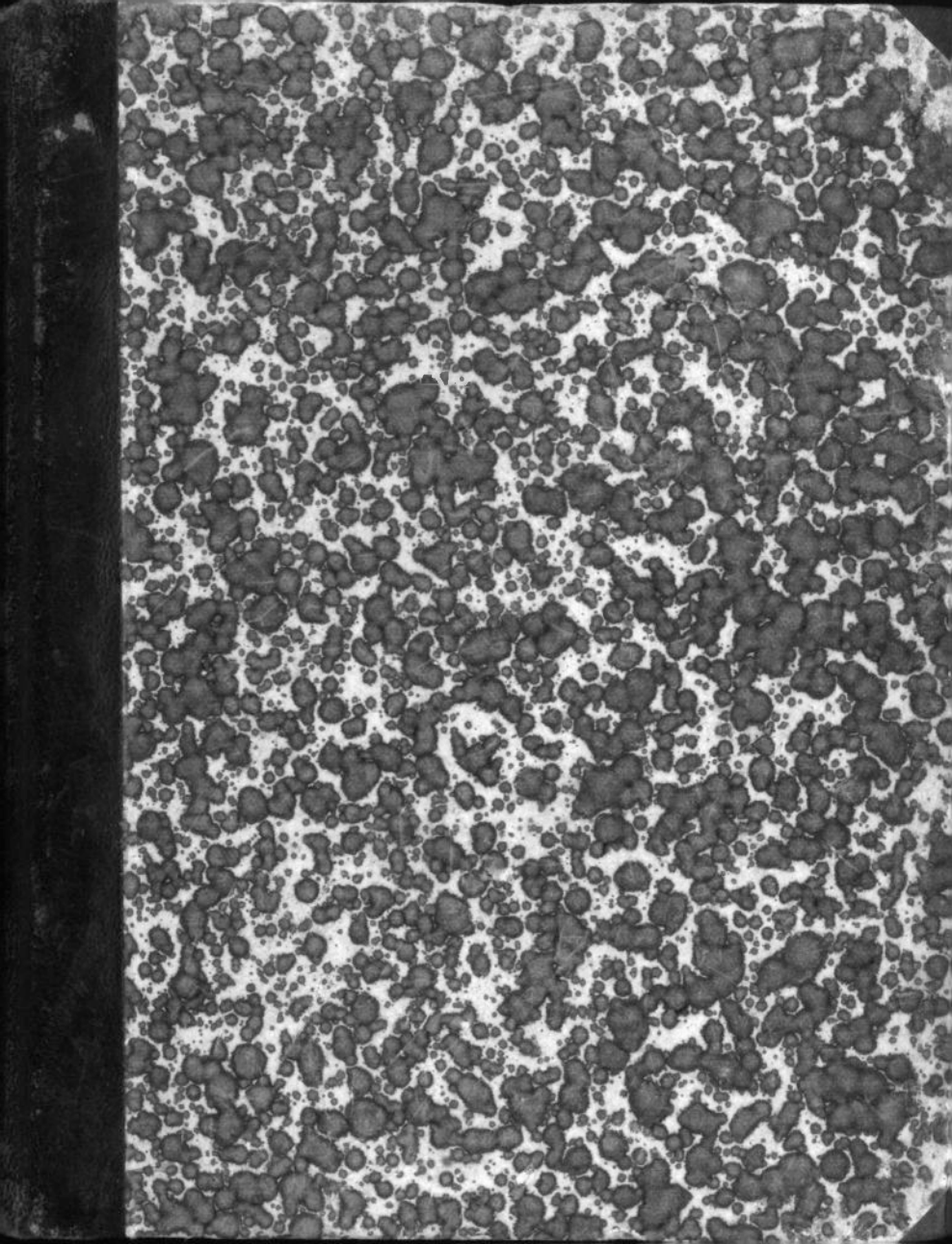
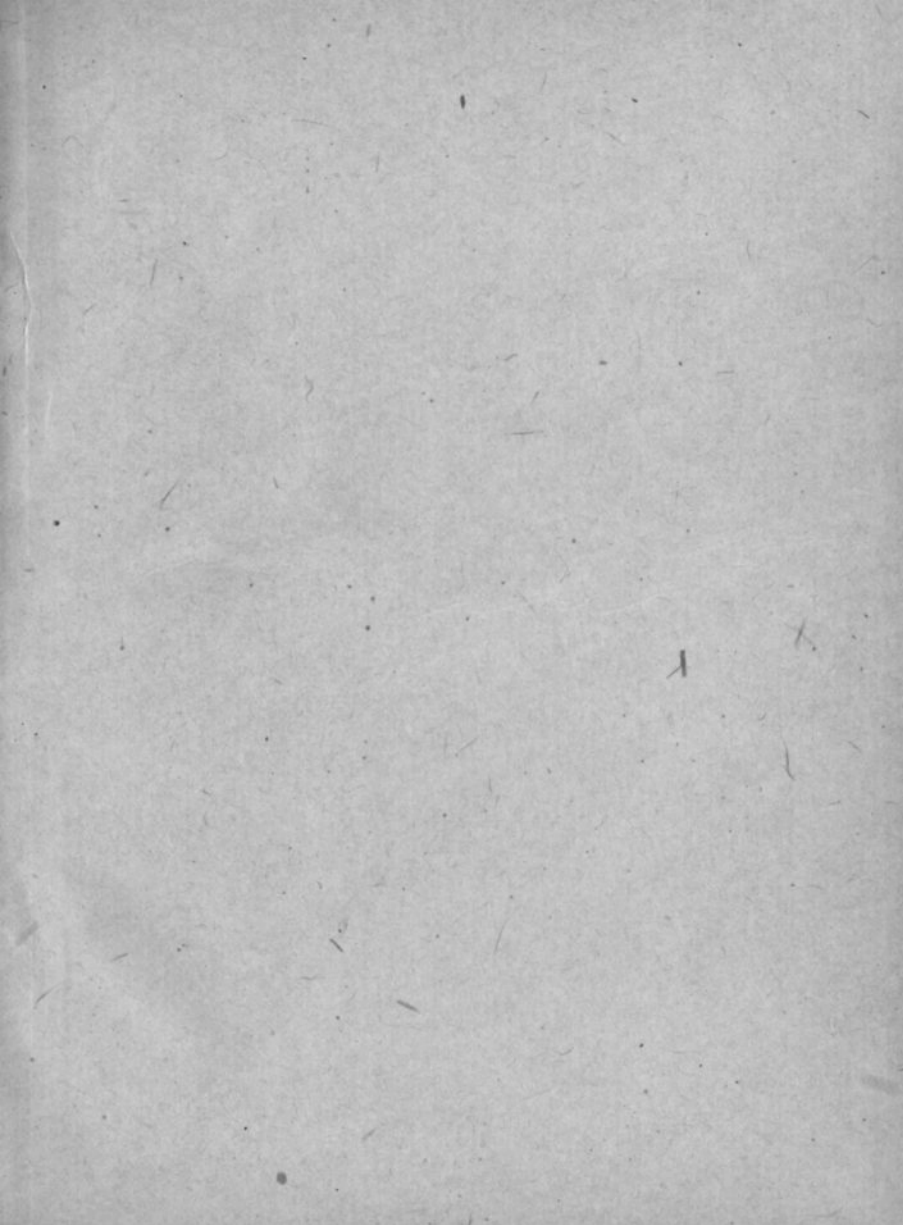




SVEUČILIŠTE U PULI
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA



310112079







Báró Wüllerstorff-Urbair Bernát.

17043

A csász. és kir. haditengerészet EMLÉKLAPJAI.

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

Fordította:
BECK ZOLTÁN
cs. és kir. korvétakapitány.



IV. Kötet.



Nyomatott Krmpotić Józsefnél Pólában, Piazza Carli 1.

110819073

9/120802000

2

Tartalom.

	Oldal
Báró Wüllerstorf-Urbair Bernát. Életrajz. Lovag Attlmayr Nándor kormánytanácsostól . . .	1
1799—1814. Don Brunazzi Jakab apát hazafias cselekedetei. Preradović Dušan fregátta- kapitánytól	14
1827. november 16-án. A „Sofia“ goelettc harcza két görög kalózhajóval. Normann- Friedenfels Ede szolg. kiv. sorhajó- hadnagytól	31
1849. május 19. és július 14-én. Két esemény a velencei tengerzár alatt. Báró boiniki Benkó Jerolim sorhajókapitánytól . . .	41
1853. márczius 19. és 20-án. Vuscovich tengerész, tengeri vész alkalmával megmenti a „Lynx“ penichet. Báró Koudelka Alfréd sorhajóhadnagytól	53
1856. márczius 26. és 27-én. A „Curtatone“ gőzhajó kotrógépet vontat a Fekete- tengeren nehéz viharban. Normann- Friedenfels Ede sz. kiv. sorhajóhadnagytól	57

	Oldal
1857—1859. A „Novara“ fregátta földkörüli utja. Báró Koudelka Alfréd sorhajóhadnagytól	64
1859. november 11. és 12-én. A „Taurus“ gőzhajó mentési munkálatai Sulina mellett. Normann-Friedenfels Ede szolg. kiv. sorhajóhadnagytól	89
1872—1874. Az osztrák-magyar északsarki expedíció Weyprecht és Payer vezetése alatt. Lovag Brosch Gusztáv ellentenger-nagytól	95
1896. augusztus 10-én. Az „Albatros“ tudományos expedíciójának megrohanása Guadalcánar szigetén. Lengnick Arthur sorhajóhadnagytól	130

A képek jegyzéke.

Báró Wüllerstorff-Urbair Bernát	Czímkép
A NOVARA fregátta	Oldal 44
Az ALBATROS tudományos expedíciójának uti- vázlata a Lion's Headre	138



Báró Wüllerstorf-Urbair Bernát.

Életrajz.

Az ősrégi lovagcsaládból származó báró Wüllerstorf-Urbair Bernát 1816. évi január 29-én született Triesztben. Édes atyját, aki Rovigo tartomány képviselője volt, már 4 éves korában elveszítette.

Édes anyja, született Grochovszka grófnő, néhány évvel férje halála után ismét férjhez ment gróf Marzani János paduai csász. kir. államhivatalnokhoz.

Eszerint az ifju Wüllerstorf fiatalságának első éveit a velencei tartományban töltötte.

Katonai pályára lépven 1828-ban a Württemberg herczeg nevét viselő 40-ik számú gyalogezredhez sorozták be hadapródként és további kiképzés végett a tulli utászhadapródiskolába vényelték, ahol azután 1833-ig maradt.

Igen tehetséges tanuló volt és kiváltkép a matematikai tantárgyakkal foglalkozott nagy előszeretettel.

Amikor 1833-ban az utászhadapródiskola növendékeit hivatalosan felszólították, hogy mindazok, akik a haditengerészethez hajlandóságot éreznek, átlépésre jelentkezzenek, Wüllerstorff, aki már gyermekkorától vonzódott a tengerhez, a tengerészethez jelentkezett és rövid idő múlva Velenczében egy kis hadijárműre került.

Már egy év múlva, daczára annak, hogy csakis magántanulásra volt szorítva, mégis képes volt a tengerészet kötelékébe való végleges felvételhez szükséges vizsgákat kitűnő eredménnyel letennie. Két évre rá gróf Dandolo ellentengernagy¹ a SPHYNX goelettere² tiszti szolgálatot teljesítő hadaprodá nevezte ki. Parancsnoka Milonopúlo sorhajóhadnagy³ önálló dolgozatokra buzdította és tanszerekkel is ellátta, amire Wüllerstorff nagy ambícióval a hajózási csillagászat tanulmányozására vetette magát. Ezután 1857-ben 2 évi időtartamra a bécsi csillagvizsgálóba vezényelték, amely intézetnek akkoriban Littrow József János híres csillagász volt az igazgatója. Wüller-

storf 1839-ben soron kívül sorhajózáslóssá⁴ és Littrow meleg ajánlatára az ujonnan alakult velencei csillagvizsgáló főnökévé lett kinevezve és mint ilyen a tengerészeti Kollegiumban a hajózási csillagászatot tanította.

A paduai és velencei tudósok kongresszusán a csász. kir. haditengerészetet Wüllerstorf képviselte.

1847. április havában házasságra lépett O' Conor of Connaught kisasszonynyal, egy velenczében élő ir család tagjával.

Az 1848-ki forradalom kitörése alkalmával a legkinósabb viszonyok között, álnév alatt Velenczéből nejével együtt menekülni volt kénytelen; mivel Trieszt felé a tengeri ut már meg volt szakítva, a szárazföldi utat kellett választania és a fellázadt velencei tartományon keresztül rengeteg sok baj és veszély után, végre márczius 25-én sikerült Triesztbe érkeznie.

Itt gróf Gyulay altábornagy összegyűjtötte a csász. kir. haditengerészet hű tisztjeit és az időközben fregáttahadnagygyá⁵ előléptetett Wüllerstorfot a tengerkerület parancsnoksági ügyeinek intézésével bízta meg. Ezen minőségében az

a fontos feladat várakozott reá, hogy a szolgálót ujonnan szervezze, tisztek és hadapródok felvételéről gondoskodják, és a rendelkezésére álló, valamint ujonnan beszerzett hajókat harc-képes állapotba helyezze.

Április havában Wüllerstorft, Kudriaffsky sorhajókapitány⁶ hajórajparancsnoki hadsegédeül a BELLONA fregáttára⁷ hajózták be.

Amikor Albini szárd tengernagy⁸ hajórajával Triesztet tengeri zár alá vette, Wüllerstorf a kikötő védelmében mint hajóraj hadsegéd vett részt. Ezen állásban maradt juniushig. Ezután augusztushig gróf Gyulai altábornagy hadsegéde volt és akkor beosztották a Welden altábornagytól vezényelt körülzáró hadtestbe.

Ezen izgalmas események közben vesztette el nejét, amint őt egy fiúcskával megajándékozta.

Wüllerstorf ekkor már sorhajóhadnagy volt és szeptember végével Martini altábornagy tengerészeti főparancsnok őt szemelte ki a tengerészeti kollegium igazgatójává. Amikor pedig Dahlerup altengernagy⁹ a tengerészeti főparancsnokságot 1849. év március havában átvette, Wüllerstorft katonai előadóvá nevezte ki.

Állásának egyik feladatát az képezte, hogy a szolgálalba a német hadinyelvet bevezesse; számos szolgálati, tengeri hadászati és egyéb szabályzatot szerkesztett és ezek fordításai is ebből az időből származnak.

1849. év szeptember havában Wüllerstorf korvétakapitánynya¹⁰ lépett elő. 1850. év márczius havában Dahlerup altengernagyot Bécsbe kísérte és ott a csász. kir. haditengerészet fejlesztésére irányuló tanácskozások jegyzőkönyveit vezette.

Háboruban és békében szerzett kiváló érdemeiért ő felsége a vaskoronarend III-ad osztályával tüntette ki.

1850. év november havában katonai előadói állásából saját kérelmére felmentették és 1851-ben a MONTECUCCOLI brigg¹¹ parancsnokává nevezték ki, a melyen egykori tanítványa, Tegetthoff Vilmos fregáttahadnagy, első részletiszt¹² volt. Ezen állásában Wüllerstorf egyuttal tagja volt azon bizottságnak, amelynek feladata volt, Velencze felfegyverzése és megvédéséről jelentést tenni. Wüllerstorf egészen önállóan dolgozta ki a lagunák védelmére vonatkozó részt és ebben egy lagunaflotta szervezését javasolta.

Wüllerstorf ezután 1851. évi november hó 1-ig a keleti vizeken czirkált, amikor is az új tengerészeti főparancsnok Wimpffen gróf mint tengerügyi tanácsost a tengerészeti főparancsnokság elnöki osztályának főnökéül Triesztbe hívta.

1852-ben Wüllerstorf fregáttakapitány¹³ lett. Ezen időszakra esik a csász. kir. tengerészet legelső csavarfregáttájának a RADETZKY-nek építése.

1854. év szeptember havában a tengerészeti főparancsnokságot Nándor Miksa főherczeg vette át.

1855 év márczius hó 17-én Wüllerstorf a VENUS fregátta parancsnoka lett és e hajóval részt vett azon utban, amelyet a Nándor Miksa főherczeg vezénylete alatt álló nagyobb hajóraj Görögországba, Egyiptomba és Nápolyba tett.

1856. év május 1-én Wüllerstorf sorhajókapitánynya lépett elő. Ugyanezen év őszén Nándor Miksa főherczeg Indiába és Kinába expediciót tervezett s ez irányban beható tanácskozásokat folytatott Wüllerstorffal. A főherczeg nagy örömmel fogadta Wüllerstorf ama javaslatát, hogy a tervezett expediciót tudományos földkörüli utazásra bővítsék ki. Rövid idő múlva a főherczeg

táviratilag közölte Wüllerstorffal, hogy ő felsége a tervezett utazást jóváhagyta.

E célra a NOVARA vitorlás fregáttát szemelték ki és Wüllerstorf kommodori¹⁴ minőségben a kiküldetés vezetésével bizatott meg. Kiváló gonddal és előrelátással készítette elő Wüllerstorf a nagyméretű tengerészeti és tudományos vállalatot és hogy mikép. hajtotta végre ezt a megtisztelő feladatot, azzal e kötet egy másik fejezete fog körülményesebben foglalkozni.

A magával hozott dus gyűjtemények az udvari muzeum diszét képezik, a tudományos eredmények pedig a művelt világ közkincsévé váltak. Az expedíció visszaérkezése után Wüllerstorf hosszabb ideig Triesztben tartózkodott, ahol a főherceg tengerészeti főparancsnok felügyelete alatt egy külön NOVARA-iroda működött, amely a rengeteg sok tudományos anyagnak rendezésével foglalkozott, ezt tengerészeti, természettani és leíró részek szerint csoportosította.

1859-ben Wüllerstorf a vaskoronarend második osztályával lett kitüntetve és 1860-ban azután elnyerte az osztrák örökös bárói méltóságot.

1860. év május 13-tól október 14-ig, Wüllerstorff a SCHWARZENBERG fregátta parancsnokaként több hajóval együtt Szicziába küldetett, hogy Garibaldi partraszállása alkalmával az osztrákmagyar alattvalókat és kereskedelmi érdekeket megvédelmezze. E feladat szerencsés befejezése után 1860. október 17-től 1861. márczius 18-ig Póla erőd és kikötőjének parancsnokaként működött. Márczius 23-án ellentengernagygyá lépett elő és nemsokára Bécsbe hivatott, hogy a birodalmi gyűlés tanácskozásainál a csász. kir. haditengerészetet képviselje.

A székesfővárosban való tartózkodása alatt másodizben házasságra lépett, Rothkirch-Panthen grófnővel, a hasonnevű altábornagy leányával.

1861. évi május hó 16-án legfelsőbb elhatározás folytán hajórajparancsnokká nevezték ki, de mint a képviselőház tagját, Bécsben visszatartották. Ez idő alatt lobogós kapitánya¹⁵ báró Pöckh sorhajókapitány helyettesítette.

A kormány megbízásából 1862. év január havában öt hónapig tartó tanulmányi utra ment, hogy Anglia, Franciaország, Németország, Svájc és Németalföld vasiparát tanulmányozza, különös

tekintettel vashajók építése és felfegyverzése szempontjából. Ez alkalmat felhasználta egyuttal arra is, hogy műszaki és ipari ismereteit is gazdagítsa.

1863. év június 22-től 1864. márczius 10-ig velencei kikötő parancsnoka volt.

A német-dán háboruban Wüllerstorf annak a csász. kir. hajórajnak volt a parancsnoka, amelynek követnie kellett volna Tegetthoff előre-küldött hajóosztagát. E hajóraj felszerelésénél rendkívül sok nehézséggel kellett megküzdeni és igen nagy időveszteséget okozott volna, ha a hajóknak végleges felszerelését bevárták volna.

Wüllerstorf lobogóját az ELISABETH gőzösre vonatta fel; ezzel és a KAISER sorhajóval márczius 26-án elhagyta Pólát és az északi tenger felé vette útját. Április elején azután követte az osztagot DON JUAN D'AUSTRIA pánczélos hajó és az ERZHERZOG FRIEDRICH korvéta.

Viharos időjárás miatt lassan ment az utazás, azonfelül köszén felvétele és javítások eszközlése végett gyakran kellett kikötni. Megérkezvén az angol csatornába, távirati uton ér-

tesült a helgolandi csata eredményéről, néhány nap múlva pedig a fegyverszünet megkötéséről.

Magasabb utasítás értelmében a fegyverszünet leteltét Nieuwediepben kellett bevárnia; ezután Cuxhaven felé indult, ahol egyesült Tegetthoff hajóosztagával a SCHWARZENBERG és RADEZKY-vel, valamint a porosz hajókkal, az ADLER, BLITZ és BASILISK-kel.

E hajóraj, amely a hátra maradt hajók beérkezése után 10 cs. kir. (ezek között 1 sorhajó és 2 pánczélos) és 3 porosz hajóból állott, azzal a feladattal volt megbízva, hogy a német északi partvidéket a kieli hírek szerint kilátásban lévő dán támadásoktól megvédje és a Hammer kapitánytól megszállott nyugat-friesi szigeteket kézre keríteni igyekezzék.

A hajóraj zöme a schleswigi partoknál foglalt állást; az ágyunaszádokat és kerekas gőzösöket a csak sekélyjárata hajókkal megközelíthető, nyugati szigetekhez vezényelték, hogy azokat elfoglalják.

Hammer kapitány kénytelen volt magát megadni.

A békekötés után, az északi tengeren maradó 2 hajó kivételével, a hajóraj hazájába a központi hadikikötőbe tért vissza, ahol azután a hajók legnagyobb részét leszerelték. 1864. évi december hó 3-án Wüllerstorf rendelkezési állományba helyeztetett.

Most már alkalma volt régi kedves tervét megvalósítani és Petermann meghívása folytán az északi sarkra tervezett expedíció élére állani, ámde megrongált egészségi állapota megakadályozta ennek végrehajtásában.

A Belcredi kormány alatt 1865. október 1-én ő felsége Wüllerstorfot kereskedelmi miniszterré s ezen állásban október 31-én valóságos belső titkos tanácsossá nevezte ki.

E sorok keretén kívül esik, hogy Wüllerstornak e magas állásában teljesített működésével foglalkozzunk és csupán annyit említünk meg, hogy még a legkedvezőtlenebb viszonyok között is mindent elkövetett, hogy a birodalom tevékenységét az ipar és kereskedelem terén fellenditse. E helyen csak a tengerészettel összefüggő ténykedését vázoljuk.

Wüllerstorf kieszközölte, hogy az adriai tenger természetrajzi viszonyai, a császári akadémia és a haditengerészet hozzájárulásával újonnan felvétessenek. A folyóvizeknek, különösen a Narentának szabályozásával behatóan foglalkozott és a hajózás emelésére különféle törvényeket léptetett életbe; működésének egyik legfontosabb ténye volt, a trieszti új kikötő építésének megkezdése.

1867. évi január hó 4-én Wüllerstorf altengernagygyá lett kinevezve és nemsokára ezután megvált miniszteri tárcájától, amely állásában szerzett magas érdemeinek elismeréseül, ő felsége a Lipót-rend nagykeresztjével tüntette ki és az urak házának tagjává nevezte ki.

Egyidejűleg az általa már régebben tervezett keletázsiai kereskedelmi expedíció vezetésével bízott meg. Amikor az expedíció temérdek sok nehézség után végre megvalósulhatott, Wüllerstorf egészségi állapota annyira rossz volt, hogy kénytelen volt e kiküldetés alól felmentését kérni.

Ekkor saját kérelmére rendelkezési állományba helyeztetett és Grázba vonult vissza, ahol

tudományos munkálkodással foglalkozott; leginkább nemzetgazdasági irányban buvárkodott, amit csak az urak házának gyakori tanácskozássai szakítottak félbe; 1869. év február 15-én végleges nyugdíjba ment.

Amikor egészségi állapota rosszabbra fordult, a telet olaszország enyhe ege alatt, a nyarat pedig a Bozen melletti Rittenen levő Klobensteinben töltötte és itt is halt meg 1883. évi augusztus hó 10-én.

Wüllerstorf sok bel- és külföldi tudományos intézet és társaság tagja volt.

* * *

Nándor Miksa főherczeget joggal nevezik a csász. kir. haditengerészet alapítójának, Tegetthoff a hadipályán volt annak uttörője, Wüllerstorf pedig a tudomány és nemzetgazdaság területén annak utmutatója, amely utóbbi oly szorosan függ össze a tengerészettel.

1799—1814.

Don Brunazzi Jakab apát hazafias cselekedetei.

E sorok egy derék hazafi emlékének vannak szentelve, egy férfiúnak, akinek emléke már feledésbe ment és aki — bár nem hazánk fia volt — mindamellett a legnagyobb lelkesedéssel és áldozatkészséggel csüggött a monarchián és uralkodóján. A nagy háborus korszakban 1799-től 1814-ig mindig lelkesen munkálkodott második hazája érdekében.

E férfi, amint a fejezet czime már elárulja, Don Brunazzi Jakab apát, aki sok éven keresztül a haditengerészet lelkésze volt.

