meg volt írva, „ragályos levegő képződjék;“ e célból még ajánlva volt eczetet használni, amit forró téglára vagy köre kellett csepegtetni.

A legénység ételmezését illetőleg pedig meg volt határozva, hogy a hét 3 napján besózott marhahús, másik három napján besózott disznóhús adassék; a hét egy napján pedig szigorúan böjtölni kellett. A kikötőkben való időzés alatt elvileg csakis friss élelmiszereket volt szabad fogyasztani. A halászat meg volt engedve, de ott, ahol hurányzátonyok voltak, vigyázni kellett, mert „itt a halak gyakorta mérgesek az elnyelt

anyagok miatt“. — Kétes esetekben ezüst pénzdarabbal próbát kellett tenni.

1820. év július 15-én a CAROLINA, sulyteherrel ellátva, Velenczét elhagyta és csakhamar a Canale della Rochettában zátonyra került; itt azután be kellett várnia a dagályt, hogy felszabadulhasson és útját Triesztbe tovább folytathassa.

A 18 hónapra tervezett utazás gondos előkészületei valamint a higanyrakománynak biztos beraktározása arra kényszerítették Pörtl hajóparancsnokot, hogy tovább maradjon Triesztben sem mint kívánatos lett volna.

De Watts főkonzul sürgette az elutazást, Pörtlnek pedig a higanynak tulságos mély berakása nem volt inyére és ellene erélyes kifogást emelt. Még mielőtt ezen segíthettek volna, a hajónak azonnal leendő elindulására parancs érkezett és így Pörtl az épen alkalmas északkeleti szelet felhasználta és kifeszített vitorlákkal szeptember 11-én utra kelt.

Az Adria déli részében azonban a CAROLINA erős északi szélre bukkant s ennek hatása alatt

a hajó oly erősen dülöngött, hogy a főderékvitorlafa a vízbe zuhant.

Tunis magasságában Pörtl a deréke-arnak-köteleket²⁴ feszesre húzatta, amely elővigyázat csakhamar jogosnak bizonyult, mivelhogy a korvéta rövid idő múlva erős északnyugati fergegbe jutott és abban a veszélyben forgott, hogy a nagyon erős dülöngésben az árboczderékfákat elveszíti. A sok hullám, amely a hajót ellepte, a rakományt is megrongálta, daczára annak, hogy a nyílások — mint Pörtl jelenti — „ezen meteorológiai explozió alkalmával szurkos ponyvával voltak leszegezve.“

Tizenkilencz napi utazás után a CAROLINA Gibraltárban horgonyt vetett. Az ottani rövid időzést arra használták fel, hogy az utasításban megnevezett személyeket, élelmiszereket és egyéb anyagokat a hajóra fölvegyék.

A szakértelem nélkül beraktározott higanyrakományt pedig, amely tulságos mély elhelyezésének tulajdonította Pörtl a CAROLINA feltűnő rossz hajózási jellegét, hosszú és fáradságos munka után magasabbra helyezték és csak ezután folytatta a hajó útját Rió de Janeiró felé.

Az utazás oda, valamint a további utazás Fokvárosba, melynek kikötőjét 1821. február 13-án érték el, nem folyt le szerencsétlenség nélkül. Báró Schimelpfening ugyanis, 2 napi kolerához hasonló betegség után, alkalmasint sárga lázban meghalt: tetemét a déli szélesség $30^{\circ} 2'$ és a Béctől számított nyugati hosszúság $40^{\circ} 38'$ alatt a tengerbe süllyesztették.

Fokvárost február 23-án hagyta el a CAROLINA és 68 napig tartó hosszas utazás után végre feltűntek a Christmas Island-ok, június 1-én átvitorlázott a Sundaszoroson és 11-én Bataviába érkezett 4 napi tartózkodásra.

Rövid idővel a rév elhagyása után a hajón kolerajárvány lépett fel és egymás után 42 ember, közöttük a hajóparancsnok és a 2 orvos, megbetegedett és 20 ember pedig annak áldozatul esett.

E járvány kitöréséről Pölzl alezredes július 2-án Singaporeból azt jelentette, hogy a fregattának Bataviába érkezése alkalmával tudakozódott a sziget egészségügyi viszonyai felől és azt hallotta, hogy a kolera már vagy 3 hét óta felhagyott dühöngésével. E megnyugtató hírek dacára is szükségesnek tartotta a szárazfölddel

való közlekedést a legszűkebb határok közé szorítani és emellett más elővigyázati intézkedéseket is tenni.

Junius 17-én a CAROLINA épen a Banka szoroson haladt át, amikor több hajós 'gyanus tünetek között megbetegedett; a parancsnok csakhamar látta, hogy kolerába estek.

Daczára a baj tovaterjedésének meggátolására tüstént megtett óvintézkedéseknek, ő felsége udvari kertésze, Bums ur és a parancsnok magánszakácsa, Munié, alig 5 órai szenvedés után áldozatul estek a ragálynak. Ezek a személyek különleges foglalkozásuk révén a szárazfölddel élénkebb közlekedésben állottak.

Junius 18. és 26. közötti időben a járvány még további 18 áldozatot követelt. Scorza József, Scudelaró Domokos, Stirbock József, Grubisich Tamás, Galvani Antal és Miani András első osztályu tengerészek, Mestre Alajos, Susich Domokos, Schiavon János és Venier Péter II-osztályu tengerészek, Zonchi Antal és Monaco Domokos kormányosok, Guisson Péter tengerészgyalogos, Marissich Mátyás tizedes, Ponti József asztalos, Perosa János puskaműves, Lanfritti János

kádár és Gerbis Antal hajótanoncz egymás után estek áldozatul a rémületes kórnak.

Junius 20-án és 21-én meg Pörtl alezredes és a 2 sebész. Heen és Rossi, is kolerába estek. A hajóparancsnok jelentése szerint július hó elején a hajón már csak 3 lábbadozó beteg volt.

Junius hó 27-én végre sikerült a fregáttának Singaporet elérnie, ahol a legbarátságosabb fogadtatásra találtak és a keletindiai társaság egyik tapasztalt orvosának kezelése mellett a leggondosabb ápolásban részesültek.

Pörtl nem győzte eléggé dicsérni az angol helyőrség parancsnokának, Farquahr ezredes előzékeny figyelmét, amelyben a cs. kir. hadihajót részesítette, ezenfelül meleg elismeréssel adózik buzgó áldozatkész szolgálataiért, az angol orvosnak, Montgomerynek, aki a két beteg hajóorvost helyettesítette, meg a hajó gyógyszerárát is bőségesen ellátta ricinus olajjal, ópiummal és kámforral, mint kolera elleni gyógyszerekkel.

A hajó parancsnok az udvari hadi tanácsához intézett jelentésében áradozó szavakkal emlékszik meg a kolerától megkimélt hajólegénység dere-

kas magatartásáról; még a legnehezebb hajózási viszonyok között, főképen a Banka szorosban a legterhesebb hajószolgálat közepette is a betegek és haldoklók ápolásáról kellett gondoskodniok.

Erre nézve Pörtl a következőket jelenti: „senkisem ehetett, senkisem alhatott, folytonosan füstöltünk, majd boróka bogyókkal, majd eczettel, majd nedves löporral, majd kátránnyal. Mindannyian tetőtől talpig bekenték magukat kátránnyal, még az ingeiket is.“

„Az orvosok rendeletére a halottakat lepedőbe burkolva és nehezékekkel ellátva a tengerbe vetettük. Ezeket követték a Batáviában vásárolt jérczék és a szép külföldi madarak, amelyek nagy számmal voltak a hajón, szóval mindenképen igyekeztünk a hajónkat tisztán tartani.“

„A tisztek feláldozták néhány hordó cyprusi borukat, én magam is odaadtam bordeaux-i boromat és minden egyebet, amire a betegeknek szükségük lehetett. Ily módon reménylettük, hogy a lábbadozó 22 hajóst, akikhez a kimerült megkíméltek már nagyon hasonlítottak, megmenthetjük.“

A CAROLINÁN dühöngő kolerajárvány alkalmával érdemeket szerzett egyének közül ő felsége a következőket kegyeskedett kitüntetésben részesíteni: Ramijak hajókaplán, aki a tisztek és legények egyhangu elismerése szerint legtöbb érdemet szerzett és aki lelkészi teendője mellett még orvosi és beteg ápolói szolgálatokat is végzett, továbbá Rossi főorvos, a nagy polgári becsületérmet nyerték, Heen alorvos pedig a kis polgári becsületérmet kapta gyűrűs szalaggal.

Továbbá kaptak: Piolante káplár 100 forintot, Moretto, Russi, Zamboni közlegények, Belarin, Valtalina és Vechiardo tengerészek egyenként 50 forintot.

Ezenkívül ő felsége elrendelte, hogy az egész személyzetnek legfelsőbb megelégedése tudomására hozassék.

1821. évi július hó 10-én Pörtl elvitorlázott Singaporeból és kedvező monzum²⁵ mellett július 21-én Macao előtt vetett horgonyt.

Itt azután a kínai hatóságok nemzetiségének igazolásánál minden elképzelhető nehézséget gördítettek útjába és megakadályozták a CAROLINA

továbbutazását, a Bocca Tigris-en át, Whampoa-ba vagy Macao-ba.

A CAROLINA vörös-fehér-vörös hadilobogója és hajdan a kereskedelmi hajóktól viselt, a kettős császári sassal ellátott sárga lobogó közötti különbség képezte az ürügyet, amelybe a mandarinok oly csökönyösen megkapaszkodtak.

A kínai hatóságok hajlíthatlan merevsége arra kényszerítette Pötlöt, hogy Liu-tin sziget felé forduljon és ott a portugál követ közbenjárását kikérje.

De még ez sem birta a konzervatív mandarinokat rávenni, hogy a fregáttát csász. kir. hajónak elismerjék, sőt a parancsnok előtt azt állította, hogy minden további kísérlet hasztalan lenne, a mandarinok úgy sem tágitanának véleményüktől, hanem sokkal inkább célra vezetne, ha a CAROLINA lobogója az állami pecséten levővel megegyező császári sast viselne, bár a lobogó a szint illetőleg eltérő is volna az 1786. előtti sárga színűtől.

A CAROLINA augusztus 25-ig maradt a Liu-tin révben, anélkül, hogy a szárazfölddel össze-

köttetésbe léphetett volna. Amikor azután Pörtl meggyőződött arról, hogy a kínos ügyben a további alkudozások nem vezetnének eredményre, elhatározta, hogy oly megoldást fog választani, amely egyrészt a kínai hatóságokat is kielégítse, másrészt a cs. kir. hadihajók törvényes lobogóját sem sértse.

Egy vörös - fehér-vörös jelzőzászlóba bele varratott egy kétfejű sas és ezt a kínai mandarinoknak szánt lobogót a csász. kir. lobogóval együttesen felvonatta a hátsó zászlórudra.

A felvont zászló szigorú megvizsgálása után, a mandarinok megállapították, hogy a kétfejű sas az állami pecséten lévővel teljesen megegyezik és most már többé nem akadályozták a hajónak továbbutazását.

A parancsnok kifeszítette vitorláit és 1821. év augusztus hó 28-ik napján, elindulása után majdnem 1 esztendő múlva, Canton mellett Whampoánál horgonyt vetett.

A tengerészeti főparancsnokság, Pörtl alezredesnek a lobogó ügyben tanúsított eljárásáról, az udvari haditanácshoz intézett jelentésében következőkép emlékszik meg:

„A hajóparancsnok magatartása minden tekintetben dicséretre méltó volt, czélszerű intézkedései, amelyeket a sokféle balszerencse és nyomorúságoktól megviselt hajóján tett, hogy kitűzött célját elérhesse, bizonyítják, hogy tapasztalt tengerész és rettenthetlen katona. A kínai mandarinokkal szemben tanusított eljárása is igazolja, hogy ép oly erélylyel, mint leleményességgel küzdötte le a legnagyobb akadályt, amelyet útjába gördítettek ama népnek őseitől átvett szentesített szokásai és megsérthetetlen hagyományai és amely abba a veszélybe hozta, hogy egy látszólagos csekélység miatt rettentő szenvedések és nélkülözések árán keservesen elért célja, az államra nézve oly drága vállalkozás eredménye megsemmisül.“

„A Kinában tartózkodás tartamára az elkerülhetlen kényszer hatása alatt látszólagosan megváltoztatott lobogó egyik bizonyítéka annak, hogy ama nép mily nagy becsben tartja a kétféjű sast.“

A misszió sikerrel végződött és Pörtl alezredes visszatérni készült, de hazáját már többé viszont nem láthatta, mert utközben meghalt.

Valószínűleg áldozatul esett a Batavia elhagyása után rajta kiütött betegség utókövetkezményeinek.

Pörtl egyik jelentésében azt mondja, hogy: „daczára a használt óvszereknek engem sem kimélt a hivatlan vendég, Ghega fregáttahadnagy azonban derekasan helyettesített.”

Ghega, aki azután a CAROLINÁ-t haza is vezette, érdemei jutalmául soron kívül I-osztályu sorhajóhadnagygyá lépett elő.

1822.

november 12-én.

Villámcsapás a „Lipsia“ fregáttán.

A villámcsapások azon elemi eseményekhez tartoznak, amelyek a hajókon szerencsére csak nagyon ritkán fordulnak elő, mivel maga a tengervíz is igen jó vezető és a villámra alig bír kisebb vonzerővel, mint maga a hajó.

Ha manapság a villám be is csap egy hajóárbocza, többnyire emberáldozatot nem követel, még nagyobb kárt sem okoz, miután az árbocok villámhárítóval vannak felszerelve, amelyek fel fogják a villámsugarat és a vízbe vezetik. A vashajók használata óta még inkább csökkent a villámcsapás veszedelme, mivel ezeken nem támadhatnak villanyos részletfeszültségek.

A hajdani időkben azonban, amikor Franklin áldásos találmánya még nem volt a hajókon. egészen másképp állottak a dolgok.

Egy ilyen súlyos baleset, amely egy pompás hajónak majdnem pusztulását okozta, 1822. évi november 12-én a LIPSIA fregáttán fordult elő, amikor Missolonghiból utban volt Trieszt felé.

Friss kelet-északkeleti szél mellett a fregátta gyorsan haladt nyugat felé. Délután 1 1/2 órakor sűrű köd és eső kíséretében erős fergeteg keletkezett, a kilátás tökéletesen elhomályosodott és a közeli szárazföldet sem lehetett kivenni.