Alkalmasint Romagnában született, már fiatal korában a kapuczinusok rendjébe lépett, hogy a lelkész pályának szentelje életét.

A francia forradalom katonai és politikai következményei 1796—1798. között különösen Olaszországban nagyon érezhetők voltak, ahol a régóta fenálló államok helyébe három köztársaság alakult; e változások Romagnára is nagy befolyással voltak.

A hirtelen életbe léptetett, legtöbbnyire megértetlen maradt, demokratikus-, kosmopolitikus állami-, jogi- és életberendezések, amelyek a hagyományoktól szentesített régi partriarchalis rendszer helyébe léptek, a váratlan birtokcsere minden rendet, de legfőképen a papirendet érintették; ezenkívül a hosszantartó háboru hozzájárult ahhoz, hogy a többi között Romagnának a köztársaságot ellenző lakossága is felszabadító után vágyódott.

Az 1799—1800-ik évek híres háborui, amelyekben nekünk is dicsőséges részünk volt, a francia terjeszkedő politikának természetes visszahatásai voltak. E hadjáratnak egyik leggyakoribb helyszíne Romagna volt, amelynek lakosai már akkor el voltak szánva, hogy uralkodónk ügyéért, amelyért a háboru folyt, mindent megkockáztatnak és mindenre vállalkoznak.

Tengerészetünk vállalkozásait is hasonló lelkesedéssel kísérték. A midőn 1799-ben Romagna partjain a cs. kir. hajóosztály megjelent és győzelmet aratott, a köztársasági párttól elnyomott lakosság legnagyobb része fegyvert fogott. Mindenütt óriási lelkesedéssel és az uralkodónk iránti ragaszkodás kitörésével fogadták a hajórajt, a melyben felszabadítójukat látták.

A lehető legrövidebb idő alatt — minden anyagi támogatás nélkül — a francia fegyverek ellen erélyes népfelkelés jött létre.

„Az osztrák-velencei haditengerészet története 1797—1802-ig“ czimű műben, a melyből a cs. kir. hadak Romagnában való megjelenésére vonatkozó adatokat átvettük, Brunazzi nincs ugyan névszerint megnevezve, mindamellett joggal mondhatjuk, hogy Romagna népének átpártolása a mieinkhez legnagyobb részben a nevezett apát érdemének tulajdonítható; e tekintetben mérvadónak tekinthetjük azt a bizonyítványt, amelyet L'Espine gróf altábornagy 1814-ben állított ki róla: „Don Brunazzi Jakab apát mindenkor kétségtelen tanujelét adta felséges uralkodónk házához való hűséges ragaszkodásának; mint a

csász. kir. hajóhad parancsnokának, különösen az 1799—1800. évi hadjáratban volt alkalmam erről meggyőződni; amikor a romagnai partokon hajóinkkal megjelentünk, egyedül az ő fáradhatatlan lelkes buzditásának volt tulajdonítható, hogy a parti lakosság vállalkozásunkat fegyveresen támogatta. Brunazzi maga állott a fegyveres felkelés élére és a hadiműveletek alkalmával számtalanszor tette kockára életét. Hűséges szolgálatainak jutalmául később a csász. kir. haditengerészethez tengerészeti-káplánná nevezték ki“.

1801-ben a Garda-tavon működő csász. kir. hajórajnál látjuk a harczi as apátot.

Saját feljegyzései (epilogo) szerint egy nagy felukének¹⁶ volt a parancsnoka és egy ütközetben Gargnano mellett sikerült ezzel egy ellenséges ágyunaszádot elfoglalnia.

Amikor az auszterlitzi ütközet után (1805-ben) a pozsonyi békekötés értelmében a birodalom kénytelen volt majdnem egész tenger melletti birtokát a tengerészettel együtt Francziaországnak átadni, Brunazzi apát is követhette volna pályatársainak példáját és átléphetett volna az olasz-

francia szolgálatba, de bár bizonytalan jövő állott előtte, mégis visszautasított minden hasonló ajánlatot és továbbra is önzetlenül és hűen kitartott Ausztria mellett.

A toscanai nagyherceg később kinevezte Brunazzit a bécsi-olasz nemzeti templom javadalmazásává és ez állást 1809-ig viselte.

Amikor 1809. ben a háború ismét kitört, Brunazziban felébredt veleszületett tettvágya, ott hagyta gondtalan életét, lemondott állásáról és mint tengerészeti káplán felajánlotta szolgálatait a tengerészeti főparancsnokságnak.

Az a szándéka, hogy helyi és személyi ismereteit Felső-Olaszthonban Franciaország ellen felhasználhassa, azonban nem teljesülhetett, mert a hadiesemények miatt János főherceg kénytelen volt Olaszországból kivonulni.

Brunazzi ekkor a Dalmáciában működő vegyes cs. kir. és angol hajóosztaghoz lett beosztva, amelyre Zára megostromlásán kívül semmiféle nagyobb feladat nem várakozott, és amely csekély hajólétszáma folytán alkalmasint nem is

szakithatta meg a francziák összeköttetését és a szabad hajózást Anconával.

1809. július 28-án ép midőn báró Knežević Pál tábornoknak az ostromló hadtest parancsnokának sikerült a zárai francia parancsnokkal rövid fegyverszünetet kötnie, a nevezett vegyes hajóosztag a zárai csatornában Ošlják (Calogera) sziget mellett vetett horgonyt, miáltal Zára város úgy a szárazföld, mint a tenger felől tökéletesen körül volt zárva.

Július 30-án 12 kisebb-nagyobb hajóból álló francia hajóosztag tört ki, hogy az ostromlottak számára élelmiszereket szállító hajóknak egy győzelmes ütközettel szabad utat biztosítson. Érdekes, hogy az időközben megkötött znaimi fegyverszünetről sem a francziáknak, sem a mieinknek tudomása még nem volt, másrészt pedig a vegyes hajóosztag az ostromlók és ostromlottak között július 28-án kötött fegyverszünetet sem akarta respektálni, ürügyül azt hozván fel, hogy a hajóosztag angol főparancsnokság alatt áll és mivel Angolországgal nem tárgyaltak, a fegyverszünet a hajóosztagra nem kötelező.

Eseményünk idején Brunazzi tengerészeti káplán a Vitorello parancsnoksága alatt álló BRAVÓ haditrabacolón¹⁷ volt. Brunazzi dicső magatartásáról Vitorello szóról-szóra a következőket jelenti: „Don Brunazzi Jakab apát ur, mint önkénytes a parancsnokságom alatt levő trabakolón volt, amikor az olasz ágyunaszádok és más efféle hajók Zarából kitörtek, nyilvánvalóan ama szándékkal, hogy a közelünkben vitorlázó kereskedelmi hajókat elfoglalják. Erre mi különféle ágyunaszádokkal — ezek között az általam vezényelt jármű is — a kereskedelmi hajók védelmére siettünk; 2 órai szakadatlan tüzelés alatt, a nevezett tengerész-káplán ur papi ruháját levetette, egy löveg vezénylését személyesen átvette, azt csodálatra méltó bátorsággal és kitartással kezelte, az ellenre hevesen tüzelt és a legénységet bátorságra buzdította stb.“

A békekötés után Brunazzi ismét visszatért Bécsbe és működését az olasz nemzeti templomban tovább folytatta.

Ez a fáradhatatlan férfit azonban nem birt sokáig szemlélődő életet folytatni, már egy év

mulva — ezuttal valószínűleg hivatalos megbízatásból — Boszniába és Török-Albániának egész Korfuig nyuló részeibe készült, hogy a tervezett vállalkozás céljaira a viszonyokat tanulmányozza s a gyűlölt francziáknak kellemetlenségeket okozhasson.

Summa J. skutari csász. kir. konzul jelentésében érdekesen világítja meg Brunazzi fáradozásait, hogy Török-Albániában a francziák befolyását megbénítsa, mely célra először a skutari basát, a püspököt és a papságot idegenítette el a francziáktól.

Egy évi fárasztó és mindkét Albániában nagyon eredménydus működés után Brunazzi Skutariból Maltán keresztül Sardinia szigetére utazott, hogy az ott időző esztei Ferencz cs. kir. főherczegnek Albániában és a cattarói öbölben folytatott működésének eredményéről jelentést tegyen.

Erre Ferencz főherczeg Brunazzit diplomatiai kiküldetésben Palermoba küldötte az angol sziciliiai segélyhadak fővezéréhez Sir. William H. Caven-dish-Bentinckhez, hogy vele különféle ügyekben megegyezzek.

Nemsokára Maltában látjuk e fáradhatatlan férfiut, ahol egy újabb kiküldetésben egy évet töltött.

Brunazzi tevékenységének ezután új és háladatos tér kínálkozott a cattarói öbölben, ahol 1813. és 1814. években a legkülönbözőbb érdekek forogtak kérdésben.

Látjuk, hogy a cattarói öböl népe mint kívánja vissza Ferencz császár enyhe és atyai kormányzását, miután a megnem értett idegen francia kormány oly sok terhet rótt rája.

Montenegró, hogy a tengerfelé szabad utat nyerhessen, az 1812-ki szerencsétlen háboru után ki akarja használni Franciaország meggyöngyülését és 16 év alatt most már harmadizben igyekszik a cattarói öblöt hatalmába keríteni.

Anglia és Oroszország a francziákat ugyan ki akarják szorítani Dalmáciából, de végcéljukkal maguk sincsenek tisztában, másrészt Franciaország makacsul ragaszkodik elfoglalt birtokaihoz és azokat mindenáron megvédeni és megtartani akarja.

Az pedig csak természetes, hogy Ausztria is vissza akarja szerezni a jogosan hozzátartozó, de elvesztett tartományt.

Az egymás ellen törő érdekek zűrzavaros világában Ausztria meghatalmazottjaként Brunazzi jelent meg, egyelőre bizony csak emberismeretére és saját magára utalva, mert hadcsapataink és hadihajóink, amelyek kívánságait támogatták volna, ebben a válságos időkben másfelé valának lekötve.

Hely hiányában Brunazzi működésére vonatkozólag csak a legfontosabb eseményeket említjük föl.

Miután Montenegró püspöke 1813. év szeptember végével Buduát bevette, a budua-cattarói országot birtokába kerítette és a Le Catene-i és Porto-Rose-i franczia ütegtelepeknek visszaverése által csapataival jelentékeny eredményeket ért el, arra a meggyőződésre jutott, hogy Castelnuóvnak tervbe vett visszafoglalása csakis tengeri haderő közreműködése mellett vihető keresztül. E célból a Lissa szigetén időző esztei Ferencz főherczeghez és Freemantle britt tengeruagyhoz követséget menesztett, őket a hely-

zet felől tájékoztatta s tőlük hajókat, csapatokat és löszereket kért támogatásul. Host kapitány vezénylete alatt BACCHANTE angol fregáttát és egy brigget azonnal kirendeltek Cattaro ellen; az utóbbin volt Brunazzi apát mint Ausztria meghatalmazottja és Ferencz főherczeg a montenegroi püspökhöz intézett levelének áthozója. Ennek a levélnek Brunazzira vonatkozó részét, idecsatoljuk. mivelhogy különösen igazolja a főherczeg bizalmát; a nevezett rész így hangzik: „egyidejűleg ezen támogatással (t. i. az angol haderő kirendelésével), amelynek legfőbb értékét a gyors intézkedés képezi, elhatároztam, hogy az ön által is jól ismert Brunazzi apát urat e levél áthozóját, aki ép nálunk tartózkodott, kiküldöm. Brunazzi ur. a ki széles látkörű tapasztalatai és sikeres műveletei folytán teljes bizalmamat bírja, e vidék általános jólétét mindenkor szíven hordozta és jelleme valamint ügybuzgóságával, teljes elismerésünket ki is érdemelte, minélfogva önnek a legmelegebben ajánlhatom stb.“

Brunazzi megérkezése után néhány nap mulva az általa képviselt ügy már igen kedvező

fordulatot vett. Céljaira felbuzdított perzagnoi és dobrotai önkénytesekkel anélkül, hogy angol segítséget kellett volna igénybevennie, október 13-án négy. Cattaroból Perastóba igyekvő francia tárhajót és ágyumaszádot foglalt el és azokra a csász. kir. lobogót felvonatta. Ugyanaznap a perastóiak a francziák kezéből kiragadták a városukat védő Sta. Croce erődöt. E művelet keresztülvitele az angol hajóraj jelenlétében történt, amely a parti lakosságban friss vitézséget és lángoló szellemet ébresztett fel, de mégis legnagyobb részben a Brunazzi által ő Felsőge nevében közölt próklamáció hatásának volt tulajdonítható.

Másnap október 14-én hajnal hasadtával Brunazzi sürgetésére Perastóból az átellenben a S. Giorgio szigeten fekvő, francia kézben lévő, erőd ellen lövöldözni kezdettek.

Két órai bombázással S. Giorgio rommá lövetett, őrsége pedig feltétlenül megadta magát, mire azután itt is felvonták a csász. kir. lobogót.

Castelnuovo bevételét illetőleg, Fort Spagnol elfoglalása szintén legnagyobb részben Brunazzi

tevékenységének köszönhető, aki a többnyire horvátokból álló várőrséget az örökös uralkodónak tartozó hűségre figyelmeztette és azt Napoleon zászlajának elhagyására bírta.

S. Giorgio és Spagnol erődöknek elfoglalásával igen sok hadiszer került a hódítók kezére. Az a körülmény azonban, hogy Host kapitány a még használható lövegeket a BACCHANTE fregátára vitette s ezenkívül S. Giorgio erődöt is teljesen leszereltette, a szövetségeselek között viszálykodást szült.

Host kapitány főképen azért járt el ily módon, mert Brunazzi a Perastóiak ügyvivőjeként kezdett szerepelni. a kik a S. Giorgio erőd ágyuira tulajdonjogi igényt támasztottak és azok kiadását követelték.

Host kapitány tehát, hogy Brunazzi mielőbbi visszahívását siettesse, jelentésében őt cselszövőnek és békerontónak minősítette. Host a zsákmányolt ágyukkal állítólag a Cattaro felett fekvő Vermač erődöt akarta felszerelni s attól tartott, hogy a perastóiak követelése folytán e terve meghiúsuland.

A fregátta — a brigg hátrahagyásával — a cattarói öblöt tényleg elhagyta és észak felé indult.

Cattarónak ezután bekövetkező ostrománál ismét fontos szerep várakozott Brunazzira. Amint már említettük, az angolok visszahúzódtak, ennél fogva október 26-án a montenegróiak egymagukban vették ostrom alá Cattarót.

Amint elébb Castelnúóvóban, úgy most itt is sikerült Brunazzinak a legnagyobb részben horvátokból álló várőrséget a jogos ügy számára megnyerni. Október 28. és 29. közötti éjszakán Cattaróban lázadás tört ki és a 350 horvát katona, a tisztek vezetése alatt a kisebb francia és olasz őrség ellen fordította fegyverét és le is győzte volna, ha a várparancsnoknak idejekorán nem sikerült volna S. Giovanni fellegvárába visszahúzódnia.

A helyzet uraivá lett horvátok most már az ágyukat beszegezték, még hajnalhasadás előtt három francia zászlóval Brunazzi apáthoz siettek és neki az elfoglalt város kulcsait átadták.

Brunazzi nehéz dilemmába jutott; mivel ugyanis nem bizott a montenegroi püspöknek Ausztria érdekében való önzetlen politikájában, sőt erre nézve ellenkező bizonyítékokkal is rendelkezett, azért nem is értesítette a püspököt az elmúlt éjszaka sikeréről. Miután azonban a nap (október 29.) folyamán ezt mégis meg kellett tennie, a francia tábornok felhasználta az alkalmat és a visszamaradt őrséggel a várost ismét hatalmába kerítette.

A montenegróiak egy védtelen várost véltek megszállani s amikor mégis egy harczias ellenséggel találtak magukat szemben, kénytelenek voltak előbbeni állásaikba visszahuzódni.

Kétséget sem szenved, hogy ha Brunazzi a püspököt azonnal értesítette volna Cattaro őrségének visszavonulásáról, úgy a város a montenegróiak kezére jutott volna.

Brunazzi a két baj közül, nézete szerint a kisebbiket választotta és most igyekezett a várőrséghez tartozó olaszokat szökésre csábítani és ezzel lassan a védősereg létszámát csökkenteni; ezáltal azután az élelmi szereket fogyasztók száma is mindegyre apadt a miért is remél-

hette, hogy az ostrom hosszabbításával időt nyerhet az elfoglalást cs. kir. és nem montenegrói csapatok számára biztosítani.

Brunazzi terve a politikai viszonyok miatt meghiusult, miután Host bombázása után 1814. január havában a francziák Cattarót az angoloknak adták át.

Ezalatt a cs. kir. csapatok a cattarói öböl visszafoglalására már utban voltak, Brunazzi apát nehéz szerepe tehát véget ért és Dabovich A. őrnagy váltotta fel.

Eltávozása előtt még lényegesen hozzájárult ahhoz, hogy akkoriban francziaországban időző uralkodónkhoz a cattarói öböl katolikus rendeiből összeállított hódoló küldöttség menesztessék.

A legelőkelőbb katolikus községeknek Brunazzihoz intézett számtalan rokonszenves nyilatkozata tanuskodik e férfinak sikeres működéséről és ama közkedveltségről amelyben három hónapi ottidőzése alatt a cattarói öbölben részesült.

Rövid idővel ezután Ragusa ostrománál Brunazzi apát Milutinović csász. kir. tábornok főhadiszállásán tartózkodott.

Ugylátszik. hogy a független cselekvéshez szokott apát, aki ezuttal csak alárendelt tevékenységet fejthetett ki, itt is a maga kezére kezdett politikát csinálni, amit persze főlebbvalóik zokon vettek s ami az apátnak a hadszínhelyéről való eltávolítását vonta maga után. E mellett nem csekély kárára volt Host kapitánynak már említett ellenséges indulata is, ezenkívül a montenegrói püspök is neheztelt rá azért, mert az az 1813. október 29-ki cattarói sikerről őt igen későn értesítette.

Brunazzi apát most már Bécsbe fordult és az ujonnan szervezett haditengerészetben törzskápláni állást igyekezett elnyerni.

Illetékes helyen mindenképen elismerték ugyan az önzetlen férfiúnak tagadhatatlan nagy érdemeit, de a kívánt állással még sem jutalmazhatták meg. mert a latin nyelvet alig birta. németül meg nem tudott; emellett folytonosan gyengélkedett, sőt nehéz beteg is volt.

A már egyszer elfoglalt és ismételten elhagyott állása, mint az olasz nemzeti templom javadalmasa (beneficiatus) azonban gondtalan életet biztosított az érdemdus férfiúnak.

1827.

november 16-án.

A „Sofia“ goelett harcza két görög kalózhajóval.

A tizenkilenczedik század elején a cs. kir. hadihajóknak igen sok nehézséget okozott a kereskedelmi hajóknak megvédeése a görög vizeken garázdálkodó tengeri rablók ellen.

Amint egy hadihajó megjelent, a kalózok tüstént megbujtak a szakadékos görög tengerpart valamelyik kis öblében. A nyílt tengeren csakis a legkritkább esetben merészeltek valamely hadihajóval szembeszállni, rendszerint csak olyankor, amikor lehetetlen volt máskép elmenekülniök vagy pedig amikor a hadihajónál erősebbnek gondolták magukat.

Ilyen harczt kellett kivivnia 1827. november 16-án a Dabovich sorhajóhadnagy parancs-

noksága alatt álló SOFIA goelettnék. még pedig 2 görög kalózhajó egyesült támadása ellen.

A nevezett hadihajó czirkálás közben november 12-én Corfuba érkezett, ahol az ottani cs. kir. konzul a parancsnokot felkérte, hogy 2 görög tengeri rablóhajót, amelyek a jóni tengeren a kereskedelmi hajózást veszélyeztetik, üzzön el, előbb azonban néhány megfélemlített kalmárhajót, amelyek Bucintro kikötőjében vesztegelnek, Saseno szigetéig kísérjen.

November 14-én este azután a SOFIA goelettt, az AURORA goelettt társaságában időközben Zantéból ideérkezett több kereskedelmi hajó kíséretében, Corfuból elvitorlázott és a corfui csatorna északi kijárata felé vette irányát. A SOFIA-ról adott jelre azután a Bucintro kikötőjében várakozó hajók is felvonták vitorláikat és a kísérethez csatlakoztak.

A SOFIA majdnem egészen Saseno szigetéig kísérte a hajórajt, anélkül, hogy gyanus hajót láttak volna. Itt a hajók szétváltak, az AURORA tovább kísérte északfelé a kalmárhajókat, a SOFIA

pedig délnek vette irányát, hogy az albán partok mentében kutasson a kalózhajók után.

November 16-án reggel a *SOFIA* az albán parton fekvő Porto Palermo di Cimara kikötő közelében két hajót vett észre; az egyik 8 ágyúval felszerelt nagyobb martingána,¹⁸ a másik pedig egy 2 löveggel rendelkező *mistico*¹⁹ volt.

A csász. kir. goelet feléjük vette irányát és kellő távolságban felvonta hadilobogóját. Mivelhogy az idegen hajók nem mutatták lobogóikat, a *SOFIA* vak lövést tett; erre azután mind a ketten elébb az angol, majd a görög lobogót vonták fel, miközben a martingana szintén vakon lőtt. Rövid idő múlva az utóbbi járművet egy négyvezős csónak hagyta el és a csász. kir. hadihajóhoz tartott. A csónakban ülő kapitány ugyan nagy félelmet mutatott, de amint később bebizonyult, csupán a hadihajó ágyufelszerelését akarta kikémlelni. Arra a kérdésre, hogy honnan jön a hajó és hová megy, a kapitány azt felelte, hogy Cochrane lord rendeletére Missolonghiból Porto Cimarába igyekszik s egyben felmutatott egy görög nyelven írt okmányt ismeretlen pecséttel.

Dabovich sorhajóhadnagy felette gyanusnak találta a hajókat s azért megparancsolta a kapitánynak, hogya SOFIA kíséretében Corfuba vitorlázzanak és ha ottan okmányaik rendben találtnak, szabadon lesznek bocsátva.

Ugylátszott, hogy a kapitány beleegyezett és meg is igérte a parancs teljesítését.

A csónak eltávozott a goelettől, előbb a misticónak tartott s ott a kapitány hosszabban értekezett annak vezetőjével és csak azután tért vissza hajójához.

Akkor azután ahelyett, hogy a kívánt irányba fordultak volna, mindkét hajó Porto Palermo felé tartott. Ezalatt a SOFIA goelet a martingana közelében tartózkodott és Dabovich sorhajóhadnagy nagy szócső segélyével megismételte előbbi parancsát és felszólította a kapitányt annak végrehajtására. Azok erre visszaszóltak, hogy egy csász. kir. hadihajóval semmi dolguk nincsen és hogy a kapitány, a hatóságtól való félelemből nem megy Corfuba, hanem Porto Parlermoba.

Dabovich még egyszer engedelmességre szólította és egyuttal megfenyegette, hogy ellenkező esetben rájuk fog tüzelni, amire azok nagy hetykén visszavágtak, hogy hát — ugymond — „nekünk is vannak ágyuink és golyóink“.

Erre azután Dabovich sorhajóhadnagy a martingána ellen egy röppentyűs ágyuval megnyitotta a tüzet, amit a kalózhajók kartácstűzzel viszonoztak.

A harc teljes szélcsend mellett reggeli 8 órakor kezdődött és mindkét részről nagy hévvel folytatódott.

A csász. kir. hadihajó orrát a mistico felé fordította és oldalütegeivel lövöldözött a martingánára. Nemsokára ezután a hadihajó néhány ágyujának csigaszerkezete valamint a tüzelő jobboldali ütegnek egyik talapzata megsérült, úgy, hogy a parancsnok czélszerűnek látta evezők segítségével a hajót megfordítani, hogy az épen maradt baloldali üteget használhassa.

Ezalatt a martingana nehéz sérüléseket szenvedet. Amikor ezt, a hadihajóra nagyobb távolságból lövöldöző, mistico észrevette, czimboráját

cserbenhagyva, erejének végső megfeszítésével evezők segítségével igyekezett a nagy lőporfüstben az albán partok felé elillani. Ugyanekkor egy csónak hagyta el a martingánát, amelyen menekülő kalózok igyekeztek megszökni. Ez azonban csak részben sikerült nekik, mert a hadihajóról jól irányzott puskatüzet zuditottak rájuk.

Miután a martingána beszüntette a tüzelést, Dabovich a misticot akarta üldözőbe venni, ekkor azonban váratlanul kartácscsal kezdettek tüzelni a martingánáról. A csász. kir. parancsnok tehát elhatározta, hogy előbb a sokkal erősebb hajót fogja elpusztítani.

Cardini fregáttahadnagy első hajótiszt erre a röppentyűs üteget a kalózhajó fara ellen irányította és a gyújtó röppentyű oly sikeresen talált, hogy a hajó tüstént lángra lobbant és csakhamar légberepült, eleje pedig elsüllyedt.

Borzalmasan megesonkitott hullák és hajóroncsalékok lepték el a helyet, amelyen néhány pillanat előtt a hajó küzködött, itt-ott még élők is kerestek menekülést és kétségbeesetten kiabáltak segítségért.

Bár e gazok már régóta eljátszották életüket és velök szemben kár volt humanizmussal eljárni. Dabovich mégis megszánta őket; miután az elmenekült mistico üldözése a nagy távolság miatt amugy sem látszott sikerre vezetni, elhátározta, hogy a tengeri rablókat fölveszi és a bíróság kezébe juttatja.

A martingána elhagyott csónakát, a mely a puskalövésektől olyanmirel át volt lyukasztva, hogy majdnem elsülyedt, a Sofiá-hoz vontatták s miután a hajóács kijavította és ismét uszóképes állapotba hozta, a saját dereglyéhez kapcsolva a baleset helyszínére küldötték, ahol még 6 élő rablót találtak görcsösen egy fadarabba kapaszkodva.

A rablókat, akik közül a robbanás következtében ketten a fejükön szenvedtek súlyosabb sérüléseket, egy harmadiknak pedig a czombja volt szétzuzva, a szükséges óvintézkedések szemeltartása mellett fölvtették a csónakba és innét a csász. kir. goelettre szállították, ahol ruhával, étellel és itallal ellátva, sebeiket bekötötték.

A foglyokat azután visszahelyezték a csó-

nakba, Corfuba vitték és ott a csász. kir. főkonzulátusnak átadták.

Dabovich sorhajóhadnagy emberségesen bánt a méltatlanokkal és ezért sikerült is tőlük a harcz eredményéről és a kalózhajókról tüzetesebb adatokat megtudnia.

A foglyok ugyanis elbeszélték, hogy a mistikónak 2 drb kilenczfontos rövid ágyuja volt és legénysége 30 főből állott. Az elpusztult martingána pedig 8 löveggel és pedig 2 drb huszonégyszoros, 2 drb tizenhatszoros, 2 drb tizenkétoszoros és 2 drb kilenczfontos ágyúval volt felszerelve és 40 ember volt a hajón.

Az utóbbiak közül 5 elesett a harczban, 15 megsebesült és a tengerbe fulladt, 6 ember fogságba került és csak 14 ember menekült meg a mistikóval és bizonyára ezek közül is megölt vagy megsebesített néhányat a puskatüz.

E harczban a SORIA-nak csak egyetlen egy halottja volt; Tuzza Cajetán II-od osztályu tengerészt egy ágyugolyó mellbe találta és nyomban megölte, máskülönben senki sem sérült meg. Magában a hajóban, a felszerelésben és csarnak-

zatban is csak jelentéktelen kár esett és ezt is saját eszközeikkel mihamar kijavították.

Dabovich sorhajóhadnagy nagy elismeréssel emlékezik meg jelentésében a személyzet magatartásáról, különösen kiemeli Cardini fregáttahadnagy működését, aki egyrészt mesterlövésével a hajót felgyújtotta, másrészt halálmegvető bátorságával tündöklő példát nyújtott a többieknek. Rajta kívül még különösen kitüntették magukat: Tiozzo sorhajózászlós, az üteg parancsnoka, rettenthetlen bátorsága és a tüzelés céltudatos vezetése által és Ghega tengerészhadapród, aki a harc folyamán a parancsnok rendelkezéseit sűrű golyózáporban a legnagyobb vakmerőséggel közvetítette.

A legénységhez tartozók közül a jelentés a következőket említi föl dicsérően: Cornélio negyedest,²⁰ aki a harc hevében rendet és jó szellemet tartott a legénység körében, Ciridin Antal és Malossich István II-od osztályu tengerészeket, Frudel Mátyás I-ső osztályu röppentyüst, Joera Antal és Nacinverra Fülöp II-od osztályu hajóstüzéreket, Guarinoni Marius és Butta János

tengerészgyalogsági káplárokat és Simon József gyalogost, akik rettenthetlen bátorságuk, valamint ágyuik biztos és nyugodt kezelése által járultak hozzá a nap sikeréhez, végül Calafatto hajóácsot, aki saját hatáskörében tüntette ki magát.

Ő Felsége 1827. évi december hó 29-én kelt legmagasabb elhatározásával, a SOFIA parancsnokának, Dabovich sorhajóhadnagynak, a két kalózhajó elleni harcban tanusított magatartásáért és a nagyobbik hajónak elpusztításáért a vaskoronarend III-ad osztályát adományozta.

Az okmányokból kitűnik az is, hogy ugyanekkor a törzsszemélyzet és a legénység közül többen részesültek legmagasabb kitüntetésben, de erre nézve — sajnos — hiányzanak pontosabb jegyzések.

1849.

május 19. és július 14-én.

Két esemény a velencei tengerzár alatt.

Az 1848. évi, majdnem egész Európát megrendítő forradalmi mozgalmak Velenczében is fölkelést okoztak, a mely a legnagyobb titoktartással eszközölt gyors és meglepő műveletek folytán a város ideiglenes elvesztését vont maga után.

A majdnem másfél évig tartó hadműveletek alatt, amelyek Velence visszafoglalásával végződtek, a csász. kir. szárazföldi hadakkal karöltve működő haditengerészetünk is számos feljegyzésméltó harczot vivott a felkelőkkel, akiknek kisebb létszámát a laguna-város földrajzi és strategiai fekvésének előnyei kiegyenlítették.

E sorokban megemlékezünk 2 harczról, amelyek a velencei tengeri zár alatt 1849. évi május hó 19-ik és július hó 14-ik napjain folytak le.

I.

A CUSTOZZA hadigőzös harcza velencei járművek ellen, 1849. május 19-én Malamocco előtt.

Mialatt a záróhajóraj legnagyobb része helyét Velence előtt elhagyta, hogy a Pólából Ancona felé irányuló műveletben részt vehessen, azalatt Velence legfontosabb kijárata, a malamoccói, csupán a báró Bourguignon Antal korvétakapitány vezetése alatt álló CUSTOZZA hadigőzös őrizetére maradt.

Május 19-én hajnalban Bourguignon korvétakapitány észrevette, hogy több trabakoló elhagyta a malamoccói kijáratot.

Azonnal e járművekhez tartott és mihamar meggyőződött, hogy ezek fel vannak fegyverezve.

Velenczéből jövő, feltartóztatott hajók útján már régebben tudták, hogy a velenceiek 40 trabakolót szándékoznak nehéz ágyukkal felszerelni, hogy a záró hajók ellen kirohanó flottául használják. Ennek a flottának egyik része volt az, amely most kitörni készült és amelyet a CUSTOZZA-ról észrevettek.

Bourguignon 14 trabakolót számolt, amelyek

közül 4 trabakoló 2—2, a többi pedig 1—1 harminczhatfontos löveggel volt felszerelve. E járműveket 3 kis gőzhajó társaságában a Pio Nono hadigőzös kísérte és az egész kis hajóraj a parti ütegsánczok védelme alatt szorosan a part mentében Chioggia felé tartott. A trabakolók, egymástól igen kis hajótávolságban, szoros harczy vonalban haladtak egymás után, a kis gőzösök a trabakoló sor partfelőli oldalán mentek, a Pio Nono pedig hátvédhajóként zárta be a menetet.

Bourguignon korvétakapitány elsősorban a Pio Nono-t, másodszorban pedig a trabakolókat szándékozott megtámadni. Az első ágyulövéssel egyidejűleg valamennyi árbocz hegyére felvonatta a csász. kir. lobogót és reggeli 7 órától kezdve egészen $1\frac{1}{2}$ 12-ig lövette a Chioggia felé haladó trabakolókat oly távolságból, aminőt azoknak nehéz ágyui rákényszerítettek. Ekközben igyekezett a Pio Nono-t a trabakolóktól különválasztani és azt közeli harczyra birni. Hogy a nevezett hadigőzöst a nyílt tengerre csalogassa, a harczy folyama alatt a CUSTOZZA többször a tengerfelé tartott, amikor pedig a Pio Nono követni akarta,

mindannyiszor teljes gőzzel feléje kormányozott.

A Pio Nono azonban óvakodott közeli harcba bocsátkozni és mindenkor idejekorán visszatért a sekély vízben haladó trabakolósornak végébe.

Bár a CUSTOZZA folytonosan nyugtalanította a velencei járműveket, azok mégis Chioggia ütegeihez érték s ezeknek védelme alatt horgonyt vetettek; mihelyt pedig a kedvező áramlat megengedte, azonnal a kikötőbe osontak; hasonlóképen cselekedtek a gőzhajók is.

Ebben a csetepatében — amint Bourguignon kapitány nevezi az esetet — körülbelül 60—70 lövést tettek a CUSTOZZA-ra, ez pedig mindössze 15 lövéssel válaszolt.

A CUSTOZZA hadihajó körülbelül másfél tengeri mérföldnyire Chioggia kikötője előtt örökdő állásban maradt; a délután folyamán két ízben volt kénytelen elhagyni helyét, hogy a Malamocóból jövő hajókat megmotozhassa. Ezalatt azonban a Chioggiába szorított hajók közül egyik sem kísérelte meg a kikötőt elhagyni és útját



Ravennába folytatni. Innét kellett volna tudniillik a trabakoló flottának élelmi szerekkal megrakott szállító hajókat Velenczébe kísérni.

A CUSTOZZA tehát elérte azt, hogy a flotta felhagyott szándékával.

Ha a velencei járműveknek sikerült is a parti ütegsánczok oltalma alatt Chioggiát elérniök, azért tulajdonképeni céljukat mégsem valósíthatták meg, mert utjuk folytatását a szabad tengeren lehetetlenné tette a CUSTOZZA, amelyhez másnap a CURTATONE is csatlakozott.

Ily körülmények között a trabakolók nem tehettek egyebet, mint másnap a gőzhajókkal együtt visszatérni Malamoccóba.

Most még csak arról az elismerésről teszünk említést, melylyel Bourguignon korvétakapitány megemlékezett személyzetének a harcz alatt tanúsított magatartásáról: „teljesen meg voltam elégedve úgy a tengerésztisztek és hadapródok, valamint az egész legénység magaviseletével; Paradis tengerészeti tüzérszázados pedig ép oly buzgósággal mint hidegvérrel vezényelte a tüzérséget“.

II.

A VULCAN hadihajó harcza MANFRIN velencei part- üteggel, 1849. július 4-én.

Cerini ezredes a Velence előtt czirkáló BELLONA lobogóshajóra²¹ szállott, hogy ott Dahlerup altengernaggyal a csász. kir. szárazföldi csapatoknak a hajórajjal való együttes működését tüzetesebben megállapítsa.

Az ezredes július hó 3-án hagyta el a tengernagyi lobogós hajót és a VULCAN gőzösre szállott, hogy a kíséretében levő tisztekkel együtt a Brondolótól délre fekvő Porto Fossonéba utazzék.

A VULCAN-t, melynek parancsnoka, Preu Jenő sorhajóhadnagy volt, ezen utjában az a baleset érte, hogy Brondolótól keletre, MANFRIN ütegnek lőtávolán belül, esti 9 órakor megfeneklett. A balesetet a csalóka holdvilág idézte elő. A hajó járását már elébb meglassították volt, az őrtiszt, Petz sorhajóhadnagy és a kalauz az őrhidon, illetőleg a kerékdobon tartózkodtak, honnan időnként a vízmérőönt²² szabályszerűen kivetették; amikor mégis a hajó hirtelen fenékre került, a

csalóka holdvilágban a szárazföld, daczára annak, hogy kétségen kívül nagyon közel voltak hozzá, nem volt látható. Bár azonnal a gépet visszafelé működtették és 2 kukázó macskát²³ is kivetettek, mégsem sikerült a megfeneklett hajót elindítaniok.

E munkálatok közben az ellenséges partütegen észrevették a gőzhajót és tüstént bombázni kezdtek.

A VULCAN parancsnoka a legénység teljes erejét mindenekelőtt a hajónak kiszabadítására akarta felhasználni és azért az ellenséges tüzelést sem viszonzta, de meg azért sem, hogy az ellenséget a lőtávolság felől kétségben tartsa.

A legnagyobb erőfeszítés daczára sem sikerült a hajót sem gőzerő, sem a kukázó macskák segélyével szabaddá tenni.

Nem maradt más hátra, mint a mellső Paixhans-löveget²⁴ és a főhorgonyokat²⁵ vízbe bocsátani és a hajó köszénkészletét a Chioggia előtt állomásozó VENERE fregátta és ADRIA korvétának időközben segítségül érkezett csónakjaira átrakni. Ez a munka hajnali 3 óráig tartott. Az utóbbi

hajó csónakjait Tegetthoff sorhajóászlós vezényelte.

Hajnalhasadtával fél 4 órakor Preu sorhajóhadnagy a csonkafára²⁶ és az árboczok hegyeire felvonatta a lobogókat s egyidejűleg a hátsó 48-fontos Paixhans-löveggel viszonzni kezdte az ellenség tüzelését.

A hold gyér világítása mellett az ellenség tüzelésétől nem kellett nagyon félni, ellenben sokkal közelebb volt ama veszély, hogy az ellenség telfegyverzett csónakokkal fogja megtámadni a hajót, amelynek egész személyzetét igénybe vették a mentési munkálatok. Az ily támadást legczélszerűbben a szárazföldről lehetett megakadályozni és ezért Preu sorhajóhadnagy felkérte Cerini ezredest, hogy a VULCAN egyik csónakával Porto Fossonéba menjen és olyképen foglaljon állást, hogy a VULCAN-t esetleg megtámadó csónakot a partról tűz alá vehesse.

Éjtélkor Cerini ezredes elhagyta a VULCAN-t és körülbelül egy órai haladás után elérte a 2. bánáti határőrvidéki ezred egyik századától megszállott Porto Fossonét, ahonnét a Dierkes dandár táborába ment és 2 röppentyűs ágyut vi-

tetett Porto Fossonéba; majd pedig, amikor később az ágyutüzelés erősebb lett, még két taraczkot küldetett oda.

A várt csónaktámadás amelynek megakadályozására történtek mindeme intézkedések, azonban elmaradt. Még pedig, vagy azért, mert az ellenségnek nem állottak megfelelő csónakok rendelkezésére, vagy pedig azért, mert a parti üteg tüzetől is elegendő sikert vártak.

A felkelő nappal az ágyuzás is élénkebb lett s bár a VULCÁN sikeresen csak egyetlen lövegét, — a hátsó 48-fontos Paixhans-t — használhatta, mindamellett Petz sorhajóhadnagy, aki maga kezelte az ágyut, „hihetetlent“ vitt véghez. Még mielőtt Dahlerup tengernagy segítséget küldhetett volna a harcztérre, a parti üteget már is elhallgattatták, mivelhogy a VULCÁN néhány granátja belsejében felrobbant.

A kirendelt segítség a CUSTOZZA gőzhajóból, valamint a CAORLE és PIRANO ágyunaszádokból állott. Az ágyunaszádok, mihelyt megérkeztek, azonnal harciba is állottak és a parti üteget lödözni kezdték, hogy ezzel kijavítását és a tüzelés újra megnyitását megakadályozzák. A CUSTOZZA pe-

dig igyekezett a VULCAN-t a fenékről levontatni, ami negyed 9 órakor végre sikerült.

A harcz alatt a VULCAN csak egy embert vesztett; Garchese Péter III-ad osztályu tengerész elesett, egy ember pedig könnyen megsebesült. Hét lövés találta a hajót: egy a kürtöt furta át, egy másik az árboczkosár²⁷ alatt az előárboczon ment át; a csonkavitorla és a kerékdobok át voltak lyukasztva; egy izzó golyó a köszéntár külső burkolatán hatolt be, de egy vashordában megakadt, egy golyó a vizipuskát rombolta szét, végül egy golyó a hajó oldalába csapódott. A sérülések mind nem voltak valami súlyosak, sőt nagyon is csekélynek tűnnek fel, ha elgondoljuk, hogy a hajó tizenegy órán keresztül egy üteg hathatós lőtávólán belül, majdnem folytonos tüzelésnek volt kitéve. Hogy mily hevesen tüzelt a VULCAN Paixhans ágyujából — a parancsnok jelentése szerint — abból látszik, hogy a harcz után mindössze négy granátlövedékük maradt hátra. E szerint egy ágyuval mind a két ágyúnak lökészetét az öt órán keresztül tartó tüzelés alatt ellőtték.

Preu sorhajóhadnagy úgy a VULCAN, mint a

segítségére jött járművek személyzetének magatartásával minden tekintetben meg volt elégedve. A tisztek és tengerészek egyaránt nagy tevékenységet és bátorságot fejtettek ki. Leginkább kiemeli Petz első hajótisztjét, derék tengerészhadapródait és Szriccha segédtisztjét, akinek ténylegesítését ajánlotta; végül Tegetthoff sorhajózáslőről emlékszik meg nagy dicsérettel, mint aki „nagyon jól és derekasan viselkedett“.

A legénység közül Preu sorhajóhadnagy külön megemlíti: Tarabochia, csarnakmester²⁸ szolgálatot tevő segédet,²⁹ Coduri I. oszt. tengerészt, Scelembra II. oszt. tengerészt és pattantyust, aki a Paixhans töltője volt, Vanoni káplárt Battagliá-t, a 12-fontos lövegek pattantyusát, és végül Persich kormányost.

Cerini ezredes az esemény után néhány nappal a következőket írja az altengernagynak: „Preu sorhajóhadnagy e kétségbeejtő helyzetben annyi lélekjelenlétet, elszántságot és buzgóságot tanusított, hogy kötelességemnek tartom ezt a legnagyobb elismeréssel kegyelmességednek tudomására hozni. A hajó megmentése Preu-nek kö-

szönhető, mert helyes intézkedései és jó példaadás által a legénységet bátor kitartásra bírta lelkesíteni. Ugy vélem, hogy mindazt megtette, amit egy derék tengerésztisztól csak elvárni lehet.

1853.

márczius 19. és 20-án.

Vuscovich tengerész tengeri vész alkalmával megmenti a „Lynx” peniche-t.³⁰

Az Adria legveszélyesebb szele a bóra, a mely tudvalevőleg a Velebit hegység alatt fekvő Zengg város közelében teljes hatalmával szokott fellépni; ez a fagyos szél lezudul a meredek szirtekről s gyakran orkánná fajulva megakadályozza a tengeri közlekedést, sőt a kikötőkben időző hajókat is a legnagyobb mérvben veszélyezteti.

Egy ily bóravihart állott ki a LYNX csász. kir. peniche 1853. év márczius hó 19. és 20-ika közötti éjszakán a zenggi kikötőben. Tekintettel a kikötő helyi viszonyaira és ez évszakban gyakori bórára a hajó kikötésére nagy gondot fordítottak; dél és nyugat felé egy-egy horgony,

észak és északkeletnek egy-egy a szárazföldön megerősített kikötéssel³¹ tartották a hajót, amely daczára mindezeknek mégis tengeri vészbe jutott.

Amint a szél ereje mindegyre növekedett és szélvészszé fajult, a hajó hánykolódása is mind nagyobb mérveket öltött és amikor az északi irányban megerősített kettős tartókötél éjjeli 11 órakor elszakadt, a hajó hirtelen a megmaradt tartókötél felé fordult; a heves lendülésben a hozzákötött sajka felborult és vízzel megtelt.

A hajó egész sulya a megmaradt tartókötélre nehezedett, amely a hajóval ide-oda hányatva a part éles köveitől mindinkább megsérült; előrelátható volt tehát, hogy a szélvész erejének nem bir majd ellenállni és minden pillanatban elszakadhatott.

Az elszakadt tartókötelet minden esetre pótolni kellett, mivel pedig a hajón nem volt ilyen kötéltartalékban, a peniche parancsnoka Rau E. A. sorhajózászlós, a hajó orrához kötött dereglyét a partra akarta küldeni segítségért. A dereglye azonban a hajó heves mozgása folytán a nagy sötétségben a horgony lánczaira került és ott a

zajló hullámban felborult; felszerelési tárgyait a hullámok elsodorták s nem lehetett többé azokat kihalászni.

A felborult dereglyét sehogysem bírták visszafordítani, az óriási szélvészben és hullámban minden kísérlet eredménytelen maradt.

A csónakaitól megfosztott LYNX a legválságosabb helyzetbe jutott minthogy csak egyetlen tulfeszült kötéllel volt a parthoz kötve; ha ez amugy is veszélyeztetett kötél elszakadt, a délnek és nyugatnak vetett horgonyok bizony nem bírták volna a hajót megtartani.

E válságos pillanatban Vuscovich György II-od oszt. tengerész, egy igen jól használható ügyes hajós, aki a JUNO fregáttán részt vett a velencei tengerzárban, ajánlkozott, hogy a kifeszített kötél hosszában a partra uszik és segítséget hoz. Életének megkockáztatásával, erejének rendkívüli megfeszítésével a dühöngő elemekkel szemben, irtózatos küzdelem után sikerült e derék embernek a partra jutnia.

Amint oda érkezett, a révkapitányhoz sietett, aki szekerén egy csónakot és kötelet azonnal a parthoz vitetett; a csónakazután egy könnyű

kötelet vitt a penichere. a melylyel azután egy nehéz foglalkötelet huztak a hajóra.

Ily módon a szél irányában kikötött LYNX azután a további szélvihart veszély nélkül állotta ki.

A hajó parancsnoka Vuscovich tengerész áldozatkész bátor tettét azonnal a pólai kikötő tengernagyi hivatal tudomására hozta. Ez a hatóság azután a trieszti tengerészeti főparancsnokságnál Vuscovich megjutalmazását hozta javaslatba és legfelsőbb kitüntetésre ajánlotta.

Ő Felsége, legkegyelmesebb hadurunk, a LYNX hajó megmentőjének legnagyobb életveszéllyel járó önkénytes vállalkozásáért a II-od oszt. vitézségi érmet adományozta.

E legmagasabb kitüntetést azután a főparancsnokság az egész haditengerészetnek tudomására hozta.

Haditengerészetünk mindenkor büszkeséggel fog visszaemlékezni az ily hőstettekre és ilyen tagjait mindenkor a legnagyobb tiszteletben fogja tartani.

1856.

márczius 26. és 27-én.

A „Curtatone“ gőzhajó kotrógépet vontat a Fekete-tengeren nehéz viharban.

A keleten időző csász. kir. hajóosztaghoz tartozó CURTATONE kerekas gőzhajó 1856. év tavaszán Konstantinápolyban állomásozott. Ebben az időben rendeletet kapott a konstantinápolyi internuntiusától, hogy egy kotrógépet vontasson a Sulina-torkolathoz. A CURTATONE-vel egyidejűleg indult az ugyanazon hatóságtól bérelt GALLANT BULLOT vontatógőzös, amelynek 4 teherhajót kellett ugyanazon helyre szállítania.

A CURTATONE parancsnoka Barry Rikárd sorhajóhadnagy megtette a szükséges intézkedéseket az indulásra és amint a 10 nap óta dühöngő északi szél megcsökkent, márczius 22-én, vasárnap mind

a két gőzhajó, uszályaival együtt elhagyta Konstantinápolyt. Teljes szél- és tengersend uralkodott a Fekete-tengeren és másnap délben az Emona fok közelében haladtak a hajók és innen Kali Akri fok felé vettek irányt. E fokhoz érkezve, friss északi szélre és erős hullámmásra akadtak, amely nagyon megnehezítette az amugy is nehezen vontató hajók haladását. Ily körülmények között Barry sorhajóhadnagy éjjeli 11 órakor kénytelen volt Kavarna révét felkeresni, amely jó menedéket nyújtott az északi szelek ellen.

Márczius 24-én reggel a szél északkeletre fordult és mindegyre erősebb lett; Kavarna révé most már nem nyújthatott többé biztos horgonyhelyet, a 2 hajó tehát felszedte horgonyait és a nyugat felé 12 mérföldnyire³² fekvő Baltsik révébe ment, ahol több oltalmat reméltek találni.

E napon délután 4 órakor megszűnt az északi szél és délnyugati szellőcske keletkezett. E kedvező helyzetet Barry sorhajóhadnagy azonnal felhasználta az utazás folytatására.

A következő éjszaka a GALLANT BULLOT letűnt a CURTATONE látóköréből. Márczius 26-ik napján délutáni 6 óráig az idő kedvező maradt,

de ekkor váratlanul erős északi szél kezdett terjengeni s 8 óráig jéghideggel kísért hózivattarrá fajult el. Ebben az időben a CURTATONE már csak 15 mérföldnyire volt Sulina torkolatától és már feltűnt annak világító tornya is. A CURTATONE azonban a nehéz kotrógépet vontatva, sehogysen birt megküzdeni a dühöngő szélvészszel s azért Barry sorhajóhadnagy megfordult és a szélnek hátat fordítva félgéperővel igyekezett a Duna délkeleti irányban fekvő, a Szentgyörgy nevű torkolatát elérni. A szél egyre hevesebb, a hullámozás egyre erősebb lett.

Éjjeli 11 órakor három vontatókötél egyszerre elszakadt, kilencz hüvelyes egysodrású és 2 héthüvelyes bajor kötél,³³ úgy hogy most már a kotrógépet a hajóval csak egyetlen héthüvelyes bajor kötél kötötte össze. Ily viszonyok között a CURTATONE most már többé nem használhatta gépét, mert ha a heves lökésekben az utolsó kötél is elszakad, akkor a sűrű sötét éjszakában a nagy hófúvásban a kotrógép biztosan veszendőbe ment volna.