Az összes figyelmet arra kellett fordítani, hogy a hajó Chiarenza vak sziklazátonyaitól és Kephalaria csekélyes déli fokától távol tartassék.

A fregátta főárboczát hirtelen villámcsapás érte, a villám az árboczsudarat²⁶ széjjelzuzta, az árbocz hosszában lefutott, majd átugrott a hajóoldalára és a csarnak-csatlópántokról²⁷ egy lörésen keresztül az ütegfedélzetre s innen a közép-fedélzetre futott, ahol a szivattyuk között elhelyezett kartácscsal telt ládában eltűnt. Faszilánkok, ezek között 5—6 láb hosszúságúak, zuhantak a fedélzetre.

A hátsó csardakon²⁸ időző hajóparancsnok, Accurti sorhajókapitány egy tisztet azonnal az alsóbb fedélzetekre küldött, amelyek már akkor sűrű

kénes füsttel voltak tele, néhány legényt pedig a főárbocra rendelt, ahonnét segély kiáltások hallatszottak. Röviddel azelőtt ugyanis 8 hajós az ár-
bocra mászott, hogy a fősudárvitorlát²⁹ bevonják; a villámcsapás nagy pusztítást okozott soraikban.

Stochich János I-ső osztályu tüzérhajós szörnyet halt, Lombardo János és Vatta János I-ső osztályu tengerészek már alig bírtak némi életjelt adni magukról, Capelli Cézár és Olivieri Antal tizedesek, valamint Radaun Antal, Rusich Márton és Capanna Vincze I-ső osztályu tengerészek pedig súlyos sebesülést szenvedtek.

A sebesülteket kötélén gondosan lebocsátották a fedélzetre és a hajókorházban ápolás alá vették; Lombardo János és Vatta János tengerészek rövid idő alatt belehaltak sérüléseikbe, a többinek életét azonban sikerült megmenteni.

E nehéz baleset után a parancsnok nyomban Zante révét igyekezett felkeresni, hogy ott a szenvedett sérüléseket pontosan megvizsgálhassa és a halottakat eltemethesse.

A megérkezés után megejtett alapos vizsgálat kiderítette, hogy a főárboc csak könnyebb sérülést szenvedett, a derékszálfa pedig sértetlen

maradt, a sudárszálfá azonban annyira megrongálódott, hogy ki kellett cserélni.

A vizsgálat eredményéből azt is lehetett következtetni, hogy a villám az árbocz csucsáról egészen a járomfáig³⁰ a sudárfa hosszában futott, a szálfát itten elhagyta és a sudárvitorlafa emelőkötele csigahengerének rézburkolatától vonzatva másodizben találta a sudárfát és szét forgácsolta. A főderékfa sértetlen maradt, a főárboctörzs bádog burkolata a villámot ismét eltérítette, de azon semmiféle kárt nem okozott. A hajónak alsóbb helyiségeiben a villám szintén nem okozott kárt, mindössze egy kard tokját és pengéjét furta át különös módon és egy kartácson hagyott sajátságos nyomot hátra.

Óriási szerencse volt, hogy a villám a mellső és hátsó löporkamarák között hirtelen elveszett.

Accurti sorhajókapitány jelentésének végén kiemeli a hajótörzsszemélyzetnek és legénységnek a fregáttára nézve majdnem végzetes baleset alkalmával tanúsított fegyelmezettségét és hidegvérét.

Különös véletlen folytán rövid idővel ezután 1823. évi szeptember 23-án az AURORA goelettet

szintén villámcsapás érte, amint Trieszt és Korfu között postaszolgálatot teljesített. A villám a hajó előárboczába csapott, de benne nagyobb kárt nem okozott, az elősudárfát azonban ki kellett cserélni; 4 legény elbódult, de szerencsére a balesetnek egyéb következményei nem voltak.

1821—1830.

A cs. kir. haditengerészet tevékenysége a görög szabadságharcz alatt.

Amikor 1821-ben a görög szabadságharcz kitört, az osztrák kereskedők és hajóbirtokosok érdekei sokkal inkább fenyegetve voltak, mint bármely más államban. Akkoriban ugyanis a kereskedelmi közlekedés Európa és a kelet között, a mi a közép-európai kereskedelmet Trieszten és az ugynevezett bécsi uton át illeti, leginkább osztrák kezekben volt és a tengeren is többnyire osztrák hajók szállították az illető árukat.

Tökéletesen megbízható hajóskapitányaink vezetése alatt, a legkitünőbb dalmát hajóslegénységgel ellátott és mindenkor jó karban tartott hajóinkat a külföld az összes versenytársak fölé helyezte.

Ép ezért az osztrák kormány beavatkozása e vitába, nemcsak előnyös helyzetének felhagyását jelentette volna, hanem még európai bonyodalmakra is vezetett volna, amit a népek csak nagy nehezen viselhettek volna el, hiszen a napoleoni háború sebei még be sem hegedtek.

Ily viszonyok között Metternich herczeg, a birodalmi kancellár — bár maga rokonszenvezett a görög törekvésekkel — mégsem tehetett egyebet mint a legszigorubb semlegességet megtartani és teljes befolyásával megakadályozni, hogy a balkán félszigeten kitört viszály Európa többi részére átharapódzék.

A forradalom kitörése előtt Görögország viszonyai épenséggel nem voltak olyanok, mint aminőknek a philhellenismusha esett történetirők azokat festették. Az ottomán kormányzás egyrészt kegyetlenséggel másrészt hihetetlen türelemmel járt el és az utóbbinak köszönheti Görögország egy része, hogy kereskedelme felvirágzott és lakossága jóllétnek örvendett.

Különösen Hydra. Spetsai és Psarà szigeteknek lakói annyira gazdagok voltak, hogy

külön hadihajórajt tartottak kereskedelmük védelmére. Ez a flotta azonban nem érte be a törökök elleni harczczal, hanem a görög kalózhajóknak idegen kereskedelmi hajók ellen intézett vállalatait is támogatta, sőt maga a flotta sem idegenkedett az efféle kalandoktól.

Az osztrák császárságnak, valamint a többi európai államnak igen könnyen módjában állott volna ily erőszakosságok miatt az egész fellázadt országot megleczkéztetni, ha ez a közbelépés nem viselte volna magán a részrehajlás jellegét, amit minden áron kerülni akartak.

Néhány esetben a kereskedelmet védő általános intézkedéseket diplomaciai műveletekre kellett szorítani, habár a cs. kir. követ egyéni véleménye szerint sokkal megfelelőbb lett volna erőszakkal eljárni.

Ez ugyan legkevésbé sem akadályozta a keletenidőző hadihajóosztagunkat, hogy kereskedelmi hajóink ellen intézett merényletek megtorlásában erőszakot alkalmazzon és a görög tengeri rablókat erélyesen üldözze.

A görög szabadságharcz 9 évig tartott, ez a hosszú idő haditengerészetünknek sok alkalmat

nyújtott dicső tettekre. Hogy ezeket az utókor számára megőrizhessük ide iktatjuk néhánynak leírását.

A „Merope“ esete.

1822. évi október hó 22-ik napján az Ithaka-sziget és Akarnania partvidéke közötti csatornában horgonyzott az Ivanović Hieronymus kapitánytól vezénylett MEROPE osztrák skuner³¹ és egy másik osztrák kereskedelmi hajó, Luković Márkus kapitány parancsnoksága alatt.

MEROPE rakománya Triesztbe szállítandó szárított déli gyümölcsből állott. Mivel Ivanović kapitány még tovább a keleten akart maradni, ennél fogva rakományát eladta bajtársának Lukovićnak és ehelyett átvett tőle lisztet és kétszer-sültet, hogy Görögországban értékesítse.

Amint az áruk átrakodásával este felé elkészültek, Luković azonnal utra is kelt Trieszt felé; Ivanović szintén tovább akart utazni és másnap reggel egy csónakot küldött a partra, hogy holt rakományként köveket hozzanak a hajóra.

Ezután, 2 kephaloniai görög társaságában, egy magát osztráknak kiadó egyén jött a hajóra azzal az ürügygyel, hogy a kapitányt üdvözlje.

A kapitánynyal megreggeliztek s azután a partra szálltak, ahonnét nemsokára felfegyverkezve és egy fegyveres csapat kíséretében visszatértek a hajóra és a kapitányt, a csarnakmestert és egy hajóst legyilkolva a hajót birtokukba kerítették.

Amikor a holtrakomány gyűjtésével foglalkozó legények a lövéseket meghalották, tüstént a kapitány segítségére akartak sietni, de ebben egy kalózsajkát vezető Papapoulo nevű görög pap megakadályozta őket, erős puskasortűzet zúdítván a védtelen emberekre.

Amikor a hajó irnoka, a kapitány fivére, is elesett és egy Matković Vincze nevű tengerész súlyosan megsebesült, a többi három hajós Matković kíséretében a hegyekbe menekült; másnap azután Missolunghiba mentek, ahol a csász. kir. konzulátus állítólagos ügynökének, Marizzának bemutatkoztak.

Ez a Marizza azelőtt csak a franczia konzulátus ügyeit intézte, de amikor a forradalom kitörésekor az európai államok képviselői elhagyták Missolunghit, ezeknek ügyeit is magához ragadta, és minden nemzet képviselőjének adta ki magát,

hogy ezen lepel alatt bűnös uton vagyont harácsoljon össze.

A MEROPE legényeit a legrosszabb fogadtatásban részesítette, sőt nyomban el is záratta őket.

Ezalatt a skunert a görög lobogó alatt vitorlázó, genuai születésű Sciuto Miklós kalóz birtokába ejtette, újra kizsákmányolta azután Missolunghiba hozta és ott Marizzának átadta.

Missolunghiban azután Marizza tanácsára a MEROPE megmaradt hajóseit börtönbe vetették s amikor ezek követelték, hogy Zantéba vitesse, hát egyszerűen bilincsekbe verték.

A Zantéban lakó Morea főkonzulja, Zen, volt az első cs. kir. hivatalnok, aki ezen ocsmány tetről értesült; az ott tartózkodó Missolunghi csász. kir. alkonzult rögtön oda küldötte, hogy úgy a foglyok szabadlábra helyezését mint az elrabolt áruk visszaadását követelje.

Marizza ügyet sem vetett hivatalnokunk kivánságaira, hanem az ugynevezett „Missolunghi kormánynál“ kieszközölte, hogy őt mint a görög ügy ellenségét egyszerűen kiutasítsák a városból.

Az osztrák tengerészeket a skuner-re hozták, a melyen Marizza nagy pompával és hatalmának

fitogtatásával a francia lobogót felvonatta. És amikor az egyik osztrák tengerész a francia lobogót saját lobogónkkal akarta kicserélni, Marizza unokaöccse, a nagybátyja biztatására, egyszerűen rálőtt; szerencsére a lövés nem talált.

A görögök egyébként is szüntelenül fenyegették embereinket és azok folytonos életveszélyben forogtak.

Október 28-án azután Marizza egész családjával és rokonságával a MEROPE-re szállott, ott uri kényelembe helyezkedett és a francia lobogót viselő hajót egészen tulajdonának tekintette.

A zantéi francia konzulnak e tárgyban hozzáintézett komoly felhívását pedig egyszerűen figyelembe sem vette.

Azt tartja a közmondás, hogy a gonosztevő vakon rohan a büntetés karjába — ez Marizzán is bebizonyult. — Gaztetteinek híre kormányunknak tudomására jutott s a megfenyítés nem sokáig váratott magára.

November 7-én Paulucci örgróf ellentenger-nagy és hajórajparancsnok a LIPSIA fregáttával Zantéba érkezett, itt Zen főkonzult kanczellárjával

és a patrasi öbölben jártas kalauzzal hajójára vette és 10-én reggel Missolunghiba vitorlázott.

Alkonyatkor a kikötő közelébe érkeztek és a parttól 4 mérföldnyire horgonyt vetettek, mivelhogy a mélyjárású fregáttával közelebbre nem mehettek.

A LIPSIA-ról ugyan nem lehetett a MEROPE-t látni, de a kikötőben való helyzetéről tájékozva voltak és azt is tudták, hogy a hajó az erődök védelme alatt áll.

Hogy hatalmukba kerithessék a MEROPE-t, 3 hadilag felszerelt csónakot küldöttek ki.

Az expedíciót, Corner sorhajóhadnagy vezette és melléje Soardo sorhajózászlóst rendelték, aki egyébként a MEROPE parancsnokául volt kiszemelve.

Esti 5 órakor a csónakok elhagyták a fregáttát és 6 órakor már annyira megközelítették a MEROPE-t, hogy jól kivehetlék. Már most igyekezniök kellett, hogy a hajót, melynek lakói lát, szólag észre sem vették a csónakok közeledését, váratlanul megtámadják és ezt a műveletet akként intézzék, hogy a görögöknek Marizza és társai érdekében ne legyen alkalmuk közbelépni.

Hogy az evezés minden zaját eltompítsák a kampóknál az evezők nyelét vitorlavászonnal bevonták és szorosan egymás mellett haladtak, hogy a vezetők halkán értekezlessenek.

A MEROPE-hez hátulról közeledtek és 2 csónak Corner sorhajóhadnagy vezetése alatt jobboldalról, a harmadik csónak meg Soardo sorhajóászlóssal baloldaltól szállották meg a hajót.

A támadás teljesen készületlenül találta a MEROPE lakóit; néhányan, a kik a fedélzeten tartózkodtak, védekezni próbáltak, de rögtön levertek és a rakodónyíláson keresztül a hajóaljába dobattak ott levő társaik közé. Támadóink arról is gondoskodtak, hogy senki se ugorhasson a tengerbe és ne menekülhessen ezen az uton; valamennyi hajónyílást elállottak és mindenkit, aki a hajó alsó részéből el akart illanni, egyszerűen viaszatasztottak. A hajdani hajólegénységből hátramaradt tengerészek rögtön a támadókhoz csatlakoztak és segítségükkel sikerült a három főgonosztevőt Marizzát, unokaöccsét és a hajóskapitány szerepét játszó Zambolit hatalmukba keríteni.

Erre ezután a hajó horgonylánczait a vízbe eresztették és a skunert esti 9 órára a fregátta közelébe vontatták.