Barry sorhajóhadnagy tehát eloltatta a kazánok alatt a tüzet és szorosan rövidített csonka³⁴

és előtaresvitorláival³⁵ a hajót szél mellett tartotta.

Szerencsére a nehéz vihar beálltával a parancsnok a kotrón lévő kormány kezelésére vezényelt legénységet a gőzhajóra rendelte, úgy hogy a kotrógép elveszése esetén sem történt volna emberéletben kár. Az otrombán épített kotrógépirtóztatósan hanyódott a rettenetes hullámban ugyannyira, hogy elsüllyedése minden pillanatban várható volt. A CURTATONE is keservesen hánykolódott az óriási viharban és a hullámok minduntalan keresztül csaptak rajta. A víz, amely mind a két hajót ellepte, a nagy hidegben azonnal megfagyott, úgy hogy a hajók csakhamar jégkéregbe voltak burkolva és ennek folytán a fedélzeten és a parancsnoki hidon való tartózkodás felette veszélyessé vált.

E rettenetes időjárás még másnap is teljes erejével dühöngött egész napon keresztül és a CURTATONE egész személyzetétől 40 órán át emberfeletti küzdelmet igényelt; a hajóparancsnok intézkedéseit azonban annyiban mégis siker koronázta, hogy az aránylag gyöngye vontatókötél e

viszonyok közben is kitartott és az értékes kotrógépet sikerült megmenteni.

Márczius 28-án napkeletkor e vihar kissé lecsillapodott és ekkor Barry sorhajóhadnagy a dereglyét a legnagyobb veszélyben a vízre bocsátotta és a csarnakmestert helyettesítő Bartulovich csarnaksegéd vezetése alatt, a legénység legjavából kiválasztott hajósok újabb vontatókötelekkel erősítették a kotrógépet a hajóhoz.

A 40 óra hosszát tartó szél melletti menetben a CURTATONE vagy 70 mérföldnyire hajtatott dél felé. Mihelyt gépe gőzképesé lett, a legközelebbi földnyelvnek, Kali Akri foknak tartottak, hogy ott bevárják a Sulina-felé való tovább utazáshoz alkalmas időjárást s ezenközben a hajó köszénkészletét kiegészítsék és a vízzel telt kotrógépet is kiürítsék.

Baltsikban azonban, ahol a CURTATONE horgonyt vetett, márczius 29-én a várnai basa előleges engedélye nélkül nem akart a hatóság köszönet rendelkezésére bocsátani.

Hogy tehát Barry ne vesztegessen el sok időt, a kotrógép hátrahagyásával a CURTATONE-vel a 15 mérföldnyire fekvő Várnába ment és ott

az osztrák-magyar Lloydnál a szükséges kösznet beszerezte.

A várnai kikötőben volt már akkor a GALLANT BULLOT gőzhajó is, amely a márczius 26-ki óriási hóviharban mind a 4 teherhajóját elvesztette és maga is alig tudott a veszedelemből ki-menekülni.

Ugyanazon éjszaka a szomszédos partvidékről 17 hajótörést jeleztek, amelyek között 2 osztrák vitorlás hajó is volt.

A köszénkészlet kiegészítése után a CURTATONE a kotrógépet szerencsésen és sértetlen állapotban rendeltetési helyére szállította.

A tengerészeti főparancsnok, Nándor Miksa főherczeg 1856. évi április 18-án kelt 30. számú főparancsban a legnagyobb elismeréssel kegyeskedett kiemelni a CURTATONE cs. és kir. hajó parancsnokának, Barry Rikárd sorhajóhadnagynak, körültekintő ügyes magatartását, a mely által márczius 26—27-én a Fekete-tengeren dühöngő észak-északkeleti szélvészben, a legnehezebb viszonyok között, ezer veszélyben a reábizott kotrógépet megmentette, s egyuttal elrendelte,

hogy köztudomásra hozzassék, hogy a nevezett sorhajóhadnagy az államnak tett szolgálataért a legmagasabb dicséretben részesült.

Bartulovich csarnaksegédet pedig, ez alkalommal tanusított hidegvérű bátor magaviseletének elismeréseül ugyanezen főparancsban, márczius 27-től számítandó ranggal, III-ad osztályu csarnakmesterré léptették elő.

1857—1859.

A „Novara“ fregátta földkörüli utja.

Békeidőben a tudományok művelése egyike a haditengerészet legfőbb feladatainak. Csász. és kir. tengerészetünknek legnagyobb becsületére válik, hogy szerény hajó létszáma daczára e téren maga fejtett ki hasznos működést, vagy pedig másokat hasonirányu működésükben hatályosan támogatott.

A tudományok e kétféle fejlesztési módjának összhangzó egyesülése eredményezte azt a sikert, amely a NOVARA fregáttának 1857—1859. években tett útját jóval az egyszerű földkörüli utazások színvonala fölé emelte.

Ezen utazás, az első földkörüli ut, amelyet flottánk egyik hajója tett, csász. és kir. hadilobogónk örökké tündöklő dicső koszoruját egy elévülhetetlen babérlevéllel gazdagította és a

világ előtt fényesen hozzájárult hazánk tekintélyének emeléséhez.

551 nap alatt 51.686 tengeri mérföldet vitorlázott át és 298 napon 25 kikötőben tartózkodott; ezek közül sok volt olyan, a hol hadihajóink még sohasem voltak; sajnós, hogy az 1859-iki események az utazásnak eredetileg tervezett tartamát megrövidítették.

Bár az expedíciónak nem volt olyan tulajdonképeni élesen meghatározott feladata amely szoros határokat szabva, egy terület tüzetes tanulmányozását eredményezte volna, mindamellett sikerült az öt világ rész különböző népeinek és országainak rövid ideig tartó meglátogatása által, gazdag természettudományi gyűjteményt szereznie és igen sok tudományos anyagot gyűjtenie.

Az expedíció tagjainak fáradhatatlan, cél-tudatos munkálkodása, alapos tudományos ismeretei, a fényes, vendégszerető fogadtatások, amelyekben úgy a hivatalos, mint magánszemélyek részesültek, voltak azok a tényezők, a melyeknek az expedíció vívmányait köszönhetjük.

Az expedíció tagjainak munkálkodásai, vizsgálódásai és megfigyelései egyaránt kiterjedtek a csillagászat, földtan, delejesség, földrajz, élettan, növénytan, néprajz, embertan, orvostan, statisztika és a kereskedelmi politikára; ezek a szakörök közlései által az egész művelt világ közkinségévé váltak.

Az állatvilágból összesen 26000 darabot szedtek össze, a növényteni gyűjtemény igen terjedelmes és értékes herbáriumból, maggyűjteményből, fűszerekből, épületfa- és diszfagyűjteményből, végül melegéghajlati konzervált gyümölcsökből és virágokból állott. Az ásványtani, közettani és őslénytani gyűjtemény szintén több ezer darabra rugott; a néprajzi gyűjtemény 376 darab tárgyat foglalt magában; az élettan, szerv-, kor- és boncztan nagymennyiségű készítményei, azután vagy 100 drb különféle emberfaj koponyája, egy „busmann“ csontváza képezték az embertani gyűjteményt.

1856. év őszén Nándor Miksa főherczegnek, az akkori teengerészeti főparancsnoknak kezdeményezésére ő Felsége jóváhagyta a földkörüli

utat; e célra a NOVARA fregáttát szemelték ki.

Az ut főcéljaként a tengerésztisztek és hadapródok tengerészeti kiképzése volt kitűzve; a flotta fejlesztésére ugyanis erélyes, kipróbált tiszteket akartak kiképezni. „Egy haditengerészetnek, bármily kisméretű is legyen, ha életképes és tettekre kész akar maradni, külső serkentésre van szüksége“, mondja Scherzer az útról kiadott közlemény leíró részében; csak is a tengerészet élén álló fenséges herczegnek köszönhető, hogy a szavak tette váltak. A tengerentuli utak is ilyen külső serkentéseknek tekinthetők, amelyek a behajózott egyéneknek tengerészeti és általános művelődésüket fejlesztik és a pályára kedvüket növesztik.

A NOVARA kiküldetésének második célját az képezte, hogy a csász. és kir. lobogót oly helyeken is megismertesse, a hol hajóink még sohasem voltak és ezzel a honi hajózásnak, iparnak és kereskedelemnek érdekeit előmozdítsa.

A földkörüli utnak harmadik feladata tudományos czélu volt.

Amig a behajózott tisztek a hajózással összefüggő tudományokkal foglalkoztak, addig a természettudományi vizsgálódások és gyűjtések beföldi tudósokra voltak bízva.

A tudományos akadémia, a melyet két természetbuvár kiszemelésére szőlítottak fel, egy zoológust és egy geológust választott; ezek mellé a tengerészeti főparancsnok ő fensége még egy gyakorló zoológus, egy festőművész és egy műkertész kiküldetését rendelte el, ő maga a néptani szakmához nevezett ki egy harmadik buvárt; ezenkívül egy növényteni ismeretekkel bíró orvost is vittek az expedícióval.

Az expedíció parancsnokává Wüllerstorff-Urbair Bernát kommodort, később osztrák kereskedelmi minisztert, nevezték ki, aki mellé a belső hajószolgálat ellátására báró Pöckh Frigyes korvétakapitányt, későbbi tengerészeti parancsnokot, rendelték.

A hajótörzsszemélyzetét képezték: gyulai Gaál Béla sorhajóhadnagy, monforti Monfroni Mór és gróf Kielmansegg Sándor fregáttahadnagyok, Lund Vilmos, Müller Róbert, Jakobi Ernő sorhajózáslósok, Kronowetter Jenő és Battlogg Gusztáv

fregáttazászlósok, Fayenz Henrik, Natti József, semsei Semsey Gusztáv, báró Walterskirchen Rikárd, Meder Lajos, Kalmár Sándor, báró Skribanek Ágoston, gróf Bozelli András, báró Cordon Ferencz, báró Haan Frigyes, Latzina Ede, batizfalvi Máriássy Mihály, Wrede Jenő herczeg és Berthold József tengerészeti hadapródok, báró Ráth József tengerészeti gyalogsági hadapródörrmester, Marochini Ede tengerészkaplán, Dr. Seligmann fregáttaorvos, Dr. Lallemand Róbert korvétaorvos, Ruzicska Károly I. oszt. hajóorvos, Dr. Schwarcz Ede hajóorvos, Basso Antal kezelő tiszt és Lehmann Wenczel II-od osztályu gépalmester.

Báró Haan Frigyes tengerészhadapród és Dr. Lallemand Rio de Janeiróban partra szállottak, a törzsszemélyzet többi tagja pedig az utazás bevégeztéig a hajón maradt.

A tudományos bizottság tagjai a következők voltak: Dr. Hochstetter Ede (a geológia és földtan számára, Aucklandban kihajózta magát), Dr. Scherzer Károly (a néptan számára, 1859-ben 2 és fél hónapra kihajózta magát), Frauenfeld György és Zelebor János (mindketten az állattan

számára), Dr. Schwarz József (növénytan számára), Selleny József (festő) és Jellinek Antal (mü kertész).

A kilátásba helyezett expedicióról a hirt mindenfelé nagy örömmel és lelkesedéssel fogadták. Bel- és külföldi tudományos testületek valamint tudósok melegen érdeklődtek az expedíció tudományos feladata iránt. Az aggszellemóriás, Humboldt Sándor szellemidus javaslatokat küldött, „Fizikai és geognosztikus emlékek“ szerény czim alatt. A császári tudományos akadémia külön bizottság útján utasításokat dolgozott ki a természetbuvárok számára. A csász. kir. országos geologiai intézet, a csász. kir. földrajzi társulat, a csász. kir. orvosi társulat, valamint egyes jeles tudományos férfiak siettek kívánságaikat beküldeni.

Az angol kormány és tengernagyi hatóság valamint a keletindiai kormányok a NOVARÁ-t a hatóságok figyelmébe ajánlották. Német és angol tudósok ajánló leveleket küldöttek.

A fregátta Pólában az utra megfelelően lett szerelve; az ágyuszobát³⁶ könyvtárrá és olvasóteremmé alakították át, 4 ágyut kihajóztak, hogy helyükbe szobákat építsenek, a merülés kiegyen-

litése végett pedig a mellső 4 löveget is kihajózták. A granát kamarát tudományos szertárnak rendezték be és a hajókonyhába egy vizlepároló készüléket állítottak fel.

Nagy hasznát vették annak is, hogy a hajót kétszeres tartalékvilorlakkal és nagy mennyiségű hús- és főzelékkonzervvel látták el.

Egy tisztán vitorlás hajónak kiválasztására az az indok vezetett, hogy az ilyen hajón több hely van személyek, műszerek és gyűjtemények számára, mint egy gőzhajón, amelynek gőzgépe, kazánja és óriási köszénkészlete igen sok helyet foglal el.

A NOVARA fregátta utrakészen 1857. márczius hó 17-én Muggia révében horgonyt vetett, hogy ott a tudományos bizottságot, a műszereket, élelmiszereket stb. behajózhassa. Ő fensége, a tengerészeti főparancsnok, a hajót megsemmisítette és egyúttal a törzsszemélyzethez és a természettudósokhoz megható és az együttérzéstől áthatott búcsúszavakat intézett.

Április 30-án a fregátta a CAROLINA korvétá kíséretében, amelynek Délamerikáig vele kellett vitorláznia, utra kelt. Óriási embertömeg üdv-

rivalgása közben hagyták el a hajók a kikötőt és számtalan néző intett búcsút az eltávozóknak.

A LUCIA gőzhajó mindkét hajót a Siciliától északra fekvő Alicudi szigetig vontatta.

Kedvező szelek mellett a fregátta május 21-én Gibraltárba érkezett és ott 9 napot töltött.

A CAROLINA visszamaradt, hogy egyik szerencsétlenül járt munkását eltemethesse.

A kedvezőtlen időjárási viszonyok kezdetben nem engedték, hogy a fregátta az atlanti-óceánt elérhesse; sőt 2 napon át Malaga közelébe kellett menekülnie, hogy ott a friss nyugati szél lecsillapodását bevárhassa.

Ettől kezdve az utazás gyorsabban haladt ugyannyira, hogy június 8-án már Funchalba érkeztek. A véletlen úgy akarta, hogy a megelőző éjszakán a CAROLINÁ-t észrevették és felismerték, mire a korvéta a NOVARÁ-t a kikötőbe követte.

A természeti szépségekben oly pazarul megáldott Madeira szigeten, a tudósoknak kedvező alkalom kínálkozott ismereteik gyarapítására, de már 9 napi ottartózkodás után tovább folytatták

az utat. A kedvező paszát³⁷ szél mellett a fregátta gyorsan haladt, a szélviszonyok azonban mégsem engedték meg St. Paul szigetnek tervbe vett meglátogatást.

Az óceán átvitorlázása minden különös esemény nélkül ment végbe, kivéve a szokásos egyenlitői keresztelését, meg azt, hogy július 20-án a CAROLINA korvéta Pernambuco felé letért.

A NOVARA augusztus 5-én Rio de Janeiro előtt horgonyt vetett.

A kommodort itt ama megtiszteltetés érte, hogy kíséretével együtt a császár és a császárné ünnepélyes fogadtatásban részesítették, a tudósok pedig a földrajzi és történeti intézetnek, a császár elnöklése alatt tartott értekezletén vettek részt.

Innét a továbbutazás a Simon-öbölbe augusztus 31-től október 2-ig tartott; ez ut alatt a fregáttnak a Jóreménység fokánál 2 napig tartó heves szélvészszel kellett megküzdenie.

Jóreménység fokán az expedíció 24 napig tartózkodott; innét a NOVARA a magányos S. Paul szigethez tért, amelynek meglátogatása Humboldt Sándor kedven cz eszméje volt. A szigetnek fel-

mérése és tudományos tanulmányozása végett a tengerésztiszteket és a tudósokat kihajózták, a fregátta pedig horgonyt vetett, de a rossz időjárás miatt horgonyhelyét két ízben is kénytelen volt elhagyni.

Megkísérelték a szomszédos New-Amsterdam szigetet is átkutatni, minthogy azonban partja igen nehezen volt megközelíthető, másrészt terepe járhatatlan volt, elálltak e tervtől.

Különben a hirtelenül megváltozott időjárás is az ut folytatására készítette a hajót; 1858. év január hó 8-án Point de Galléba érkeztek. A 8 napi tartózkodás a paradicsom szépségű Ceylon szigetén különösen a tudósoknak nyújtott bőséges alkalmat tudományos munkálkodásra.

Innen Madras felé vitorláztak (január 16-tól 30-ig); utközben az állatok és egyéb präparatummok készítésére szolgáló borszesz valamiképen tüzet fogott, de derék legénységünk gyors és áldozatkész közbelépése elejét vette a nagyobb bajnak.

Február 10-én az expedíció elhagyta Madrast és a nikobári szigeteket kereste fel, ahol azelőtt 80 évvel először lengett a csász. és kir.

lobogó, amikor Bolts e szigeteket számunkra gyarmatosította. Ugy látszik, hogy az egyik szigetnek Teressa nevét ama dicső uralkodónőnek nevéből vezették le, akinek meghagyásából e szigeteket annak idején gyarmatosították és aki-nek nevééről Bolts a szigetet valószínűleg elnevezte.

A nikobári szigetek megtekintése sokoldalu és eredménydus tudományos munkálkodásra nyújtott alkalmat. Az öblök, horgonyhelyek és partrészetek pontos felvétele, az akkor még alig ismert szigetcsoport térképének megszerkesztéséhez szolgáltatott értékes anyagot. Ugyancsak gazdag ismeretekkel gyarapodtak az állattani és néptani tudományok gyűjteményei is.

A partvidék felvételére kirendelt csónaknak márczius 23-iki balesete az „Emléklapok” második kötetében van megírva. E baleset a Nagy-Nikobár nyugati partján történt és semmi-féle különös kárt nem okozott.

Singaporeba a legközelebbi rendeltetési helyre, a NOVARA április 15-én érkezett és itt az expedíció egy teljes hónapot töltött; Singaporeban kolerajárvány dühöngött a mely a kikötőben időző hajókon is sok áldozatot követelt. A leg-

nagyobb elővigyázattal kezelt óvintézkedések daczára sem kimélte meg a kolera a NOVARA-t, de szerencsére csak egy hajóstanoncz és ennek ápolója kapták meg; az előbbi meghalt, az ápoló felépült.

Nagy megilletődéssel értesültek Singapore-ban, az agg Radetzky hős tábornagynak haláláról; a győztes hadvezér emlékére a hajón ünnepélyes gyászmisét mondtak.

Május 5-én a fregátta Batáviát érintette, azután Tandjong-Priok előtt vetett horgonyt, a hol 23 napig maradt. Ezen idő alatt a hajó törzsszemélyzete és a tudósok Jáva belsejében buvárkodtak. A németalföld-indiai kormány és a Jáva szigetén lakó tudósok szinte versenyeztek abban, hogy a vendégek ottani tartózkodását mennél tanulmányosabbá tegyék, minek folytán a tudományos gyűjtemények nagyon szépen gyarapodtak.

A németalföld-indiai kikötők elhagyása után Manilla megtekintése következett, ahol Cavite előtt a NOVARA június 14-én vetett horgonyt.

Az akkoriban terjedelmes spanyol gyarmatok közül csak Luzon, a forró éghajlat egyik leg-

pompásabb szigete, volt az uti tervezetbe felvéve.

A legujabb idők eseményei szinte arra készítetik az olvasót, hogy az expedíció tagjainak nemcsak éles megfigyelő képességét, de prófétai tehetségét is elismerje; erre a meggyőződésre jut az ember ha az utazás leírásából a Maniláról irt fejezetet olvassa.

Tizenegynapi otttartózkodás után a NOVARA a „mennyei birodalom“ felé vette irányát. A könnyű szellőkkel váltakozó szélesendek kezdetben késleltették az utat, a délnyugati monsum³⁸ sokáig váratott magára. Julius 5-én érintették Hongkongot, amely akkor még csak 16 év óta volt angol birtok, de mégis már Kina legfontosabb kereskedelmi gócpontjai közé tartozott.

Az épen legjavában duló angol-francia-kinai háború, valamint a Taiping forradalom, amelyeknek leküzdése oly sok gondot okozott a kínai kormánynak, rendkívül káros befolyással voltak az expedíció tevékenységére. A benszülötteknek általános ellenséges érzülete lehetetlenné tette a partraszállást, s így a tudományos kutatások itt elmaradtak. De azért mégis sikerült néhány

ritka kínai könyvet beszerezni és különféle néptani és nyelvészeti kérdéseket megoldani.

A kommodor néhány tiszt társaságában a rommá lövöldözött és akkoriban a szövetséges csapatoktól megszállott Canton városát látogatta meg, a tudósok pedig a szomszédos Makaóba rándultak ki.

Julius 18-án friss délnyugati monsum mellett a fregátta Shanghai felé vette útját; a Saddle szigeteknél és a Wusung folyamban rövid ideig tartózkodott és a dagály beálltával kedvező szél mellett július 29-én Shanghaiba vitorlázott.

Az itt megtelepedett németek kitörő örömmel fogadták a NOVARÁ-t. A tudományos gyűjtemények ismét gyorsan gyarapodtak és a kétheti ottidőzés alatt a kevésbé ismert félig vad Miautse néptörzsről rendkívül értékes adatokat gyűjtöttek.

Ő Felsége születésnapjának megünneplése azonban nagyon meg lett zavarva.

A NOVARA Formosa szigetnek északi csúcsa és a Riukiu szigetcsoport között a nyílt tengeren haladt. Már a délelőttre kitűzött nagymiséről is le kellett mondani, mert a viharos szél és a magasan járó hullámváz miatt az ütegek löréseit be-

kellett zárni; délben pedig semmi kétség sem lehetett az iránt, hogy hatalmas taifun³⁹ közeledik a melylyel a fregáttának meg kell birkóznia. A diszebédet a hajónak egy nehéz átdülése majdnem elrontotta. Scherzer Károly erről a következőket írja: „amikor az ebéd végeztével az expedíció parancsnoka a szokásos felkészöntőt mondotta és a vendékek a felséges uralkodó egészségére, akinek születésnapját a NOVARÁ-n ily különösen ünnepelték, poharaikat emelték, a zene oly jól játszott a néphymnust, amint csak a hajó dülöngése megengedte, a lelkesült éljenkiáltásokat pedig tulharsogta a szél zúgása, a hajó bordáinak ropogása és a mindegyre erősebben a hajó oldalára zúduló hullámok csapása“.

Egész éjszaka sőt másnap is egyre növekedett a szélvész és hullámozás ereje; a fregátta, a mely most ugyancsak súlyos próbának volt kitéve, elébb kitért a taifun központja elől, később pedig készakarva felhasználta a szélvész erejét, hogy Okinava-sima és Providence-köztöny között a Marianna szigetek felé folytassa utját. Szorosan rövidített elő- és főderékvitorlával⁴⁰ és kétszeresen rövidített előtörzsvitorlával⁴¹

14 mérföldnyi sebességgel haladt a NOVARA, játékszerként ide s tova hanyatva a hegymagaságú hullámokon. Augusztus 20-án a taifun ereje megszűnt; a csodálatoskép épen maradt csarnakzatot sóréteg borította.

A Marianna szigetcsoportozathoz tartozó Guam szigetnek tervbe vett meglátogatásáról, erős délnyugati monsum miatt, le kellett mondaní és ehelyett a NOVARA a Senjavin szigetek egyikét, Puynipet szigetet kereste fel. E szigetet 30 év előtt fedezték fel; az ott talált kőépületek és ágyuletek után ítélve, hajdanában alkalmasint kalózok buvóhelyéül szolgáltak.

Mivel a keletkezett nyugati szél miatt Rankiddi kikötőjébe nem lehetett betérni, a szigetre csónakkal mentek és ott mindössze néhány órát töltöttek; ily körülmények között a több napra tervezett otttartózkodást is el kellett ejteni s ezért a hajó, megérkezésének napján, szeptember 18-án mindjárt tovább is vitorlázott.

A további utazást nagyon hátráltatta az egyenlítő alatt uralkodó szélcsend, a melyet

hosszu hullámozás és tropikus esőzés kísért. Általános derűtséget keltett, amikor rábukkantak az akkor szájról-szájra járó kísértetről szóló mesének az okára: ugyanis a lövedékkamara falazatát 80 drb harminczfontos ágyugolyó keresztül törte és a kenyérraktárba gurult, a hol annak lemezzel burkolt fenekén különös érczes, kísérteties dörömbölést okozott.

Október 16-án feltűnt a láthatáron Stewart szigetek legnagyobbika, a Sikayna. Miután a tengeren egyfolytában eltöltött 66 nap alatt néhány skorbut⁴² eset fordult elő, a kommodor friss élelmiszerek beszerzése végett horgonyt vetett a szigetnél.

Másnap a kommodor néhány tiszt és tudós társaságában a partra szállott és ott nem csak tudományos adatokat gyűjtöttek, de élénk cserekereskedés útján disznókat, tyukokat, tojásokat, tarót⁴³ és másfajta élelmiszereket szereztek be.