Mivel a holt rakomány behajózása alkalmával Papapoulo pap csapata által súlyosan megsebesített és Marizza czinkostársaitól megkínzott tengerészünk sürgős orvosi gyógykezelést igényelt, a LIPSIA sebészét a MEROPE-re rendelték.

Paulucci ellentengernagy másnap reggel megpróbálta a LIPSIA és MEROPE-vel Zantéba vitorlázni, de a nehéz délnyugati vihar arra kényszerítette, hogy előbbi helyén ismét horgonyt vessen.

Nemsokára a patrasi erőd parancsnoka és az ott horgonyzó török hajóosztag egyik tisztje a hajóra jöttek, hogy hajóparancsnokunkat üdvözöljék.

A délelőtt folyamán összeállították a MEROPE foglyainak névjegyzékét; épen 30-an voltak, közöttük a már említett Sciuto Miklós is, néhány czinkosával, akik a skunert Missolunghiba vitték. Mindezeket kihallgatták és vallomásaikat jegyző-

könyvbe vették, hogy ezek után a Naupliában székelő központi kormánynál kártérítést követel-hessenek. Ezután a hajón talált tárgyakat — ki-véve az utasok tulajdonát — leltárba vették. Marizza megmotozása alkalmával 34 tallért ta-láltak nála; ezt a pénzt Ivanović örökösei javára elkobozták.

November 12-én reggel friss keletészakkeleti szél mellett a skunert uszályba vették és Zantéba vitorláztak, ahová esti 9 órakor meg is érkeztek.

Zanté angol kormányzója, Stowin Frigyes, a LIPSIA parancsnokának sürgős előterjesztésére megengedte, hogy a foglyokat az ottani kórházba szállítsák és később még abba is beleegyezett, hogy a jóni szigeteken maradhassanak, bár mind-annyian azok közé tartoztak, akiket rossz ma-gaviseletük miatt onnan már száműztek. Ezt a kegyes eljárást annak köszönhették, hogy nem akarták őket a törökök kezébe juttatni, akik kétségkívül valamennyiüket lekaszabolták volna.

Magától értetődik, hogy Marizzá-ra, unoka-öccsére és Zambolira e kegyet nem terjesz-tették ki; ezeket vasra verve a LIPSIA-ra hoz-

ták, hogy a Triesztbe vezényelt hajóval az ottani törvényszéknek átadhassák.

A MEROPÉ-n talált lisztet és kétszersültet Zantéban eladták.

A már említett megsebesült tengerészt a zantéi kórházba helyezték el és ápolását a LIPSIA seb-orvosára bízta, aki ez okból Zantéban visszamaradt.

A MEROPÉ-n hiányzó személyzetet a LIPSIA-ról egészítették ki.

November 17-én mindkét hajó Triesztbe vitorlázott, ahová azután szerencsésen megérkeztek.

Marizzát és bűntársait az ottani törvényszék több évi fegyházra ítélte és amennyiben javaik Ivanović örököseinek kárpotlására nem voltak elégségesek, a hiányzóért a görög kormányuk kellett jót állania.

1824—1826.

Kalózok és görög hajók elleni harczok.

A görög hadi- és kalózhajóknak az osztrák kereskedelmi hajók ellen intézett tulkapásai 1824-ik év folyamán igen gyakoriakká váltak. — A fel-
lázadt ország kormánya pedig nem sok kedvet mutatott a görögök által okozott erőszakokért elégtételt szolgáltatni.

Kanaris sikeres műveletei Chios mellett a törökök ellen, meg egyéb sikerült rajtaütések folytán vérszemet kapva, a görögök olyannyira igénybe vették a kutatási jogot, hogy ezt a semleges hatalmak tovább már nem tűrhették. Gyakorta megtörtént, hogy oly hajórakományt, amelyre nagyon vágyódtak, egész egyszerűen hadi kőbozmánynak jelentettek ki és azt lefoglalták, mitsem

törődve a nemzetközi megállapodással, amelynek alaptétele az, hogy a lobogó a rakományt védi.

Sőt megtörtént az is, hogy hajóink valamint más idegen hajók ellen is oly módon viselkedtek, amely már nagyon hasonlított az egyre szaporodó és folytonosan szemtelenkedő tengeri rablók magatartásához.

Ausztriával szemben ugyan igyekezett a forradalmi kormány alattvalóinak tulkapásaiért elégtételt és kártérítést szolgáltatni, sőt a MEROPE esetében is igazolta magát oly módon, hogy a felelősséget Missolunghi ugynevezett „helyi hatóságára” hárította. Ennek a jóakaratnak azonban tüstént vége lett, mihelyt a csász. kir. hajóraj számát 1824. év második felében a BELLONA fregáttára, a VIGILANTE és ARETUSA skunerre leszállították és ezzel azt a szokást is, hogy az osztrák kereskedelmi hajókat utjukban hadihajók kísérték, megszüntették.

Az erélyes fellépésre legelső alkalmat Hydra lakosai szolgáltatták, akik kereskedelmi hajóink ellen gyakran vetemedtek erőszakosságra.

Ezt megbosszulandó a hajóraj parancsnoka Accurti sorhajókapitány a BELLONA fregáttával

és a VIGILANTE skunerrel ama szándékkal ment Hydrába, hogy a révhatóság előtt fekvő — kobozó hajónak felszerelt — brigantint³² magával vigye. Esti szürkületkor Bujacovich sorhajózaszlós vezetése alatt 2 hadilag felszerelt csónakot küldött a kobozó hajó ellen, azonban fél utról vissza kellett térniök, mivelhogy hirtelen erős északkeleti szél lepte meg őket, amely a fregáttát és a skunert is arra kényszerítette, hogy horgonyhelyüket elhagyják és Naupliába vitorláznak, ahová november 5-én érkeztek meg.

Másnap Accurti sorhajókapitány a következő függő ügy rendezése végett az ideiglenes kormányhoz fordult, amelynek főnöke Kolettis volt:

Még 1824. év október havában a görög kobozó hajók lefoglalták a MINCIÓ osztrák brigantint, mivel rakománya török tulajdon volt. A rakomány elkobzása után a hajót ugyan szabadon bocsátották, sőt a kapitánynak nemcsak a vitelbért fizették meg, de még egyéb kárát is megtérítették. Mindezzel azonban képviselőnk nem elégedett meg, hanem kötelességének tartotta a nemzeti lobogónk ellen elkövetett ocsmány mérnyeletért elégtételt követelni.

Kolettis mindenféle kifogásokkal huzakodott elő, ugyannyira, hogy a 48 órai határidő letelével Accurti kénytelen volt erőszakot használni. A kobzásra felszerelt és 4 ágyuval rendelkező görög mistico³³ Nauplia városa alatt volt kikötve; ezt zálogul akarta magával vinni. Evvégből Buja-covich sorhajózászlós vezetése alatt november 8-án este kirendelt 2 hadilag felszerelt csónakot a hajó ellen és e művelethez beosztotta Salvini tengerészhadapródot is. A különítmény 7 $\frac{1}{4}$ óra-kor a mistico-hoz érkezett és annak legénységével birokra kelt, néhányan a vízbe ugrottak, legtöbbet közülök azonban embereink ártalmatlanná tették és a hajó belsejébe zártak.

Nauplia őrsége azonban észre vette a holdvilágban történeteket és néhány ágyulövést és élénk puskatüzelést intézett a támadók ellen és közülök egy tengerészt és egy tengerészgyalogost agyonlőtt. Hogy az ellenséges tűz lőtávólából mielőbb kimenekülhessenek, a mistico lánczait hamarosan kicsusztatták és a 2 csónakkal a fre-gáttához vonszolták.

Másnap reggel Kudriaaffsky utász hadapród vezetése alatt egy hadilag felszerelt dereglyén

a foglyokat holmijukkal együtt a partra vitték. Egy görög csapat ugyan puskatüzzel fogadta a dereglyét, de egy jól irányzott ágyulövessel sikerült őket szétugrasztani.

A mistico most már Salvini tengerészhadapród vezetése alatt a mi hajóosztagunkhoz került és a BELLONA és VIGILANTE skunerrel, valamint a Smyrnából megérkezett ARETUSA-val együtt elhagyta a kikötőt, hogy a szigettengeren czirkáljon.

November 12-én Paros és Syra szigetek között egy tiz ágyuval felfegyverzett KYMON nevű kalóz brigantinnal találkoztak, amelyet szintén elfoglaltak és miután legénységét egy orosz hajóra átszállították, Brunetti sorhajószászlós parancsnoksága alá helyezték és hajóosztagunkhoz csatolták.

Amint november 13-án hajóink a Chios csatornában vitorláztak 2 gyanus mistico-t vettek észre; a főparancsnok rögtön kirendelte ellenük a két skunnert.

Csakhamar felismerték, hogy a Spalmadori kikötőbe nagy sietséggel visszavonuló járművek tulajdonképen kalózhajók; a VIGILANTE tehát üzöbe vette őket, de egy szűk, csekély kibuvón sikerült

elmenekülniök. Ezalatt azonban az ARETUSA megkerülte a Spalmadori szigetet és elérte az egyik místico-t, a part felé szorította és ágyulövésekkel szétrombolta; a partra menekült legénységet kartácsesal lövöldözték le, ezzel meghosszulva a Nauplia mellett legyilkolt hajósainkat.

A prédául ejtett 2 hajót Smyrnába vitték és ott eladták, a befolyt összeget pedig a görögöktől megkárosított osztrák alattvalók kártalanítására fordították.

Az ideiglenes kormányra hathatós befolyást gyakorolt ama körülmény, hogy 1826-ban keleti hajórajunk hajólétszámát felemelték. A nevezett kormány ekkor a tengeri rablók ellen szigorú rendszabályokat léptetett életbe, sőt megtiltotta oly kis hajók építését is, amelyek rablásra alkalmasak lehettek volna; de azért mégis mindenféleképp azon volt, hogy magának az idegen kereskedelmi hajók megmotozására hivatalos jogot biztosítson.

Ezen engedélyt — tekintettel arra, hogy a görögök gyakran visszaéltek vele — a csász. kir. felhatalmazott képviselő egyenesen megtagadta

és az akkori főparancsnok Paulucci örgróf ellentengernagy intézkedett arról, hogy e tilalom nyomtatékkal érvényesüljön.

Kevéssel azelőtt görög kalózok több osztrák kereskedelmi hajót raboltak ki. Naupliában pedig Scagliarin osztrák kapitányt azon ürügy alatt fosztották meg 800 forintjától, hogy a CAROLINA cs. kir. korvétától elkobzott ASPASIA skunerért kárpotolva legyenek.

Miután követeléseink eredményre nem vezettek, Paulucci elégetett egy, a mikoni szigetek alatt elfoglalt tiz ágyus görög kalóz misticot, Timeos sziget közelében pedig elfoglalta a MILTIADES görög hadikorvétát és a LEONIDAS brigget. Ugyanesak lövésekkel riasztotta el a Sachturis tengernagy parancsnoksága alatt álló hajóraj egyik hajóját amely a horgonyon fekvő BELLONA és a tengerpart között akart áthaladni és kényszerítette Sachturist, hogy bocsánatot kérjen és lobogónkat köszöntse.

Ezek után pedig a görög kormány kénytelen volt követeléseinknek eleget tenni és a kívánt kárpotlást megadni.

Ezalatt a csász. kir. hajóraj kiküldött hajói is eredményyel jártak el a kalózok kipusztításában.

Bandiera korvétakapitány parancsnoksága alatt a koroni öbölben czirkáló CAROLINA korvéta 1826. évi szeptember 28-án a reggeli órákban Skadamuránál 2 skunerrel találkozott, amelyek ép horgonyhelyüket készültek elhagyni. Mivel a korvéta kedvező széllel haladt, csakhamar utol is érte az említett járműveket. A megmotozás alkalmával kisült, hogy az egyik egy júniai kereskedelmi hajó, a miért is azonnal utjára bocsátották; a másik ellenben, kalózhajó volt, menekülni igyekezett. Mivel azonban a parttól nem birt elszabadulni, egy közeli öbölbe menekült, a hová a korvéta nem követhette és ott megbujt.

Bandiera korvétakapitány azonban Fecondo sorhajózászlós vezetése alatt azonnal egy különítményt küldött ki a hajó elfoglalására. A gyalogság megszállott egy halmot, amelyről az egész terepet tűz alatt lehetett tartani, és így a netán segélyükre sietőket távoltartani; ezalatt a külö-

nitmény része egyenesen a skunert támadta meg. Amikor ezt a kalózok észrevették, hajójukat a partra huzták, és annyi holmival amennyit csak magukkal bírtak vinni megugrottak. A különítmény tehát kénytelen volt azzal beérni, hogy a skunert elpusztítsa.

Nemsokára ezután, október 12-én, ugyanezen a környéken a CAROLINA a Venetico fok mellett egy osztrák martinganá-val³⁴ (szállító hajó) találkozott melynek kapitánya közölte, hogy az elmúlt éjszaka a Matapan foknál egy görög skuner kirabolta. Később fel is tűnt egy ilyen skuner, amelyet a CAROLINA azonnal üzöbe vett, hogy meggyőződhesen arról, vajjon nem-e az a bizonyos kalózhajó. Az üldözött hajónak azonban sikerült megszöknie: ugyanis evezőinek segítségével Vitollo kikötőjébe menekülhetett, ahová a beállott szélcsendben a korvéta nem követhette.

Megjegyzendő, hogy Vitollo bejáratát 2 erőd védte és hogy a hasonló nevű helység lakossága a harcias mainottok törzséhez tartozván, a korvéta ellen legalább ezer puskával rendelkezhetett volna.

Mindennek daczára másnap reggel kedvező széllel Bandiera teljesen harcra készen a kikötőbe érkezett, ahol a görög skuneren kívül, az osztrák CLOMINANTE brigget és a szárd COSTANZA polakkert³⁵ találta.

A hajó egyik tisztjét azon üzenettel küldötte a helység fejéhez, hogy a skunert meg fogja motozni és ha a CAROLINÁ-ra csak egyetlen egy lövést is merésznének tenni, úgy az egész községet romba löveti. A vizsgálat alkalmával kitűnt, hogy a skuner egy ártatlan kalmárhajó és a keresett kalózhajóval nem azonos volt, ellenben kiderült az is, hogy a szárd polakker egy elfoglalt hajó, melynek kapitánya fogságban van tartva; Bandiera kieszközölte, hogy a kapitányt és hajóját rögtön szabadon bocsátották.

Az ELISABETH cs. kir. skuner Bua fregáttahadnagy³⁶ parancsnoksága alatt 1827. évi augusztus hó első hetében utban volt Konstantinápolyból Szaloniki felé és az odavezényelt Ciccopieri gróf főkonzult szállította oda. Amikor a szaloniki öbölhöz érkeztek, 2 nagy vitorlás de-

reglyével találkoztak s hamarosan felismerték, hogy görög kalózhajók.

Azonnal üldözőbe vevén, Bua ügyes kézzel az egyiket lövésekkel elpusztította, a másikat pedig a parthoz szorította ; az utóbbi személyzete egy részének sikerült ugyan megmenekülni, 18 egyén azonban a törökök fogságába került ; ezeket azután kettőnek kivételével, akiknek érdekében közbenjártak, Szalonikiben lefejezték. A kettő közül egyik osztrák alattvaló volt és egy elfogott kereskedelmi hajóról származott, a másik pedig az ELISABETH kalauzának fia volt.

A vilajet kereskedelmét hosszú időn át károsító két rablóhajó elpusztításaért a szaloniki basa Buának elismerését fejezte ki és hajótörzsszemélyzetével együtt ünnepélyes kihallgatáson fogadta és neki egy remek diszkardot ajándékozott.

Ezzel csupán néhány példát soroltunk fel hadihajóink közreműködéséről a görög szabadságharcz alatt, de ez a néhány példa is elegendő annak kimutatására, hogy a csász. kir. lobogó becsületét mily magasan tartották és nemcsak az osztrák, hanem az idegen kalmárhajók és kereske-

dők jogainak megoltalmazásában mily nagy oda-
adást és hősi elszántságot tanusítottak, midőn a
görög vizeken fanatikus népharcz dühöngött és
a tengeri rablóvilág buján virágzott.

1840.

december 2-án.

A „Medea“, „Guerriera“ és „Lipsia“
hajók a hajótörés veszélyében a beiruti
réven.

A szövetséges cs. kir. és angol hajóraj, az előbbi Bandiera ellentengernagy, utóbbi Stopford tenger-
nagy³⁷ parancsnoksága alatt, 1840. év november
havának végén a beiruti révben horgonyzott.

Megállapodás szerint december elsején a
hajók utra készültek, hogy együttesen vitorláz-
zanak Marmarizza felé, amidőn december 1. és
2. közötti éjszaka hirtelen nyugati szél támadt,
amely váratlanul olyannyira megerősödött, hogy
a horgonyokat nem lehetett többé felhuzni és a
révet elhagyni.

December 2-án reggelre a szél már viharra
vált és minden jelből arra lehetett következ-

tetni, hogy még viharosabbá fog fajulni. Bandiera ellentengernagy tehát a csarnakzatot bevonatta és kellő előkészületeket tett, hogy a kikötött hajók a vihar alatt kárt ne szenvedjenek. Bár a csász. kir. hajók 2-2 lekötött horgony³⁸ voltak kikötve, mindamellett a kedvezőtlen horgonytalaj miatt a nagy fergetegben és a hatalmas hullámozásban a horgonyok engedni kezdettek és a hajók abba a veszélybe kerültek, hogy alpartra³⁹ vetődnek.

Az angol PRINCESS CHARLOTTE és BENBOW sorhajók 4 horgonynyal, 150 láb hosszúra kivetett lánczczal, 2 francia hadihajó három horgonynyal voltak kikötve, mégis a part felé sodortattak; az utóbbi kettő a legrövidebb idő alatt 2 tengeri mérföldtizeddel⁴⁰ közeledett a parthoz. Deczember 2-án délelőtt 10 órakor a fergeteg elérte tetőpontját és a hatalmas hullámozásban a hajók nehezen dülöngtek.

Több kereskedelmi hajót, amelyek a hajórajtól szél alatt a parthoz közelebb feküdtek, a vihar és a hatalmas hullámok a partra vetettek, egy görög brigg pedig abban a pillanatban borult fel, amikor kapitánya önkényt akart hajójával partra

futni és egész személyzetéből mindössze három ember menekülhetett meg.

E komoly helyzet láttára, amelyben a csász. kir. hajók voltak, a hajóraj parancsnoka elrendelte a harmadik horgony kivetését; ez az intézkedés azonban eredményre nem vezetett, mert a MEDEA, GUERRIERA és a LIPSIA tovább is folytonosan a csekély víz felé sodortattak.

Délután 2 óra felé a LIPSIA abban a veszélyben forgott, hogy a hullámnzás az irányában fekvő sziklazátouyra dobja s ott szétzuzódik; egy erős dülöngés alkalmával a korvétát két egymást gyorsan követő omló hullám érte, amelyek a fedélzetet elárasztották, az előárboczat ketté törték és ezt 2 csónakkal együtt a vízbe sodorták. Ugyanekkor mind a három horgony engedett minél fogva a hajó minden támpontját elveszítette.

A tengeri szolgálatban megöszült és sokat tapasztalt Bandiera ellentengernagy a LIPSIA válságos helyzetét következőkép ecseteli: „Mindnyájan reszkedtünk, látván, hogy a hullámoktól majdnem teljesen elborított korvéta egyenesen a sziklákhöz közeledett és minden pillanatban abban a veszély-

ben forgott, hogy szétzuzódik; leginkább az hatott a szívünkre, hogy teljes lehetetlenség volt, a hajón és személyzetén bármi módon is segíteni. A tengerészeti tudomány minden eszközét felhasználván, hogy a hajót a pusztulástól megmenthessük, segítséget most csak az isteni oltalomtól várhatunk és tényleg ennek köszönhattuk, nemcsak a LIPSIA megmenekülését, de a magunkét is“. A LIPSIA már csak igen kis távolságra volt a veszedelemtől, amikor horgonyai megint megkapaszkodtak a fenékbe és ezzel a további veszély megszűnt.

Délután 5 órakor a vihar ereje megcsökkent és másnap a reggeli órákban Bandiera végre képes volt a veszélyeztetett hajónak segítséget küldeni.

A korvétát egészen ellepte a víz és a szivattyukat egész éjjel működtetni kellett, hogy a hajó alsó helyiségeit a vitztömegetől megszabadítsák.

Már most arról kellett gondoskodni, hogy a súlyosan megsérült korvétát mihamarabb biztos kikötőbe hozzák. Az angol hajóraj parancsnokához intézett kérelemnek, hogy az el-

sodort előárbo cz pótlására egy sorhajóderékfát engedjen át, a tengernagy nem tehetett eleget, eunnélfogva Bandiera egy tartalékderék- és sudárfából akart egy pótárbo czot összetákolni és az ily módon felszerelt LIPSIA-t uszályba venni. Erről a tervről azonban le kellett mondani, mivel-hogy egyrészt a felcsarnakozás az erős dülön-gésben nagyon nehezen ment volna és igen sok időt is igényelt volna, másrészt pedig utközben egy esetleges vihart a LIPSIA képtelen lett volna kiállani.

Ily körülmények között Bandiera megkérte az angol tengernagyot, hogy engedjen át egy gőzöst, amely a korvétát Marmarizzába von-tassa. Stopford e kérelemnek készséggel eleget tett és a GORGOGNE gőzhajót Henderson parancs-nokkal, Bandiera rendelkezésére bocsátotta; de-czember 3-án délutáni 2 órakor a LIPSIA uszályba véve a révet elhagyta. Ugyanaz nap az angol ha-jóraj is felszedte horgonyait és elvitorlázott Mar-marizzába, Bandiera pedig a MEDEA és GUER-RIERÁ-val továbbra is horgony alatt maradt, hogy a megsérült korvétának a vihar alkalmával el-veszett anyagait a lehetőséghez képest összeszedje.

Deczember 4-én reggel 100 emberből álló kutató csapatot küldött a partra, mely tüstént munkához is látott.

A partszegélytől mintegy 100 lépésnyire megtalálták a homokban a LIPSIA 3 csónakját egészen elborítva a homoktól; nagy munka árán sikerült ezeket a vizre eresztetni.

Megtalálták a három helyen eltört előár-boczt is mélyen a homokba furódva és néhány lépésnyire ettől a parton heverő előderékfát, amely közepén ketté volt törve.

Az előár-bocz tartó és futó kötélzete igen sok kárt szenvedett és csak darabonként volt megmenthető. A vitorlafákat, a vitorlákat és egyéb tárgyakat, bár hasznavehetetlen állapotban voltak, mindamellettsé biztonságba helyezték. A mentési munkálatok teljes 8 óra hosszáig tartottak és Bandiera ellentengernagy nagy elismeréssel emlékszik meg arról a nagy buzgóságról és fáradhatatlan szorgalomról, amelyet a kiküldött törzsszemélyzet és legénység tanusított e nehéz viszonyok között. Erre vonatkozó jelentésében különösen kiemeli báró Bourguignon fregattahadnagy, hajóraj hadsegéd, Baldisserotto sorhajózászlós,

valamint Agostino, Marchesi, Bane és Rocco hadapródok buzgóságát.

A hajórajparancsnok jelentése alapján a tengerészeti főparancsnok tengernagyi parancscsal nemcsak a fent említett személyek dicséretre-méltó tevékenységét méltányolta, hanem hizelgő szavakkal emlékezett meg a LIPSIA parancsnokáról, Madelena korvétakapitányról, Higgia első hajótisztról, Paita sorhajószászlósról és Moro hadapródról is, végül a legfelsőbb szolgálat nevében az egész legénységnek köszönetét és elismerését nyilvánította a nagy veszélyben tanusított derék magatartásukért.

Végül még megemlítjük, hogy e viharban a Stopford ellentengernagy fiától vezényelt ZEBRA hadibrigg Kaifában tönkre ment; a kikötőben levő PIQUE angol fregátta is csak annak köszönhetette menekülését, hogy parancsuoka a kellő időben kivágatta valamennyi árboczát. Beirutban a vihar elpusztította a nagy kikötőgátat és a part közelében fekvő épületeket is tetemesen megromgálta.

1841.

julius 28-án.

Meneghetti tengerész hőstette a smyrnai nagy tűz alkalmával.

A *VENERE* fregátta, *LIPSIA* korvéta és *AURORA* goelettából összeállított hajóraj 1841. év nyarán Baudiera ellentengernagy parancsnoksága alatt a smyrnai révén horgonyzott, midőn július 27. és 28. közötti éjszakán pusztító tűzvész ütött ki a városban.

A tűz az aranyművesek bazárában keletkezett és az uralkodó nyugati szélről táplálva, oly arányokat öltött, hogy néhány óra alatt a város telerésze elhamvadt. Ez alkalommal mintegy 10.000 lakóház, sok mecset, zsinagóga, a bazárok nagy része, a ghetto, valamint az egész török negyed elpusztult és 20,000 ember hajlék-

talanná vált. Amint a cs. kir. vezérhajón észrevették a tüzet, Bandiera ellentengernagy a legénységnek felét, mintegy 400 embert, oltószerekkel ellátva a mentéshez rendelte.

A tűzvész megfékezése után, az egész lakosság egyhangulag elismerte, hogy egyedül a derék legénység közbelépésének köszönhető, hogy az egész város nem esett áldozatul a pusztító elemnek. Másnap a napilapok és a különböző testületek lapjai a legnagyobb dicsérettel emlékeztek meg a cs. kir. tengerészek halált megvető működéséről és ezzel Smyrna lakossága halás köszönetének a nyilvánosság előtt is kifejezést adni óhajtottak.

A minden oldalról nyilvánuló, köszönetek fogadása után — ezek között a Smyrnában képviselt államok összes konzulátusi hivatalok, a városi hatóság, püspökség és még számos mások részéről — Bandiera ellentengernagy a velenzei tengerészeti főparancsnoksághoz kimerítő jelentést intézett, melynek alapján később a csász. kir. udvari haditanács elhatározta, hogy az esetet a legfelsőbb helyen tudomásul hozza.

Erre azután ő felsége Nándor császár és király 1841. év október hó 4-ik napján kelt legfelsőbb elhatározásával elrendelte, hogy : „a keleti csász. kir. hajóraj legénységének ez alkalommal ismételten tanusított dicső buzgóságaért legfelsőbb megelégedése tudomására hozassék.“

E rémes éjszakán a mentési munkálatok alkalmával csász. kir. hajólegénységünk az odaadó, kötelességű és önfeláldozó bátorság számtalan példájának adta tanujelét.

‘Különösen ki kell emelnünk a VENERE hajóhoz tartozó Meneghetti tengerész önzetlen magatartását, a melylyel ezen vitéz mentő egyenes és szerény gondolkozás módjának dicső bizonyítékát adta.

A hajórajparancsnokság már említett jelentésének beküldésével az eset befejezettnek látszott, a midőn a Smyrnában megjelenő „L’Echo de l’Orient“ napilap augusztus 7-ki számában egy, a tüzesetre vonatkozó, általános feltűnést keltő hír jelent meg :

„A városban szállongó hírek és szentanuk elbeszélései alapján rendkívül nagy örömmel emlékezhetünk meg egy cs. kir. tengerész hős-

tettéről s egyuttal sajnálkozásunknak kell kifejezést adnunk, hogy e derék ember nevét nem hozhatjuk nyilvánosságra, de legnagyobb utánjárásunk mellett sem birtuk megtudni. A tűz rendkívül gyors elharapódzása alkalmával egy törököktől lakott ház oly hirtelen borult lángba, hogy az álmukból felriadt lakók csak a legnagyobb gyorsasággal, mindenüket otthagya, menekülhettek meg. A megmenekültek között volt egy török asszony, aki a rémülettől félig alétan, menekülés közben csecsemőjét a bölcsőben felejtette. Borzasztó feledékenységet az anya csak akkor vette észre, amikor maga már biztonságban volt. A szerencsétlen fájdalomában félőrülten rohant vissza a házhoz, hogy legalább megkísértse gyermekének életét megmenteni. Ezalatt a lángok már az egész épületet körülnyaldosták ugyannyira, hogy lehetetlennek látszott a belsejébe hatolni, aminek láttára a szegény asszony fájdalmas jajvesze-
kelésbe tört ki.

Egy cs. kir. tengerészünk arrafelé vetődött és meghatottan érdeklődött a sirás oka iránt, de nem tudván törökül, nem beszélhetett

a kétségbeesett anyával, aki jelek segítségével végre mégis csak megértette magát.