Amint a Salamon-szigetek mellett elhaladtak, friss délkeleti monsumra akadtak, amely a NOVARA-t már november 4-én Ausztrália közelébe hozta. Másnap, 83 tengeren eltöltött nap után, amely idő alatt 5930 tengeri mérföldet tettek meg,

a NOVARA Sidneytől északkeletre, Port Jacksonban, egy hónapi tartózkodásra horgonyt vetett.

Sidneyben az expedíció tagjait a kormányhatóság és a lakosság általában, a németek pedig különös rokonszenvvel és előzékenységgel fogadták és tanulmányozásaikban a legnagyobb buzgósággal támogatták. Különösen Ausztrália őskori lakóira vonatkozólag sikerült gazdag anyaggyűjteményt beszerezniök, egyuttal alaposan tanulmányozták a német bevándorlási viszonyokat, amelyek akkoriban nem a legjobban állottak.

A sidneyi tartózkodás idejére esett Rezső trónörökös születése, a mely alkalomból a hajón ünnepélyt rendeztek.

Deczember 7-én a NOVARA ismét utra kelt. Kezdetben az időjárás viharos volt, de később New-Zeeland szigetnél szélszendbe kerültek, úgy hogy Aucklandot csak deczember 22-én sikerült elérniök.

Röviddel megérkezésük után az expedíció geológusa megvizsgálta a Drury terület ama részeit, amelyeken kőszén telepre lehetett következtetni.

E kutatások oly fényes sikerrel jártak,

hogy a kormányzó kérelmére Dr. Hochstetter az expedíció parancsnokának engedélyével 8 hónapot töltött New-Zeelandban, Auckland tartománynak geológiai szempontból való tüzetes átvizsgálása végett.

Egy maori-gyülekezetnél a törzsfőnökök hódolatos üdvözléssel fogadták Wüllerstorff kommodort. Aucklandban a fregáttára 2 maori-hajóst vettek fel; ezeket azután később a bécsi udvari és állami nyomdában kiképezték és a felséges uralkodó párnak bemutatták. Hazájukba gazdagon megjutalmazva, csak 1860-ban tértek vissza. Az aucklandi tartózkodás alatt a fregátta érdem-dus főcsarnakínestere Cergogna szívszélhűdésben elhalt. Valamennyien őszintén gyászolták az elhunytat, a tisztikar pedig sirjára emlékkövet emeltetett.

A NOVARA 1859. év január 8-án elhagyta New-Zeelandot és a Tonga és Cooks szigetektől délre fekvő Tahiti felé vitorlázott.

E sziget Papeete kikötőjében a hajó február 11-én horgonyt vetett. Miután a III. Napoleon ismert ujévi beszédére beállott osztrák-francia feszültségnek hire még az antipodusig nem jutott

el, a kormányzó meglehetősen barátságosan fogadta a NOVARÁ-t, sőt a tiszteket és tudósokat egy bál alkalmával még be is mutatta Pomare királynénak.

Tahitiben Steward kapitánynyal találkoztak, aki Norfolk szigetéről néhány „Pitcairt“ szállított vissza hazájukba. E találkozás, a Pitcairokra vonatkozólag Stewardtól megtudott és a Sidneyban összegyűjtött adatok, valamint a Pitcairoknak robinsonkodásai igen érdekesen vannak fölvéve a fregátta utleírásában.

A legtöbbnyire viharos szélben a NOVARA gyorsan haladt előre és április 16-án Valparaisóba érkezett. Utközben április 1-én a fővitorlafa⁴⁴ eltörött, de szerencsére ez a baleset semmiféle egyéb kárt nem okozott.

Valparaisóból a kommodor St. Jagóba szándékozott utazni és az osztrák-chilei kereskedelmi szerződést akarta megkötni; az ország belviszonyai azonban — ép javában dult a forradalom — meggyúsították szándékát.

A május hó kezdetén megérkezett posta azt a hirt hozta, hogy Ausztria és Franciaország között az ellenségeskedés mihamar kitörik. Most

már Wüllerstorff csak arra törekedett, hogy hajóját, saját magát és egész személyzetét mihamarább a haza rendelkezésére bocsáthassa s azért eltökélte, hogy egyenesen visszatér Gibraltárba és az utitervből kihagyja Limát, a Galopagos szigeteket, Montevidiót és Buenos-Airest.

Május 11-én a NOVARÁ-t a saját csónakai, támogatva az ott időző hadihajók, nevezetesen az angol GANGES sorhajó⁴⁵ és a francia CONSTANTINE korvéta csónakai által, a nyílt tengerre vontatták és a támadt kedvező szél mellett csakhamar eltűntek előle Valparaíso vendégszerető falai. Horn fokának déli körét május 29-én szelte át a hajó és innét jó napi utakat téve, június 7. és 8-án La Plata magasságába értek; e helyen kellett a fregáttának a tenger e táján hirhedt forgószelet kiállania.

A NOVARA e viharban is kitűnő hajónak bizonyult; semmi kárt sem szenvedett, bár az erős hullámozásban a szél alatti⁴⁶ csónokok is nagy veszélyben forogtak.

Június 23-án utoljára szelte át az egyenlítőt a NOVARA; július 7-én egy matrózt, aki a hajókorházban már egy év óta sinlödött tüdőbajban,

mig végre a halál megváltotta szenvedéseitől, a hullámsirba temettek.

Néhány nap mulva megtudták egy kereskedelmi hajótól, hogy az osztrák-francia-olasz háboru már vagy 2 hónap óta folyik; ennél többet az illető kapitány nem tudott. A hajón uralkodó érkeszűlttség e ritka hirre még jobban növekedett.

Julius 27-én a NOVARA, 82 napi tengeri ut után, a mely alatt 10600 tengeri mérföldet tett meg, Gibraltárba érkezett.

A fegyverek már döntöttek volt és a Villafrancai béke már meg volt kötve.

Itt érte a hajót az az elkésett hir, hogy a NOVARA mint tudományos kincsek hordozója, már a háboru kezdetével semlegesnek lett minősítve.

Néhány nap mulva megérkezett a tengerészeti főparancsnokság távirati parancsa, mely Messinába rendelte a hajót, ahol egy vontató már várta.

Egy heti utazás után feltűnt Szicilia szigete és már augusztus 18-án Messina előtt a

LUCIA gőzös ugyanazon hajó amely az elutazás alkalmával alicudi szigetig vontatta a NOVARÁ-t, uszályba vette a fregáttát.

Két nap mulva mind a két hajó Gravosában vetett horgonyt; a fregátta tehát 28 havi távollét után visszaérkezett hazájába.

Ő fensége a tengerész-főparancsnok, fenséges neje társaságában augusztus 22-én a FANTASIE yachton⁴⁷ a DANDOLO korvéta kíséretében Gravosába érkezett.

A szemle alkalmával legteljesebb megelégedését fejezte ki és a DANDOLO-n tartott diszebed alatt lelkesen ünnepelte a hazatérteket, a NOVARA férfiai, akik oly kiváló érdemeket szereztek és akiknek nevei az osztrák-magyar történelemmel egybeforrtak.

Ezenkívül számos egyéb kitüntetésben részesültek a hazaérkezők; először is az összes hadapródokat tisztekké és az összes legénységi állománybelieket egy fokkal magasabb rangfokozatba léptették elő.

Gravosából, a LUCIA és DANDOLO kíséretében, a NOVARA Pólába ment a hol a DONAU, ADRIA, RADEZKY, SCHWARZENBERG, BELLONA és VENUS fre-

gátták, a FRIEDRICH korvéta, a MÖWE csavargózós, az ELISABETH kereksgözös és a SAIDA goeletl ünnepélyes fogadták.

Erre az egész hajóraj két oszlopsorban Triesztbe indult; az első oszlopsort a DONAU lo-bogós fregáttán a főparancsnok, a második osz-lopsort a NOVARÁ-n Wüllerstorf kommodor ve-zényelte.

A hajóraj augusztus 26-án Trieszt előtt horgonyt vetett és ezzel a NOVARA földkörüli útja be volt fejezve.

Az expedíció tagjai meglelégedéssel tekint-hetnek vissza működésükre és sikereikre; nem is késlekedtek úgy a hivatalos körök, mint a ma-gánszemélyek az expedíció tagjainak elismerésü-
ket kifejezni.

A csász. és kir. haditengerészethben a NOVARA eseménydus útjának emlékeit mai nap is kegye-
lettel őrzik.

1859.

november 11. és 12-én.

A „Taurus“ gőzhajó mentési munkálatai Sulina mellett.

1859. év őszén a TAURUS kerekcs gőzhajó Kern Károly sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt a Duna torkolatánál, Sulina mellett állomásozott; a derék legénységnek itt többször volt alkalma, tengeri vészbe jutott hajóknak segínyt nyújtani és a hajók személyzetét a biztos haláltól megmenteni.

A Fekete-tenger nyugati partján abban az időben védett kikötő még nem volt és ez évszakban uralkodó erős szélviharoknak minden évben sok hajó esett áldozatul.

Ezuttal csak azokról a mentési munkálatokról fogunk megemlékezni, amelyeket a TAURUS

1859. év november hó 11. és 12. napján a legnehezebb viszonyok között, a legnagyobb önfeláldozással teljesített és amelyekért az idegen nemzetek általános elismerését vívta ki.

Sulinában a szóban forgó éjszakán hirtelenül igen erős észak-északkeleti szélvihar keletkezett. November 11-én délelőtt a nem védett, nyílt révben horgonyzó EVANGELISTRIA görög brigg lánczai elszakadtak és a hajó a partra dobott.

A TAURUS parancsnoka, Kern sorhajóhadnagy tisztjeivel és legénységével menten a hajótöröttek segítségére sietett és a lehető leggyorsabban helyreállított kötél-közlekedéssel és a helyi kalauzokkal egyetemben sikerült az EVANGELISTRIA egész személyzetét a szárazföldre hoznia.

A rákövetkező éjszakán a kalmárhajó felborult és áldozatul esett az erős hullámverésnek.

November 12-én délelőtt 10 óra tájban Kern sorhajóhadnagynak tudomására jutott, hogy Sulinától 6 mérföldnyire délre, a teljesen megrakott SWIFT angol brigg a partra vettetett és — hír szerint — személyzete a tengerbe veszett. Időközben a vihar mindegyre erősebb lett. Mind ennek daczára a nevezett tengerésztiszt egy pil-

lanatig sem habozott, hanem tüstént a baleset színhelyére sietett, hogy, ha még lehetséges, a még élőket megmenthesse.

Legelőször is elrendelte, hogy a legénység egyik része a Sulinában fekvő nehéz mentő csónakot a part mentében a szárazföldön a megfeneklett hajó közelébe vontassa; ez felette nehéz munka volt, ha tekintetbe vesszük, hogy a nehéz csónakot mocsaras és nádas helyeken kellett keresztülvonszolni.

Kern sorhajóhadnagy ezalatt a legénység másik részével a helyszínére sietett és ott a SWIFT brigget félig-meddig elmerülve a legborzasztóbb helyzetben találta. A személyzet a csarnokkötélzetbe kapaszkodott, a rájuk zuduló hullámok el-elborították a szegényeket, a kik már minden reménységről a menekülésre lemondottak volt.

Rettentő erőmegfeszítéssel, rémületes nehézségek és akadályok leküzdése után végre sikerült a mentő csónakot a helyszínre hozni; legelőször is angol kereskedelmi hajósok kísérelték meg két ízben a csónakkal a hajóroncsot elérni, ez azonban sehogysem sikerült, mert a nehéz

csónakkal nem bírtak a nagy hullámban boldogulni.

A nagy erőködéstől halálra fáradt, a nedves hidegben félig megdermedt legények felhagytak a további kísérlettel és a mentési munkát kivihetetlennek jelentették ki.

Bár a TAURUS legénysége a nehéz mentő csónaknak több óráig tartó idevonszolása folytán teljesen ki volt merülve és a hidegtől félig meg volt dermedve, mindamellett Kern sorhajóhadnagy elhatározta, hogy saját legényeivel a mentési kísérletet megismétli.

E célból a mentő csónakot a part hosszában nagyobb távolságra szél fölé vontatta, tekintettel arra, hogy az utolsó kísérletnél messzire szél alá került.

Erre tengerészeink halált megvető elszánt-sággal a mentő csónakba szálltak és erejük legnagyobb megfeszítésével evéztek a dühöngő hullámok ellen. A hajót ugyan sikerült elérniök, sőt a szerencsétleneknek egy kötelet is sikerült vetniök, ám de ekkor egy óriási sodró hullám magával ragadta a csónakot és a briggnak vizből kinyuló orrmánysudarára⁴⁸ dohta, a honnan az — kormá-

nyozhatóságát elvesztve — gyorsan szél alatt a partra került.

Derék tengerészeink a hullámok ellen még egyszer szél fölé vontatták a csónakot és ez a másik kísérlet már több szerencsével járt. A brigg közelébe jutván, kötelet dobtak a szerencsétleneknek és ezzel négy embert sikerült a partra huzniok. Két hasonló kísérletnél ugyanazon módon még három embert mentettek meg.

A hajóroncson most már csak három ember maradt, de a beállott sötét éjszaka, meg tengerészeinknek rettenetes kimerültsége miatt abba kellett hagyni a további mentési műveleteket. Embereink közül néhányan még mozdulni sem bírtak, úgy kellett azokat a TAURUS-ra vinni.

Másnap reggel a TAURUS parancsnoka 18 legénynyel és négy angol tengerésszel — az utóbbiak az egyedüliek voltak, akik az itt időző idegen nemzetbeliek közül a mentésre vállalkoztak — még egy utolsó kísérletet tett.

De mind hiába! Az óriási sodróhullámok lehetetlenné tették a hajóroncs megközelítését és

nemsokára bizonyossá vált, hogy a visszamaradt hajótöröttek sorsukat el nem kerülhetlék.

A megmenekültek, akiket bátor embereink a halál torkából rántottak ki, nagyban dicsérték derék tengerészeink viselkedését és az angol kormány sem késett bécsi követsége útján a TAURUS tisztjei- és legénységének a SWIFT brigg hajósainak önfeláldozó és sikeres megmentéséért legmelegebb köszönetét kifejezni.

Ő Felsége 1860. évi április 16-án kelt legfelsőbb elhatározásával elrendelte, miszerint a TAURUS hajó parancsnokának Kern Károly sorhajóhadnagynak fáradhatatlan, önfeláldozó működéseért, amelylyel hét angol hajóst a biztos haláltól megmentett, legfelsőbb megelégedése nyilvánítassék; egyszersmind Lazzarich Mátyás és Rosinger Nándor csarnakmester segédeknek, valamint Naturál András II-od oszt. kormányosnak, akik bátor magaviseletükkel, életük kockáztatásával különösen hozzájárultak a nevezett tengerészek megmentéséhez, az ezüst érdemkeresztet adományozta.

1872—1874.

Az osztrák-magyar északsarki expedíció Weyprecht és Payer vezetése alatt.

Amikor a csász. és kir. haditengerészet emlékeiről avagy dicsőséges tetteiről van szó, akkor nem szabad megelégedoznünk az 1872—1874-iki északsarki expedícióról, a mely tudományos és tengerészeti szempontból egyike a legnevezetesebb vállalkozásoknak.

Az osztrák-magyar északsarki expedíció egyrészt a Ferencz József-föld korszakalkotó felfedezésére vezetett, másrészt tudományos eredményei és valamennyi tagjának példás fegyelmé és ügybuzgósága által az egész művelt világ általános csodálatát vivta ki, és ha megemlékezünk ama legjobbaink neveiről, akik dicsőséges lobogónknak legszebb ékességét képezték, akkor Weyprecht Károly neve bizonyosan köztük leszen.

Amidőn 1874. évi szeptember végével a Weyprecht vezetése alatt álló osztrák-magyar északsarki expedíció tagjai a lakosság örömrivalgása közben Bécsbe bevonultak és amikor kutatásaiknak tudományos eredménye és az eddig ismeretlen terjedelmes szárazföld felfedezése a magas régiókban, a 80 szélességi foknál a jég-hegyek közé szorult hajójukról a rögzös jégmezőkön keresztül Novaja-Zemljába szánokon és csónakokon történt visszavonulásuknak csodás története, az egész művelt világ minden részének osztatlan érdeklődését és csodálkozását vivta ki, akkor az osztrák-magyar birodalom hirtelen az arktikus buvárkodásoknak előterébe került.

A Weyprecht-expedíció alapterve volt, Ázsiát északi partjai hosszában nyugatról kelet felé körülvitorlázni és a Behring-szoroson át haza térni. Ezt az eszmét lángeszű megteremtőjének ugyan nem volt módjában keresztül vinni, de néhány év múlva, Weyprecht pontos utmutatásai alapján, Nordenskjöld és Palander megvalósították és így feltevésének jogosultságát igazolták.

A Ferencz József-föld fölfedezése új és zokat ígérő alapul szolgált az ismeretlen arktikus

területek kutatására. Eme földet azóta gyakran keresték fel angol expedíciók, amelyek közül az utolsó, a Jackson-Harmsworthe-féle expedíció, 3 évet töltött annak délnyugati partjain és 1896-ban Nansennal találkozott, tehát még friss emlékünken van.

Ausztria-Magyarország részéről indult ki azon gondolat, hogy nemzetközi expedíciót szervezenek, a sarkvidék tervszerű felkutatására.

Weyprecht azzal az indítványnyal lépett a tudományos világ elé, hogy a sarki övezetben egyidejű kutatásra berendezett vizsgáló állomások létesíttessenek, a melyek révén a tulajdonképeni sarki kérdés megoldására sokkal megbízhatóbb adatokat nyerhetünk, mint az eddig divó versenyexpedíciók által, amelyek csak magasabb északi szélességet törekedtek elérni, mint az előbbi expedíciók. Azonfelül a vizsgáló állomások révén az ismeretlen sarkvidék földrajzi adatait is beszerezhetjük volna. Az eddigi kutatások bizony nem érték meg a rájuk fordított időt, fáradozásokat és költségeket.

Az északsarki kutatásoknak gyúpontja Ausztria-Magyarországban volt; a szerény és igény-

telen Weyprecht, aki nagy fáradozással és óriási veszélylyel szerzett sikereit magasabb eszményi céloknak áldozta, az északsarki kutatás terén tekintélylyé vált, a titokteljes arktikus világ természeti törvényeinek és egyéb tüneményeinek megvizsgálása és kikutatása által.

Neki — akinek nevét azóta majdnem elfeledték hazánkban — köszönheti az ország, hogy kiváló helyet foglal el, a lényegileg oly igen távol eső világrészen. Azzal a dicsőséggel, amelyet Ausztria-Magyarország az északsarki kutatás mezején kivivott magának, Weyprecht Károly, Payer Gyula, gróf Wilczek János és gróf Zichy Jenő nevei elválhatatlanul össze vannak forrva. A két előbbi férfiú mint az expedíció vezetői, az utóbbiak pedig mint a sarki kutatás fáradhatatlan, buzgó és áldozatkész előmozdítói keltették fel hazánk érdeklődését az eszme iránt.

Hogy a tudományos világ legmagasabb köreiben mily nagy fontosságot tulajdonítottak az expedíciónak, erre nézve báró Wüllerstorff-Urbair Bernát csász. kir. altengernagy művére utalunk, a ki mint államférfi, tudós és tengerész egyaránt igen jeles férfiú volt, a ki „1872/74.

évi Weyprecht és Payer által vezetett északsarki expedíció meteorológiai vizsgálatai és a hajó utjának elemzése“ című művében tüzetesen foglalkozik az expedíció munkálkodásainak tudományos eredményével. E munkát a császári tudományos akadémiának Bécsben, 1874. december 10-én tartott ülésén benyújtották és 1875-ben, az emlékiratok XXXV. kötetében közétették. Ebben báró Wüllerstorf a következőket írja :

„A két évre kiterjedő vizsgálatok az arktikus világban csodálatra méltó lelkiismeretességgel és szabályszerűséggel vannak megejtve és feljegyezve, rendkívül értékes meteorológiai és földrajzi anyagot képeznek, aminőt ily terjedelemben — tudomásom szerint — semmiféle hasonló expedíció eddig összegyűjteni nem birt. Még a jégbe szorult hajónak (1872. augusztus 21. — 1873. november 17.) hosszú veszteglése idejében, a legrettenetesebb jégszorítások alatt is, amelyek egyaránt pusztulással fenyegették a hajót és az egész személyzetet, még a legnagyobb életveszedelemben is, amelyben bátor utasaink a sarki éjben forogtak, még akkor is lelkiismer-

retesen végezték naponta két óra hosszat tartó vizsgálódásaikat; ezek feljegyzését valamint egyéb munkálkodásaikat soha félbe nem szakították.

„Ahol csak az időjárás és a viszonyok megengedték, mindenütt csillagászati észleléseket végeztek, hogy a földrajzi fekvést és a delejtű eltérését a legnagyobb pontossággal megállapíthassák. Azonkívül igen gyakori mélységméréseket eszközöltek, a tengervíz hőmérsékletét különböző mélységekben megmérték és mindazokat a tudományos kutatásokat, amelyeknek az expedíció csak némi értéket is tulajdonított, lelkiismeretesen megtették. E vizsgálódások közül kiemelendők a folytonos delejességi megfigyelések, amelyeket átvizsgálás végett Lamont igazgatónak Münchenben átadtak“.

„És ha meggondoljuk, hogy a szellemre mily bénítólag hatnak a hosszú ideig tartó veszélyek és az életműködésre ellenséges befolyású tünemények, csak akkor vagyunk képesek a ritka kitarással és lelkiismeretes pontossággal teljesített tudományos munkálkodások értékét megbírálni és akkor elismerésünket és csodálkozásunkat

meg nem tagadhatjuk. Itt nemcsak a kitartást és bátorságot kell dicsérnünk, hanem az erélyt és erős akaratot kell bámulnunk, amelylyel a tudománynak és haladásnak akkor is szolgáltak, amikor a halál torkában, ezer veszély között, a külső befolyások megbénították az akarat erejét és azt semmiféle élő lény fel nem viditytotta és elismeréssel nem serkentette. Azt hiszem, hogy ez a valódi tudományszeretet és a legmagasabb kötelességtudás. A meddig az emberek keblében ily erények ápoltatnak s meddig körünkben ily férfiak támadnak, addig valóban büszkéek lehetünk népünkre és fényes eredményeket várhatunk oly kérdésekben, amelyek bár nem függnék össze a birodalom helyzetével, de az általános szellemi fejlődést előmozditják és az emberi erőt magasabb célokra serkentik“.

Jónak láttuk ezen, egy elismert tekintélytől eredő, kijelentést feljegyezni, mert gyorsan rohanó korunkban az elmúlt érdemek is gyorsan feledésbe szoktak merülni.

Miután a Spitzbergák és Novaja-Zemlja közötti tengervidék kikutatására 1871-ben egy elő-expediczió működött, Weyprecht és Payer is

hozzáfogtak az e célra épült gőzhajón és hazai személyzettel több évre tervezett nagy észak-sarki expedíciónak összeállításához.

Az ut alapterve — miként már említettük — az ugynevezett „északkeleti átjáró“ felkutatása volt; ugyanis a kári tengeren át Ázsia legészakibb csucsát, Cseljuskin fokát akarták elérni, onnét azután Szibéria északi partja mentén előre nyomulni és a Behring-szorosba vezető utat felkutatni.

A magasabb északi szélességek elérése csak másodrendű feladatot képezett; észak felé tovább előnyomulni csak akkor kerülhetett sorra, ha a Behring-szoros elérése a harmadik év nyarára már biztosítva volt.

Bremerhavenben célukra egy különleges hajó épült, amelynél az arktikus vidéken szerzett eddigi tapasztalatok különösen figyelembe vétettek. A hajó az év május havában elkészült. Nevét a halhatatlan emlékezetű „Admiral Tegetthoff“ után nyerte. A hajó 230 tonna tartalmu volt, gőzgéppel volt ellátva, amely a hajót csendes vizben 6 mértőldnyi gyorsasággal hajtotta, csarnakzata 3 árboczból állott és a próba-

menetnél jó tengerbíró hajónak mutatkozott. A német kereskedelmi hajók élelmező szokása szerint 1000 napra számított élelmi készlettel lett felszerelve, köszénkészlete pedig teljes gőzerővel 50 napra (1200 órára) volt számítva. Ruházatról, fegyverekről, lőkészletekről, műszerekről és egyéb kellékekről szintén igen jól gondoskodtak; az expedíció különleges és terjedelmes leltárának összeállítása Weyprecht dicséretes érdeme, a szánutazáshoz szükséges kellékekről pedig Payer gondoskodott mintaszerűen. A csász. és kir. közös hadügyminisztérium és a tengerészeti parancsnokság igen sok értékes műszert, kézfegyvert és lőkészletet bocsátott a expedíció rendelkezésére.

Az expedíció személyzete 24 emberből állott, akik egy norvég kereskedelmi hajóskapitány-szigonyos kivételével, valamennyien osztrák és magyar állampolgárok voltak. A tisztek részint a haditengerészethez, részint a közös hadsereghez, részint a m. kir. honvédséghez tartoztak, a hajóslegénységet pedig a haditengerészet tényleges és tartalékos altisztjeiből meg a Quarnero edzett lakosai köréből toborzották.

Az expedíció tagjai a következők voltak:

Weyprecht Károly sorhajóhadnagy, az expedíció és a hajó parancsnoka. Született az odenwaldi Michelstadtban.

Payer Gyula császárvadász ezredbeli főhadnagy, a szárazföldi expedíció vezetője. Született Teplitzben (Csehország).

Brosch Gusztáv sorhajóhadnagy, első tiszt. Született Komotauban (Csehország).

Orel Ede sorhajózászlós, második tiszt. Született Neutitscheinben (Morvaország).

Dr. Kepes Gyula m. kir. honvédezredorvos, az expedíció orvosa. Született Váriban (Magyarország).

Krisch Ottó gépész, az expedíció gépésze. Született Patschlavitzban (Morvaország).

Lusina Péter hosszujáratu kapitány, csarnakmester. Született Chersóban.

Karlsen Elling, norvég kereskedelmi hajóskapitány, szigonyos. Született Tromsøeben.

Pospischill Péter gépmester, Vecerina Antal ácsmester, Scarpa Antal, Zaninovich Antal, Falesich Péter, Sussich Jakab, Cattarinic Antal, Stiglic Antal, Latkovic Ferencz, Lukinovic Antal, Marolla

Lőrincz, Lettis Ferencz, Palmić Vincze és Orasch János hajósok, végül Haller János és Klotz Sándor jéghegymászók és vadászok a passeyi völgyből.

Az összes csillagászati, meteorológiai, delejességi és egyéb természettani megfigyeléseket a három tengerésztiszt: Weyprecht, Brosch és Orel eszközölte. A veszélyes helyeken járó rév nélküli szárazföldek és jéghegyek között kalandozó hajón az utóbbi 2 tisztnek még soronkénti őrséget is kellett tartania, azonfelül részt kellett venniök minden szánutazáson és mindezek hegyébe Brosch még a belszolgálatot és élelmiszerkezelést, Orel pedig a műszertár kezelését is végezte.

Egy szóval, miként Weyprecht a bécsi császári tudományos akadémia által kiadott „Az expedíció delejes észlelései“ (a császári tudományos akadémia természettani emlékiratai XXXV. kötete) bevezető részében mondja : a hajón nem létezett oly esemény és oly munka, amelyben legalább is egyikük, de legtöbbnyire mind a ketten részt nem vettek volna.

A terepfelvétel és a közettan Payer szakmája volt, az állat és növénytant Dr. Kepes

vállalta el, az általános meteorológiai megfigyelésben pedig Karlsen kapitány, Krisch gépész és Lusina csárnakmester osztozkodtak.

Az „ADMIRAL TEGETTHOFF“ az expedícióval 1872. évi június hó 13-án indult el Bremerhavenből és legelőször is Tromsöébe ment, ahol élelmi készletét és különféle felszerelését kellett kiegészítenie és egyuttal a szigonyost, Karlsen kapitányt is behajóznia.

Julius 2-án éjszaka Tromsöébe érkeztek és miután az utolsó szükséges felszerelést is bevégezték, július 13-án az expedíció tulajdonképeni útjára, a jegestengerbe indult.

A tromsöei tartózkodás alatt az ADMIRAL TEGETTHOFF legénységének Brosch sorhajóhadnagy vezetése alatt alkalma volt részt venni annak az óriási tűzvésznek elfojtásában, amely a hajógyárban keletkezett és a kizárólag fából épült várost rémületes veszélybe sodorta. Legénységünk a veszélyes mentésben igen kemény és felette megerőltető működést fejtett ki.

Weyprecht Novaja - Zemlját északi oldalán akarta megkerülni és azután egyenesen a Cseljuskin foknak szándékozott tartani, ahol mindenesetre át

kellett telelnie. A megelőző évben (1871-ben) a tenger a 79-ik szélességi fokig jégmentes volt és így lehetségesnek látszott a Cseljuszkin fokot a legrövidebb uton elérni anélkül, hogy a hírhedt „jégveremnek“ nevezett kári tengeren kellene menni.

Az expedíció azonban már a 74^o 15' északi szélességben egészen váratlanul jégre bukkant, amely eleinte könnyen keresztülhatolható övet képezett; július 26-án már sokkal sűrűbb jégre akadtak, de még mindig keresztül birtak rajta vergődni, 29-én már csak gőzerővel mehettek tovább, 30-án pedig a hajót a jég egészen körül zárta.

Óriási erőfeszítés után sikerült a hajót augusztus 3-án a jégből kivágni és a Matocszin szigettől északra fekvő Novaja-Zemlja partját elérni. Eddig az expedíció 105 mérföldnyi vizutat jégben tett meg.

A TEGETTHOFF a jégtömegeken keresztül hatolva augusztus 11-én a Keresztszigetek magasságában az ISBJÖRN-nel találkozott, amelylyel gróf Wilczek, báró Sterneck kommodor, Höfer tanár és Burger ur Novaja-Zemljába igyekeztek, hogy

az expedíció részére a Nassau foknál élelmiszer-állomást rendezzenek be.

Most már mindkét hajó együttesen észak féle tartott, azonban Nassau fok közelében a Barents szigeteknél óriási jégtömbökre akadtak, amelyek megakadályozták a további előnyomulást.

Nehéz délnyugati viharok rémületes sok jeget hajtottak észak felé és a két hajó olykor a szilárd part és zajló jégtömeg közé szorulva alig birt kimenekülni az összezúzódás veszedelméből. Ily körülmények között elhatározták, hogy az élelmiszertárt a Barents szigetek egyikén fogják felépíteni és ezután ISBJÖRN a legelső kedvező alkalommal dél felé visszatér.

Ezalatt megünnepezték legfelsőbb hadurunknak, ő Felségének születésnapját, bizonyára első ízben ily nagy magasságban (76 fok 18 percz).

Augusztus 21-én északkeleti szél keletkezett, a mely a jeget annyira szétoszlatta, hogy a két hajó elválhatott egymástól; az ISBJÖRN tehát elvitorlázhathott dél felé. TEGETTHOFF gőzgépének használata mellett is csak óriási nehéz küzködéssel juthatott előre és éjfélkor már teljesen beszorult a jéghegyekbe és egyelőre meg-

szűnt minden remény, hogy a hajó előbbre nyomulhasson. A hajót tehát egy hatalmas jégtökéhez kötötték és így akarták bevárni a kedvezőbb jégoszlódást. Ez az északi szélesség $76^{\circ} 22'$ és a Greenwichől számított keleti hosszúság $62^{\circ} 3'$ alatt történt.

Az elmúlt év nyarán két szélességi fokkal feljebb és valamivel tovább nyugatra Weyprecht csak igen kevés vagy épen semmi jeget sem talált.

Óriási erőlködés daczára sem birta a TEGETHOFF személyzete a hajót többé kiszabadítani és ezzel elkezdődött az a sajátságos jégzajlás, amely a jéghegyek közé szorult hajót eleinte északkeleti irányban az északi szélesség $78^{\circ} 45'$ és a keleti hosszúság (Greenwichől számítva) $73^{\circ} 71'$ magasságába magával sodorta; itt azután a zajló jég északnyugati irányba tért és 1873. október végén a bele ékelt hajóval az 1873. augusztus 30-án felfedezett Ferencz József-föld partján megakadt.

Az északi szélesség 79 fokát a hajó 1873. február 23-án lépte át és ennél délibb vidékre soha többé nem jutott; az északi szélesség 80. fokát 1873. év szeptember havának végén érte

el és egy hónappal később az északi szélesség $79^{\circ} 51'$ és a keleti hosszúság $58^{\circ} 56'$ magasságban a jéghegyek közé szorult hajó a Ferencz József-föld Wilczek-szigeténél megfeneklett.

Bár a jég közé szorult hajó önmozgásra képtelen volt, mindamellett a TEGETTHOFF elszállongása a szárazföldről távol fekvő jegestengernek eddig ismeretlen tájékain a tudományra nézve igen sok haszonnal járt. Az örökké változó jég-réteg titokteljes sajáttságainak lelkiismeretes megfigyelésénél érdekes, eddig ismeretlen adatokat gyűjtöttek. A gyakori mélységmérések, a tengerfenék vizsgálása, a tengervíz többszöri elemezése, a víz hőmérsékletének különböző mélységekben való megmérése, a vonóhálóval folytatott kísérletek, a csillagászati, meteorológiai és delejességi megfigyelésekkel együtt mindenkor lelkiismeretesen feljegyeztettek és a tudományos világnak igen hasznos és értékes adatokat szolgáltatottak. Weyprecht egy igen jeles munkájának „Die Metamorphosen des Eises“ (A jég alakváltozásai) adatait e megfigyelések képezték; e munka az arktikus tájak tanulmányozására valóságos kincstárnak tekinthető.

1872. év október közepén kezdődtek a jég rettenetes szorításai és 1873. év márczius haváig tartottak. Ezalatt a hajó állandóan a legnagyobb veszélyben forgott és sokszor úgy látszott, hogy már minden el van veszve. Ugy a tisztikar mint a legénység még e borzalmas időkben is kötelességüknek mindenkor a legteljesebb mértékben eleget tettek és az önfeláldozó bátorságnak legfényesebb példájátadták még akkor is, amikor már minden kilátás eltűnt, hogy megatartásukat valaha elismeréssel jutalmazták. A jégszorítások oly helyzetbe hozták a hajót, amelyben további fentartása lehetetlenné vált, most tehát mindenféleképp arra kellett törekedni, hogy a hajót, ha még lehetséges, kiszabadítsák ebből a helyzetből. És most következtek a rettenetes fárasztó, a legnagyobb erőfeszítést megkövetelő munkálatok a jégfűrészszel, a jégvágóval, csákánnyal és robbantó eszközökkel. Ezek a munkálatok 1873. év márczius havában kezdődtek és szeptemberig tartottak, amikor is az új jégképződés miatt azokat be kellett szüntetni.

Bármily időjárás volt, az egész legénység a tisztekkel együtt, naponta 12 óra hosszat

a legnagyobb erőfeszítéssel dolgozott és ekkép sikerült is a hajó hosszának kétharmadrészét kiszabadítani. Most azonban legyőzhetetlen akadályokkal álltak szemközt, mert az expedíció segédeszközeivel nem bírták többé az új jégképződést megátolni; és ezzel a TEGETTHOFF sorsa el volt döntve!

A hajó 11 foknyira előrehajolva 7 foknyira baloldalára dülve, teljesen belefagyott a jégbe; az árbocztörzsökhöz kötözött szálakkal kellett tehát megtámasztani a hajót.

A legénység bátorsága és áldozatkészsége az állandóan borús időjárás daczára se csökkent és kitartása meg is lett jutalmazva, mert 1873. év augusztus hó 30-án délben — a köd miatt eddig nem látott — új szárazföld magas ormait pillantották meg.

Az igen nagy kiterjedésű szárazföld a 80. szélességi fokon túl feküdt és legközelebbi partja mintegy 30 mérföldnyire lehetett a hajótól.

Örömtől dobogó szívvvel, az elsőség öntudatos jogával az ujonnan felfedezett földet felesleges uralkodónk neve után „Ferencz József-

földnek“ keresztelték el; az osztrák-magyar északsarki utazók ezen ajándékkal hódoltak szeretetli uralkodónknak kormányzásának 25 éves jubileuma alkalmával. Azonnal megkísérelték a szárazföldre lépni, de a jég állása miatt egyelőre le kellett e tervről mondani. Amikor azonban 1873. november 2-án a hajó a nagyobb földtömeg előtt fekvő „Wilczek-szigetek“ mellett partot ért, akkor végre megvalósíthatták szándékukat.

A tisztek és a legénységhez tartozók közül azok, akik nem voltak őrségi szolgálatban, a szárazföldre léptek, kibontották Ausztria-Magyarország dicsőséges lobogóját és legkegyelmesebb urunk nevében birtokba vették a szigetcsoportot.

Egyik kinyúló földcsúcson nagy köhalmot emeltek, amelybe a föld felfedezésére és elfoglalására vonatkozó okmányt, az expedíció rövid történetét, ő Felsége képmását, a monarchia különféle pénzeit, ujságokat stb. stb. helyezték. A köhalom hegyébe zászlórudat erősítettek és arra lobogónkat felvonták. Azután a lobogót megint összegöngyölték, vízmentes ponyvában biztos helyre rejtették.

A hajó ezentul helyzetében megmaradt és a mennyire délben a nappali világosság vagy éjszaka a holdvilág megengedte, rövidebb szemleutakra keltek a szomszédos szárazföldekre: a 124 napig tartó téli éjszaka alatt Payer nagy előkészületeket tett a szánutazásra, amelyet az ujonnan felfedezett szárazföld messzeható felkutatására és felvételére terveztek, ha majd a világossági viszonyok ezt lehetővé teszik.

Micsoda különbség volt az 1872/73. és 1873/74. év téli éjszakák között!

Amíg az elébbi téli éjszakán majdnem minden nap jégszorulásokkal járt, amelyek a hajót állandóan a legnagyobb mértékben veszélyeztették és az egész személyzetnek folytonosan készenlétben kellett lennie azzal a kevésbé vigasztaló kilátással, hogy a jégen kell áttelelnie, a melylyel észak felé hajtottak, addig a második téli időszak majdnem háborítatlanul folyt le; a jég oly szilárdon állott, hogy még az igen gyakori viharok sem birták volna helyzetét megváltoztatni, jégszorulások pedig csak ritkán voltak érezhetők.

Csendben, magukat elegendő biztonságban

érezve ünnepelték az 1873. évi karácsony estéjét. A megelőző évi karácsonyt hatalmas jégszorulás szakította félbe, a mely összezúzta a jégtöket és szétrombolta a szükség esetére épített kőszénraktárt, a hol a karácsony estét akarták megünnepelni. A bajtársak és barátok ajándékait ez alkalommal örömmel fogadták és hű szívvvel emlékeztek meg hazájukról és távollevő szereteteikről.

A következő 1874. év döntő volt az expedíció sorsára nézve. Az ujonnan felfedezett földet lehető nagy területen kellett beutazni és felvenni, az expedíció vezetői tehát ama kérdés előtt állottak, hogy megkíséreljék-e a harmadik áttelelést, avagy az 1874. év nyarán a hajót elhagyják, szánok és csónakok segélyével visszatérni próbáljanak Novaja-Zemljára, ahonnét azután valamelyik főkavadász-hajóval Norvégiába mehetnek.

Weyprecht haditanácsot tartott; tisztjei előtt az általános helyzetet vázolta és néhány napi gondolkodási idő után véleményüket kérte.

A hajó helyzete teljesen reménytelen volt, mivel még 37 angol lábnyi mélységben is a hajófenék alá szorult jeget találtak. Emberi munkával és az expedíció rendelkezésére álló eszközökkel teljes lehetetlenség volt a hajót kiszabadítani és a jég megrepedése folytán bekövetkező szabadulástól sem lehetett sok jót várni. ebben az esetben a hajó szétzúzatása avagy még a legszerencsésebb esetben is a hajó súlyos megsérülése kikerülhetetlen volt; ehhez járult még ama körülmény is, hogy a jégszorulások következtében a hajó alsó részei már eddig is jelentékeny sérüléseket szenvedtek.

A személyzet egészségi állapota szintén sok gondot okozott. A legénység körében már 1873/74. év telén scorbutszerű betegségek léptek föl; az illetők ugyan hamar meggyógyultak de fogékonyabbakká váltak újabb megbetegedésre. Krisch gépész általános gümőkorban és scorbutban szenvedett, állapota reménytelen volt, Vecerina ácsmester nehéz scorbutba esett és szintén válságos helyzetbe jutott.

Tekintettel egyrészt a hajó reménytelen helyzetére, másrészt ama körülményre, hogy egy

harmadik átteelés az expedíció erejét betegségek és veszteségek által oly annyira meggyöngíthetné, hogy a visszavonulást a szánok és csónakok segélyével majd lehetetlenné tenné, a tisztí tanácskozásban egyhangulag elhatározták, hogy 1874. május 20-án a hajót elhagyják és Novaja-Zemlja felé visszavonulnak.

Előbb azonban még néhány szánutazást akartak tenni, hogy a Ferencz József-földet lehető nagy területen átkutassák és lehetőleg terjedelmes terepfelvételeket eszközöljenek.

A scorbut elterjedése ellen nem bírtak kellőkép védekezni, mivelhogy a citromlé már nagyon fogytán volt, az ételmisszer még elegendő lett volna egy évre.

Az első szánkócsoporth Payer vezetése alatt 1874. márczius elején utra kelt, abból a célból, hogy a következő szánkócsoporthtól választandó irányok felől tájékozódást szerezhessen. A TEGERTHOFF és a Littrow fok helyét csillagészletelekkel pontosan meghatározták. Márczius 15-én az első expedíció visszaérkezett és a rá következő napon a halál kiragadta az expedíció tag-

jainak sorából Krisch gépészt, hosszú és súlyos szenvedésektől váltván meg. E kötelességtudó derék férfiú tetemét Wilczek-szigetén a kőgulya közelében egy sziklahasadékban helyezték örök nyugalomra és sirja fölé felirattal ellátott keresztet emeltek.

Márczius hó 26-án kezdetét vette a második szánutazás, amelynek célja volt Ferencz József-földjét északi irányban lehető messzire kikutatni. Ezen kirándulást szintén Payer vezette, részt vett még Orel sorhajózászlós, 5 legény és 3 kutya. Az utazást a rendkívül nagy 40·8 R hideg nagyon megnehezítette.

Ezalatt Weyprecht és Brosch a hajó mellett egy 2166 m hosszú alapvonalat mértek ki és Wilczek szigete körül, egészen a Tegetthoff fokig háromszögelési felvételeket végeztek. Ezeket a helyszíni felvételeket Payer gyakori asztronómiai helymeghatározásai egészítették ki.

A Tegetthoff fokától majdnem egyenesen észak felé huzódó befagyott tengerszoros, az Ausztria-szoros, jelezte a szánkaexpediczió útját. Így az expedíció óriási fáradságok és veszedelmek le-

küzdése után 1874. évi április 9-én az északi szélesség $81^{\circ} 37'$ alatt fekvő Hohenlohe szigetre jutott, a hol Payer a személyzet egy részét a nagy szánnal Schrötter foknál hátrahagyta, hogy a könnyű kutyaszánnal Orel, Zaninovich és Klotz kíséretében az északra fekvő Rezső koronaherczeg földje felé folytathassa útját.

Mialatt a Rezső koronaherczeg földjén levő Middendorff jéghegyen haladtak, Zaninovich a kutyaszánnal együtt egy behavazott jéghasadékba zuhant, ahonnét csak néhány óra múlva, miután Payer a Schrötter-fokról segítséget hozott, birták szerencsére sértetlenül a kutyákkal és szánnal együtt kimenteni.

A legmagasabb északi pontot, amelyet Payer, Orel és Zaninovich elértek, Fligely foknak keresztelték el. Ez a pont az északi szélesség $82^{\circ} 5'$ és a keleti hosszúság $58^{\circ} 30'$ fekszik, a helyet ugyan asztronómikus uton nem határozták meg, de pontos fekvését az asztronómikusan meghatározott Germánia foktól, a megtett utirány és lépésszámitóval mért távolság alapján, számították ki.

Élelmiszerek hiánya és egyéb nehézségek megakadályozták a további előnyomulást és az expedíciót visszavonulásra készítették. Április 12-én megkezdették az utazást visszafelé, amit az Ausztria-szorosban feltört jég különösen megnehezített és a mely a személyzet erejét és odaadó készségét ugyancsak kemény próbára tette.

Április 23-án éjszaka az expedíció a TEGETTHOFF-ra érkezett.

Miután a hajó elhagyásáig már csak igen kevés idő maradt, a harmadik szánkautazás bizony nagyon erőltetett jellegű volt. Ennek feladatát képezte, hogy a Ferencz József-föld nyugati részeit, a Spitzbergák felé való kiterjedését, a mesebeli Gillisföldet kikutassa. Az expedíciót egy kis kutyaszánkán Payer, Brosch és Haller képezték. Május 2-án a Mac-Clintok szigetén fekvő 700 méter magas brünni hegyre másztak, a keletkezett hózivatar azonban a messzelátást nagyon gátolta; erre 22 óráig tartó igen fárasztó és erőltetett menetelés után, az expedíció május 3-án éjszaka visszaérkezett a TEGETTHOFF-ra.

Amenyire tehát lehetséges volt az ujonnan felfedezett földet egész terjedelmében kikutatták, de a rendelkezésre álló rövid idő miatt a részletes felvételekre még csak gondolni sem lehetett.

Most már szorgalmasan hozzáláttak a visszavonulás előkészítéséhez, készenlétbe helyezték a szánokat és csónakokat, becsomagolták a szükséges élelmiszereket és május 19-én még egyszer a szárazföldre léptek, búcsút vettek Krisch sirjától és 1874. évi május hó 20-án esti 8 órakor elhagyták a TEGETTHOFF-ot, miután előbb a lobogókat rászegezték az árboczfákra, az összes nyílásokat jól lezárták és a tisztí étkező asztalára egy okmányt szegeztek, amely az expedíció történetének rövid leírását tartalmazta.

Három csúszfáu járó csónakkal és három 90 napi élelmiszerral megterhelt szánnal, az expedíció 23 tagja megkezdte visszavonulását a jégmezőkön keresztül. Vecerina a scorbut folytán összezsugoródott alsó végtagjaival és Stiglic keresztülölt karjával szolgálatképtelenek voltak.

Ezen 6 jármű közül egyszerre csak kettőt

birtak továbbítani, így tehát minden egyes utat ötször kellett megtenni (háromszor előre és kétszer vissza), s csak azután mehettek megint tovább.

A visszavonulás terve a következő volt: a jégmezőkön keresztül a déli irányt lehetőleg betartani, a Barent szigetén épült élelmiszer raktárt elérni, innét azután Novaja-Zemlja nyugati partja mentében valamely halászbarkával összehalálkozni és azzal dél felé tovább utazni.

A súlyosan megrakott száukák és csónakok szállítása a mindenfelé összetornyosult és hasadékos jéghegyeken, megpuhult hórétegeken, víztócsákon, keskeny jégrepedéseken, amelyek össze nem függő csatornákat alkottak és ezáltal nehezen leküzdhető akadályokat képeztek, nagyon kifárasztotta a sarki utazókat és kitartásukat és fegyelmezettségüket a legnagyobb mértékben igénybe vette.

Leirhatatlan fáradozások és szenvedésekkel telt 67 napi utazás alatt a körülbelül 500 mérföldnyi utból, alig tettek meg délfelé 10 mérföldet, mert a folyton észak felé elszálló jég a végzett

napi munkát a pihenés tartama alatt majdnem teljesen felemésztette. Végre július 17-én az északi szélesség $79^{\circ} 11'$ -nél összefüggő kis csatornára akadtak, a melyen a csónakok segítségével már gyorsabban haladhattak, bár ezt a víziutat sok helyen jégtablák zárták el, amelyeken az átkelés rendkívül nagy erőfeszítést igényelt. Lassanként a jégtömbök meggyérültek, a csatornák egyre tágasabbak lettek, már a tengerhullámozás is érezhetővé vált, lassan a zajló jég területébe érkeztek. Augusztus 17-én éjszaka az északi szélesség $77^{\circ} 40'$ -nél a jéghatárt átlépték. A nyílt tenger hullámai a jéghatár tábláira verődtek, a szánokat többé már nem lehetett használni, a miért azokat a jégtablákon visszahagyták és augusztus 15-én reggel az expedíció 4 — a párkányzatig megterhelt — csónakon sűrű ködben, a hullámozó tengeren a délnek fekvő Novaja-Zemlja felé vette útját.

Amikor végre feltűnt e sziget partja, kiderült, hogy az élelmi raktáron már túlhaladtak, ennél fogva megállás nélkül tovább vitorláztak.

Augusztus 18-án Novaja-Zemlja partjára felhúzták a csónakokat és ott ő Felsége születés-

napját nagy lelkesedéssel, de szegénységüknek megfelelő módon ünnepelték meg. Miután a Matocskin-szorosban hajó nem mutatkozott, az expedíció kénytelen volt viharos időben útját dél felé folytatni. A rossz időjárás folytán a csónakok eltávolódtak egymástól és különben is mindég a legnagyobb veszélyben forogtak; augusztus 24-én este a Britwin foknál ismét egyesültek és együtt a Dunen öbölbe léptek, ahol két orosz vadászhajóval találkoztak.

Ekkor az expedíció összes tagjai a NIKOLAJ nevű 50 tonnás skunerre⁴⁹ szálltak, amelyet Voronin Fedor kapitány vezetett. E hajó augusztus 26-án a Dunen öblöt elhagyta és viharos ut után szeptember 3-án Vardö norvég kikötőbe érkezett, ahol az expedíció tagjait kitüntető szivességgel fogadták.

Az expedíció szerencsés megérkezése és a nagy szárazföld felfedezése táviró útján másnap az egész művelt világot átfutotta, ő Felsége pedig a távirati kérelemre megegyeztetni kegyeskedett, hogy az északsarki expedíció által 1873. év augusztus havában felfedezett szárazföld legfelsőbb nevét viselhesse.

Az expedíció tagjai közül csupán csak egy nem tért vissza, hogy a temérdek fáradozás és szenvedés gyümölcsét bajtársaival együtt élvezhesse; magányosan fekszik ott fent, a vihar-tól zajongó magasságban, a távoli arktikus földben. emléke mindég meg fog maradni és nevéről tiszteletteljesen fognak mindég megemlékezni.