Amint a tengerész a török asszony jelbeszédét felfogta, pillanatig sem habozott, hanem a fullasztó füstben a legnagyobb halálmegvetéssel ugrott a lángtengerbe s nem-sokára a körülállók aggódo várakozása közben visszatért, karján a sértetlen csecsemővel.

Leirhatatlan örömkítőrésekkel fogadta a szerencsés anya gyermekének bátor megmentőjét s hogy némikép megjutalmazza, felajánlotta neki telt perselyét, amelyet menekülése alkalmával magával ragadhatott.

A derék tengerész azonban visszautasította az ajándékot: „csak kötelességemet teljesíttem“ — ugymond — „s ezért nem fogadhatok el jutalmat“ s nem törődve szenvedett égési sérüléseivel, tovább rohant, másutt. használni áldásos szolgálataival.“

Ez ujsághír kapcsán a csász. kir. hajórajon megejtett nyomozás nagynehezen kiderítette, hogy a *VENERE* fregáttára behajózott s máskülönben a 6-ik századhoz tartozó Meneghetti Ferencz I-ső osztályu tengerész követte el a hőstettet s részint.

szerénységből, másrészt nemes szivűségből nem tett arról társainál sem említést.

Meneghetti velencei születésű és foglalkozásánál fogva hajós volt, akkoriban 22 éves, nőtlen és már 4 éve óta állott a haditengerészet szolgálatában. Amikor tengernagya megkérdezte, hogy miért titkolta el ezt a nemes tettet, zavartan felelte Meneghetti hogy: „tettemben semmifelé különöset nem látam s hasonló esetben bármelyik bajtársam ugyanigy cselekedett volna!“

A csász. kir. hajórajparancsnoksága e szép tetről nem mulasztotta el tüstént jelentést tenni. a tengerészeti főparancsnokságnál, minek folytán a bécsi udvari haditanács útján 1841. év november havában egy újabbi legfelsőbb elhatározás hozatott köztudomásra, mely szerint:

„Ő felsége a császár és király az előterjesztésre Meneghetti Ferencz I-ső osztályu tengerésznek, a ki Smyrnában 1841. évi július 29-ki tűzvész alkalmával saját életének legközvetlenebb kockáztatásával egy gyermeket a biztos tűzhálból megmentett, nemes tettének elismerésül a kis polgári becsületérdemjelet adományozni méltóztatott.“

Bandiera ellentengernagy az összegyűlt hajólegénység jelenlétében tűzte fel az érdemrendet Meneghetti mellére és a tengerészeti főparancsnokság rendeletére e kitüntetést a smyrnai lapok útján ott is nyilvánosságra hozta.

Mindenfelől egyhangu örömmel és lelkeséssel fogadták e kitüntetést és üdvkivánataikat ama megjegyzéssel kísérték, hogy a megérdemelt legfelsőbb kitüntetés még sohasem diszíté méltóbb mellét.

1849.

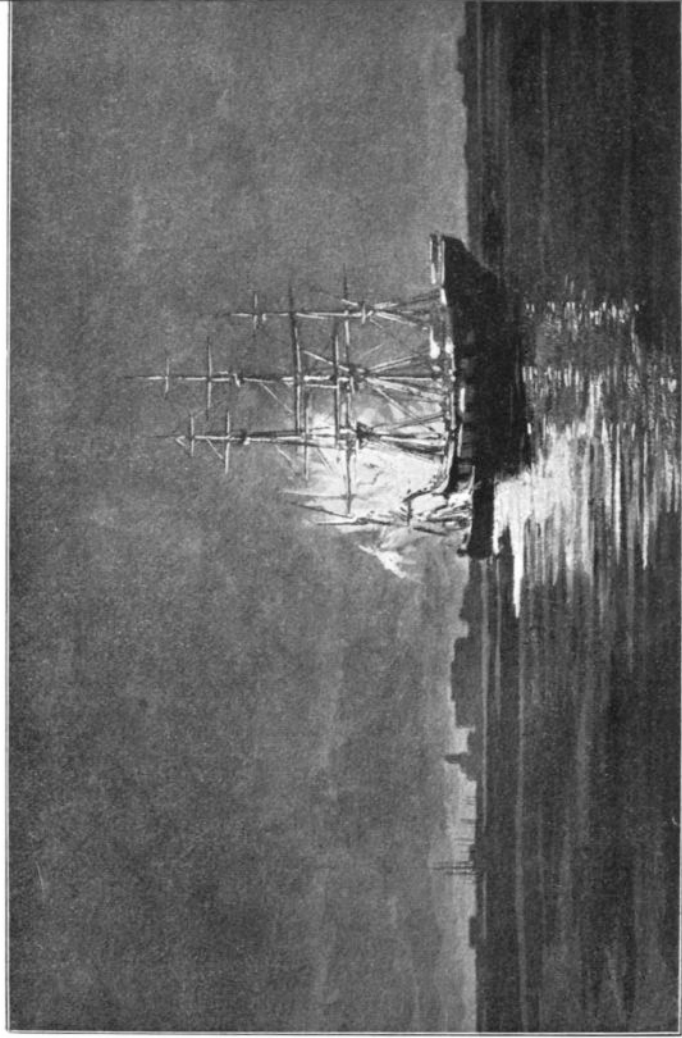
augusztus 11-én.

Egy gyűjtőhajó támadása a „Venere” fregátta ellen Chioggiánál.

A rendelkezésre álló csász. kir. flottának 1849. év nyarán az a nehéz feladata volt, hogy a hosszú velencei partvidéket szigorú zár alatt tartsa és a szárazföld felől is erősen szorongatott Velenczébe hadiszerek, hadilegénység, főként pedig élelmiszerek bevitelét megakadályozza.

E műveletre a csász. kir. flottát több kisebb osztagra választották és ezek mindegyike főleg a csatornák bejáratainak területeit tartotta őrizet alatt.

A Chioggia előtt fekvő hajóosztag Bendaj csász. kir. fregáttakapitány parancsnoksága alatt a VENERE fregátta, ADRIA korvéta, a DIDONE, CALIOPE és CONCORDIA ágyúnaszádokból állott.



Gyűjtőhajótadás a „Venere“ Ő Felsége fregattája ellen Chioggia-nál.

A Chioggiától három mérföldnyire délkeletre horgonyzó hajóosztagról augusztus 9-én délután észrevették, hogy a velencei kis gőzhajók egyike a belső csatornán 5 felfegyverzett trabakolót vontat Chioggiába, a hol a járművek az ottan állomásozó korvéta mellett horgonyt vetettek.

Bendaj fregátta kapitány ebből azt következtette, hogy hajóosztagja ellen az ellenség kirohanást tervez, minélfogva az alája rendelt hajókat jelek útján harczerakész állapotba helyeztette.

Augusztus 11-ke ugyan elmult anélkül, hogy bármiféle ellenséges mozdulatot észrevettek volna; a rákövetkező éjszaka azonban ködös és sötét volt és emellett még friss északnyugati szél is fujdogált.

Ezt a kedvező alkalmat használta fel az ellenség, hogy a régóta előkészített műveletet végrehajtsa.

A VENERE előbástyáján virrasztó őrszem éjjeli $\frac{3}{4}$ 12 órákor egy nagy gyorsasággal közelgő jármű vitorláját vette észre, rákiáltott a járműre, mivel azonban feleletet nem kapott és a jármű irányát sem változtatta meg, Ghersaglia

hajózászlós az elől levő löveggel rálövetett és a hajó legénységét fegyverre hívta.

A VENERE legénysége pillanat alatt harcál-lásain termett. Az ellenséges jármű ezalatt nagyon ügyes mozgással olykép helyezkedett merőlegesen a fregátta elé, hogy ennek orrmányárbocz⁴¹ — csarnakzata a jármű két árbocza közé bonyolódott. A következő pillanatban az üvön a kis járműtől robbanás kíséretében lángok csaptak fel egészen a VENERE elővitorlafájáig.

A gyújtóhajónak alatomos támadása a fregáltát nagyon veszélyes helyzetbe hozta s tüstént intézkedtek, hogy a fregáltát a gyújtóhajó vészes közelségéből kiszabadítsák.

A horgonyláncz fékezőit felnyitották, mivel azonban a fregátta csak nagyon lassu tempóban kezdett elszállani, a hátsó derékvitorlát is kifesztették; de a gyújtó hajó a fregátta orrába volt akadva és mellette maradt.

Ezalatt nagy erőfeszítéssel igyekeztek a fregátta előrésznél mindjobban elharapódzó tüzet elfojtani és egyuttal arról is intézkedtek, hogy szükség esetén a löporos kamarát is víz alá

helyezzék: ezalatt Bendaj fregáttakapitány rászánta magát, hogy a horgonylánczokat kicsusztassa. Ez használt; a fregátta jobbra tért, miáltal a gyújtóhajó is elszabadult a hajó előreszétől és a fregátta baloldalára került, a honnan könnyen eltaszitható volt. A gyújtóhajó lassan visszamaradt és mivelhogy a robbanás alkalmával erősen megsérült, a fregátta hátsó lövegréséhez érve, vízzel megtelt és elsüllyedt.

A VENERÉN-a tüzet hamarosan eloltották és gyorsan hozzáláttak a többi sérülés kijavításához. Az éjszaka hátra lévő részét a VENERE az egész hajóosztaggal együtt vitorla alatt töltötte anélkül, hogy elzáró kerületét elhagyt volna; mozgásban lévő hajóival hathatósan védekezhetett volna egy újabb gyújtóhajó támadása ellen, de nem került rá többé a sor.

Bendaj fregáttakapitány elismeréssel emlíkszik meg a legénység bátor magatartásáról és különösen kiemeli báró Hohenbruck tengerészhadapród lélekjelenetét, aki parancsra nem várva a veszélyeztetett fedélzeten levő löszereket a tengerbe dobatta.

Nem mulasztotta el Bendaj még felemlíteni, hogy augusztus 12-én reggel, amikor a lobogót felvonták, a legénység saját elhatározásából lelkesen megéljenezte ő Felségét és a lobogót.

A VENERE törzsszemélyzetéhez tartozott a tiszti szolgálatot teljesítő báró Sterneck Miksa tengerészhadapród is. Fennmaradt leveleiben, amelyeket akkoriban intézett édes anyjához, megemlíti ugyan a gyújtóhajó támadásának szerencsés lefolyását, de sajnos, a részleteket nem közli.

1853.

julius 2-án.

A „Huszár“ brigg és az „Artemisia“
goelett a „St. Louis“ amerikai korvéta
ellen harczra készülnek.

A mult század ötvenes éveinek első felében több keleti révváros az Európából megszökött politikai menekülőknék és közönséges gonosztevőknek menedékhelyéül szolgált; ezek ott a török hatóságok közönyössége folytán, és jóformán szemük láttára, háborítatlanul garázdálkodhattak és büntetlenül művelhettek gazságokat.

Ily viszonyok uralkodtak Smyrnában. amikor HUSSAR briggünk Schwarz Ágoston csász. kir. sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt 1853. év nyarán hosszabban ott időzött. Tekintettel a bizonytalan városi állapotokra, a szárazföldre lépést

a parancsnok szűk korlátok közé szorította. A legénységnek egészen eltiltotta, a törzsszemélyzetnek pedig csak napnyugtáig engedte meg, hogy Smyrna európai részében az ugynevezett frank negyedben, időzhessen; emellett a parancsnok a legnagyobb elővigyázatot ajánlotta és a belváros látogatását eltiltotta.

Junius 23-án délutáni 5 órakor Auerhammer fregátta hadnagy és báró Hackelberg Ottó tengerészhadapród egyenruhában, Dr. Hubna hajóorvos pedig polgári öltözetben a partra szállottak és a „Quai des Anglais“-en levő Bonifácio Pál kávéházába tértek be, ahol este felé Smyrna jobb európai társasága szokott összegyűlni.

Röviddel napnyugta előtt többnyire politikai menekülőkhől összeverődött, pisztolyokkal, törökkel, késekkel és fustélyokkal felszerelt 30 főből álló banda rontott be a kávéházba és az egyenruhájukról felismerhető csász. kir. tisztekre vetette magát. Auerhammer fregáttaahadnagyra pisztolylyal kétszer rálöttek, de mivel nem találták, a fejére mértek hatalmas fustély csapásokat, mitől az ájultan rogyott össze. Báró Hackelberg

tengerészhadapródot törsszurással altestén súlyosan megsebesítették és a kávéházból kihurczolták; Dr. Hubnát polgári öltözetében a csöcselék nem ismerte fel és így megmenekült a bántalmazástól.

Két angol, Werry Oswald és Turrel Frigyes urak, az utóbbi az angol kollégium igazgatója, akik a cs. kir. tisztok asztalánál voltak, székekkel igyekeztek a megvadult csöcseléket visszaverni és a földön heverő elájult Auerhammer fregattahadnagyot életük kockáztatásával megvédelmezni. Ekközben Werry a fején szintén sérülést szenvedett. Auerhammer életét csakis e két derék uriember közbelépésének köszönhette, akik a kávéház személyzetének segítségével nagynehezen kiverték a merénylőket.

A nevezett angol urak azután a HUSSAR hajóra vitték a sebesült tisztet és tüstént visszatértek báró Hackelberg hadapród felkutatására. Ezalatt a HUSSAR parancsnoka, aki a merénylet idejében a hajón tartózkodott, azonnal harci riadót fuvatott, a csónakokat hadilag felszereltette és egy tengerészhadapród vezetése alatt egy különítményt a csász. kir. főkonzulátushoz

küldött, jelentéstétel és a konzuli épület megvédeése végett, egy másik felfegyverzett csónakot pedig báró Hackelberg hadapród felkeresésére rendelt.

Éjjel 11 órakor ez az utóbbi csónak csupán az eltűnt sapkájával és kabátjával tért vissza; a sapkát Bonifácio ur adta át, a kabátot pedig a tengerparton lelték. A kabát teljesen át volt ázva és baloldali alsó részén egy széles, törszurástól eredő lyuk mutatkozott. Schwarz sorhajóhadnagy azonnal sejtette, hogy Hackelberg bárót súlyos sebével a gonosztevők a tengerbe dobták; ez az aggodalom reggelre szomorú ténynyé vált. Virradatkor báró Hackelberg holttestét a kávéház közelében a vízből kihúzták és a HUSSAR-ra hozták.

A HUSSAR parancsnokával egyetértőleg Weckbecker csász. kir. főkonzul erélyesen felszólította Aali basát, a smyrnai török császári kormányzót, hogy a gaztett értelmi szerzőjét puhaltolja ki és megbüntetése végett fogassa el.

A kötelességmulasztó főúr azonban nem intézkedett; általános megbotránykozást keltett, amikor Smyrna utczáin másnap a gyilkosok nyiltan kérkedtek tettükkel és főkonzulunkat is

fenyegették. Ennélfogva a főkonzulátus házáat fegyveres őrizet alá kellett venni és Weckbecker főkonzul Dr. Walcher konzuli kanczellárt Konstantinápolyba küldötte, hogy báró Bruck csász. kir. internuncziust az eseményről értesítse.

Báró Bruck a török kormánytól teljes elégtételt követelt, amit az rögtön meg is adott.

A török kormány Smyrna kormányzóját Aali basát azonnal elmozdította és Kabouli Effendi külügyminiszteri titkárt Smyrnába küldötte, hogy a gonosztevőket fogassa el és büntesse meg.

Az internuncziust ezenfelül még arról is biztosították, hogy a török kikötőkben tartózkodó összes politikai menekültekkel szemben szigorúan fognak eljárni és mindazokat az osztrák magyar alattvalókat, akik ebben a merényletben részt vettek, az illető kormánynak ki fogják szolgáltatni.

A gyilkosságért elfogott egyének között akadt egy Koszta Márton nevű osztrák alattvaló is, akit a főkonzulátusnak át is adtak. Tekintettel a szárazföldön uralkodó bizonytalan állapotra, a foglyot, addig a míg hazaszállíthatják, a HUSSAR briggre hozták és ott szigorú őrizet alá helyezték.

Koszta több évig tartózkodott Északamerikában és csak nem régen érkezett Bostonból Smyrnába az amerikai MIMOSA vitorlással.

A merényletet megelőző napon az egyesült államok St. Louis nevű korvétája Ingraham commander⁴² parancsnoksága alatt Smyrnában horgonyt vetett.

Ezt a körülményt az elfogott gazember czimborái siettek javára felhasználni és az amerikai konzulátushoz fordultak. Ennek kezdeményezésére Ingraham commander július 28-án Schwarz sorhajóhadnagyhoz levelet intézett, amelyben tiltakozott Koszta Márton elfogása ellen és hivatkozván arra, hogy Amerikában polgárjogot nyert, kiszolgáltatását követelte.

A HUSSAR parancsnoka megengedte az amerikai konzulnak és Ingraham commandernek, hogy jelenlétében a fogolylyal értekezhessenek, de Weckbecker főkonzullal egyetértőleg Koszta kiadását megtagadta, mivelhogy nem volt amerikai állampolgár és semminemű okmánynyal sem bírta igazolni, hogy az egyesült államok polgára.

Az amerikai tisztviselők e kijelentéssel nem elégedtek meg.

Másnap reggel a ST. LOUIS korvéla felszedte horgonyát és a HUSSAR baloldalával szemben körülbelül egy tizedmérőföldnyire horgonyt vetett, mire Ingraham commander az űteget élesre töltette.

E kihívó eljárás Smyrna város szemeláltára a csász. kir. lobogó sulyos megsértését jelentette és a HUSSAR parancsnoka sem késett az ellenintézkedéseket megtenni, mivel el volt tökélve, hogy semmiféle erőszakot nem tűr el és mint csász. kir. tiszt kötelességét mindvégig teljesíti.

A gyilkosság hírére a trieszti csász. kir. tengerészeti főparancsnokság a NOVARA és BEL-LONA vitorlásfregálták és a MINERVA vitorlás korvétából összeállított hajórajt a legnagyobb gyorsasággal Smyrnába küldötte. De a hajók odaérkezéséig még több hét telt el és ezalatt Schwarz sorhajóhadnagy nagyon nehéz helyzetben maradt.

A fogoly czimborái nyíltan hirdették, hogy alkalmas éjszakán megrohanják a HUSSAR-t és az elfogott gonosztevőt kiszabadítják, Weckbecker főkonzult pedig megölik és a konzulátus házát felgyújtják. Legszigorubb elővigyázati rendszabá-

lyokat kellett tehát foganatosítani, úgy a konzuli ház védelmére, mint a HUSSAR ellen tervezett csin megakadályozására.

Mindezeket tetézte a HUSSAR-nál sokkal nagyobb és jobban felfegyverzett amerikai korvéta parancsnokának kihívó és durva viselkedése, ugyannyira, hogy a súlyos összeütközés már-már kikerülhetetlennek látszott.

Ingraham commander julius 2-án a kora reggeli órákban a HUSSAR briggre jött és a parancsnoknak kijelentette, hogy Amerika konstantinápolyi követétől Browntól azt a parancsot kapta, hogy abban az esetben, ha Koszta Mártont szép szerével ki nem adják, erőszakkal járjon el. Ha tehát délután 4 óráig a fogoly nem lesz kiszolgáltatva, úgy az ellenségeskedést megkezdi. Schwarz sorhajóhadnagy Ingraham commandert Weckbecker főkonzulhoz utasította, mint akinek intézkedései szerint viselkednie kell, minden további egyezkedést pedig azzal a megjegyzéssel utasított vissza, hogy erőszakra erőszakkal fog felelni.

Erre az amerikai korvéta előkészült a harcra.

A St. Louis 700 tonna tartalmu 20 drb 30-fontos löveggel felszerelt korvéta, a Hussar csak 492 tonnás brigg volt, mindössze 16 drb 14 fontos ágyuval felszerelve.

Daczára a tetemes tulerőnek a kis briggen a csüggedésnek nyoma sem látszott. A parancsnoktól kezdve le az utolsó hajósig, mindenki el volt tökéelve, hogy a csász. kir. lobogó becsületét az utolsó csepp vérig védelmezni fogja.

Schwarz sorhajóhadnagy ugyan visszavonulhatott volna vagy Smyrna parti erődítményeinek, vagy a horgonyzó hadihajóknak védelme alatt, ezeknek parancsnokai azonban a török basával együtt a legnagyobb közömbösséggel, tétlenül nézték az amerikai korvétának népjog ellenes műveleteit.

E bátor tiszt azonban jogos eljárásának és kötelességérzetének tudatában a meghátrálásnak még pusztá gondolatát is visszautasította és hajóját a harczra előkészítette. Schwarz sorhajóhadnagy ezenkívül arról is gondoskodott, hogy a harcz kedvezőtlen kimenetele esetében Kosztát agyonlőjjék.

E kritikus pillanatban a HUSSAR váratlan segítséget kapott az ARTEMISIA goelett megjelenése által.

Ezen 182 tonnás 10 drb hatfőntos ágyuval felszerelt és 80 emberrel ellátott hajó Barry Rikárd sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt Syrában időzött; június 27-én a csász. kir. konzul a hajóra jött, a Smyrnában megjelenő „Impartial“ nevű lap legujabb számával, amely báró Hackelberg tengerészhadapród legyilkolását és a gyilkos miatt a HUSSAR brigg és az amerikai korvéta között keletkezett viszályt hírül hozta.

Barry sorhajóhadnagy azonnal elhatározta, hogy felsőbb megbízás nélkül czirkálási kerületét elhagyja és Smyrnába siet a HUSSAR segítségére. Az ARTEMISIA ép jókor érkezett; harcászati értékben azonban még együttvéve is kisebbségben maradtak.

Az ARTEMISIA parancsnokát Schwarz sorhajóhadnagy azonnal hajójára hívatta és a harci intézkedéseket vele együttesen állapította meg.

Hogy a gyöngé goelette a harminczfőntos ellenséges ágyuk pusztító tüzének ne legyen nagy

mértékben kiteve, másrészt, hogy az ellenség mégis kénytelen legyen figyelmét a két hajóra megosztania, abban állapotok meg, hogy a goelette az amerikai korvéta orra előtt egy pisztoly lövésnyi távolságban fel és alá fog czirkálni és az ütközet megkezdése után mindkét oldalának üteg és puskatüzével nyugtalanítani fogja az ellenséget és azután a körülmények szerint a hajót vagy elől vagy hátul megszállja. Tekintettel a goelette nagyszámu legénységére, ez a művelet még a legtöbb sikerrel biztatott mert az ellenség a brigg ellen sem fejthette volna ki teljes erejét.

Reggel 8 órakor mind a két csász. kir. hadihajó harci riadót fuvatott, az ARTEMISIA kibontotta vitorláit és az ellenséges hajó orra előtt czirkálni kezdett. Schwarz sorhajóhadnagy látván, hogy az amerikai korvéta horgonyát felszedni készül, hogy a HUSSAR-t hosszoldalában hathatósabban lövöldözhesse, ő maga is hasonlóképen cselekedett. Ily helyzetben maradt órákon keresztül a három hadihajó, élesen figyelve egymást, állandóan harczra készen, hogy az ellenfél legelső fenyegető mozdulatára a támadást a leghevesebben visszaverjék.

Az ellenségeskedés megkezdésére kitűzött pillanat veszedelmesen közeledett, Schwarz sorhajóhadnagy még egy rövid beszédet intézett tisztjeihez és legénységéhez és mindnyájan elszántan várták az elkerülhetlennek látszó harc kezdetét.

Az utolsó negyedórán azonban egyezség jött létre a két konzul között s így a hajók összeközösését elháríthatták.

Közvetlen 4 óra előtt Ofeley amerikai konzul a ST. LOUIS-ra ment és ugyanakkor lépett a HUSSAR fedélzetére Weckbecker főkonzul is; a parancsnokoknak kézbesítették a mindkét diplomáciai képviselőtől aláírt megegyezést, amelynek értelmében a fogoly a francia főkonzulátus őrizetére bízatik mindaddig, amíg Koszta állampolgári illetősége diplomáciai tárgyalás útján nem lesz tisztázva.

Napnyugta felé a ST. LOUIS korvéta kibontotta vitorláit és előbbi helyén, a HUSSAR-tól 600—700 méternyire, horgonyt vetett; erre azután a csász. kir. hajók is abbahagyták előkészületeiket és az ARTEMISIA goelette is a HUSSAR szomszédságában helyezkedett el.

Kosztá Mártont még ugyanazon este átadták a francia főkonzulátusnak. Ezzel azután a csász. kir. haditengerészet szereplése ez ügyben is befejezést nyert.

Weckbecker főkonzul a HUSSAR parancsnokával írásbelileg közölte, hogy a Koszta Mártont illető további ténykedéstől fel van mentve.

Julius 13-án éjjélkor azután a BELLONA és NOVARA fregátták báró Bourguignon Antal sorhajókapitány parancsnoksága alatt Smyrnába érkeztek.

Másnap reggel az amerikai korvéta parancsnoka első hajótisztjét a BELLONA fregáltára küldötte a parancsnok üdvözlésére; egyuttal tudomására hozta, hogy legnagyobb sajnálatára rosszulléte akadályozza abban, hogy személyesen tehesse tiszteletét.

Báró Bourguignon sorhajókapitány szintén legnagyobb sajnálkozását fejezte ki az amerikai tiszt előtt, amiért nem lehetett alkalma Ingraham commanderrel személyesen találkozni.

A St. Louis korvéta még ugyanaz nap délben elvitorlázott Smyrnából.

Julius 21-én azután a megvilkolt báró Hackelberg tengerészeti hadapród lelki üdveért a NOVARA fregáttán ünnepélyes gyászmisét mondtak, a melyen a csász. kir. és a külföldi konzulátusok személyzetének legnagyobb része megjelent és Smyrnában lakó hazánkfiak is résztvettek. A mise alatt a résztvevő konzulátusok zászlóikat félmagasságra⁴³ vonatták. Báró Hackelberg tetejét hazahozták Ausztriába és Bisambergben a családi sirboltban örök nyugalomra helyezték.

Az esetre vonatkozó jelentésében Schwarz sorhajóhadnagy kiemeli a valódi katonai magatartást és ama jeles szellemet, amely a két hajó tisztjeit és legénységét a veszély pillanatában áthatotta és amely a kritikus pillanatban feljogosított arra a reményre, hogy a csász. kir. haditengerészet, dicső hagyományainak megfelelően, a küszöbön álló tulhatalom elleni harcban a csász. kir. lobogót ismét diadalra vezette volna.

Ő felsége legkegyesebben elrendelte, hogy a HUSSAR brigg parancsnokának, aki időközben korvétakapitánynya lépett elő, valamint az ARTEMISIA parancsnokának, a csász. kir. lobogó becsületé-

nek bátor megoltalmazásáért legmagasabb megelégedése tudomásukra hozassék.

E legfelsőbb megelégedést kísérő tengerészeti-főparancsnoki rendelet különös dicsérettel emlékszik meg Schwarz Ágoston sorhajóhadnagy erélyes és bátor magatartásáról, amelyet egy tengerésztisztre nézve lehető legsúlyosabb helyzetben tanusított. Igen dicsérőleg emlékszik meg még Barry sorhajóhadnagyról is, aki saját elszántából, hivattlanul Smyrnába sietett a HUSSAR parancsnokának támogatására.

Ép oly megtisztelők voltak gróf Radetzky tábornagnak a tengerészeti főparancsnokhoz intézett elismerő szavai: „nagy örömmel — ugymond — olvastam az illető jelentést és a csász. kir. haditengerészet oly gyöngé részének lovagias, nemes magatartásában a távolban fényes eredményét látom az igazi katonai szellemnek, a mely monarchiánk szárazföldi és tengeri hatalmát vajha mindig egyesitené.“

1864.

május 9-én.

A „Schwarzenberg“ fregátta előárboczának égése a helgolandi csatában.

1864. évi május hó 9-ikén a kora délutáni órákban Tegetthoff sorhajókapitány a SCHWARZENBERG és RADEZKY fregáttákból álló csász. kir. hajóosztaggal megtámadta a NIELS JUEL és JYLLAND fregátták és a HEIMDALL korvétából álló dán zárhajóhadat. A harc a maga borzalmasságában már teljes 2 órán keresztül tartott és rendkívül sok áldozatot követelt. A SCHWARZENBERG fregátta már több ízben forgott tűzveszélyben; a mellső löporos kamara szomszédságában keletkezett tűzvész könnyen végzetessé válhatott volna és csak Peichl tengerészhadapród

valamint 3 altiszt bátor közbelépésének köszönhető hogy e rettenetes veszedelem elhárult.