Az expedíció FINNMARKEN nevű norvég postahajóval Hammerfesten, Tromsøen, Tronthjemen, Bergenen, Christiansundon keresztül Hamburgba utazott, ahová szeptember 22-én éjszaka megérkeztek és kiváló ünnepélyes fogadtatásban részesültek.

Innét kezdve utjuk diadalmenethez hasonlított; egyik ünnepélyes fogadtatás a másikat követte; hazatérve Bécsben nagy ünnepélyesség között tomboló lelkesedéssel fogadták őket az északi vasut pályaudvarán, 1874. évi szeptember hó 25-én.

Az egész művelt világtól ünnepejtelve, ő Felségétől legkegyelmesebben kitüntetve, a sarki utazók dus jutalmat nyertek mindama fáradozások, szenvedések és veszélyekért, amelyeket két

és fél éven keresztül a tudomány és haza érdekében rendületlenül kiállottak.

Az expedíció két vezetőjének, Weyprecht Károly sorhajóhadnagynak és Payer Gyula főhadnagynak ő Felsége a Lipót-rend lovagkeresztjét, az expedíció többi tisztjének, nevezetesen Brosch Gusztáv sorhajóhadnagynak, Orel Ede sorhajózáslósnak és Dr. Kepes Gyula honvédezredorvosnak a vaskoronarend III-ad osztályát adományozta.

Lusina Péter hosszujáratu kapitányt és Karlsen Elling norvég kapitányt a Ferencz József-rend lovagkeresztjével, végül az expedíció egész legénységét a koronás ezüst érdemkeresztrel tüntette ki.

1874. évi október hó 18-án az expedíció feloszlott.

Az expedíció szerencsés visszaérkezése 25-ik évfordulójának ünnepélyén 1899. évi szeptember 2. és 3-án a pólai tengerészeti kaszinóban a tisztek közül megjelentek: Dr. phil. lovag Payer Gyula, lovag Brosch Gusztáv ellentengernagy, Dr. Kepes Gyula I. oszt. főtörzsorvos; a hajdani legénységi állománybeliek közül: Scarpa

Lloydkapitány, Zaninovich kikötői főmester, Haller vadász, Pospischill gépész, Lettis, Lukinović, Palmić, Marolla révkalauzok és Orasch udvari kastélyszolga.

Az agg Karlsen kapitány Tromsøeben és Latković tengerész nem jelenhettek meg az ünnepélyen. Weyprecht, aki sarki kutatásait illetőleg uttörő eszméivel világhirre tett szert, a tudományos világra nézve igen korán, már 1881. márczius 28-án elhalt, de neve örökké fog élni és emléke örökké ragyogni.

Orel sem volt már az élők sorában; a kilenczvenes évek elején halt meg mint várigazgató Miramarében.

A Ferencz József-földet felfedezése után néhány évvel a WILLEM BARENTS hollandi hajó látta ugyan, de nem érte el. B. Leigh-Smith angol sarkutazó, akinek EIRA hajója 1882-ben a Flóra foknál tönkre ment, 1881-ben és 1882-ben felkereste a Ferencz József-földet és annak délnyugati partján a Flóra foknál telelt át, hogy 1883-ban Angliába visszatérhessen.

Később szintén a Flóra foknál telepedett meg az oly jelesen vezetett Jackson-Harmsworth-

féle expedíció, amely három telet töltött ottan. Ugyancsak a Flóra foknál találkozott a közismert norvég sarkutazó, Dr. Nansen Frithjof és kísérete a Ferencz József-föld szigetén áttelelő Johannsen hadnagygyal. Az előbbieket a Jackson élelmezésére kiküldött WINDWARD nevű hajóval Norvégiába tértek vissza, míg Jackson maga a következő évben hagyta el Flóra fokát és Angliába tért vissza.

Wellmann expedíciója 1898/99. években a Ferencz József-föld Tegetthoff fokán telelt át, az Ausztria-szorost kikutatta és Wilczek szigetét teljesen felmérte. Wellmann Payernek az Ausztria szorosra vonatkozó felvételeit helyesnek találta, ugyancsak a Payertől készített Wilczek-föld vázlatát kijavította és miként Nansen úgy ő is kiküszöbölte a Payertől feltételezett Dove glecsert.

Legújabb időkben pedig 1899/900. években az abruzzói herceg telelt át STELLA-POLARE hajójával a Rezső koronaherceg földjén levő Teplitz öbölben.

Az osztrák-magyar északsarki expedíció a Ferencz József-föld felfedezése által az arktikus

vidék további kutatásra új és előnyös támpontot szolgáltatott.

Ez utazás története pedig egy gyönyörű lapot képez a csász. és kir. tengerészetnek dicsőséges tetteiben oly dús történelmében.

1896.

augusztus 10-én.

Az „Albatros” tudományos expedíciójának megrohanása Guadalcanar szigetén.

Ausztrália szigetvilágához tartozó szigetcsoportok között a Salamon-szigetek vannak még legkevésbé kikutatva. Az Uj-Guinea délkeleti csúcsától mintegy 200 mértöldnyire északkeletre kezdődő, a déli szélesség 5 fokától délkeletre, a keleti hosszúság 150 és 163 foka között elnyúló szigetcsoportozat 7 nagyobb és mintegy 20 kisebb szigetből áll, amelyek közül Choiseul és Guadalcanar szigetek a legismertebbek és leginkább látogatottabbak.

A vulkanikus képződményű szigeteknek a lehető legvadabb jellege van.

Lakói, a melánezei vad törzshöz tartozó emberek névleg igen [alattomosak és félelemtől fékentartott gyűlölettel viseltetnek minden betolakodó fehér ember, valamint a partok mentében lakozó néger társak iránt, akik a művelődés első mázát már magukra vették. A déli tengernek e szigetlakói nyilakkal, dárdákkal, füstélyokkal és bárdokkal vannak felfegyverkezve, fűszavesszöből font paizsszal védekeznek és törzsfőnökeik vezetése alatt 50—80 főnyi csoportokban vándor életet folytatva, csupán halászat és vadászatból élnek.

Igen harcias és vérengző természetűek, főjellemvonásuk a kegyetlenség és csakis a büntetéstől való félelem tartja őket félig meddig féken.

Mivelhogy a dús erdőkkel fedett szigetek tudományos szempontból még nem igen voltak kikutatva, 1896-ban a bécsi császári tudományos akadémia egy expedíció kiküldését határozta el, a végre, hogy a Salamon-szigetek állattani, növénytani, geologia és ásványtani viszonyait illetőleg megbízható adatok birtokába jusson.

A csász. és kir. haditengerészet a tudományos expedíció támogatására az ALBATROS ágyunaszádot bocsátotta rendelkezésre és ezt elisenauui Mauler József fregáttakapitány parancsnoksága alatt 1895. év őszén a Salamon-szigetekhez rendelte. A nevezett tudományos intézet természetbuvára az ALBATROS-on utazott oda; a szárazföldi expedíció támogatására a hajó parancsnoka megfelelő utasítást kapott.

A tudományos akadémia az expedíció vezetésével egyik régi kipróbált tagját, a 45 éves norbeecki báró Foullon Henrik főgeológust bízta meg, aki az ágyunaszádnak október 2-ára meghatározott elutazásakor 2. szolgája kíséretében Pólában a hajóra szállott.

Igen kedvező, majdnem mindig vitorlával tett utazás után 1896. év május 24-én az ALBATROS a Thousand-Ship öbölbe érkezett, meglátogatta a Salamon szigetsoporthoz tartozó Szent-György, Izabella és Savo szigeteket és azután a Guadalcanar-sziget délkeleti oldalán fekvő Marau öbölbe tért. Ezt a horgonyhelyet csakhamar a sziget északi oldalán fekvő Góra révvel cserélte fel, mert e helyről a vad terep

belső részébe való előnyomulás és a hegyek megmászása kevesebb nehézséggel járt.

Miután a szárazföldi expedícióra mindent előkészítettek, a parancsnok augusztus 6-ára tűzte ki az indulást. Az expedíció reggel fél 8 órakor partra szállott. A katonai vezetéssel Budik Ferencz csász. és kir. sorhajózászlós volt megbizva; továbbá részt vettek: báró Foullon mint tudományos vezető, Beaufort Armánd és Rosen Miksa II-od oszt. tengerészhadapródok, mint szakasparancsnokok; a legénységi kíséretet 5 altiszt, 16 tengerész és a két polgári szolga képezte. Az expedíció kalauzolására a parti lakosok közül 4 bennszülöttet fogadtak fel. A felszerelés 8 napi élelmiszerből, 4 hordozható sátorból, fegyverként 40 töltényből és némi köt-szerből állott.

Az expedíció különös feladata abból állott, hogy a hegység előtt elterülő síkságon áthaladva, először a hegyláncz magas fensikjét, azután pedig a legmagasabb hegycsúcsot, az 5500 láb magas Lions-Headet megmássza és ott az ásványtani és földtani viszonyokat tanulmányozza.

Megbízható térképek és egyéb segédeszközök hiányában, az expedíció tartamát és az utirányát nem lehetett előre megállapítani s ezért amiként hasonló vállalkozásoknál szokásos, a választandó utat s ennek hosszát esetről-esetre a katonai és tudományos vezető együttesen határozták meg.

Négy nap alatt 27 órai, a járhatatlan haraszton rendkívül fárasztó menetelés után, augusztus 9-én elérték azt a helyet, a honnan a Lion-Head előtt elnyúló Tatube hegy megmászását és átkutatását báró Foullon véleménye szerint megkezdhatték. A fárasztó menetelés alatt 2 tengerész lábfájást kapott; ezeket Budik sorhajózáslós már augusztus 8-án Rosen hadapród vezetése és 6 tengerész fedezete alatt egy bennszülött kíséretében a hajóra visszaküldötte, így tehát a csapat most már 18 emberre olvadt le, akik közül 11-en Mannlicher ismétlőpuskával, 4-en pedig forgópisztolylyal voltak felfegyverkezve. Báró Foullon és két műszereket hordó szolgálja fegyvertelenek voltak, a 4 bennszülöttnek pedig Snider puskája volt.

A különítmény létszámának ezen leszállítása

már kezdettől fogva tervben volt, hogy a főcsapat a hegység széléig felcipelt élelmiszerekkel annál hosszabb ideig beérje.

A Tatubehegy tövében, 7 mérföldnyire a tengerparttól, 950 m magasságban a tengerszine felett augusztus 9-én déli 1 órakor állandó táborot ütöttek; miután a 2 sátort fölállítottak, legott megfelelő őrszolgálatot szerveztek. A legénység egy részének tűzifát kellett gyűjtenie, mások pedig az ebédet készítették.

Rövid idővel az expedíció megtelepedése után a hegytetőkről gyanus kiáltások hallatszottak; az expedíció kalauzai értelmezése szerint a bennszülöttek asszonyaikat figyelmeztették a kiáltásokkal, hogy a betolakodóktól óvakodjanak.

Délután a közeli magaslaton egy, eleinte csak 3—4, később azonban már 17 vad emberből álló csapat bukkant fel. Tekintettel a bizonytalan helyzetre, Budik sorhajózáslós a különítményt sorakoztatta.

Miután a kalauzok segélyével a bennszülöttekkel hosszabb ideig értekeztek, délután 4 órakor báró Foullon, Nickel nevű szolgáját 6 rud-dohánynyal 2 ősz vademberhez küldötte, a kik

békés szándékuk jeléül fegyvereiket és pajzsukat önkényt letették volt és látszólag ellenséges szándék nélkül közeledni akartak.

Miután a vadak egy párszor elszaladtak, azután félénken megint visszatértek, végre mégis sikerült békés közlekedést biztosítani; a vadak megígérték, hogy másnap reggel 3 kalauzt fognak a Tatube hegy megmászásához rendelkezésre bocsátani.

E napon még több fegyvertelen bennszülött jelent meg a táborban, a hol valamennyien ajándékot kaptak.

Budik sorhajózászlós a bizonytalan helyzetre való tekintettel a Tatube hegyre az egész különítmény kíséretében akart felhatolni, báró Foullon ellenben csak kisebb fedezettel kívánt felmászni, mert véleménye szerint a meredek és csak igen nehezen járható sziklákon jobban mozoghat egy kisebb csapat. A legénységet önkénytes jelentkezésre hívták fel és e mellett azokat, akik már hazájukban is a hegymászásban gyakoroltak voltak, előnyben részesítették.

A hegymászó expedícióhoz Maras és Skoda tizedeseket, továbbá Car, Lovrich és Babić ten-

gerészeket választották, a kikhez még báró Foullon inasai, Nickel és Krausz csatlakoztak. E hét legény társaságában báró Foullon és Budik sorhajózászlós augusztus 10-én reggeli 6 órakor egy ebédadaggal felszerelve veszélyes utjukra indultak.

A többi nyolcz legény a három bennszülött vezetővel együtt, Beaufort tengerészhadapród parancsnoksága alatt tábori őrségnek maradt vissza a hegy tövében.

A hegymászást megelőző éjszaka igen gyanusan ismétlődtek a vadak figyelmeztető hívásai, miért is Budik sorhajózászlós megkettőztette az őrszolgálatot. Éjfélig maga is a hegymászásra rendelt csapattal együtt harcra kész állapotban maradt, ezután pedig a tábori őrség vette át a biztonsági szolgálatot.

Reggel 5 órakor mindnyájan felkeltek és megreggeliztek.

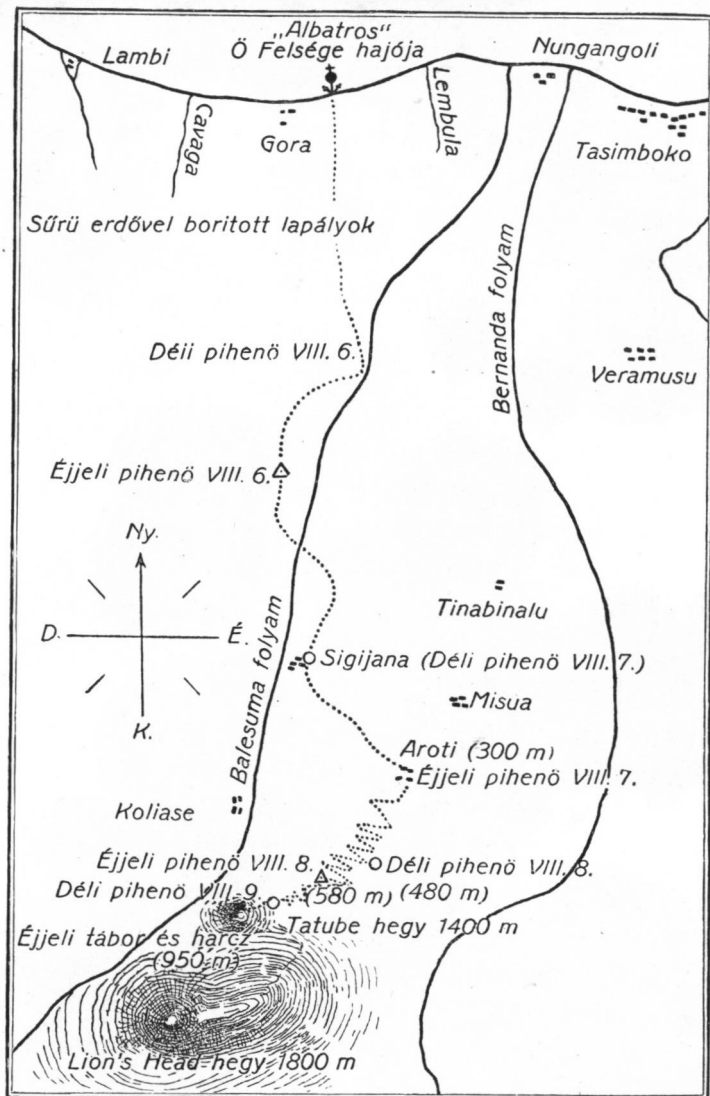
Kevéssel napfelkelte után a megrendelt 3 vezető megjelent a táborban, de az ivóvíz nehéz beszerzése miatt az expedíció csak fél 8 órakor kelhetett utra. Csodálatosképen ezen a napon az egész környéken a legnagyobb csend honolt, a

kiáltások elnémultak, a vadak magatartása pedig csendes, gyanutlan, sőt bizalmas volt.

Minden jel békés viszonyokra mutatott és báró Foullon a vadak magatartását illetőleg Budiknak utolsó aggályait is eloszlatta. A hegy-mászó expedíció elindulása előtt, a parancsnok megismételte a tengerészhadapródnak már előző estén adott rendeletét, amely szerint a legénységet két őrcsapatba ossza be és állandóan négy őrszemet tartson a tábor sarkain.

Az elvonulás a következő sorrendben történt: legelől ment egy bennszülött vezető, Nickel inassal, utánuk következett báró Foullon, baloldalán Krausz szolgájával, ezeket követte az öt legényből álló fedezet Mannlicher puskával és 40—40 tölténynyel ellátva, végre a két más bennszülött; a menetet Budik sorhajóhadnagy zárta be hatlövetű forgópisztolylyal kezében, hogy ekképen a kíséretet is jobban együtt tarthassa.

Amint a sziklás szűk ösvényen felfelé kapaszkodtak, a kuszált bokrokból néha-néha részint tomahákkal felfegyverzett vademberek bukantak fel, akik a menet végén haladó bennszülöttekhez csatlakoztak. Báró Foullon ezt ugy



„Albatros” Ö Felsége hajója tudományos
expedicziójának utivázlata a Lion's Head-re.

magyarázta, hogy a vadak három bennszülött társukat féltik a fehérek tulhatalmával szemben. Ez a föltevés mindenki előtt elfogadhatónak látszott és természetesnek találták, hogy a vadak társaikat támogatták; azt is tudták, hogy eddig a Salamon szigeteken csak úgy lehetett vezetőt kapni, ha az olykor 20 főre rugó kíséretnek is megengedték, hogy társukat kövessék.

Körülbelül háromnegyed óra múlva egy kőárokban megpihentek és a kulacsokat egy kis forrásból megtöltötték. Ez alkalmat báró Foullon felhasználta, hogy magasságmérőjével e pont fekvését meghatározza; 1040 méter magasságban voltak. E pihenő alatt egy öreg bennszülött az expedíció vezetőjének revolverét a saját buzogányával szerette volna elcserélni, Budik persze nem ment bele a vásárba. Mialatt a bennszülött kérelmére Budik a forgópisztolyt mutogatta, hirtelen egy felczipázott vadember bukkant fel, aki az expedíció kíséretében levő, most már 20 főre felszaporodott, bennszülöttekkel igen élénk szóváltást kezdett. Ugyanekkor a mélyebben fekvő táborban 2 lövés dördült el. Erre még 10—12, buzogánynyal és tomahákkal felfegyverzett benn-

szülött ugrott ki a bokrokból és vad orditással rohanta meg az expedíciót.

Két vadember, közöttük a buzogánycserélő, Budik sorhajózáslózt támadta meg; tisztünk azonban az egyiket azonnal lelőtte, úgy hogy a annak buzogánya csak vállát horzsolta; a másik bárdal felfegyverzett bennszülött erre megugrott.

Ugyanazon pillanatban báró Foullon, Maras tizedes és Lovrich tengerész tomahakcsapásoktól súlyosan megsérülve összerogytak; Skoda tizedes, Car és Babić tengerészek fedett állásban lévén, sértetlenül maradtak. Nickel és Krausz, a báró szolgálai ellenfeleiket visszaverték és 2 vadat a földre terítették; ezek egyikét később Budik lelőtte, mivel újabb támadásra akart felugrani. Miután Budik egy harmadik szerencsés lövéssel Maras tizedes ellenfelét terítette le, a vadak nyakra före megugrottak; a megsebesült és épen maradt legénység hatásos gyorstűzet zuditott utánuk, úgy hogy a vadak közül körülbelül 20 ember elesett.

Ugyanebben az időben az alsó táborból is harczot jelentő, többszörösen visszhangzó gyorstűzelés hangzott fel.

Foullon báró, ki nyakán széles és mély sebből vérzett és jobb vállán is súlyosan meg volt sebesülve, egy sziklához támaszkodott. Maras tizedesnek mély seb tátongott homlokán, úgy hogy agyveleje is kilátszott. Lovrich tengerész tarkóján kapott súlyos sebet, Nickel szolga pedig hátgerinczén sérült meg egy erős tomahak csapástól, amelynek erejét elvette a tele és ketté vágott háttarisznya.

Budik sorhajózászlós Skoda tizedes, Car és Babić tengerészek, valamint Krausz inas, akik sértetlenül maradtak, gyorsan hozzáfogtak a sebesültek bekötéséhez.

Ezalatt a hegy tövében levő táborból még egy néhány lövés hallatszott.

A két óra hosszáig tartó visszavonulás alatt, mely a járhatatlan terepen nagy nehézséggel járt, a szerencsétlen sebesültek rendkívüli állhatatosságot tanusítottak.

Megérkezvén az alsó táborba, Beaufort hadapródot, Doković egészségügyi tengerészt, Chaloupka tengerészt és egy partvidéki bennszülött vezetőt holtan találták, Neupor fegyversegéd⁵⁰, a hajó porkolábja, Curić és Kovačević tize-

desek és Sepcié tengerész pedig súlyosan meg voltak sebesülve; e szerint tehát csak két tengerész maradt sértetlen.

A támadás ugyanazon időben és egészen hasonló módon történt, mint a másik csapatnál; számos agyonlőtt vadember földte a színhelyet és ezenkívül birkozás közben sokat a mélységbe taszítottak.

Budik sorhajózáslós Skoda tizedest a megmaradt 4 harczképes matrózzal azonnal biztonsági őrségre rendelte, ő maga pedig a már nehezen hörgő Foullon báró és a többi sebesültek végleges bekötözéséhez fogott; ehhez azonban már csak igen kevés kötszer állott rendelkezésére, mivel a készlet legnagyobb részét a tábor sebesülteire használták föl.

Ekközben a legközelebbi völgyből dobpergés hallatszott, egy újabbi támadástól kellett tartani, miért is a további visszavonulásra kellett gondolniok, hogy az alattomos vadak közeléből minél előbb kijussanak.

Másfél órával megsebesülése után báró Foullon délelőtt 10 óra 20 perczkor Budik sor-

hajóászlós karjaiban kilehelte lelkét; Budik a halottat a tiszti táborba vitte és ott lepelbe borítva eltemette. A többi halott eltemetéséről szó sem lehetett, mert a talaj kemény sziklából állott, eszközök és megfelelő munkaerő pedig nem állottak rendelkezésre.

A sebesültek elszállítása is óriási nehézséggel járt, mivel hordeszközökben és horderőben egyaránt szűkölködtek.

Miután sátorvászonból és faágakból egy félig-meddig használható hordágyat készítettek, Marast ráfektették és 11 órakor védett menetben elindultak. Az élelmiszerek legnagyobb részét ott hagyták. Hat és fél órai igen erőltetett és igen fárasztó menet után, anélkül, hogy a vadak háborgatták volna, éjjeli tábort ütöttek.

Itt tartották az első pihenőt, még pedig úgy, hogy az épen maradt 8 ember közül hatnak állandóan lövésre készen kellett virrasztania, a többi kettő pedig 2 órát alhatott.

Augusztus 11-én hajnalhasadtával megint utra keltek és Aróti faluig haladtak a mely már a parton lakók területéhez tartozott.

Teljesen elcsigázott állapotban érkezvén ide, hosszabb pihenés nélkül képtelenek lettek volna tovább menni, tehát éjszakára itt maradtak.

Augusztus 12-én reggel 6 órakor Budik az expedíciónak bevált partvidéki vezetőjét, Paramatta Johnnyt, írásbeli jelentéssel Górába az ALBATROS-ra küldötte, ahová az délután háromnegyednégy órakor szerencsésen meg is érkezett.

Mialatt Budik sorhajózáslós a további segítségre várakozott, azalatt alkalma volt az életben maradottakat az alsó táborban történekről kihallgatni.

Ezek szerint tehát az alsó tábor megrohanása következőkép történt: amint a hegymászó expedíció utra kelt, fegyvereiket gúlába rakták és felkötött revolverekkel ellátva két csoportban a tábori tűz mellett reggelizéshez fogtak. A bennszülöttek kisebb csoportokban közelökbén tartózkodtak. Egyszerre csak egy nagy tömeg vadember rohanta meg a tábort és először is az örökre vetették magukat, hogy a puskákat hatalmukba kerithessék. Azok a tengerészek, akik nem estek áldozatul a legelső tomahak-csapások-

nak, megragadták a puskákat és rövid küzdelem után elűzték a vadakat, miközben a tábor 3 le-
génye és 15 vadember halva maradt a küzdő-
téren.

Még mielőtt a hajóról hír érkezett volna, máris nagyobb csapatokban vademberek tűntek fel; e körülmény Budik sorhajózászlóst arra indította, hogy daczára legnagyobb mérvű kimerültségüknek, a visszavonulást reggeli 9 órakor folytassa, hogy legalább Sigijana faluig juthasson.

E két órai utat a szegény sebesültek nyolcz óra alatt tették meg.