A SCHWARZENBERG parancsnoka és személyzete egyaránt rettenthetlen bátorságot tanusított s mihamarabb még szigorubb próbára lett téve. Délután 4 óra tájban ugyanis egy granát csapódott az előderékvitorla hasába és abból csakhamar sűrű füst szállott föl.

A távolságok mérésére az árboczkosárba⁴⁴ vezényelt Kalmár Sándor sorhajózászlós felmászott az előderékvitorlafára és észrevette, hogy a vitorla meglazult hasából lángok törnek elő.

A száraz vászon meggyulladt.

Miután az árboczkosárban víz nem volt előkészítve, Kalmár lekiáltott, hogy hozzanak. Kiáltását kezdetben elnyelte a harci zaj és amikor később víz után néztek, akkor vették észre, hogy az árbocznál előkészített vízkádak át vannak lyukasztva és a víz kifolyt belőlük.

A hajó gyors haladása miatt és a széltől élesztve a tűz rendkívül nagy gyorsasággal terjedt; a lángok körülnyaldosták a gyulékony kötélzetet meg a száraz vitorlafákat és rövid idő alatt lángba borult az egész árboczkosár.

A fedélzeten gyorsan működésbe hozták a fecskendőket, de csak a gőzfecskendővel lehetett az árboczkosárra hathatós sugarakat irányítani, azonban ez is mihamar felmondta a szolgálatot, mivel tömlőjét egy golyó átlyukasztotta. Ily körülmények között szabadon tombolhatott a pusztító elem s vele szemben tehetetlenek voltak; az elviselhetlen hőség és fojtó füst miatt az árboczkosárban levő legénység kénytelen volt a fedélzetre menekülni. Kalmár sorhajózászlós legutolsónak vonult vissza. Alig, hogy ez megtörtént, a felső végükön átégett csarnakkötelek lezuhantak; ennélfogva az oltási munkálatok most már csupán az árbocz elérhető részeire és a hajónak veszélyeztetett pontjaira szoritkoztak.

Óriási fáklyaként lobogott a hatalmas tűz a harczolók feje felett, akik a fenyegető veszedelem daczára erejük végső megfeszítésével folytatták a harczot.

A dán fregátták a SCHWARZENBERG-re összpontosított hosszas tüzelése rémületes pusztítást vitt véghez az ütegfedélzeten. Az ágyuk kezelőlegénysége rakásra hullott a borzalmas öldöklésben, az elesetteket és sebesülteket már pótolni sem

lehetett és ijesztően növekedett azoknak az ágyuknak száma, amelyek részint sérüléseik, részint kezelők hiánya miatt nem vehettek a harczban többé részt. A néhány ágyt, amely még folytatta a tüzelést, már csak kevés ember kezelte.

Ezalatt az égő előárbocz veszedelemmel fenyegette az egész hajót; mivel a délkeleti szél a hajóhaladásával majdnem ellenkező irányból fújt, attól kellett tartani, hogy a tűz a fő- és hátsó árboczra, valamint a hajó hátsó részére is átterjed. Ily körülmények között Tegetthoff — bár nehéz szívvel — elhatározta, hogy a szélről annyira letér, hogy az hátulról érje a hajót; így a közép és hátsó részekre nem terjedhetett a tűz. A SCHWARZENBERG és RADETSKY fregálták tüzelésüket most már hátulsó ágyuikkal folytatták mindaddig, amig az ellenség északkeleti irányban lőtávolon kívül volt.

Helgoland keleti partja közelében Tegetthoff a SCHWARZENBERG-et a szél előtt tartotta, hogy a lángok csak előre csapjanak. És csak most lehetett az oltáshoz erélyesen hozzáfogni.

A harc folyamában az elő derékvitorlafa, az elővitorlafa és az elő derékfa a fedélzetre zuhantak, az orrmánysudárfa⁴⁵ pedig a tengerbe esett.

Izzó árboczgyűrűk, az árboczkosár égő járomfái, keresztgerendái⁴⁶ és egyéb égő faalkatrészek hullottak szüntelen a fedélzetre. Asztalokból készítettek maguknak védőernyőt, hogy az égő árboczhoz közelithessenek, de a lezuhanó tárgyak gyakran átsaptak azon. A lezuhant előderékfa a fedélzetbe furódott s égnek meredt. Egy tizedes nem törődve a lezuhanó izzó és égő roncsalékokkal, egy tömlővel felmászott erre a fára, hogy könnyebben megbirkozhasson a tűzzel. Éjjeli 10 órakor végre sikerült az árboczot kivágni. Éjfélkor a derékfát, amelynek felső része még égett, elfürészelték és a tüzet eloltották.

Igy végződött Helgoland mellett 1869. év május 9-ke, a tulerő és pusztító elemek elleni harc nehéz napja, de egyszersmint Tegetthoffnak és a SCHWARZENBERG vezérhajó személyzetének örökre tündöklő dicső napja.

1866.

julius 20-án.

A „Kaiser“ sorhajó előárboczáinak el- dülése a lissai csatában.

Mialatt a lissai csata kezdetén a pánczélos hajóosztag Tegetthoff ellentengernagy vezetése alatt az ellenséges arczvonalat merőleges irányban rohanta meg, azalatt a más két fahajókból álló osztag jobbra kanyarodott, hogy az ellenséges fahajókat támadja meg. Ez utóbbi szándék azonban dugába dült, mivel az olasz pánczéloshajók hátsó csoportja észak felé fordult s ennek folytán fahajóink egyszerre csak az ellenség pánczélos hajóival állottak szemközt.

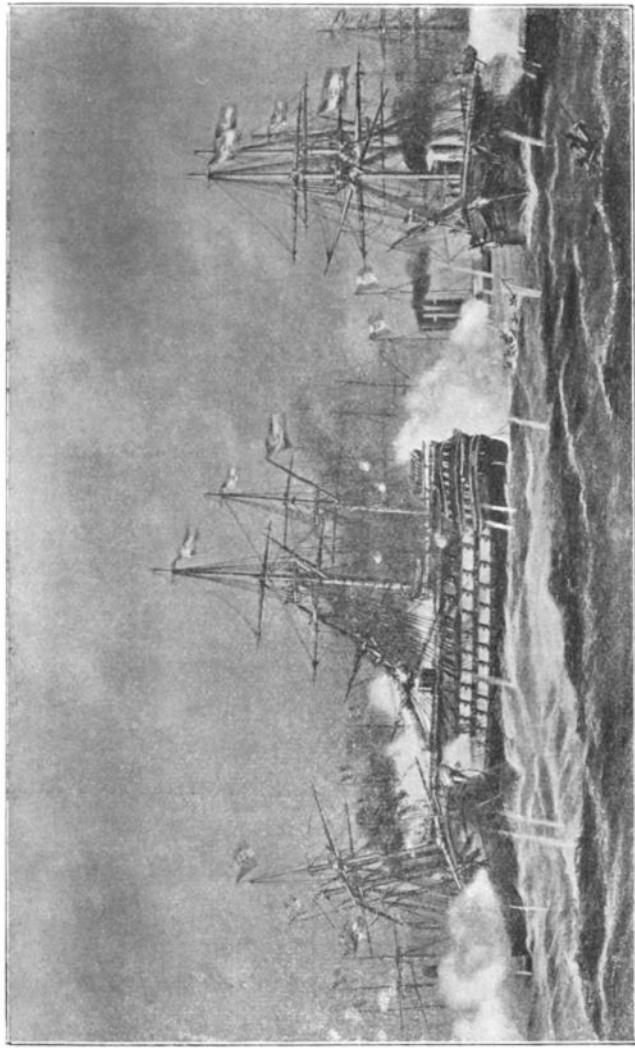
A csász. kir. flotta második osztagának vezérhajója, a KAISER sorhajó, alig verte vissza az olasz AFFONDATORE koshajónak⁴⁷ támadását, a

füstfellegből máris egy újabb ellenség bontakozott ki, a RE DI PORTOGALLO pánczéloshajó, a mely — látszólag — a sorhajót bezuzni szándékozott.

D KAISER parancsnoka Petz kommodor ennek elejét veendő, haladék nélkül az ellenséges hajó felé fordult. A KAISER csakhamar hatalmas lökéssel rohan a RE DI PORTOGALLO baloldalára. A KAISER orrmányárbocza letörik, a hajó orra és éle bezuzódik, az előtárcsok⁴⁸ elszakadnak, az előárbocz meginog, eltörik, majd a baloldalon hátrafelé esik.

Estében a kürtőre zuhan, annak baloldalát benyomja, száját pedig az elővitorlafa befedi. A füstnek most már nincsen szabad útja és elárasztja a KAISER középső és hátsó részeit. Az elővitorla hasa tüzet fog, izzó tömeggé válik s csakhamar veszélyes tüzre lobban.

A sorhajót tehát egyszerre sokféle veszedelem fenyegette. A tűz igen könnyen elharpódzhatott hátra is, oldalvást is, azonkívül a hajó haladása is kétesseé vált. Az előárbocz ugyanis vitorlakötélzetével a kéményen feküdt, a kazánok tüzéhez hiányzott tehát a kellő léghuzam s az



„Kaiser“ Ő Felsége sorhajója és „Re di Portogallo“ olasz pánczélos-fregatta
a lissza-i csatában 1866 évi Julius 20-dikán.



is könnyen megtörténhetett, hogy a tűz eloltása czéljából a kazánok fűtését be kellett szüntetni és akkor a KAISER béna óriásként egyrészt saját csatahajóinknak útjában állott, másrészt az ellenséges támadásnak áldozatul esett volna.

Az elszakadt kötelek a csavarba akadhattak volna; a fedélzet mellső ütege harczképtelenné vált, a többi ütegek hatása pedig erősen megcsökkent az áthatlan sűrű füst miatt, amely a hajót elfedte és belsejébe tódult.

Késedelem nélkül a leggyorsabban cselekedni kellett!

Alighogy az előárbo cz eldőlt, a legnagyobb golyózáporban száz meg száz kéz működött közre a tűzvész elfojtásában.

A fedélzetet a lehetőséghez képest letakartották, a tűz közelében levő köteleket elvagdosták, hogy a tűz táplálékot ne nyerhessen, az izzó elővitorlát pedig vízzel locsolták, hogy a folyton megújuló tüzet elfojthassák; ez azonban mindaddig amíg a kazánt fűtötték, lehetetlenségnek látszott.

Az AFFONDATORE ismételt támadásai alatt sem szünetelt a tűzvész elleni küzdelem; az

olasz koshajó, amely a KAISER-t lefegyverzettnek vélte, harczrakész ellenféllel állott szemben és ismét kénytelen volt meghátrálni.

Petz kommodor belátta, hogy a tüzet elfojtani és a gép teljes erejét mindaddig lehetetlen érvényesíteni, amíg a kürtő szabaddá nem lesz téve és hogy e munkát nem lehet a harctéren véghezvinni; azért hajóját a lissai kikötő felé irányította.

Odaérkezvén, a kikötő bejáratánál horgonyt vetett és a hajó irányítására egy tartó kötelet is előkészített, hogy szükség esetén ellenséges támadó hajót teljes sortűzzel fogadhasson.

A KAISER e haditette egyike volt a legkiválóbb és emlékezetre legméltóbb eseményeknek a lissai csatában.

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 hajó építésére alkalmatlan lévén, a legnagyobb hajókat is csak három árbocczal és az orrmányár-bocczal látták el.

A fregáttán mindazon ismertetőjelek egyesültek, amelyek 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 levő ütegfedélzeten a fölövegek állottak, s ez alatt volt a már a vízszínen alul kiterjedő 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 hajóhoz szükséges anyagok tárai.

A fregátta csarnakzatja 3 árboczból és az orrmányár-boczból állott. Ezen árboczek, névszerint az elő-, fő- és hátsó árboc, mind három részből voltak összekapcsolva és pedig az árbocztörzsből, a derék- és sudárfából.

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

Minden vitorlafán — a hátsó vitorlafa kivételével — a trapézalaku vitorla volt felfűzve; a deréksudaras és felsudarasvitorla a saját fája és az alatta levő vitorlafa közt volt kifeszítve és pedig a hosszabb szegélyével úgy, hogy a vitorlák szélessége a magassággal megkeskenyült. Az alsó vitorlák 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 voltak megerősítve és pedig oldalvást a csarnakkötelekkel, melyek egyszersmind keresztbefont kötelekkel hágcsóul szolgáltak, hátrafelé a sudár-csarnakkal és végre előre a tarcskötéllel.

Az orrmányárbocz szintén három részből állott: a törzsből és két orrmánysudárfából. Az előárbocz és az orrmányárbocz között négy orrmányvitorlát lehetett felvonni; ezen háromszögletű vitorlák egyik szegélyükön az előárbócztarcs kötelei hosszában huzattak fel.

A főfedélzet gyakran elől és hátul még kistrészt be volt fűdve. Ez ilykép elől támadt helyet előbástyának, a hátulsót pedig csardaknak nevezték.

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

Azon hajók, melyek a fregattánál nagyobbak voltak, sorhajóknak neveztettek; ezeknek 2—3 ütegfedélzetük volt. Kisebb hajófajtát fűdött korvétának, nyílt korvétának, briggnek, skunernek neveztek; 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 főfedélzeten hordta útegeit és e szerint tulajdonképeni útegfedélzete nem volt.

A brigz kétárboczos keresztvitorlás, a skuner két vagy három árboczos hajó. Ágyuik a főfedélzeten voltak.

¹ Ezredesi rangban levő tengerésztiszt.

² Altábornagyi rangban levő tengerésztiszt.

³ Azon hajó parancsnoka, amelyen a vezénylő tenger-nagy tartózkodik.

⁴ Ezredesi rangban levő tengerésztiszt, ki egy hajóosztag vezénylésével van megbízva. Ezredes dandárparancsnokkal hasonlítható össze.

⁵ Hadnagyi rangban levő tengerésztiszt.

⁶ Főhadnagyi rangban levő tengerésztiszt.

⁷ Két terebes árboczczal ellátott kisebb hajó. Tereb-árboczkosár.

⁸ Nagyobb három árboczos hajó; több ágyuból álló útege vagy a főfedélzeten vagy az alatta levőn van elhelyezve.