Amint a rémhírrel a szintén megsebesült Paramatta Johnny az ALBATROS-ra érkezett, azonnal 28 főből álló különítményt szerveztek és ezt 4 napi élelemmel, kötszerekkel és hordágyakkal felszerelték. A különítményhez beosztották lovag Nauta Gusztáv sorhajózászlóst, Rosen Miksa és Dworsky Manó tengerészhadapródokat és Dr. Hiersche Szilárd fregáttaorvost⁵¹.

Délután háromnegyedöt órakor a különítmény Bublay Nándor sorhajóhadnagy, az ALBATROS első hajótisztjének, parancsnoksága alatt utrakészen állott, és az angol kormány képviselője

Woodfort C. M. és a melléje rendelt hivatalnok kíséretében azonnal utra kelt, hogy a szerencsétlenül járt expedícióval egyesüljön.

Miután a Balisuna folyamon, a melyhez a leggyorsabb menetben értek, átgázoltak, a sűrű erdőn átvezető járatlan ösvényen, zuhogó esőben esti fél 10 órakor Sigijana faluba érkeztek, ahol szerencsétlenül járt társaikra ráakadtak.

Az orvos a sebesülteket megvizsgálta és újból bekötözte; mivel azonban a nagy esőben és sötét éjszakában az utat visszafelé nehezen lehetett volna megtalálni, azért éjjeli tábort ütöttek és egy teljes szakasz őrizete alatt lefeküdtek. Mivel az orvos a sebesülteknek gyors behajózását kívánta s visszaszállításukra csak a második különítmény legénysége volt használható, ezért Bublay sorhajóhadnagynak le kellett mondania ama szándékáról, hogy a Tatube hegyen fekvő halottakat elszállítsa.

Augusztus 13-án napkeltevel a visszavonulást folytatták; az esőtől megáradt patakokon a sebesültekkel csak nagy ügygyel-bajjal mehettek át; végre délben a tengerparthoz érkeztek. A hajóra szállásra ekkor már minden elő volt ké-

szítve, mert Bublay sorhajóhadnagy egy pár legénynyel jóval az expedíció előtt érkezett a tengerpartra és a szükséges intézkedéseket már megtette volt.

A felmentő csapat ezután ugyanezen tengerésztiszt vezetése alatt utra kelt, hogy a Tatube hegyen fekvő halottakat elhantolja.

Bár a fáradt csapat már 8 órakor este elérte Aróti falut, másnap többszöri szorgos kutatás daczára sem birták a Tatube hegyre felvezető ösvényt megtalálni, mert a parti lakosok közül senki sem akart kalauzul szolgálni.

A különítmény keservesen ment tovább a felázott talajon: három nap óta átázott öltönyben dideregve tömérdek nehézséggel kellett megküzdenie. A 31 órai megerőltetett menetben elcsigázott legénységet czéltalan fáradalmak és veszélyeknek nem lehetett tovább már kitenni; az élelmi készlet is csak hat napra volt elegendő, ezenkívül egy pár legény lázba esett és lábbajok is mutatkoztak; ily körülmények között az expedíció vezetője kénytelen volt küldetésének kiviteléről lemondani.

Augusztus 14-én megkezdették a visszavonu-

lást és másnap délután a hajóra érkeztek. Az ALBATROS nemsokára elhagyta Góra révét és a Marau öbölbe ment, hogy e széltől és hullámmveréstől ment csendes helyen a sebesülteket gondozhassa.

Személyes tapasztalatai alapján Bublay sorhajóhadnagy jelentésében kiemelte, hogy a súlyosan megsebesültek visszaszállítása a Tatuba hegyről csakis Budik sorhajóászlós körütekintő bátor vezetésének köszönhető, aki a lehető legnehezebb viszonyok között a rá bízott legénységnek valóságos mentője volt.

Budik sorhajóászlós a maga részéről a legénység bátor magatartását, a sebesültek állhatatos kitartását emelte ki és különösen Lovrić II-od osztályu tengerész pattantyus, Curčić és Kovačević tizedesek, valamint Sepčić tengerész kiváló viselkedését dicsérte. Nevezettek az életveszélyesen megsebesült Maras tizedessel együtt a visszamenet alkalmával az erély és halál megvetés kiváló példáját szolgáltatták és első sorban nekik köszönhették, hogy a különítmény a veszélyes helyről visszavonulhatott.

Az épen maradottak közül a hegymászó

csapat harczában Skoda tizedes, Babić és Car első osztályu tengerészek tüntették ki magukat hidegvérükkel és kitartásukkal, az alsó táborban pedig Skaricić III-ik oszt. és Wagemann IV-ik oszt. tengerészek a férfias bátorság fényes példáját szolgáltatták.

A bennszülött vezetővel együtt az expedíciónak öt halottja, egy életveszélyesen, öt súlyosan és 7 könnyebben sebesültje volt; ezzel szemben a vadak közül mintegy 40 elesett; a sebesültek számát nem lehetett megállapítani, de minden esetre sokkal többen voltak. A kormányzó későbbi jelentése szerint a támadásban a vadak 2 törzse, mindössze mintegy 250—300 ember, vett részt; a két törzsfőnökön kívül mintegy 40 ember esett el és körülbelül 120 sebesült meg.

Miután Maras tizedes és a többi sebesültek állapotában némi javulás állott be, az ALBATROS szeptember 3-án a Maraó öblöt elhagyta és Cooktownba vitorlázott; csak innét küldhették az első távirati jelentést Bécsbe szeptember 11-én. A súlyosan megsebesült Maras tizedest itt az

angol katonai kórházba szállították, ahol e derék altiszt harmadnapra kiszenvedett.

Három heti ott tartózkodás után, a mely alatt a többi sebesült is felépült, miniszteri rendeletre az ALBATROS Sidneybe hajózott, ahol azután hosszabb pihenőt tartottak. Ezen idő alatt a további utazásra vonatkozólag újabb rendeletek érkeztek és amikor a pótlegénység megérkezett — 1897. január 21-én — a hajó utra kelt. Az ALBATROS a Tasmania szigeten fekvő Hobarton át legelőször is a Salamon szigetekhez tért vissza és onnét Thurstday Island. Penang és Singapore érintésével 1898. márczius 7-én a pólai központi kikötőbe érkezett.

Ő Felsége 1896. évi december hó 20-án kelt legfelsőbb elhatározásával az ALBATROS guadalcanari tudományos expedíciója ellen intézett alattomos támadás alkalmával tanusított bátor és férfias magatartásukért a következőket tüntette ki:

III-ad oszt. vaskoronarendet kapott Budik Ferencz sorhajóászlós; koronás arany érdemkeresztet nyert Dr. Hiersche Szilárd fregáttaorvos; I. oszt. ezüst vitézségi érmet kaptak:

Curčić Péter tizedes, Sepsic Ferencz I. osztályu tengerész, Lovric Miklós II-od oszt. tengerész pattanytus és Wagemann Rezső IV. oszt. tengerész ; II. oszt. ezüst vitézségi érmet nyertek: Skoda Manó és Kovačević tizedesek, továbbá Babić Mijó, Car János I. oszt. és Skaricic Iván II. oszt. tengerészek.

Ezzel egyidejűleg ő Felsége Buhlay Nándor I. oszt. sorhajóhadnagynak legfelsőbb megelégedését fejeztette ki.

A csász. és kir. közös hadügyminiszterium, tengerészeti osztálya pedig Nauta Gusztáv és Schramm Nándor sorhajózászlósokat, valamint Rosen Miksa és Dworski Manó tengerészhadapródokat dicsérő elismeréssel tüntette ki.

A kötelesség teljesítés közben elhunyt bajtársak kegyeletos emlékét a „Madonna del Mare“ tengerészeti plébánia templomban emléktábla őrzi.

A Góra partján 1900. évben közadakozásból szintén emlékkövet emeltek. A porphyr keresztet elbleini lovag Müller Frigyes fregáttakapitány a LEOPARD hajó parancsnoka állíttatta fel.

A tengerről látható három méter magas, vasráccsal körülvett kékes-szürke kereszt a Teteré

falu keleti végén, a tengerparttól 45 méternyire, kopár mezőn áll, a keleti hosszúság $160^{\circ} 13' 51''$ és a déli szélesség $9^{\circ} 24' 23''$ alatt.

Az emlékkeresztet a LEOPARD tiszti kara és legénysége megfelelő ünnepély keretében leplezték le és azután Sak, Tetere község főnökének oltalmába ajánlották; egyidejűleg Góra község lakosait is dúsan megajándékozták.

Az emlékkereszt mellső és hátsó oldalain a következő feliratok ékeskednek:

Az ALBATROS hajó expedíciója ama tagjainak emlékére, akik a Tatube hegy tövében a tudomány szolgálatában vértanu halált szenvedtek.

A csász. és kir. haditengerészet

1896.



Norbeecki báró Foullon Henrik főgeológus,
Beaufort Armand cs. és kir. tengerészeti hadapród,
Maras Péter tizedes, Doković Jakab és Chaloupka
Gusztáv tengerészek.

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 árboczczal és az orrmányárboczczal 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 főlövegek 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 árbocz, 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 árbocztörzsrre 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 előárbocztarcs kötelei hosszában huzattak fel.

A főfedélzet gyakran elől és hátul még kistrészt be volt földve. Ez ilykép elől támadt helyet előbástyanak, 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 fregáttánál nagyobbak voltak, sorhajóknak neveztettek; ezeknek 2–3 ütegfedélzetük volt. Kisebb hajófajtát földött korvétának, nyílt korvétának, briggnak, skunernek nevezték; a még kisebbeket a parti lakosság különfélekép nevezte el (trabaccolo, bragozzo stb.).

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

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

-
- ¹ Tábornoki rangban levő tengerésztiszt.
 - ² Gyorsjáratu, karcsu, kétárboczos vitorlášajó.
 - ³ Elsőosztályu századosi rangban levő tengerésztiszt.
 - ⁴ Főhadnagyi rangban levő tengerésztiszt.
 - ⁵ Másodosztályu századosi rangban levő tengerésztiszt.
 - ⁶ Ezredesi rangban levő tengerésztiszt.
 - ⁷ Gyors, teljesen felcsarnakzott nagyobb hajó, melynek két ütege van.
 - ⁸ Tábornagyi rangban levő tengerésztiszt.
 - ⁹ Altábornagyi rangban levő tengerésztiszt.
 - ¹⁰ Örnagyi rangban levő tengerésztiszt.
 - ¹¹ Kisebb, kétárboczos vitorlás hajó.
 - ¹² Rangban a parancsnok után következő tiszt, aki a parancsnokot mindenben helyettesíti.
 - ¹³ Alezredesi rangban levő tengerésztiszt.
 - ¹⁴ Ezredesi rangban levő tengerésztiszt, aki egy hajóosztág vezetésével van megbízva. Ezredes dandárparancsnokkal hasonlítható össze.
 - ¹⁵ Ama hajó parancsnoka, amelyen a vezénylő tengernagy tartózkodik.
 - ¹⁶ Két előreahajló árboczczal és háromszögletű vitorlával felszerelt kis jármű.
 - ¹⁷ Olasz tengerparti kétárboczos halászdereglye.
 - ¹⁸ Görög tengerparti háromárboczos hajó, háromszögletű vitorlával.

¹⁹ Feltűnő magas hátsó részszel ellátott hajó, amely nagyon hasonlít az ókori görög hajókhoz.

²⁰ Káplári rangban levő altiszt.

²¹ Ama hajó, amelyen a vezénylő tengernagy tartózkodik és ezért a tengernagyi lobogót viseli.

²² Vizmélység mérésére szolgáló beosztott madzagon függő ónsúly.

²³ Kisebb horgony, a amelyet, mint a jelen esetben is, csónakkal a hajótól nagyobb távolságra visznek, ott kivetnek, hogy a hozzáerősített kötéllel a hajót elhúzhassák.

²⁴ Paixhans francia ezredestől szerkesztett nehéz bombaágyu.

²⁵ Főhorgonyok, amelyeket a hajó rendszeren kivetni szokott.

²⁶ Vitorlarud, amely alsó végével a hátsó árbocztörzs hegyére van erősítve és onnan a hajó hosszirányában ferdén fölfelé nyulik.

²⁷ Az árbocztörzs tetejébe helyezett vízszintes állvány.

²⁸ Örmesteri rangban levő tengerészaltiszt.

²⁹ Szakaszvezetői rangban levő tengerészaltiszt.

³⁰ Olvasd: pennis. Kétárboczos olasz vagy velencei sekélyjárata öblös hajó, amely hátul egy nehéz löveggel, oldalán pedig néhány könnyebb (négy- és kétfontos) ágyuval volt felszerelve.

³¹ Több szál kötélből összesodrott vastag kötél.

³² Szélességi fok 60-dik része = 1852 m.

³³ Három kötélből összesodrott vastag kötél.

³⁴ A hajó hosszirányában kifeszített trapézalaku vitorla.

³⁵ Az előárbocz és a hajó orra között kifeszített háromszögletű vitorla.

³⁶ A parancsnok lakhelyisége előtt fekvő nagyobb szoba.

³⁷ Az atlanti óceánon szabályosan, egyenlő erővel, az északi földgömbön északkeleti, a déli földgömbön pedig délkeleti irányból fuvó szél.

³⁸ Az indiai óceánon és a kínai vizeken egyenletesen fuvó szél, amely irányát az évszakok szerint változtatja

³⁹ Hatalmas, veszélyes forgószél kínai neve.

⁴⁰ Alulról számítva a második vitorla.

⁴¹ A legalsó és legnagyobb vitorla.

⁴² Vérbetegség. Okát tulságos sok, főképen konzervált hus fogyasztására vezetik vissza, a főzelékfélék teljes mellőzésével.

⁴³ Növénytaplálék.

⁴⁴ A középső főárbocz alsó és legnagyobb vitorlafája.

⁴⁵ Akkori időben leghatalmasabb 2—3 ütegfedélzettel ellátott hajó, mely a legelső sorban harczolt; innen a neve.

⁴⁶ A hajónak a szélről elfordított oldala.

⁴⁷ Kedvtelési hajó.

⁴⁸ Az orrmányárbocz hosszabítása.

⁴⁹ Kétárboczos fűrge hajó, elől kereszt- hátul pedig csonkavitorlákkal.

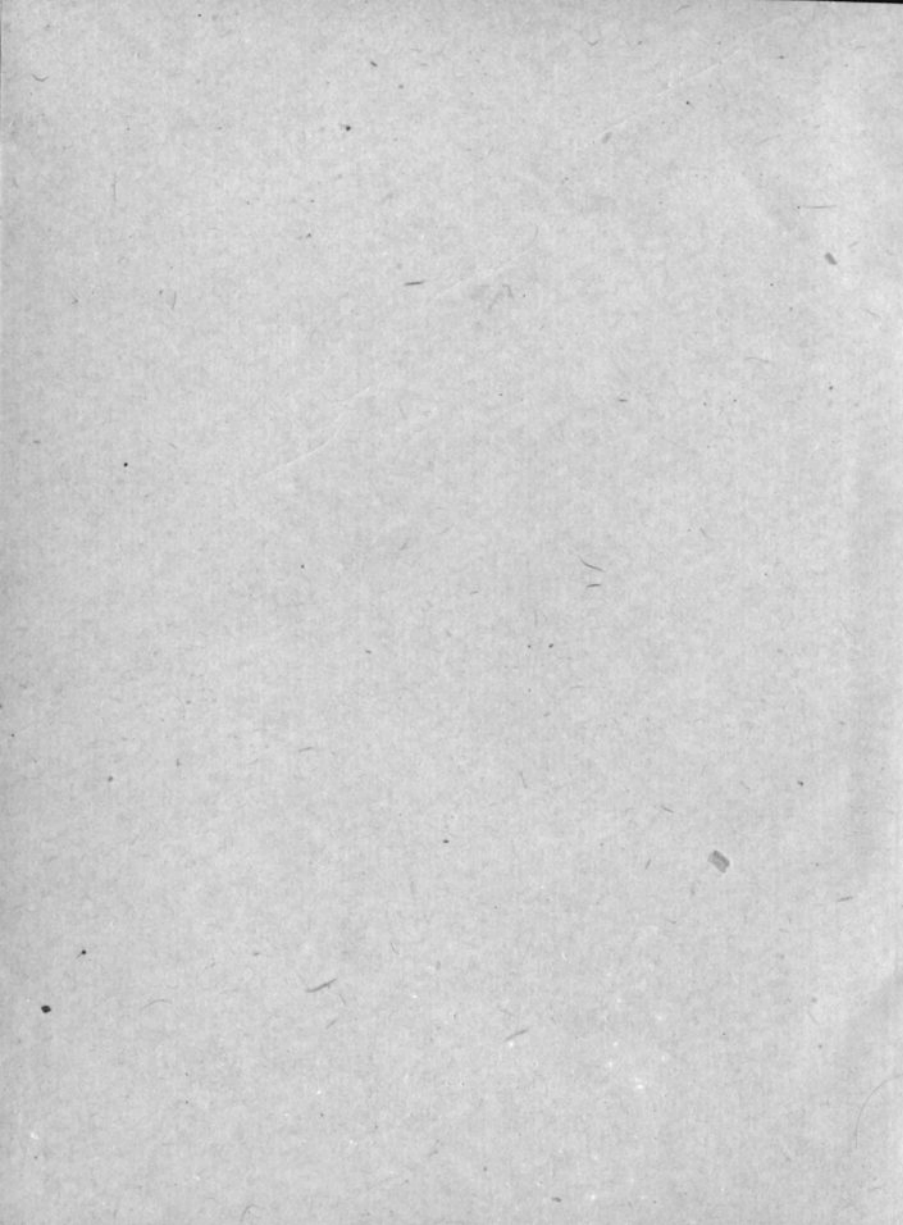
⁵⁰ Szakaszzvezetői rangban levő tengerészaltiszt.

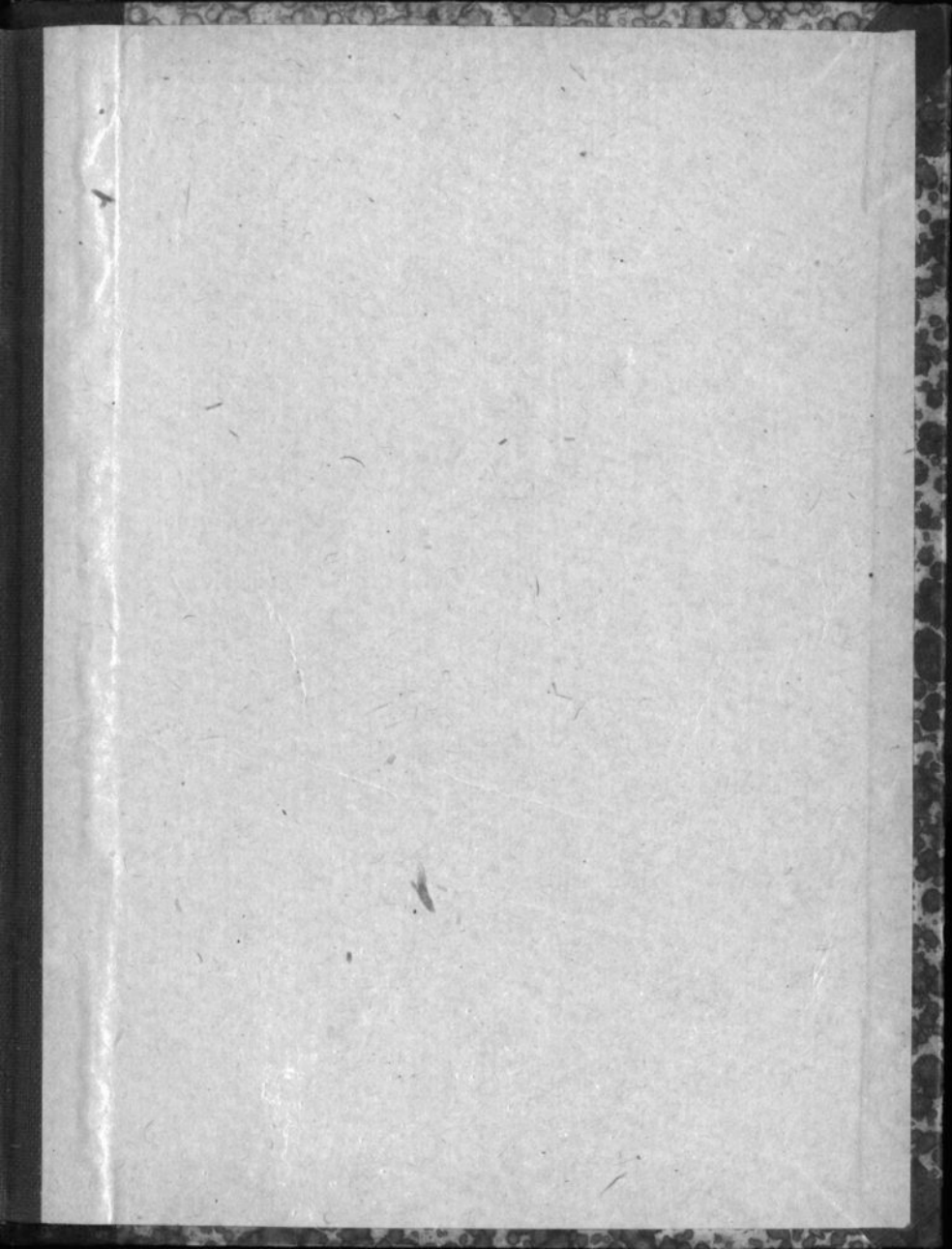
⁵¹ Másodosztályu ezredorvosi rangban levő tengerész-orvos.

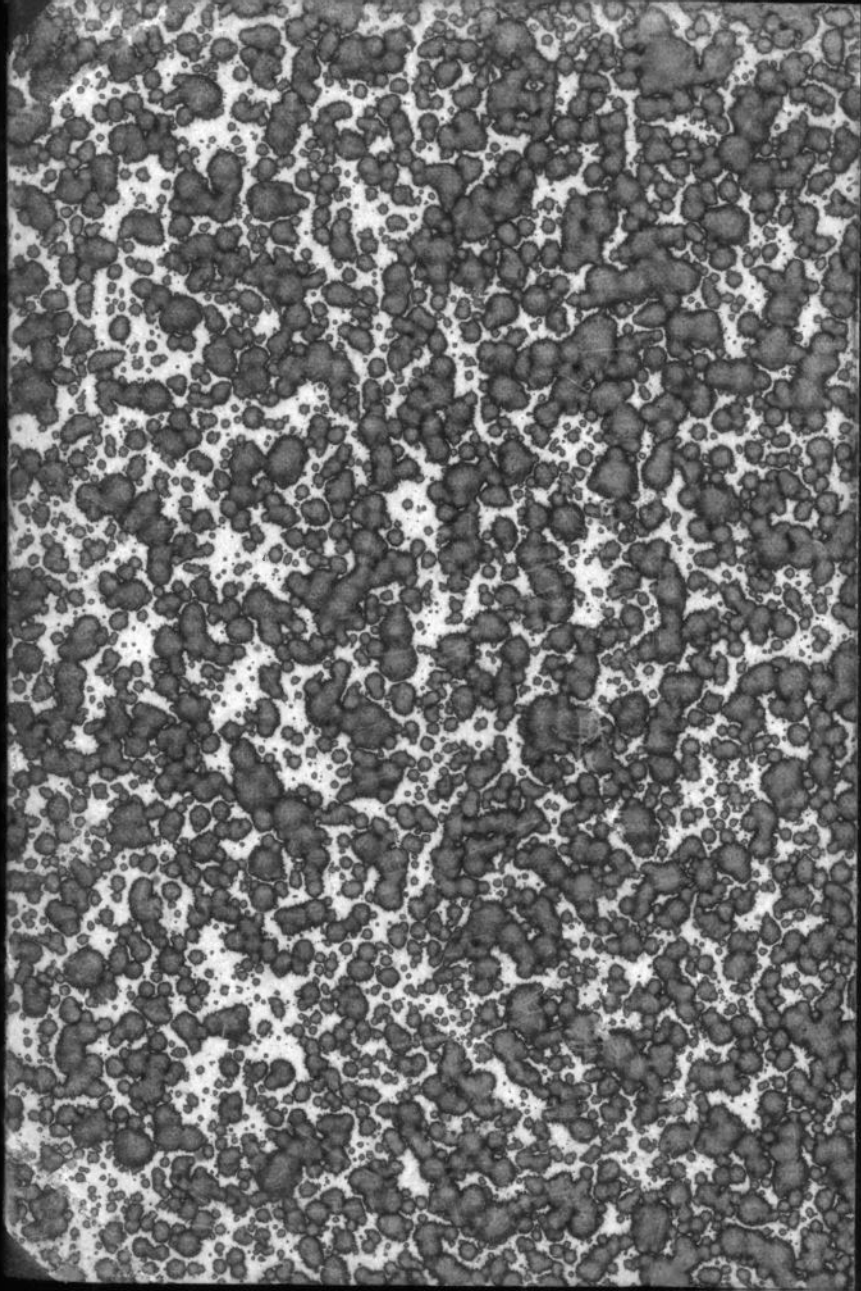












17043

A csasz. és kir. hadtengereszet EMLÉKLAPJAI.

IV