⁹ Örnagyi rangban levő tengerésztiszt.

¹⁰ Alezredesi rangban levő tengerésztiszt.

¹¹ Tábornoki rangban levő tengerésztiszt.

¹² Az előárbocz második vitorlája alulról számítva.

¹³ Azon hajó, amelyen a vezénylő tenger-nagy tartózkodik.

¹⁴ Gyors két árboczos vitorlás, feltűnően ferdén álló árboczekkal.

¹⁵ Két árboczos csekélyjáratu öblös olaszparti vitorlások.

¹⁶ Első osztályú százados rangban levő tengerésztiszt.

¹⁷ Város a cattaroi öbölben.

¹⁸ Éjféltől — reggeli négy óráig.

¹⁹ Alulról számítva a harmadik vitorla.

²⁰ A hajó parancsnok után rangban legidősebb tisz.

²¹ Olvasd: pénis. Két árboczcos olasz vagy velencei csekélyjárata öblös hajó, amely hátul egy nehéz ágyuval, oldalán pedig néhány könnyebb löveggel volt felfegyverezve.

²² Saját költségén szolgáló tengerész.

²³ Vértettség. Okát tulságos sok, főképen konzervált hus evésére vezetik vissza, a főzelek félék teljes mellőzésével.

²⁴ Kötelek, melyek a derékfát — az árbocztörzs hosszabítását — oldaltartják és kötélhágcsónak vannak berendezve.

²⁵ Az indiai oceánon szabályosan fujdogáló szél, mely irányát az évszakok szerint változtatja.

²⁶ Az árbocz második hosszabítása.

²⁷ Vasspántok, melyekre a csarnakkötelek vannak erősítve.

²⁸ A hajó hátsó részében épült lakohely.

²⁹ Alulról számítva a harmadik vitorla.

³⁰ Nagy kemény fadarab két nyilással, melynek feladata az árboczrészek szoros összekapcsolását eszközölni.

³¹ Nagyobb a 14) alatt említett hajóhoz hasonló jármű. Árboczai függőlegesebben állanak.

³² Terebetlen fürge kétárboczcos hajó. Tereb = árboczkosár.

³³ Görög tengerparti három árboczcos vitorlás, háromszögletű vitorlával.

³⁴ Az előbbihez hasonló hajó.

³⁵ Mint a 14) alatt említett hajó, csak azon különbséggel, hogy ennek három árbocza van.

³⁶ Másodosztályú századosi rangban levő tengerésztiszt.

³⁷ Tábornagyi rangban levő tengerésztiszt.

³⁸ Egy horgony és egy vasmacska, vagy egy-egy horgony, melyek hosszú vastag kötéllel vannak egymással összekötve.

³⁹ Azon part, mely ellen a szél fuj.

⁴⁰ 185·2 m ~ 200 m.

⁴¹ A hajó orrán kinyuló erős fa, mely az árbocok támaszául is szolgál.

⁴² Őrnagyi rangban levő tengerésztiszt.

⁴³ A gyász jeléül.

⁴⁴ Vízszintes állvány az árbocztörzs csucsa alatt.

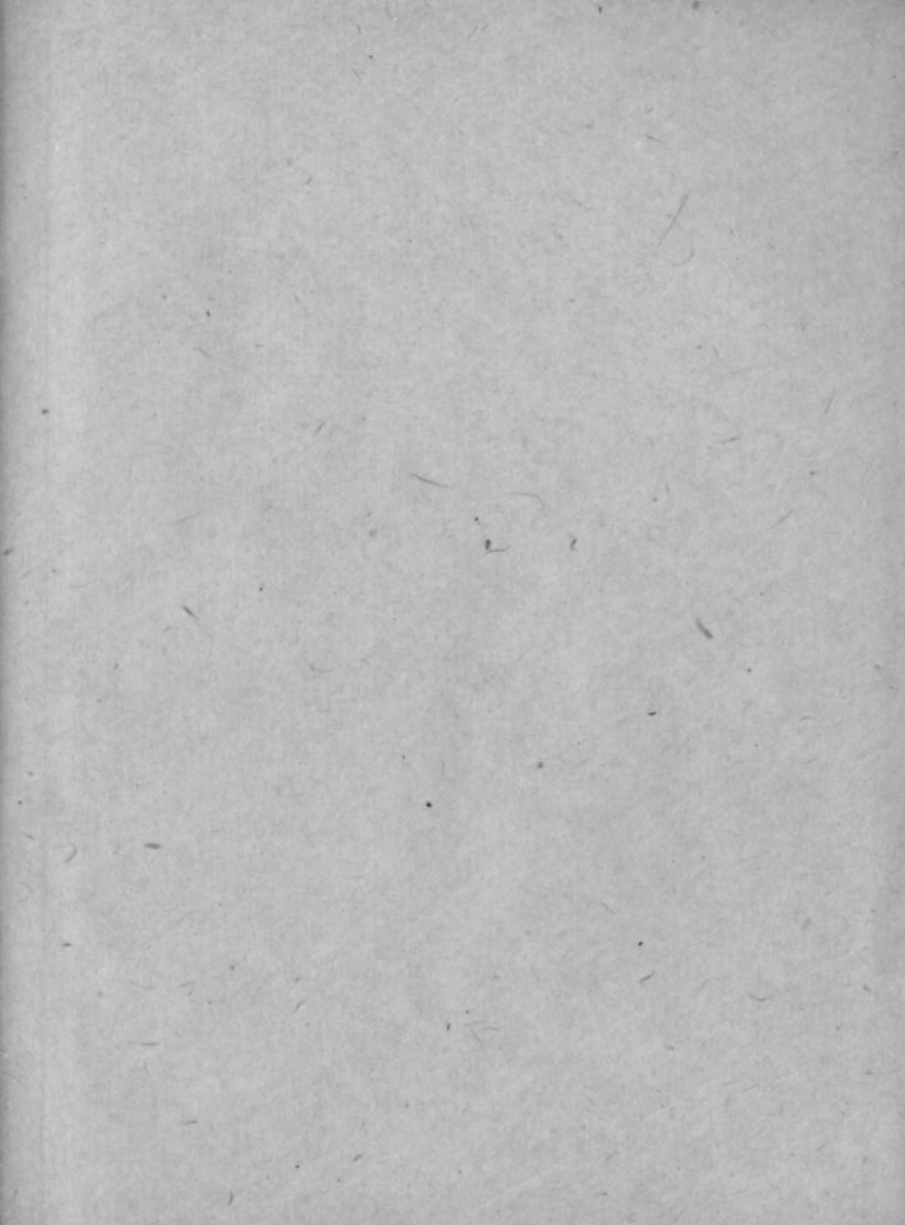
⁴⁵ Az orrmányárboc középso része.

⁴⁶ Az árboczkosár talpai, egyuttal az egyes árbocrészeket kapcsolják össze.

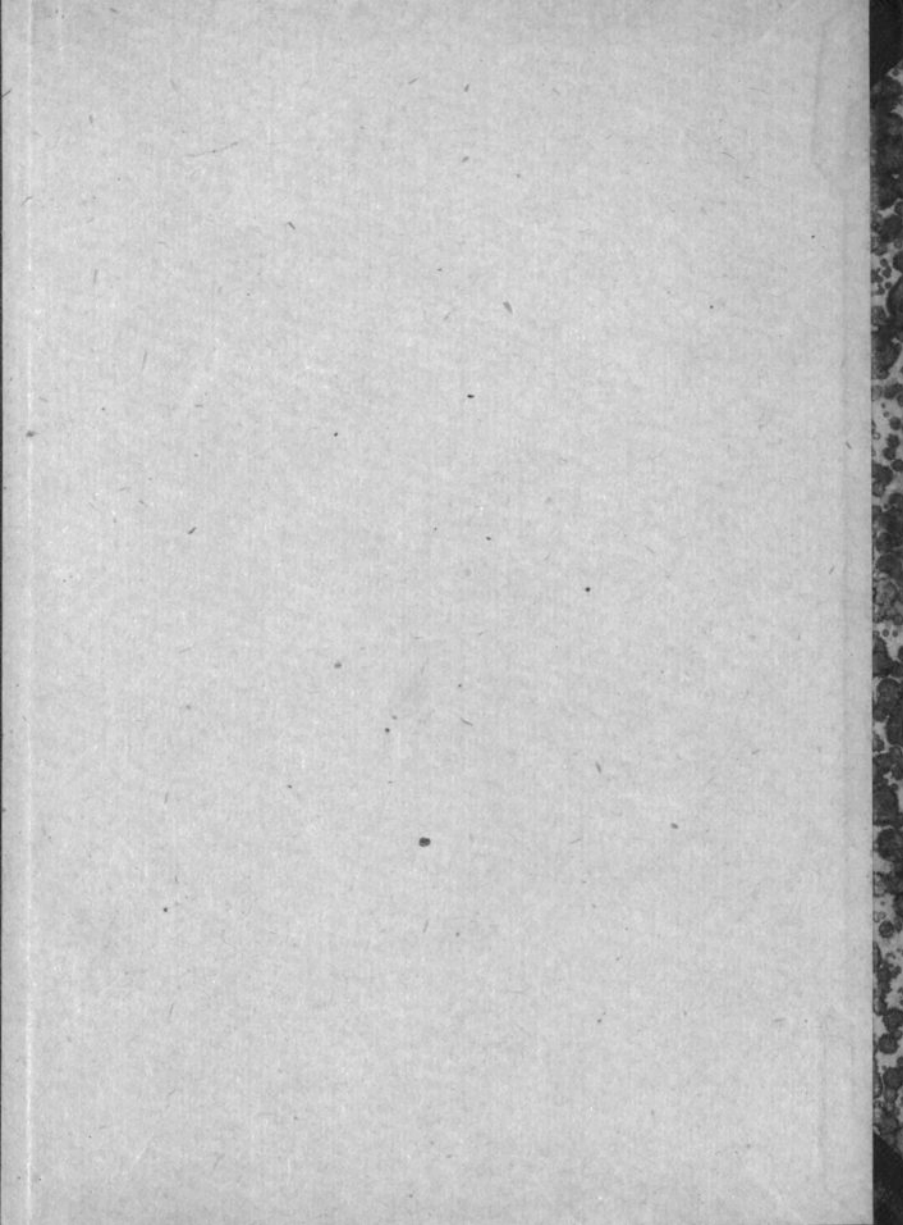
⁴⁷ Hajó, melynek erős orra más hajó bezuzására alkalmas.

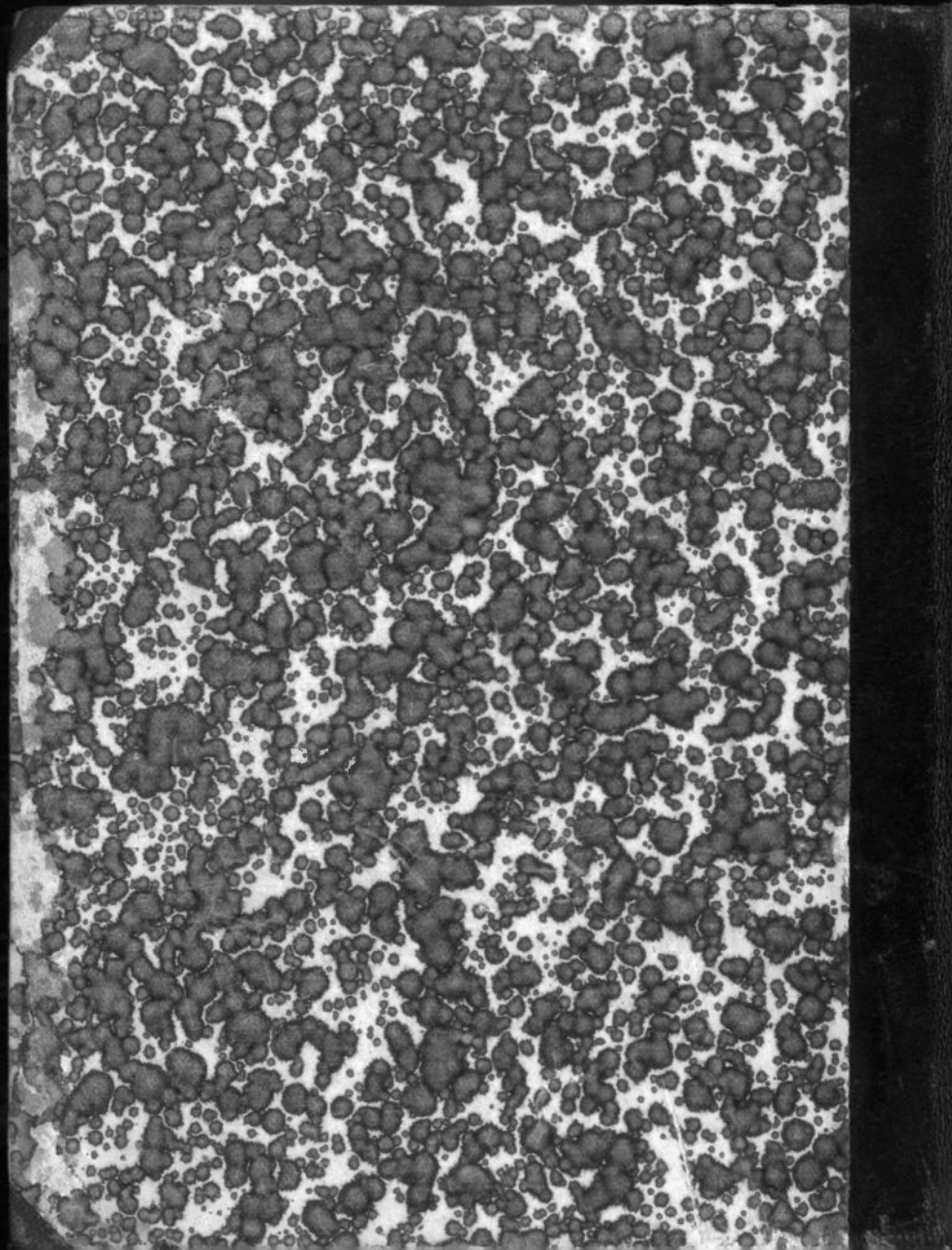
⁴⁸ Kötelek, melyek az árbocot elöl tartják.











17043- A csasz. és kir. haditengereszet EMLÉKLAPJAI.

III